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

DOKTORA TEZİ

DENİZ TİCARETİ HUKUKUNDA TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI HAKLARI, BORÇLARI VE SORUMLULUKLARI

CÜNEYT SÜZEL
2502070210

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. EMİNE YAZICIOĞLU

İSTANBUL 2013

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

DOKTORA

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : **CÜNEYT SÜZEL** Numarası : **2502070210**

Anabilim/Bilim Dalı : **ÖZEL HUKUK** Danışman : **PROF.DR. EMİNE YAZICIOĞLU**

Tez Savunma Tarihi : **26.12.2013** Tez Savunma Saati : **10:30**

Tez Başlığı : **DENİZ TİCARETİ HUKUKU'NDA TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI HAKLARI, BORÇLARI VE SORUMLULUKLARI**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1. PROF.DR.A. SAMİM ÜNAN		KABUL
2. PROF.DR. ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ		KABUL
3. PROF.DR. KERİM ATAMER		KABUL
4. PROF.DR. EMİNE YAZICIOĞLU		KABUL
5. DOÇ.DR. SERAP AMASYA		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-PROF.DR. B.BAHADIR ERDEM		
2- PROF.DR. VELİYE YANLI		

Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları – Cüneyt Süzel

ÖZ

Bu çalışma, doktora tezi olarak hazırlanmış ve İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne sunulmuştur. Çalışmanın konusu "Deniz Ticareti Hukuku'nda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları"dır.

Denizde eşya taşıma sözleşmeleri ile ilgili üç farklı milletlerarası sözleşme imzalanmıştır. Bunlar sırasıyla, [1] 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 tarihli protokoller ile değişik 25 Ağustos 1924 tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme, [2] 31/3/1978 tarihinde imzalanan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, ve [3] 23/9/2009 tarihinde kabul edilen Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'dir. Çalışmanın birinci bölümünde söz konusu milletlerarası sözleşmelerin tarihçesi ve uygulama alanları belirlenmiştir.

Taşıtan ve yükleten sıfatlarının kime/kimlere ait olduğu tartışmalıdır. Bu sebeple, çalışmanın ikinci bölümünde bu sıfatların kime ait olduğu milletlerarası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler göz önünde tutularak belirlenmeye çalışılmıştır. Daha sonra, bu kişilerin hakları ve borçları ile sorumlulukları sırasıyla üçüncü ve dördüncü bölümde açıklanmıştır.

Çalışmada, bu alanda düzenlenen milletlerarası sözleşmelerin hazırlık çalışmaları öncelikli kaynak olarak benimsenmiştir. Ayrıca, Devletler'in ulusal mevzuatları ve yargı kararları da erişilebildiği ölçüde aktarılmıştır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra Alman Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Hukuku hükümleri esaslı ölçüde değiştirilmiştir. Çalışmada, bu Kanun ve Kanun'un gerekçelerine yer

verilmiştir. Taşıtan ve yükleten ile ilgili hükümlerin büyük ölçüde mehazı olan Alman Ticaret Kanunu'nda yapılan değişikler, mehaz Kanun ile Türk Hukuku arasındaki farklılıklar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

[1] Taşıtan, **[2]** Yükleten, **[3]** Lahey-Visby Kuralları, **[4]** Hamburg Kuralları, **[5]** Rotterdam Kuralları

Identity of the Contracting Shipper and the Actual Shipper under Maritime Law and Their Rights, Obligations and Liabilities – Cüneyt Süzel

ABSTRACT

This study has been drafted as a doctoral thesis and submitted to Istanbul University Social Sciences Institute. The subject of the thesis is, "Identity of the Contracting Shipper and the Actual Shipper under Maritime Law and Their Rights, Obligations and Liabilities".

The three international conventions relating to carriage of goods by sea are as follows; International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading as amended by the Protocols dated February 23, 1968 and December 21, 1979, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The legislative history and scope of application of the said conventions has been explained within the first chapter.

The term of the identity of the contracting shipper and the actual shipper is debatable. Therefore, by taking into consideration of the international conventions and the national legislations, the relevant term has been determined. Subsequently, within the third and fourth chapters, the rights, obligations and the liabilities of the shipper has been explained respectively.

The main source of the study bases the travaux préparatoires of the international conventions. In addition, the relevant provisions of the national legislations and the judicial decisions have been taken into account. A short while after The New Turkish Commercial Code No 6102 entered into force, the Maritime Book of German Commercial Code has been fundamentally amended. The relevant amendments on the provisions and their legal grounds

relating to the shipper have also been considered within this study. The new provisions and their legal grounds have also been considered in order to determine the discrepancies between the new German Law and Turkish Law.

Keywords:

[1] Contracting Shipper, **[2]** Actual Shipper, **[3]** Hague-Visby Rules, **[4]** Hamburg Rules, **[5]** Rotterdam Rules

ÖNSÖZ

Deniz Ticareti Hukuku'nun temel konularından biri denizde eşya taşıma sözleşmeleridir. Bilimsel çalışmalar genellikle taşıyan kavramı ve taşıyanın borçları üzerine yoğunlaşmaktadır. Navlun sözleşmesinin bir diğer tarafı olan taşıtan kavramı ve az sayıda iç hukuk düzenlemelerinde yer verilen yükleten kavramı bilimsel çalışmalara konu edilmemiştir. "Deniz Ticareti Hukuku'nda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları" başlıklı tez konusu bu sebeple seçilmiştir. Çalışmada bu sıfatların kime ait olduğu belirlenmeye çalışılmış ve bu kişilerin hakları ve tâbi oldukları borçların ve bu borçlardan doğan sorumlulukları açıklanmıştır.

Çalışmada kullanılan kaynakların önemli bir kısmı Hamburg Max Planck Enstitüsü'nde toplanmıştır. Bu bilim yuvasına sunduğu eşsiz çalışma ortamı ve bilimsel eserler için müteşekkirim.

Tez danışmanlığımı yürüten, yardım ve önerilerini esirgemeyen Hocam Prof. Dr. Emine Yazıcıoğlu'na, ayrıca bu süreç içindeki değerli katkıları için Hocam Prof. Dr. Kerim Atamer'e ve Hocam Prof. Dr. Samim Ünan'a teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ iii
ABSTRACT v
ÖNSÖZ vii
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR CETVELİ xxii
GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER VE SÖZLEŞMELERİN UYGULAMA ALANLARI

§ 1. Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri 5
I. İhtiyaç 7
II. Ulusal Düzenlemeler 12
III. Milletlerarası Düzenlemeler 13
A. 1924 KonişmentoMS Öncesi 13
B. 1924 KonişmentoMS 15
1. ILA Taslağı 16
2. 1921 Lahey Kuralları 17
3. 1922 HILL/JACKSON Taslağı 18
4. 1922 CMI Taslağı 21
5. 1922 Lahey Taslağı 22
6. 1923 Lahey Taslağı 23
7. Diplomatik Konferans 24
8. Metodoloji 24
C. 1968 Visby Protokolü 25
1. 1963 Visby Taslağı 25
2. 1968 Visby Protokolü 27
D. 1979 Özel Çekme Hakkı Protokolü 28
E. Hamburg Kuralları 29
F. Rotterdam Kuralları 34
1. İhtiyaç 34
2. Rotterdam Kuralları'nın Hazırlık Süreci 35
a. CMI 35
b. UNCITRAL Çalışma Grubu 39
c. UNCITRAL ve BM Aşaması 41
d. İmza Töreni 42
e. Rotterdam Kuralları'nda Değişiklik 42
IV. Değerlendirme 43
A. Milletlerarası Sözleşmeler 43
B. Y-TTK 45
§ 2. Sözleşmelerin Uygulama Alanları 47

I. KonişmentoMS 47
A. 10'uncu Madde 47
1. 1924 KonişmentoMS 47
2. Lahey-Visby Kuralları 49
B. Konişmentolu Taşıma 52
C. Çarter Sözleşmesi İstisnası 56
D. Kara Zararları 58
II. Hamburg Kuralları 59
A. Senet Bakımından 59
B. Coğrafi Bakımdan 61
1. Milletlerarası Taşıma 61
2. Deniz Taşıması 61
C. Bağlanma Noktaları 63
1. Coğrafi 64
2. Senede Bağlı 65
a. Yer Bakımından 65
b. Paramount Clause 66
D. Çarter Sözleşmesi İstisnası 66
E. Miktar Sözleşmesi 70
III. Rotterdam Kuralları 71
A. Genel Kural 72
1. Taşıma Sözleşmesi 72
2. Milletlerarası Taşıma 74
3. Bağlanma Noktaları 75
a. Beşinci Maddenin Birinci Fıkrası 75
b. Taşıma Senedinin Düzenlendiği Yer 77
c. Paramount Clause 78
d. Denizde İfa Edenin Durumu 79
B. İstisnalar 81
1. Birinci Fıkra 81
2. İkinci Fıkra 83
3. Değerlendirme 84
C. Kişi Bakımından Genişleme 85
D. Karma Taşıma Sözleşmesi İstisnası 87
1. Rotterdam Kuralları'na Tâbi Olan Karma Taşımalar 88
2. 26'ncı Maddenin Kapsamı 89
a. Taşıyanın Sorumluluk Süresi 89
b. Zararın Gerçekleştiği An 90
c. Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Başka Bir Milletlerarası Belge 91
d. Ara Sonuç 92
3. 82'nci Madde İstisnası 93

4. Taşıtanın / Yükletenin Borçları 95

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI

§ 3. Temel Kavramların Belirlenmesi 98
§ 4. Denizaşırı Satış Hukuku 100
I. Milletlerarası Satıma İlişkin Yeknesak Kanun 100
II. Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması 101
III. Incoterms 101
A. Kavram 101
B. Terimler 102
1. Birinci Grup 102
2. İkinci Grup 103
C. Taşıma Sözleşmesine Etkisi 103
1. İkinci Grup 104
a. FAS ve FOB 104
aa. Incoterms 2000 104
bb. Incoterms 2010 105
b. CFR ve CIF 108
2. Birinci Grup 108
a. EXW 109
b. FCA 109
c. CPT ve CIP 110
d. DAP, DAT ve DDP 111
§ 5. Tacir (Merchant) İbaresi 112
§ 6. Milletlerarası Sözleşmeler Uyarınca Taşıtan ve Yükleten Kavramı... 114
I. Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri 114
A. KonişmentoMS 114
B. Hamburg Kuralları 117
C. Rotterdam Kuralları 124
1. Hazırlık Çalışmaları 124
a. CMI Süreci 124
aa. CMI RR Taslağı Öncesi 124
bb. CMI RR Taslağı 130
b. UNCITRAL Çalışma Grubu 132
2 Rotterdam Kuralları 135
a. Shipper 135
b. Documentary Shipper 136
II. Diğer Milletlerarası Sözleşmeler 142
A. CMNI 143
B. Karma TaşımaMS 144

C. CIM 144
D. CMR 145
E. VarşovaMS 145
F. MontrealMS 146
§ 7. Ulusal Düzenlemeler 146
I. Taşıtan ile Yükleten Ayrımı Olan 146
A. Türk Hukuku 146
B. Alman Hukuku 148
C. İskandinav Hukuku 151
D. Yunan Hukuku 153
II. Taşıtan ile Yükleten Ayrımı Olmayan 155
A. İngiliz Hukuku 155
B. Amerikan Hukuku 158
C. Hollanda Hukuku 159
D. Rus Hukuku 162
E. Çin Hukuku 162
§ 8. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Konumu 163
I. Türk Hukuku 163
II. İngiliz ve Hollanda Hukuku 165
III. Rotterdam Kuralları Uyarınca Değerlendirme 166
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TAŞITAN VE YÜKLETENİN HAKLARI VE YETKİLERİ
§ 9. Taşıma Senedi Düzenlenmesini İsteme Hakkı 169
I. Satış Hukuku 169
A. CISG 169
B. Incoterms 169
II. UCP 170
III. Milletlerarası Sözleşmeler 171
A. KonişmentoMS 171
B. Hamburg Kuralları 173
1. Taşıma Senedi Kavramı 173
2. Taşıma Senedi Düzenlemesini İsteme Hakkı 175
a. Konişmento 175
b. Diğer Taşıma Senetleri 179
c. Düzenlenecek Olan Taşıma Senedinin Türü 180
C. Rotterdam Kuralları 180
1. Taşıma Senedi 181
a. Devredilebilir Taşıma Senedi 182
b. Devredilemez Taşıma Senedi 183
2. Elektronik Taşıma Kaydı 184
3. İstem Hakkı 185
a. Hazırlık Çalışması Süreci 185

b. Hak Sahibi ... 186
aa. UNCITRAL RR Taslağı Öncesi ... 187
bb. Rotterdam Kuralları ... 189
aaa. Hak Sahibi ... 189
bbb. Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlenmesi Borcu ... 193
ccc. Senedin veya Kaydın Türü ... 196
IV. Ulusal Düzenlemeler ... 198
A. Türk Hukuku ... 198
B. Alman Hukuku ... 201
C. İskandinav Hukuku ... 202
D. Hollanda Hukuku ... 202
E. İngiliz Hukuku ... 204
§ 10. Tasarruf Hakkı ... 206
I. Milletlerarası Satış Hukuku ... 206
II. Milletlerarası Taşıma Hukuku ... 208
A. Deniz Yük Senedine İlişkin Yeknesak Kurallar ... 208
B. Milletlerarası Sözleşmeler ... 210
1. Deniz Taşımasına İlişkin Olmayan ... 210
2. Deniz Taşımasına İlişkin ... 210
a. KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları ... 210
b. Rotterdam Kuralları ... 210
aa. Tanım ... 211
bb. Hak Sahibi ve Hakkın Kullanılması ... 213
aaa. Taşıma Senedi Düzenlenmeyen Taşımalar ... 213
bbb. Devredilemez Taşıma Senedi ... 216
(1) Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olmaması ... 216
(2) Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olması ... 219
ccc. Devredilemez Elektronik Taşıma Kaydı ... 222
ddd. Devredilebilir Taşıma Senedi ... 222
cc. Tasarruf Hakkının Kapsamı ve Sınırı ... 226
aaa. Tek Taraflı Hukuki İşlemle Yerine Getirilen Haklar ... 226
(1) Hakların Emredici Niteliği ... 227
(2) Haklar ... 228
(3) Şekil Şartı ... 230
(4) Hakların Sınırı ... 232
bbb. Taşıma Sözleşmesini Değiştirme Hakkı ... 234
dd. Hakkın Kullanılma Süresi ... 236
ee. Tasarruf Edenin Sorumluluğu ... 237

ff. Tasarruf Edenin Ek Bilgi ve Belge Sağlama Borcu 238
gg. Taşıyanın Sorumluluğu 242
hh. Tasarruf Hakkının Denizde İfa Edene Etkisi 243
III. Ulusal Düzenlemeler 244
A. Türk Hukuku 244
1. Hükümlerin Emredici Niteliği 244
2. Tasarruf Eden Sıfatı 245
3. Tasarruf Hakkının Kapsamı 248
B. Alman Hukuku 250
§ 11. Güverte Taşımasına İzin Verme 254
I. UCP 254
II. Konişmento Kayıtları 255
III. Milletlerarası Sözleşmeler 257
A. KonişmentoMS 257
1. Düzenleme 257
2. Hazırlık Çalışmaları 258
3. Değerlendirme 259
B. 1968 Visby Protokolü 263
C. Hamburg Kuralları 264
1. Hazırlık Çalışmaları 264
2. Düzenleme 266
a. Kural 266
b. Anlaşma 267
aa. Anlaşma Dışı Güverte Taşıması 267
bb. Anlaşmanın Tarafları 269
cc. Anlaşmanın İçeriği 270
dd. Anlaşmanın Şekli 271
c. Konişmento Kayıtları 274
D. Rotterdam Kuralları 277
1. Kural 278
2. İstisnalar 278
a. Taşıma Sözleşmesine Uygunluk Gösterme 279
b. Güverte Taşımasının Mümkün Olduğu Diğer Hâller 282
c. Hükmün İşleyişi 286
3. Konişmento Kayıtları 287
IV. Ulusal Düzenlemeler 289
A. Türk Hukuku 289
B. Alman Hukuku 299

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITANIN VE YÜKLETENİN BORÇLARI VE SORUMLULUKLARI

§ 12. Navlun 303
I. UCP 303

II. Milletlerarası Sözleşmeler 304
A. KonişmentoMS 304
B. Hamburg Kuralları 304
C. Rotterdam Kuralları 307
1. Hazırlık Çalışmaları 308
2. Düzenleme 309
III. Türk Hukuku 311
§ 13. Yükleme, İstifleme, Boşaltma 314
I. KonişmentoMS 314
A. Sorun 314
B. Devretme Sebepleri 315
C. Kayıtlar 316
1. Satış Sözleşmesi 316
2. Navlun Sözleşmesi ve Konişmento 319
D. Kayıtların Niteliği 320
E. Hangi Taşımalar? 321
F. Kayıtların Üçüncü Kişi Gönderilene Etkisi 322
G. Kayıtların Teslim Anına Etkisi 322
H. Farklı İçtihatlar 323
1. Genel Olarak 323
2. ABD Hukuku 325
3. İngiliz Hukuku 327
İ. Alman Hukuku 332
J. Türk Hukuku 333
II. Hamburg Kuralları 334
III. Rotterdam Kuralları 335
A. İlgili Hükümler 335
B. Borçlu Sıfatı 338
C. Borçların Devri 339
1. Hangi Borçlar? 339
2. Kayıtların Denizde İfa Edene Etkisi 340
3. Şekil Şartı 341
D. Kayıtların Taşıyanın Sorumluluğuna Etkisi 343
1. Taşıyanın Sorumluluk Süresi 343
2. Sorumsuzluk Sebebi 344
E. Taşıyana Karşı Sorumluluk 347
1. Madde Düzenlemesi 347
2. Sorumlular 348
3. İstem Sahibi 349
4. Sorumluluk Sebepleri 349
§ 14. Eşyayı Teslim Borcu 351
I. Milletlerarası Satış Hukuku 351

A. CISG ... 351
B. Incoterms 2010 ... 353
II. Taşıma Hukuku ... 354
III. Rotterdam Kuralları Öncesi ... 356
A. KonişmentoMS ... 356
B. Hamburg Kuralları ... 359
IV. Rotterdam Kuralları ... 359
A. Hazırlık Çalışmaları ... 360
B. Eşya Kavramı ... 361
C. Borçlar ... 362
1. Teslim ... 362
2. Taşımaya Hazır Hâlde Teslim ... 364
a. Emredici Niteliği ... 364
b. Hazır Hâlde Teslim Kavramı ... 367
c. Eşyanın Hazır Hâlde Teslim Edileceği Kişi ... 368
d. Hazır Hâlde Teslim Edilme Anı ... 369
3. Taşımaya Dayanıklı Bir Şekilde Teslim ... 370
a. Emredici Niteliği ... 370
b. Kararlarlaştırılan Taşımaya Dayanıklı Olma Kavramı ... 371
c. Sorumsuzluk Sebebi ... 373
d. Kişi yahut Malvarlığı Zararı ... 374
D. Sorumlu Kişi ... 376
E. İstem Sahibi ... 379
F. Taşıtanın Sorumsuzluk Sebebi ... 381
G. Konteyner ve Taşıt Bakımından Özel Düzenleme ... 383
1. Tanım ... 383
a. Konteyner ... 383
b. Taşıt ... 384
2. Konteyner ve Taşıtın Yüklenmesi, Elden Geçirilmesi, İstifi ve Boşaltılması ... 384
3. Konteynerin yahut Taşıtın İçeriğinin İstifi, Sabitlenmesi ve Muhafaza Edilmesi ... 385
a. Hüküm ... 385
b. Hazırlık Çalışmaları Süreci ... 386
c. Değerlendirme ... 387
4. Konteynerin veya Taşıtın Taşımaya Hazır Hâlde Teslim Edilmesi ... 387
5. Konteynerin veya Taşıtın Öngörülen Taşımaya Dayanıklı Olması ... 388
§ 15. Taşıma Senedindeki Kayıtlardan Sorumluluk ... 389
I. Milletlerarası Sözleşmelerin Hükümleri ... 391
A. KonişmentoMS ... 391

B. Hamburg Kuralları ... 392
C. Rotterdam Kuralları ... 393
1. Sistematik ... 393
2. Düzenleme ... 394
II. Kayıtlar ... 395
A. İşaretler ... 395
1. Kavram ... 395
2. İşaretler ve Başlıca İşaretler Kavramları ... 396
a. İşaretler ... 396
b. Tanınması İçin Gereken Başlıca İşaret ... 398
aa. Milletlerarası Sözleşmeler ... 398
bb. Yargı Kararları ... 400
3. Taşıma Senedine İşaretlerin Kaydedilmesi Zorunluluğu ... 401
a. KonişmentoMS ... 401
aa. Şeklî Koşul ... 402
bb. Süre Koşulu ... 402
cc. İşaretin Eşya Üzerinde Gösterilme Şekline ve Dayanıklılığına İlişkin Koşullar ... 403
aaa. İşaretin Gösterilme Şekli ... 404
bbb. İşaretlerin Dayanıklı Olmasına İlişkin Koşul ... 405
b. Hamburg Kuralları ... 406
c. Rotterdam Kuralları ... 408
aa. Hüküm ... 408
bb. Şekil Şartı ... 409
cc. Süre Koşulu ... 409
dd. İşaretin Gösterilme Şekli ... 410
ee. İşaretlerin Dayanıklı Olmasına İlişkin Koşul ... 411
ff. Sözleşme Kayıtlarında Yer Alması Gereken Zorunlu Kayıtlardan Olup Olmadığı ... 411
aaa. Sorun ... 412
bbb. Taşıtanın Sorumluluğuna İlişkin Hükümler ... 412
ccc. Hazırlık Çalışmaları ... 413
B. Kolilerin, Parçaların Sayısı, Miktar, Ağırlık ... 416
1. KonişmentoMS ... 416
a. Sorun ... 416
b. Görüşler ... 417
aa. DOR'un Açıklaması ... 418
bb. Hazırlık Çalışmaları ... 419
c. Seçim Hakkının Kime Ait Olduğu ... 421
2. Hamburg Kuralları ... 422
3. Rotterdam Kuralları ... 423
III. Kayıtlara Çekince Konulması ... 425

A. KonişmentoMS 425
1. Hüküm 425
2. Uygulama Alanı 425
3. Konişmentoya Kaydetmeme ya da Çekince Koyma Hakkı .. 426
a. Söze Dayalı Yorum 428
b. Amaca Dayalı Yorum 428
aa. 1921 Lahey Kuralları ve Öncesi 429
bb. 1923 Lahey Taslağı 430
cc. Değerlendirme 432
B. Hamburg Kuralları 433
1. Hüküm 433
2. Kapsamı 433
3. Çekince Koyma Hakkı 434
a. Hazırlık Çalışmaları 434
b. Değerlendirme 435
C. Rotterdam Kuralları 436
1. Hüküm ve Kapsamı 436
2. Kavramlar 437
a. Kapalı Konteyner 437
b. Kapalı Taşıt 440
3. Çekince Koyma Zorunluluğu 440
a. Hüküm 440
b. Koşulları 441
aa. Temel Açıklama 441
bb. Açıklamanın Yanlış veya Hatalı Olması 442
aaa. Kavram 442
bbb. Hazırlık Çalışmaları 442
ccc. Pervasızca Hareket 444
ddd. Yaptırım 444
eee. Rücu Hakkı 446
fff. Denizde İfa Edenin Sorumluluğu 446
4. Çekince Koyma Yetkisi 447
a. Kapalı Konteyner veya Kapalı Taşıt İçinde Teslim Edilmeyen Eşyalar 447
aa. Hangi Eşya? 447
bb. Çekince Koyma Hakkının Koşulları ve Çekincenin Şekli 448
aaa. Fiziksel veya Ticari Bakımdan Denetimin Mümkün Olmaması 448
bbb. Bilginin Hatalı Olduğuna İnanılmasının Haklı Sebeplere Dayanması 451

b. Kapalı Konteyner veya Kapalı Taşıt İçinde Teslim Edilen Eşyalar ... 453
aa. Eşyanın Tanımı, İşaretleri, Miktarı, Kolilerin veya Parçaların Sayısı ... 454
aaa. Hüküm ... 454
bbb. Koşullar ... 454
bb. Eşyanın Ağırlığı ... 456
aaa. Hüküm ... 456
bbb. Eşyanın Denetlenmesinin Ağırlığa İlişkin Çekinceye Etkisi ... 456
ccc. Koşullar ... 457
IV. Taşıyanın Sorumluluğu ... 459
A. KonişmentoMS ... 459
1. Konişmentonun İspat İşlevi ... 459
a. Visby Protokolü Öncesi ... 459
b. Visby Protokolü Sonrası ... 460
2. Karinenin Kapsamı ... 461
a. Hangi Bilgiler ... 461
b. Hazırlık Çalışmaları ... 461
3. Karinenin Aksinin İspatı ... 463
a. Hüküm ... 463
b. Hazırlık Çalışmaları ... 464
aa. 1968 Visby Protokolü'nün Hazırlık Çalışmaları ... 464
bb. 1924 KonişmentoMS'nin Hazırlık Çalışmaları ... 465
c. Değerlendirme ... 468
B. Hamburg Kuralları ... 469
1. Düzenleme ... 469
2. Konişmento ... 470
3. Konişmento Dışındaki Senetler ... 471
C. Rotterdam Kuralları ... 471
1. Düzenleme ... 471
2. Kapsamı ... 473
a. 36'ncı Maddenin Birinci Fıkrasındaki Bilgiler ... 473
b. 36'ncı Maddenin İkinci ve Üçüncü Fıkrasındaki Bilgiler ... 473
3. Karine ... 475
a. Devredilebilir Taşıma Senedi yahut Elektronik Taşıma Kaydı ... 475
b. Devredilemez Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydı ... 476
aa. Hazırlık Çalışmaları ... 476
bb. Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olması ... 478

cc. Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olmaması 479
aaa. 36'ncı Maddenin Birinci Fıkrasında Öngörülen Sözleşme Kayıtları 480
bbb. Konteynerlere İlişkin Kayıtlar 481
ccc. 36'ncı Maddenin İkinci Fıkrasında Öngörülen Sözleşme Kayıtları 482
V. Rücu İstemi 484
A. Hüküm 484
1. KonişmentoMS 484
2. Hamburg Kuralları 485
3. Rotterdam Kuralları 485
a. Bilgilerin Zamanında Sağlanması Borcu 486
b. Doğru Bilgi Sağlama Borcu 486
B. Sorumlu Kişi 487
1. Ulusal Düzenlemeler 487
a. Alman Hukuku 487
b. İskandinav Hukuku 490
c. Türk Hukuku 491
2. Milletlerarası Sözleşmeler 495
§ 16. Garanti Mektubu 496
I. UCP 498
A. "Shipper's Load and Count" "Said by Shipper to Contain" 498
B. Temiz Taşıma Senetleri 498
II. Temiz Taşıma Senetleri 499
A. Kavram 499
B. Garanti Mektubu İhtiyacı ve Sorunu 500
III. Milletlerarası Sözleşmeler 502
A. KonişmentoMS 502
1. 1924 KonişmentoMS 502
2. Visby Protokolü 503
B. Hamburg Kuralları 504
1. Hükmün Düzenlenme Gerekçesi 505
a. Öneriler 505
aa. Garanti Mektubunun Sözleşme'de Düzenlenmemesi Görüşü 506
bb. Garanti Mektubunun Geçersiz Sayılması 506
aaa. Her Hâlükarda Geçersiz Sayılması 506
bbb. Dürüstlük Kuralına Aykırılık Hâlinde Geçersiz Sayılması 507
2. Düzenleme 508
a. Garanti Mektubunun Tarafları 508

b. Garanti Mektubunun Kapsamı 510
c. Garanti Mektubunun Geçerliği 512
aa. Üçüncü Kişi Bakımından 512
bb. Tarafları Bakımından 514
aaa. Kural 514
bbb. İstisna 514
d. Taşıyanın Rücu Hakkına Etkisi 516
e. Taşıyanın Sorumluluk Sınırına Etkisi 518
f. Gönderilenin "Shipper"a Yönelik İstemi 519
C. Rotterdam Kuralları 520
§ 17. Tehlikeli Eşya 521
I. Düzenleme 522
A. KonişmentoMS 522
B. Hamburg Kuralları 524
C. Rotterdam Kuralları 526
II. Tanım 527
A. Sorun 527
B. IMDG Kuralları 531
C. Milletlerarası Sözleşmeler 534
1. KonişmentoMS 534
2. Hamburg Kuralları 536
3. Rotterdam Kuralları 537
a. Hazırlık Çalışmaları 537
b. Yorum 539
D. Türk Hukuku 540
1. Tehlikeli Eşya 540
2. Hukuken Tehlikeli Eşya 542
E. Alman Hukuku 543
III. Borçlar 544
A. Bildirim Borcu 544
1. KonişmentoMS 544
a. Hazırlık Çalışmaları 544
b. Değerlendirme 546
aa. Cins ve Nitelik Kavramları 546
bb. Eşyanın UN Numarasının Bildirilmesi 547
2. Hamburg Kuralları 548
3. Rotterdam Kuralları 550
B. İşaretleme ve Etiketleme Borcu 551
1. IMDG Kuralları 551
2. Milletlerarası Sözleşmeler 552
a. KonişmentoMS 552
b. Hamburg Kuralları 553

c. Rotterdam Kuralları ... 554
C. Ambalajlama Borcu ... 555
IV. Sorumluluk ... 556
A. Sorumlu Kişi ... 556
B. Niteliği ... 560
1. KonişmentoMS ... 560
2. Hamburg Kuralları ... 561
3. Rotterdam Kuralları ... 562
C. Kapsamı ... 563
1. KonişmentoMS ... 563
2. Hamburg Kuralları ... 564
3. Rotterdam Kuralları ... 564
D. Sorumsuzluk Sebebi ... 566
V. Taşıyanın Hakları ... 567
A. KonişmentoMS ... 567
B. Hamburg Kuralları ... 570
C. Rotterdam Kuralları ... 570
§ 18. Sorumluluğun Sınırı ... 571
I. İhtiyaç ... 572
II. Değerlendirmeler ... 573
III. Sorumluluk Sınırına İlişkin Öneriler ... 574
A. Hangi Zararlar? ... 574
B. Önerilen Sorumluluk Sınırları ... 574
C. Sonuç ... 575
§ 19. Hükümlerin Emredici Niteliği ... 576
I. Milletlerarası Sözleşmeler ... 576
II. Türk Hukuku ... 577
III. Alman Hukuku ... 578
§ 20. Hak Düşürücü Süre ... 578
I. Milletlerarası Sözleşmeler ... 578
A. KonişmentoMS ... 578
B. Hamburg Kuralları ... 578
C. Rotterdam Kuralları ... 579
II. Türk Hukuku ... 580
SONUÇ ... 583
KAYNAKÇA ... 594
ÖZGEÇMİŞ ... 624

KISALTMALAR CETVELİ

ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
A.C.	:	Appeal Cases
a.e.	:	aynı eser
altb.	:	alt bent
A.M.C.	:	American Maritime Cases
aş.	:	aşağıda
AÜHFD	:	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	:	bent
Batider	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	:	Baltic and International Maritime Council
Bkz./bkz.	:	Bakınız / bakınız
BM	:	Birleşmiş Milletler (bkz. UN)
c.	:	cümle
CFR		Mal Bedeli ve Navlun [Cost and Freight]
CIF		Mal Bedeli Sigorta ve Navlun [Cost Insurance and Freight]
CIM	:	Uluslar arası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar *[Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail]*
CIP	:	Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak [Carriage and Insurance Paid To]
C.L.C.	:	Commercial Law Cases

CMR	:	Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi [Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route]
CISG	:	Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması [United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980)
C.L.C.	:	Commercial Law Cases
CLJ	:	The Cambridge Law Journal
CMI	:	Comité Maritime International
CMI DYSİYK	:	Deniz Yük Senedine ilişkin CMI Yeknesak Kuralları
CMNI	:	Eşyanın İçsularda Taşınmasına İlişkin 21/6/2001 tarihli Budapeşte Sözleşmesi [Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway]
COGSA	:	Carriage of Goods by Sea Act
C.P.	:	Common Pleas
CPT	:	Taşıma Ödenmiş Olarak [Carriage Paid To]
c/o	:	care of
DAF	:	Sınırda Teslim [Delivered at Frontier]
DAP	:	Belirlenen Yerde Teslim [Delivered at Place]
DAT	:	Terminalde Teslim [Delivered at Terminal]
DDP	:	Gümrükte Resmi Ödenmiş Olarak Teslim [Delivered Duty Paid]
DenizHD	:	Deniz Hukuku Dergisi
DES	:	Gemide Teslim [Delivered Ex Ship]
DEQ	:	Rıhtımda Teslim [Named Port of Destination]

DHD	:	Deniz Hukuku Derneği/Dernekleri
dn.	:	dip notu
E.	:	Esas
ed.	:	editör
eds.	:	editörler
EJCCL	:	European Journal of Commercial Contract Law
et al.	:	ve diğerleri
E.R.	:	English Reports
ETL	:	European Transport Law
E-TTK	:	6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
EÜHFD	:	Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
EXW	:	İş Yerinde Teslim [Ex Works]
EWHC	:	England and Wales High Court
f.	:	Fıkra
FAS	:	Gemi Doğrultusunda Masrafsız [Free Alongside Ship]
FCA	:	Taşıyıcıya Masrafsız [Free Carrier]
FCL	:	Full Container Load
FIATA	:	International Federation of Freight Forwarders Associations
FIO(S)(T)	:	Free in out stowed trimmed
FOB	:	Gemide Masrafsız [Free on Board]
F. Supp.	:	Federal Supplement

Hamburg Kuralları	:	Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi [*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*]
HD	:	Hukuk Dairesi
HL	:	House of Lords
ICC	:	Milletlerarası Ticaret Odası [International Chamber of Commerce]
ICS	:	International Chamber of Shipping
IDM	:	Il diritto marittimo
ILA	:	International Law Association
IJOSL	:	International Journal of Shipping Law
IMDG Kuralları	:	International Maritime Dangerous Goods Code
IMF	:	International Monetary Fund
IML	:	International Maritime Law
IMO	:	International Maritime Organization
Incoterms	:	Milletlerarası Ticari Terimler [International Commercial Terms]
Int.M.L.	:	International Maritime Law
ISA	:	International Shipowners Association
İBD	:	İstanbul Barosu Dergisi
İHFM	:	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
IMO	:	International Maritime Organization [Milletlerarası Denizcilik Örgütü]
JIML	:	The Journal of International Maritime Law
JMARLC	:	Journal of Maritime Law and Commerce

K.	:	Karar
Karma TaşımaMS	:	Eşyanın Değişik Tür Araçlar ile Taşınmasına ilişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi [*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*]
K.B.	:	King's Bench
KonişmentoMS	:	Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'nin, 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 tarihli Protokoller Uyarınca Değiştirilmiş Metni [bkz. Lahey/Visby Kuralları]
Lahey/Visby Kuralları	:	Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'nin, 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 tarihli Protokoller Uyarınca Değiştirilmiş Metni [bkz. KonişmentoMS]
LCL	:	Less than Container Load
LimYön	:	Limanlar Yönetmeliği
Ll. L. Rep.	:	Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	:	Lloyd's Law Reports
LMCLQ	:	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
M. / m.		Madde / madde
MontrealMS	:	Havayoluyla Uluslar arası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair 1999 Tarihli Sözleşmesi [Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 1999]
MS	:	Milletlerarası Sözleşme
No.	:	Number

NSWLR	:	New South Wales Law Reports
ÖÇH	:	Özel Çekme Hakkı (bkz. SDR)
Par. / par.	:	Paragraf / paragraf [bkz. §]
PENNSILR	:	Penn State International Law Review
Q.B	:	Queens Bench
Rotterdam Kuralları	:	Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi [United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by sea] [bkz. RR]
RR	:	Rotterdam Kuralları [bkz. Rotterdam Kuralları]
s.	:	sayfa
SDR	:	Special Drawing Right [bkz. ÖÇH]
S.D.N.Y	:	United States District Court for the Southern District of New York
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBK	:	Türk Borçlar Kanunu
TDK	:	Türk Dil Kurumu
TİK	:	Taşıma İşleri Komisyoncusu
TLMLJ	:	Tulane Maritime Law Journal
TLR	:	Tulane Law Review
TSHK	:	Türk Sivil Havacılık Kanunu
UCP	:	Uniform Customs and Practice for Documentary Credits

ULİS	:	Milletlerarası Satıma İlişkin Yeknesak Kanun [Uniform Law on the International Sale of Goods]
ULR	:	Uniform Law Review
UN	:	United Nations (bkz. BM)
UNCITRAL	:	United Nations Commission on International Trade Law
UNCITRAL Çalışma Grubu	:	UNCITRAL III Nolu Taşıma Hukuku Çalışma Grubu
UNCITRAL RR Taslağı	:	UN, Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea
UNCTAD	:	United Nations Conference on Trade and Development
U.S.	:	United States Supreme Court Reports
VarşovaMS	:	Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi [*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929*]
vd.	:	ve devamı
Vol.	:	Volume
Wall.	:	Wallace's Circuit Court Reports
WL	:	West Law
WP 21 Taslağı	:	Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, [A/CN.9/WG.III/WP.21]
WP 32 Taslağı	:	Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], [A/CN.9/WG.III/WP.32]
WP 36 Taslağı	:	Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its twelfth session

		(A/CN.9/544), [A/CN.9/WG.III/WP.36]
WP 39 Taslağı	:	Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its thirteenth session (A/CN.9/552), [A/CN.9/WG.III/WP.39]
WP 47 Taslağı	:	Proposed revised provisions on electronic commerce, [A/CN.9/WG.III/WP.47]
WP 56 Taslağı	:	Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], [A/CN.9/WG.III/WP.56]
WP 81 Taslağı	:	Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], [A/CN.9/WG.III/WP.81]
WP 101 Taslağı	:	Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], [A/CN.9/WG.III/WP.101]
Y-AlmDTK	:	Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013
Y-TTK	:	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
yuk.	:	yukarıda
1855 BoA	:	1855 Bills of Lading Act
1910 ÇatmaMS	:	23 Eylül 1910 tarihli Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme [Convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiére d'abordage]
1910 KurtarmaMS	:	Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavelesi [Convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiére d'assistance et de sauvetage maritimes]
1921 Lahey Kuralları	:	The Hague Rules, 1921, Defining the risks to be assumed by sea carriers under a bill of lading
1921 ILA Taslağı	:	Draft of a Suggested International Code Defining the

		Risks to be assumed by Sea Carriers under a Contract of Affreighment
1922 HİLL/JACKSON Taslağı	:	Rules for the Carriage of Goods by Sea
1924 KonişmentoMS	:	Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme [Convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiére de connaissement]
1957 SınırMS	:	Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması ile ilgili Milletlerarası Sözleşme [*International convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships*]
1963 Visby Taslağı	:	*Draft Protocol of International Convention to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed in Brussels on the 25th August, 1924*
1968 Visby Protokolü	:	25 Ağustos 1924 Tarihinde Brüksel'de İmzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme'yi Değiştiren Protokol [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]
1979 ÖÇH Protokolü	:	23 Şubat 1968 tarihli Protokol ile Değiştirilmiş 25 Ağustos 1924 Tarihinde Brüksel'de İmzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme'yi Değiştiren Protokol [Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 25 August 1924, as Amended by the Protocol of 23 February 1968]
1992 PetrolMS	:	1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Milletlerarası Sözleşme [International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage]

1992 FonMS	:	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Milletlerarası Sözleşme [International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage]
1996 HNSMS	:	Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasıyla İlgili Zarar için Sorumluluk ve Tazminat Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme [The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances]
2001 YakıtMS	:	Gemi Yakıtı Kirliliğinden Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme [International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage]
§	:	Paragraf / paragraf [bkz. Par. / par.]

GİRİŞ

Çalışmanın amacı, Deniz Ticareti Hukuku'nda taşıtan ve yükleten kavramlarının belirlenmesi ve bu kişilerin haklarının, borçlarının ve sorumluluğunun ortaya konulmasıdır.

Deniz Ticareti Hukuku alanında çok sayıda Milletlerarası Sözleşme ("MS") kabul edilmiştir. Bunun başlıca sebebi, iç hukuk kurallarının milletlerarası alanda birleştirilmesidir. Denizde Eşya Taşıma Hukuku ile ilgili değişik tarihlerde üç farklı MS kabul edilmiştir. Bunlar sırasıyla, 25 Ağustos 1924 tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme ("1924 KonişmentoMS"), 31/3/1978 tarihinde imzalanan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ("Hamburg Kuralları") ve 23/9/2009 tarihinde kabul edilen Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'dir ("Rotterdam Kuralları"). 1924 KonişmentoMS, 23/2/1968 ve 21/12/1979 tarihli iki Protokol ile değiştirilmiştir. Bu MS'lerden KonişmentoMS'nin ve Hamburg Kuralları'nın yürürlük koşulları karşılanmıştır. Rotterdam Kuralları ise, hâlen yürürlük kazanmamıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde Denizde Eşya Taşıma Hukuku'nun hangi sebeple emredici kurallar içeren MS'lere konu edildiği araştırılacaktır. Sebebin belirlenebilmesi için öncelikle MS'lerin tarihsel süreci açıklanacak ve bu MS'lerin hukukun birleştirilmesi amacını gerçekleştirip gerçekleştiremediği sayısal bilgilerle ortaya konulacaktır. Daha sonra, MS'lerin uygulama alanına ilişkin bilgi verilecektir. Uygulama alanına yönelik aranan koşulların çalışma konusu taşıtana ve yükletene etkisi değerlendirilecektir.

Taşıtan ve yükleten ayrımını kesin çizgilerle ortaya koyan iç hukuk düzenlemeleri sınırlıdır. Bu sıfatın kime ait olduğunun belirlenmesi, bu kişilerin haklarının ve tâbi oldukları borçların ve bu borçlardan doğan

sorumluluklarının tespit edilmesi bakımından önem taşır. Sıfatların kime ait olduğunun belirlenmesi için öncelikle, satış sözleşmesine yönelik açıklamaların yapılması uygun olacaktır. Bu açıklamalardan sonra KonişmentoMS, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda böyle bir ayrımın benimsenip benimsenmediği ortaya konulacaktır. Çalışmaların diğer bölümlerinde de yapılacağı gibi, ağırlıklı değerlendirme MS'lerin hazırlık çalışmaları doğrultusunda yapılacak ve bu MS'leri hazırlayan kişilerin amacı belirlenmeye çalışılacaktır. Taşıtan ve yükleten kavramının önemi sebebiyle açıklamalar, MS hükümleriyle sınırlı tutulmayacak ve Taşıma Hukuku'na ilişkin diğer MS'ler ve ulaşılabilen iç hukuk düzenlemeleri de değerlendirilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümü taşıtanın ve yükletenin haklarına ve yetkilerine ayrılmıştır. Bu kişilere tanınan haklar konişmentonun ya da taşıma senedinin düzenlenmesini isteme hakkı ve tasarruf hakkı olarak belirlenmiştir. Değerlendirmeler yukarıda açıklanan ilkeler doğrultusunda yapılacaktır. Ancak, iç hukuk düzenlemelerine ilişkin açıklamalarda bir önceki bölümde yapıldığının aksine sınırlı sayıda ulusal düzenlemelere yer verilecektir. Daha sonra güverte taşımasına izin verme yetkisinin kime ait olduğu belirlenecektir.

Taşıtanın ve yükletenin borçları ve bu borçlardan doğan sorumlulukları çalışmanın son bölümde açıklanacaktır. Öncelikle navlun borcu değerlendirilecektir. Açıklamalar bu borç ile ilgili MS'lerin düzenlemesi ve bu düzenlemelerin Türk Hukuku'na yansıması ile sınırlı tutulacaktır.

Eşyanın gemiye yüklenmesi, istiflenmesi ve gemiden boşaltılması borcu kural olarak taşıyana aittir. Bu aşamaların yük ilgililerine devredilmesinin mümkün olup olmadığı hakkında karşılaştırmalı hukukta farklı yönde içtihatlar gelişmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünün ikinci alt başlığında öncelikle sorun ortaya konulacaktır. FIO(S)(T) kayıtlarının yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında oluşan zararlardan sorumluluğu da

devredip devretmediği sorusunun cevabı aranacaktır. Rotterdam Kuralları bu kapsamda özel bir düzenleme getirmiştir. MS'nin getirdiği çözümün farklı içtihatların oluştuğu yükleme, istif ve boşaltma borçları ile ilgili soruna yanıt verip vermediği belirlenecektir.

Taşıtanın ve yükletenin bir diğer borcu teslim borcu olarak belirlenmiştir. Böyle bir alt başlığa yer verilmesinin başlıca sebebi Rotterdam Kuralları'nda özel bir düzenleme yer almasıdır. Bu kısımda, eşyanın taşıyana teslim edilmesinin borç niteliğinde olup olmadığı değil, teslim edilen eşyanın hangi şekilde teslim edilmesi gerektiği ve öngörülen koşulların karşılanmaması hâlinde yük ilgililerinin sorumluluğunun niteliği ve kapsamı açıklanacaktır.

Taşıyana teslim edilen eşyanın işaretleri, kolilerin veya parçaların sayısı, eşyanın ağırlığı ya da miktarına ilişkin taşıyana iletilen bilgilerin doğruluğu bakımından her üç MS'de de kusursuz sorumluluk öngörülmüştür. Taşıtan ve/veya yükletenin bu sorumluluğunun kapsamına sağlanan bilgilerin gerçeği yansıtmaması sebebiyle taşıyanın gönderilene ödediği tazminat miktarına yönelik rücu istemleri de dâhildir. Bu sebeple, çalışmada taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bilgilere de yer verilmesi uygun olacaktır.

Dördüncü bölümün bir diğer alt başlığı garanti mektubuna ilişkindir. MS'lerde bu konuda açık düzenleme sadece Hamburg Kuralları'nda vardır. Türkiye, Hamburg Kuralları'na taraf olmamasına rağmen, MS'nin garanti mektubuna ilişkin düzenlemesi 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na ("Y-TTK") aynen alınmıştır. Garanti mektubunun taraflarından birinin taşıtan ve/veya yükleten olduğu da göz önünde tutulduğunda, özellikle bu anlaşmanın taşıyan ile taşıtan ve/veya yükleten arasındaki geçerliği sorusu irdelenecektir.

Tehlikeli eşya kavramı Türk Hukuku'nda olmasa bile özellikle İngiliz Hukuku'nda değişik tarihlerde yargı kararlarına konu edilmiştir. MS'lerin tamamında taşıtanın ve/veya yükletenin tehlikeli eşya bakımından kusursuz

sorumluluğu öngörülmüştür. KonişmentoMS m. 4 f. 6'da yer alan "yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar" ibaresi yargı kararlarında geniş bir şekilde yorumlanmaktadır. Dolayısıyla, taşıtan ve/veya yükletenin kusursuz sorumluluğunun kapsamı genişlemektedir. Çalışmada, MS'leri hazırlayanların tehlikeli eşyadan sorumluluğun kapsamına ilişkin asıl amacının ne olduğu belirlenmeye çalışılacaktır.

Daha sonra, sırasıyla taşıtan ve yükletenin sorumluluğunu sınırlama girişimleri, sorumluluğa ilişkin hükümlerin emredici niteliği ve istemlerin tâbi olduğu hak düşürücü süreye ilişkin açıklamalara yer verilecek ve çalışma tamamlanacaktır.

Çalışmada, Türk Dil Kurumu'nun ("TDK") belirlediği www.tdk.gov.tr adresinde yer verilen kurallara uyulacaktır. Taşıtan ve yükleten kavramına yönelik MS'lerde ve karşılaştırmalı hukukta yer alan kavram farklılığı ve taşıtan ile yükleten ayrımının kesin çizgilerle benimsenmemiş olması sebebiyle, KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nda geçen "*shipper*" terimi, MS'lere yönelik açıklamalar yapılırken düzenli bir şekilde İngilizce ifade edilecektir. Rotterdam Kuralları'ndaki bu terim, Y-TTK anlamında taşıtana karşılık geldiğinden, Rotterdam Kuralları ile ilgili kısımlarda Türkçe üstün tutularak taşıtan sıfatı benimsenecektir. Ancak, Rotterdam Kuraları'nda yer verilen "*documentary shipper*" sıfatı Türk Hukuku'ndaki yükleteni tam olarak karşılamadığından, bu terim de İngilizce ifade olunacaktır.

Çalışmada, MS'lerin hazırlık çalışmalarına sıklıkla yer verilmiştir. MS'yi hazırlayanların niyetinin tam olarak ortaya konulmasında tercüme yanlışına sebebiyet vermemek amacıyla ilgili dip notlarında ve bazen metinde hazırlık çalışmalarının yürütüldüğü dil olan İngilizce tercih edilmiştir. Benzer yaklaşım, Alman Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin kısa süre önce yürürlüğe giren hükümleri bakımından da benimsenecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER VE SÖZLEŞMELERİN UYGULAMA ALANLARI

§ 1. Denizde Eşya Taşıma[1] Sözleşmeleri

Ulusal düzenlemelerin milletlerarası alanda birleştirilmesine yönelik çalışmaların[2] en çok yapıldığı hukuk dallarından biri Deniz Ticareti Hukuku'dur. Deniz ticareti ilişkilerinde yabancılık unsuruna sık rastlanması bunun en önemli sebeplerindendir[3]. Kabul edilen milletlerarası sözleşmelere[4]

---

[1] Çalışmada "deniz yoluyla eşya taşıma" ibaresi yerine "denizde eşya taşıma" terimi kullanılmıştır. Bu kullanımın sebebi 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("Y-TTK") m. 1138 vd. hükümlerinde geçen ifadedir. Y-TTK'da istikrarlı bir şekilde "denizde eşya taşıma" kavramına yer verilmiştir. Örnek olarak, bkz. Y-TTK m.1138 f. 2.

[2] Deniz Ticareti Hukuku'nun milletlerarası sözleşmeler yoluyla birleştirilmesi ile ilgili bkz. Francesco Berlingieri, "Unification and Harmonisation of Maritime Law Revisited", **[2007] IDM**, s. 28 vd.; Francesco Berlingieri, "Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions", **[1987] 18 JMARLC**, s. 317 vd.; William Tetley, "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention", **[1999-2000] 24 TLMLJ**, s. 775 vd.; Patrick Griggs, "Making maritime law – Do conventions work?", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, Vol.: 1, s. 540 vd.; Patrick Griggs, "Obstacles to Uniformity of Maritime Law", **34 JMARLC**, s. 191 vd. [**[2002] CMI Yearbook**, s. 164-173, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks]. Ayrıca bkz. Rayegân Kender / Ergon Çetingil / Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**: **Temel Bilgiler (Cilt I) – (6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Güncellenmiş Onüçüncü Baskı)**, İstanbul, XII Levha, 2012, s. 24 vd.; Tahir Çağa / Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Doanatan ve Kaptan**, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul, XII Levha, 2010, s. 15; Mahzar Nedim Göknil, "Deniz Hukukunun Birleştirilmesinde Enternasyonal Konvansiyon ve Kaideler", **M. R. Seviğ Armağanı**, İstanbul 1956, s. 59 vd.; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. bası, İstanbul, Alkım, 2001, s. 58; Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971, s. 12; Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku**, **Cilt I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları**, 3. bası, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1970, s. 26.

[3] Deniz Ticareti Hukuku'nun milletlerarası özelliği hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Tetley, **[1999-2000] 24 TLNMLJ**, s. 783 vd; Berlingieri, **18 JMALC**, s. 317 vd.

[4] Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili milletlerarası sözleşmelerin tam listesi, bu sözleşmelerin yürürlüğe girip girmedikleri ve bu sözleşmelere hangi Devletler'in taraf olduğu her yıl *Comité Maritime International* ("CMI") tarafından düzenli olarak çıkartılan CMI Yearbook'da yayımlanmaktadır. Son tarihli CMI Yearbook, CMI'nın Pekin'de düzenlenen Genel Kurulu'na ilişkin belgelere özgülendiğinden söz konusu sayıdan bu bilgilere erişmek mümkün

taraf olan Devletler'in sayısı göz önünde tutulduğunda, bunlardan bazılarında amaca ulaşıldığı[5], bir kısmında ise, başarının yakalanamadığı[6] saptanmaktadır.

---

değildir, bkz. CMI, **[2011] CMI Yearbook**. Bir önceki sayı için bkz. CMI, **[2010] CMI Yearbook**, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010 10.pdf. International Maritime Organization'ın ("IMO") resmî internet sayfasında ise IMO tarafından hazırlanan Deniz Hukuku ve Deniz Ticareti Hukuku milletlerarası sözleşmelerinin tam listesi ve bu sözleşmelere taraf olan Devletler'e ait sürekli güncellenen bir tablo yer almaktadır, bu tablo için bkz. IMO, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx. Aynı yerde, ayrıca IMO tarafından hazırlanan milletlerarası sözleşmelerin yürürlüğe girdiği tarihe, Taraf Devletler'e ve Sözleşmeler'in hükümlerine konulan çekincelere ilişkin düzenli olarak güncellenen bir belge yer almaktadır, bkz. IMO, **Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions**, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfCoventions/Documents/Status%20-%20201 3.pdf. *United Nations* ("UN") tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere taraf Devletler hakkında ise, bkz. UN, (Çevrimiçi) http://treaties.un.org/Pages/ParticipationStatus.aspx. Söz konusu milletlerarası sözleşmelerin resmî metinleri tevdi makamları tarafından UN'ye gönderilmektedir. Sözleşmelerin resmî metinleri için bkz. (Çevrimiçi) http://treaties.un.org/Pages/UNTSOnline.aspx?id=1 ["title search" kısmından arama yapılması mümkündür]. UN tarafından kabul edilen Deniz Ticareti Hukuku sözleşmelerinin resmî metinleri için bkz. (Çevrimiçi) http://treaties.un.org/Pages/CTCs.aspx. Y-TTK hazırlanırken hükümlerine mehaz olarak benimsenen milletlerarası sözleşmelerin resmî metinleri ve Y-TTK terimlerine uygun Türkçe tercümesi için bkz. Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları**, İstanbul, XII Levha, 2013. Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin RG'de yayımlanan Türkçe tercümelerinin yer aldığı en güncel derleme için bkz. Sami Aksoy, **Taşıma Hukuku Mevzuatı (Hava - Kara - Deniz - Demiryolu)**, Ankara, Seçkin, 2012.

[5] IMO'nun sayfasında yer alan bilgiye göre 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Milletlerarası Sözleşme'ye [*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1992] ("1992 PetrolMS") dünya gemi tonajının % 96'sını oluşturan 124 Devlet taraftır. 1992 PetrolMS'nin düzenlendiği alanda ulusal hukukları birleştiren en başarılı sözleşme olduğu söylenebilir. Benzer başarı, Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Milletlerarası Sözleşme'de [*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*] ("1992 FonMS") ve Gemi Yakıtı Kirliliğinden Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de de [*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*] ("2001 YakıtMS") yakalanmıştır, veriler için bkz. (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions/ StatusOfConventi ons/Pages/Default .aspx. Deniz Çevre Hukuku'nu düzenleyen özel hukuk sözleşmelerine yüksek katılım olmasında bu sözleşmelerin deniz kazaları karşısında vatandaşları ve Devletleri koruyucu politik etkisi gösterilmiştir, bkz. Griggs, **34 JMARLC**, s. 205.

[6] Ancak istatistikler değerlendirildiğinde aynı sonuç 1996 yılında imzalanan Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasıyla İlgili Zarar için Sorumluluk ve Tazminat Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme [*The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS) by Sea*] ("1996 HNSMS") için söylenemeyecektir, bkz. IMO, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions /StatusOfConventions/Pages/Default.aspx.

Millî hukukların milletlerarası alanda birleştirilmesine yönelik çalışmalar denizde eşya taşıma hukuku alanında da yapılmıştır[7]. Aşağıda, bu alanda sözleşme özgürlüğü ilkesinin yerine, emredici kurallar içeren milletlerarası sözleşmelerin hangi sebeple hazırlandığı açıklanacaktır. Daha sonra, denizde eşya taşıma hukukunu düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin hazırlık süreçleri hakkında bilgi verilecektir.

I. İhtiyaç

Denizde eşya taşıma hukukunun emredici hükümler içeren milletlerarası sözleşmelere konu olmasının ardında gemi malikleri ile yük ilgilileri arasında risk dağılımı yatmaktadır[8]. Bu ihtiyacın nasıl doğduğu tarihsel süreç içinde incelenmelidir[9].

---

[7] Denizde eşya taşıma hukukunun milletlerarası sözleşmeler yoluyla birleştirilmesinin önemi hakkında özellikle bkz. Michael F. Sturley, "Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea", **[1995] 26 JMARLC**, s. 556 vd. Ayrıca bu alanda milletlerarası hukukun birleştirilmesi ile ilgili bir panel düzenlenmiştir, panel ve panelde sunulan tebliğler ile ilgili bkz. "Unificatory and De-Unificatory Forces in the Law of The Carriage of Goods: Where Do We Go From Here?", Round Table, s. 234-239, **[2003] ULR**, Vol. 8; Cecilia Fresnedo de Aguirre, "Unifying the Law of Carrige of Goods: A View from Mercosur", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 241 vd.; Souichirou Kozuka, "Carriage of Goods and Legal Uniformity in the Asia-Pacific Region", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 255 vd.; Maris Lejnieks, "Diverging Solutions in the Harmonization of Carriage of Goods by Sea: Which Approach to Choose?", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 303 vd.; Zuo Haicong, "A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping", **[2003] ULR**, Vol.: 8 s. 309 vd. Ayrıca bkz. Jan Ramberg, "Global Unification of Transport Law: A Hopeless Task?", **[2009] 27 PENNSILR**, s. 851 vd.

[8] Bu alandaki ilk milletlerarası sözleşme olan 25/8/1924 tarihinde Brüksel'de imzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme ("1924 KonişmentoMS") öncesindeki süreç hakkında kapsamlı bilgi için özellikle bkz. Micheal F. Sturley, **The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the *Travaux Préparatoires* of the Hague Rule**s, **Vol.: I**, Littleton Colorado, Fred B. Rothman & Co. 1990, s. 3 vd.; Micheal F. Sturley, The History of COGSA and the Hague Rules, **[1991] 22 JMARLC**, s. 1 vd.; Francesco Berlingieri (ed.), **The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules**, Antwerpen, CMI, 1997, s. 16 vd. [bu yayına CMI'nın resmî internet sitesinden de ulaşmak mümkündür, bkz. (Çevrimiçi) http://comitemaritime.org/Travaux-Pr%C3%A9paratoires/0,2 7126,112632,00.html]; Stephane Dor, **Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)**, J. M. Bokownew (Çev.), 1956, s. 13 vd. Bu kapsamda ayrıca bkz. Malcolm Alistair Clarke, **Aspects of the Hague Rules**, The Hague, Martinus Nijhoff, 1976, s. 3 vd.; Richard Aikens / Richard Lord / Micheal Bools, **Bills of Lading**, London, Informa, 2010, §

19'uncu yüzyılın başlarında Anglo-Sakson ve Kara Avrupası Hukuku'nda genel deniz ticareti hukuku kuralları (*general principles of maritime law*) geçerliydi[10]. Taşıyan, eşya zararının, kendi kusurundan değil, mücbir sebepten, kamu düşmanlarının hareketlerinden, yük ilgilisinin kusurundan veya eşyanın kendi niteliğinden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumlu tutulmuyordu. Dolayısıyla, taşıyan bu dört sebep dışında meydana gelen zararlardan kusuru bulunmasa dahi mutlak bir şekilde sorumluydu[11].

Ancak, 19'uncu yüzyılın sonlarına doğru taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bu kural bazı Devletler'de farklı bir şekilde uygulanmaya başlanmıştır.

1.46 vd.; Hakan Karan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules**, Lewiston / New York, Edwin Melen, 2004, s. 7 vd. W. E. Astle, **International Rules of Law relating to Bills of Lading**, London, Fairplay, 1982, s. 13 vd.; W. E. Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities**, London, H.F.G & Witherby, 1954, s. 1 vd.; Stephen Girvin, **Carriage of Goods by Sea**, New York, Oxford, 2007, § 15.01 vd.; David C. Frederick, "Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules", **22 JMARLC**, s. 81 vd.; Joseph C. Sweeney, "Happy Birthday Harter: a Reappraisal of the Harter Act on its 100th Anniversary", **[1993] 24 JMARLC**, s. 6 vd.; Haicong, **[2003] ULR**, s. 310 vd; Benjamin W. Yancey, "The Carriage of Goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg", **[1982-83] 57 TLR**, s. 1238. 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık süreci ile ilgili Türkçe çalışmalar bilgi için bkz. Gündüz Aybay / Nilüfer Oral / Esra Biçen, **Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, İstanbul, Aybay, 2000, s. 3 vd.; Gündüz Aybay / Kerim Atamer, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, **VI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu** (14-15 Nisan 1989), Ankara 1989, s. 237 vd.; Kerim Atamer, Yeni Türk Hukuku Uyarınca *Incorporation*, *FIOST* ve *Arbitration London* Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, **[2006] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2011), Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 292-294; Tahir Çağa, "Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", **[1977] Batider**, Cilt: IX, Sayı: 2, s. 314 vd.

[9] Bir MS hükmünün tarihsel süreci içinde değerlendirilmesinin önemi ve mahkemelerin hükümleri bu süreç içinde yorumladıkları örnek kararlar için bkz. William Tetley, **Marine Cargo Claims**, Fourth Edition**,** Vol.: 1, Canada, Thomson Carswell, 2008, s. 147 vd.

[10] Bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 3; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 4; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, § 1.47 (s. 11); Astle, **Bills of Lading**, s. 13.

[11] Böyle bir sorumluluk sebebiyle taşıyan bir nevi denizde taşınan eşyanın sigortacısı olarak ifade olunmuştur, bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 213 [§ 14.02]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 11 [§ 1.47]; Yancey, **[1982-83] 57 TLR**, s. 1239. Nitekim İngiliz yargı kararlarında da bu husus vurgulanmıştır, bkz. *Forward v. Pittard* 99 E.R. 953, 956-57 (Lord MANSFİELD), bu husus Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 5'te dn. 22'de ve Girvin, **Carriage of Goods**, s. 213 [§ 14.02] dn. 2'de tespit edilmiştir.

Bu dönemde İngiltere dünya deniz ticaretinde hâkim konumdaydı. İngiliz donatanlar ve taşıma şirketleri, piyasadaki hâkim durumlarını da kullanarak, bu alanda sözleşme özgürlüğü prensibinin benimsenmesi için baskı yapmışlardır[12]. İngiliz donatanlar tarafından konişmentoya konulan sorumsuzluk kayıtlarının sözleşme özgürlüğü çerçevesinde geçerli olduğu İngiliz Yargı kararlarında tanınmıştır[13]. Bu kayıtlara geçerlik tanınmasıyla birlikte, taşıyanın sorumluluğunu neredeyse ortadan kaldırmıştır[14]. Zira donatanlarca konulan sorumsuzluk kayıtlarının kapsamı genişlemiştir[15]. Donatanlar, kendi kusurları sebebiyle meydana gelen zararlardan bile sorumlu tutulmayacaklarına yönelik kayıtları konişmentolara koymaya başlamışlardır[16]. Bu kayıtlar etkisini diğer Avrupa Devletleri'nde de benzer şekilde göstermiştir[17].

---

[12] 19'uncu yüzyılın sonuna doğru İngiliz Hukuku'nda bu alanda sözleşme özgürlüğüne geçiş ve bu kapsamda taşıyanların sorumlulukların kalkması ile ilgili bilgi için bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 16-17, Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 5, Sturley, **Legislative History I**, s. 3; Girvin, **Carriage of Goods**, § 14.03 (s. 214). Söz konusu kayıtların Fransız Hukuku'nda o dönemde hangi şekilde yorumlandığı hakkında ise bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 13-16. Fransız Temyiz Mahkemesi'nin gemi maliklerinin konişmentoya koydukları gemi adamlarının kusurlarından sorumlu olmayacaklarına yönelik kayda geçerlik tanıyan 18/7/1900 tarihli kararı hakkında bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 15.

[13] Bu kayıtların geçerli olduğu ilk olarak *Grill v. General Iron Screw Collier Co.* 1 C.P. 600 (1866)'da tanınmıştır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 5'te dn. 23.

[14] Yük ilgilileri bakımından sözleşme özgürlüğünün ya gemi maliklerinin öngördüğü koşullarla eşyanın taşınmasını kabul etmek ya da eşyayı taşıtmamak olarak görünüm kazandığı hakkında bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 214 [§ 14.03]. Sözleşme özgürlüğünün ulaştığı son nokta bir çalışmada şu şekilde açıklanmıştır: "*...freedom of contract enabled a shipowner to carry goods 'when he liked, as he liked, and whereever he liked*'…", bkz. Frederick, **22 JMARLC**, s. 83.

[15] O dönemde konulan muafiyet kayıtları bir çalışmada toplu hâlde sıralanmıştır; *thieves; heat, leakage and breakage; contact with other goods; perils of the seas; jettison; damage by seawater; frost; decay; collision; strikes; benefit of insurance; liberty to deviate; sweat and rain; rust; prolongation of the voyage; nonresponsibility for mark sor numbers; removal of the goods from the carrier's custody immediately upon discharge; limitation of value; time for notice of claims; and time for suit*, bkz. Yancey, **[1982-83] 57 TLR**, s. 1240.

[16] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 5 ve aynı sayfada dn. 23'te yer alan eserler.

[17] Benzer kayıtların Fransa, Belçika, Almanya, İtalya ve Hollanda'da da geçerli kabul edildiği hakkında bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 5 ve aynı sayfada dn. 24'te anılan eserler.

Sorumsuzluk kayıtlarına bu şekilde geçerlik tanınması yük ilgililerinin tepkisini[18,19] beraberinde getirmiştir[20]. Bu kayıtların geçerliği yük ilgilisi Devlet konumundaki Amerika Birleşik Devletleri'nde ("ABD") tartışılmaya başlanmıştır[21]. Bu kayıtlar, Amerikan Yüksek Mahkemesi'nin önüne *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.*[22] uyuşmazlığında[23] gelmiştir. Yüksek Mahkeme, 5/3/1889 tarihli kararında, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan sorumlu olmadığına yönelik konişmento kaydının geçerliğini değerlendirmiştir[24]. Yüksek Mahkeme, demir yoluyla eşya taşınmasına ilişkin önceki tarihli bir kararına atıf yaparak[25] Amerikan Hukuku'nda, taşıyanın kendi adamlarının kusurundan sorumlu olmadığına yönelik kayıtların geçerli

---

[18] Yük ilgililerinin tepkileri özellikle; kusur kayıtlarına [*negligence clause*], yük zararına ilişkin kısa istem süresi belirlenmesi, hırsızlık zararlarından mutlak sorumsuzluk kayıtları, sigorta menfaatinin taşıyana devredilmesini öngören kayıtlar ve yük üzerindeki hapis hakkı kullanma hakkına yönelik kayıtlara yönelik olmuştur, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 17. Nitekim dava açma süresi üç aylık kısa bir süreye tâbi tutulmaktaydı. Sigorta menfaatinin taşıyana devredilmesini öngören "*benefit of insurance*" kayıtları ise, sigorta menfaatinin taşıyana devredilmesi ile birlikte sigortacının halefiyet hakkını ortadan kaldırıyordu, bkz. Yancey, **[1982-83] 57 TLR**, s. 1240.

[19] Bu kayıtların yük ilgileri aleyhine doğurduğu bir diğer sonuç yük sigortası primlerinin artması olmuştur. Taşıyanın kusurunun dolaylı sonucunun yük ilgilisi üzerinde gerçekleştiği hakkında bkz. Clarke, **Aspects of the Hague Rules**, s. 4.

[20] Sorumsuzluk kayıtları ile ilgili İngiltere'de, *Glasgow Corn Trade Association* tarafından İngiliz Başbakanı'na 1890 yılında başvuru yapılmıştır. Konişmentodaki sorumsuzluk kayıtlarından bazılarının makul olduğu ancak bu uygulamanın haksız bir şekilde ileri gittiği belirtilmiştir. Genel sorumsuzluk kayıtları ve navlun borcunun yanında aynı zamanda yük ilgililerinin taşıma ile ilgili olmayan borçları bakımından da taşıyana yük üzerinde hapis hakkı tanıyan kayıtlar örnek olarak gösterilmiştir, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 10; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 215 [§ 14.03].

[21] Amerikan Mahkemeleri'nin *Harter Act* öncesinde bu kayıtlar ile ilgili değerlendirmeleri hakkında bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 6-9.

[22] *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S. Ct. 469, bu karar hakkında bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 6.

[23] 2/3/1880 tarihinde "*Montana*" isimli gemi 24.000 ton ticari emtia ile birlikte New York limanından Liverpool limanına doğru hareket etmiştir. Federal Mahkeme eşya zararının kaptan ve gemi adamlarının geminin sevk ve idaresindeki kusuru sebebiyle doğrudan ilgili olduğu sonucuna varmıştır, *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469; s. 470.

[24] Konişmentoda yer alan ibare şu şekildedir; "*...whether arising from the negligence, default, or error in judgment of the master, mariners, engineers, or others of the crew, or otherwise howsoever.*", bkz. *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469; s. 470.

[25] *Railroad Co. v. Lockwood* 17 Wall. 357.

olmadığı[26] sonucuna varmıştır. Söz konusu kayıtların kamu düzenine aykırı olduğu[27] açıklanmıştır. Daha sonra uyuşmazlığa hangi hukukun uygulanacağı noktasına gelinmiştir. Zira İngiliz Hukuku'nun uygulanması durumunda bu kayıtlar İngiliz Hukuku uyarınca geçerli kabul edilecekti[28]. Bu kapsamda geminin İngiliz bayraklı, sözleşmenin ifa yeri ve zarar yerinin İngiltere olmasına rağmen, gemi malikinin ve yük ilgilisinin işyerinin Amerika'da bulunması sebebiyle tarafların, uyuşmazlığa sözleşmenin kurulduğu yer hukukunun uygulanacağı yolunda anlaştıkları görüşü kabul edilmiştir[29]. Dolayısıyla, Amerikan Hukuku uyarınca sorumsuzluk kayıtları geçersiz sayılmıştır[30].

Bu karardan sonra konişmentoda yer alan sorumsuzluk kayıtlarına yine de geçerlilik tanımak isteyen İngiliz donatanlar düzenledikleri konişmentolara, yetkili mahkemenin İngiliz Mahkemeleri ve uygulanacak olan hukukun İngiliz Hukuku olacağı yolunda hüküm eklemişlerdir[31].

---

[26] *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 479.

[27] *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 470. Kamu düzenine aykırı görülmeyerek Amerikan Hukuku'nca geçerli kabul edilen sorumsuzluk kayıtları arasında; mücbir sebep, denizin tehlike ve kazaları, niteliği veya değeri bildirilmeyen para veya diğer değerli eşyanın çalınması veya hasara uğraması, taşıyanın kusurundan kaynaklanmayan bozulabilir eşya veya canlı hayvanların zıya veya hasarı yer almaktadır, bkz. *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co*. 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 470. Taşıyan ile yük ilgilisinin taşıma sözleşmesinin kuruluş aşamasında eşit güçte olmaması ve içeriği taşıyan tarafından düzenlenen konişmentoyu yük ilgilisinin kabul etmek zorunda kalması bir diğer sebep olarak gösterilmiştir, bkz. *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 472.

[28] *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 474.

[29] *Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.* 129 U.S. 397, 9 S.Ct. 469, 478'de geçen ifade şu şekildedir; "*both parties must be presumed to have submitted themselves to the law there prevailing, and to have agreed to its action upon their contract.*"

[30] Öte yandan sözleşme özgürlüğü ilkesine geçerlik tanıyan Amerikan Mahkemeleri kararları [özellikle New York Mahkemeleri] için, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 18 ve bu sayfada yer alan kararlar.

[31] Bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 8.

II. Ulusal Düzenlemeler

İngiliz donatanlar tarafından konişmentoya eklenen yetki ve hukuk kayıtlarının geçerliği ABD Mahkemeleri önünde değerlendirilmeden ABD[32], 13/2/1893 tarihinde *Harter Act*'i[33] kabul etmiştir. *Harter Act*'de taşıyanın sorumluluğunu kaldıran konişmento kayıtlarının geçersiz olduğu emredici bir şekilde düzenlenmiştir[34].

Harter Act'in kabul edilmesinden sonra bu düzenlemenin yansımaları taşıtan Devlet konumundaki diğer bazı Devletler'de de görülmüştür. İç hukuklarında *Harter* Act'e benzer bir şekilde düzenleme yapan Devletler[35] sırasıyla İngiliz dominyonlarından Yeni Zelanda[36], Avustralya[37], Kanada[38] ve Fransız Sömürge İmparatorluğu'dur [*French Morocco*][39].

---

[32] Amerika'da *Harter Act* öncesi ve kabul edilme süreci için bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 9-14; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 215 [§ 14.05]; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 11-13; Sturley, **Legislative History I**, s. 5-7. *Harter Act*'in 1924 KonişmentoMS'ye etkisi hakkında bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 32-34.

[33] *Harter Act* metni için bkz. Guenter Treitel / F. M. B. Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, 2nd Edition, London, Sweet & Maxwell, 2005, s. 667. *Harter Act* ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 14-29. Ayrıca bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 216 v. [§ 14.07]

[34] *Harter Act*'in kabul edilmesinin öncelikli amacı yük ilgililerinin menfaatinin korunması olsa da, nihai düzenlemenin dengeli ve uzlaşmacı bir metin olduğu belirtilmiştir; bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 13. Bu metinde "*negligence clause*"lara geçerlik tanınmazken, geminin elverişliliğinin sağlanması borcu dikkatli özenin gösterilmesi derecesine indirilmiştir, aynı şekilde geminin sevk ve idaresinden kaynaklanan hasar ve zıyadan taşıyan sorumlu tutulmamıştır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 14. *Harter Act* her ne kadar bu alanda önemli bir düzenleme olsa da, birçok konuyu açık bıraktığı için eleştirilmiştir. Söz gelimi taşıyanın sorumluluk sınırı, ihbar süresi ve dava açma süresine ilişkin açık bir düzenleme bulunmaması verilen örneklerdendir, bkz. Yancey, **[1982-83] 57 TLR**, s. 1241, ayrıca bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 217 [§ 14.08].

[35] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 15-17; Sturley, **Legislative History I**, s. 7-8; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 18; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 217 vd. [§ 14.10 vd.]; Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 30.

[36] Yeni Zelanda 1903 yılında *New Zealand's Shipping and Seamen Act*'i kabul etmiştir. Bu düzenleme *Harter Act* ile büyük ölçüde benzerdir. Ancak, Avusturalya'nın 1904 tarihinde *Sea-Carriage of Goods Act* isimli düzenlemeyi yürürlüğe koymasından sonra [bkz.: aş. dn. 37], Yeni Zelanda, 1911'de kanun değişikliğine gitmiş ve konişmentoda yer alan yetki ve hukuk seçimi şartları geçersiz kılınmıştır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 15; Sturley, **Legislative History I**, s. 7; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 218 [§ 14.11].

[37] Avusturalya, Tazmanya meyve üreticilerinden gelen baskı sonucunda 1904 yılında *Sea-Carriage of Goods Act*'i kabul etmiştir. Bu Kanun, *Harter Act*'e kıyasen yük ilgililerini daha

Sonuç olarak, denizde eşya taşıma hukuku alanında 19'uncu yüzyılın başında var olan yeknesaklık, 19'uncu yüzyılın sonlarına doğru ve 20'nci yüzyılın başında ortadan kalkmıştır.

III. Milletlerarası Düzenlemeler

A. 1924 KonişmentoMS Öncesi

Denizde eşya taşınmasına ilişkin milletlerarası alanda düzenleme yapma çalışmaları *Harter Act*'in kabulünden önce başlamıştır. *International Law Association* ("ILA") 1873 yılında milletlerarası hukuk kurallarının hazırlanması amacıyla kurulmuştur[40]. Konişmentoya ilişkin kuralların hazırlanması ilk olarak ILA'nın 1882 tarihli Liverpool Konferansı'nın gündemine alınmıştır. Bu Konferans[41] sonunda model konişmento taslağı hazırlanmıştır[42]. "Konferans Formu = *Conference Form*"[43] olarak bilinen

---

fazla korumaktadır. Zira, geminin elverişliliğini sağlama borcu mutlak niteliktedir ve konişmentoda yer alan yetki ve hukuk seçimi şartları geçerli değildir, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 15; Sturley, **Legislative History I**, s. 7; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 218 [§ 14.12].

[38] Kanada'da böyle bir düzenlemenin yürürlüğe konulmasının başlıca sebebi, Kanadalı yük ilgililerinin rekabet ettikleri ABD'deki taşıtanlarla aynı haklara sahip olmak istemeleridir. Bu nedenle 1910 yılında *The Water-Carriage of Goods Act* kabul edilmiştir. Bu düzenlemenin en önemli farklılığı taşıyanın parça başı sınırlı sorumluluğunun öngörülmesidir, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 16; Sturley, **[1991] Legislative History I**, s. 8; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 218 [§ 14.13].

[39] Adı geçen düzenleme 1919 tarihli *Code de Commerce Maritime*'dir, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 16; Sturley, **[1991] Legislative History I**, s. 8.

[40] ILA'nın ilk ve belki de en önemli başarısı 1877 yılında müşterek avaryaya ilişkin York-Anvers Kuralları'nın hazırlanması olmuştur, ILA'nın kuruluşu ile ilgili ve ILA hakkında bkz. Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 29 [dn. 136].

[41] Liverpool Konferansı sonrasında ortaya çıkan metin Liverpool şehrinde yerleşik tacirler, gemi malikleri, sigortacılar ve avukatlardan oluşan bir komisyon tarafından hazırlanmıştır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 7.

[42] Kuralların yürürlük kazanması, taşıyan ve taşıtanın bu hususu kararlaştırmasına bağlıdır. 1882 Liverpool Konferansı hakkında bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 215; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 6-7; Sturley, **Legislative History I**, s. 4; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 19; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 12 [§ 1.49]; Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 16.

[43] Metin için bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 61. Konferans tutanakları için Sturley, **a.e.**, s. 1 vd.

matbu konişmento hiçbir zaman genel kabul görmemiştir[44]. Ancak, sonraki tarihli düzenlemelere dayanak oluşturmuştur[45].

Bir sonraki ILA Konferansı 1885 yılında Hamburg'da gerçekleşmiştir. Bu sefer konişmentolara dâhil edilmek yoluyla yürürlük kazanacak *Hamburg Rules of Affreighment* adında kurallar oluşturulmuştur[46]. Bu Kurallar sadece bazı Alman şirketleri tarafından kullanılmış[47], fakat uygulamada etkili olmamıştır[48].

1897 yılında ILA'nın da desteğiyle ve bazı ulusal deniz hukuku derneklerinin ("DHD") katılımıyla *Comité Maritime International*[49] ("CMI")

---

[44] Girvin, **Carriage of Goods**, § 14.4; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 6-7; Sturley, **Legislative History I**, s. 4; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 19.

[45] Konferans sonrasında ortaya çıkan metin, gemi malikleri ile yük ilgililerinin karşılıklı taviz vererek uzlaşmalarının ürünüdür. Konferans Formu uyarınca taşıyan, yükleme, istif gibi yolculuğun olağan işlemlerinde kusurunun sebebiyet verdiği zararlardan sorumludur. Ancak sevk zararları bakımından kendi ve gemi adamlarının kusurlarından sorumlu değildi. Konferans Formu'nun sonraki tarihli düzenlemelere etkisi özellikle taşıyanın elverişlilik borcunun bir garanti sorumluluğundan özen sorumluluğuna dönüştürülmesi, parça başı 100 £ ile taşıyanın sorumluluğunun sınırlı tutulması ve taşıyanın bazı sorumsuzluk sebeplerinin liste hâlinde düzenlenmesi olmuştur, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 7. Konferans Formu'nun birçok maddesi sonraki tarihli matbu formalara dayanak teşkil etmiştir, bu kapsamda örnek olarak New York Produce Bill of Lading verilebilecektir, diğer örnekler için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 17.

[46] Bu kuralların yürürlük kazanması, tıpkı York-Anvers Kuralları'nda olduğu gibi, tarafların bu kuralları konişmentoya dâhil etmelerine bağlıydı, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 8; Sturley, **Legislative History I,** s. 4. Kurallar hakkında bkz. ayrıca Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 19; Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 16.

[47] Taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinin sayısı azaltılmıştır. Bu kuralları konişmentolarına dâhil eden Alman gemi malikleri, İngiliz gemi maliklerinin benimsediği "ucuz taşıma" politikası yerine "nitelikli taşıma"yı tercih etmişlerdir, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 18.

[48] Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 8. Bu kuralların 1913 yılında Fransız Hukuku'nda kabul edilen matbu konişmentoya birebir dayanak oluşturduğu hakkında Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 16.

[49] CMI'nın kuruluş süreci hakkında bilgi için bkz. José Domingo Ray, "The Comité Maritime International and the tendecy to unification of maritime law", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, [**2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittimo**, Vol.: 2, s. 819 vd.; Sweeney, **[1993] JMARLC**, s. 29 dn. 137; CMI tarihçesi hakkında bkz. CMI, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/histo/his.html. CMI hakkında bilgi için ayrıca bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 59; Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 20; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 30; Kerim Atamer, Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında, **[1997] DenizHD**, Yıl: 2, Sayı: 2-3, s. 91; Zeynep Uçar, "38. Comite Maritime International Kongresi Hakkında", **2003 DenizHD**, Yıl: 8, Sayı: 1-4 (basım tarihi Şubat 2005), s. 161.

kurulmuştur. Deniz Ticareti Hukuku'nun birleştirilmesi amacıyla kurulan CMI, kısa süre içinde 23 Eylül 1910 tarihli Deniz Müsademelerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme[50] ("1910 ÇatmaMS") ve Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavelesi'nin[51] ("1910 KurtarmaMS") hazırlanıp kabul edilmesinde etkin rolüstlenmiştir. Birinci dünya savaşının araya girmesi ile birlikte 1914-1918 yılları arasında çalışmaları kesintiye uğrayan CMI'nın 1910 ÇatmaMS ve 1910 KurtarmaMS'nin hazırlık sürecindeki başarısı, denizde eşya taşıma hukuku alanında da aktif rol oynamasına sebebiyet vermiştir[52].

B. 1924 KonişmentoMS

İngiliz dominyonlarından Avustralya, Yeni Zelanda ve Kanada'da yük ilgilileri, siyasi alanda güçlenmiş ve kendi menfaatlerinin koruyan ulusal düzenlemelerin kabul edilmesinde etkili olmuşlardır. Ancak, söz konusu iç hukuk düzenlemeleri, İngiliz gemi maliklerine karşı yeterli koruma sağlamamıştır. Zira düzenlemelerin uygulama alanı iç taşımalar ve bu Devletler'den gerçekleşen denizaşırı taşımalar ile sınırlıydı. Dolayısıyla, bu Devletler'de yerleşik kişilerin gerçekleştirdikleri ithalatlarda konişmentolardaki sorumsuzluk kayıtları yine geçerliğini korumaktaydı[53].

---

[50] Sözleşme'nin resmî Fransızca adı: *Convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiére d'abordage [International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels]*.

[51] Sözleşme'nin resmî Fransızca adı: *Convention internationale pour l'unification de certaines régles en matiére d'assistance et de sauvetage maritimes [International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea]*.

[52] 1910 yılında kabul edilen ÇatmaMS ve KurtarmaMS'nin hemen akabinde gerçekleşen CMI Konferansları'nda denizde eşya taşıma hukuku ile ilgili milletlerarası sözleşme hazırlanamamış olmasının başlıca sebebinin İngiltere'nin onayının bulunmaması olduğu hakkında, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 19.

[53] Bu paragraftaki bilgiler için bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 18-19; Sturley, **Legislative History I**, s. 8-9 ve ayrıca Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 23 [Bu bilgi ILA tarafından atanan Alt Komisyon'un hazırladığı *Report of the Maritime Law Committee on Bills of Lading* başlıklı raporda yer almaktadır, raporun tam metni için bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 23-28. Aynı raporda, ilgili dönemde iç hukuklarında bu konu ile ilgili

İngiliz dominyonlarının baskısı sonucunda İngiltere Başbakanı, taşıyanın sorumluluğu konusunun değerlendirilmesi amacıyla bir Denizcilik Komisyonu [*Imperial Shipping Committee*] görevlendirmiştir. 25/2/1921 tarihli Komisyon raporunda, İmparatorluğun tamamında uygulanacak taşıyanın sorumluluğu ile ilgili bir düzenleme hazırlanması ve bunun da büyük ölçüde 1910 tarihli Kanada Kanunu ile aynı doğrultuda olması gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla, İngiltere'de de 1921 yılında bu alanda ulusal bir düzenleme hazırlanmasına yönelik hazırlıklar başlatılmıştır[54].

1. ILA Taslağı

ILA Deniz Ticareti Komisyonu 17 ilâ 20 Mayıs 1921'de Londra'da toplanmıştır[55]. Bu toplantının gündemine denizde eşya taşıma hukukunda milletlerarası bir düzenleme yapılıp yapılmaması konusu alınmıştır. Toplantıya Denizcilik Komisyonu'nun 25/2/1921 tarihli raporu da sunulmuştur. İngiliz donatanlarının, sözleşme özgürlüğü ilkesinin benimsenmesi yolundaki taleplerinin yerine, Komisyon'un hâkim görüşü yeknesak kuralların hazırlanması yolunda olmuştur[56]. Bir Taslak hazırlanması için Alt Komisyon ("ILA Alt Komisyonu") görevlendirilmiştir. Oluşturulan Komisyon'da her ne kadar değişik Devletler'in temsilcileri yer almış olsa da, İngiliz üyeler *NORMAN HİLL*[57] ile *JAMES MCCONEY*[58] Komisyon çalışmalarında hâkim rol oynamışlardır[59][60].

---

düzenleme bulunmayan ve fakat düzenleme yapma hazırlığında olan Devletler hakkında da bilgi verilmiştir, bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 23-24.]

[54] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 18-19; Sturley, **Legislative History I**, s. 8-9 ve ayrıca Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 23.

[55] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 21.

[56] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 20; Sturley, **Legislative History I**, s. 9.

[57] *Liverpool Steam Ship Owners' Association*'ın genel sekreteri olan NORMAN HİLL taşıyanların menfaatini temsil etmekteydi, Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 20. NORMAN HİLL'in 1921 ILA Konferansı'ndaki etkisi oturumun sekreterliğini yürüten W. R. BİSSCHOP tarafından şu şekilde açıklanmıştır; "...HİLL *helps us to draft what we have pass, in order afterwards to criticise it*...", bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 109 ve ayrıca Frederick, **22 JMARLC**, s. 92.

ILA Alt Komisyonu 1921 yılının Haziran ayında çalışmalarını tamamlamış ve "*Draft of a Suggested International Code Defining the Risks to be assumed by Sea Carriers under a Contract of Affreighment*" başlıklı taslak metin ("1921 ILA Taslağı") oluşturulmuştur. ILA Taslağı sadece İngilizce olarak hazırlanmıştır[61].

2. 1921 Lahey Kuralları

ILA'nın 30/8/1921 ilâ 3/9/1921 tarihleri arasında Lahey şehrinde gerçekleştirilen Konferansı'na[62], 1921 ILA Taslağı sunulmuş ve ilgili hükümlerinin değerlendirilmesi sonucunda "*The Hague Rules, 1921, Defining the risks to be assumed by sea carriers under a bill of lading*" başlıklı metin kabul edilmiştir[63]. Bu Konferans'ta 1921 ILA Taslağı hükümleri teker teker değerlendirilmiştir[64]. Konferans sonrasında kabul edilen metin, bir milletlerarası sözleşme niteliğinde değildir. Metnin yürürlük kazanması için

---

[58] JAMES MCCONECHY ise, *Bill of Lading Committee of the Manchester Chamber of Commerce* ile *Manchester Association of Importers and Exporters*'ın genel sekreterliğini yürütmekte olup bu toplantıda yük ilgililerinin menfaatini temsil etmekteydi, Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 20.

[59] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 20; Sturley, **Legislative History I**, s. 9. Nitekim bu kapsamdaki en çarpıcı örnek bir üye [G. VAN SLOOTEN] tarafından şu şekilde dile getirilmiştir: "*...this is an international association, and not only the British interests are concerned in these matters...*", bu kapsamda bkz. Sturley, **Legislative History II**, s. 74; Frederick, **22 JMARLC**, s. 90.

[60] 1924 KonişmentoMS hazırlanırken Devletler'in menfaatinden çok, menfaat sahiplerinin çıkarlarının gözetildiği yorumu yapılabilecektir. Bu sonuca HENRY DUKE'un konuşmasından da ulaşılması mümkündür:; "*[i]n any Convention in which nations were represented they would vote by nations. We represent interests…*", bkz. **Legislative History I**, s. 115; Frederick, **22 JMARLC**, s. 93. 1921 ILA Konferansı'nda etkili olan menfaat sahipleri hakkında bkz. Frederick, **a.e.**, s. 93.

[61] Metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792-795.

[62] Konferans hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 20-25. Konferans sonunda hazırlanan Komisyon raporu için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 30-32.

[63] Kabul edilen İngilizce metin ve bu metnin Fransızca tercümesi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 795-801.

[64] 30/8/1921 ilâ 3/9/1921 tarihli tutanaklar için bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 89 vd. Maddeler hakkındaki değerlendirmelerin ilişkin tutanaklarının her bir ilgili madde altında sistematik bir şekilde yayımlandığı çalışma için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 85 vd.

konişmentoda bu hükümlerin uygulanacağının kararlaştırılması gereklidir. Konferans sonrasında onaylanan metnin dili İngilizce'dir. Her ne kadar metnin İngilizce ve Fransızca olarak yayımlanması kararlaştırılmış olsa da, Fransızca metin, İngilizce metnin tercümesi niteliğindedir[65]. Bu kurallar bundan böyle "1921 Lahey Kuralları" olarak anılacaktır.

3. 1922 HİLL/JACKSON Taslağı

1921 Lahey Kuralları yük ilgilileri açısından öngörülen olumlu etkiyi göstermemiştir[66]. Bu kapsamda değerlendirmeler devam ederken, İngiliz Ticaret Odası [*Board of Trade*], İngiliz Hükümeti'nin, Kanada Kanunu ile benzer içerikteki kanun tasarısını Parlamentoya sunma hazırlığında olduğunu açıklamıştır[67]. Bu aşamada gemi maliklerinin pozisyonunun belirlenmesi amacıyla Londra'da 23-25 Kasım tarihleri arasında Milletlerarası Denizcilik Konferansı [*International Shipping Conference*] toplanmıştır[68]. Konferans'ta etkin rol oynayan *NORMAN HİLL*, 1921 Lahey Kuralları hakkında donatanlardan oluşan katılımcılara bilgi vermiştir. Kendisinin her ne kadar denizde eşya taşıma hukukunda sözleşme özgürlüğü ilkesini desteklediğini belirtse de[69], yaşanan gelişmeler karşısında taviz vermeleri gerektiğini de

---

[65] Bu bilgi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 795.

[66] 1921 Lahey Kuralları özellikle İngiltere'de *National Federation of Corn Trade Association* tarafından eleştirilmiştir. Eleştiriler özellikle, ihbar külfeti, hak düşürücü süre, taşıyanın sorumluluğunun sınırı ile ilgili maddelere yöneliktir, *National Federation of Corn Trade Association* ve diğer yük ilgililerinin eleştirileri hakkında bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 11-12; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 26. Bu bilgiyi NORMAN HİLL'in 1922 CMI Konferansı'nda yaptığı şu konuşma doğrulamaktadır; "*...what happened when we came back to this country? We were told…by the accredited representatives of very big cargo interests that they were neither at the Hague nor were they represented at the Hague…[w]e were told that they were not satisfied with the bargain that was made at the Hague…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 43.

[67] Bkz. Sturley, **22 JMARLC**, s. 26.

[68] NORMAN HİLL toplantıda yaptığı konuşmanın tam metni için bkz. Sturley, **Legislative History II**, s. 175 vd.; Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 32 vd.

[69] Bu sonuca NORMAN HİLL'in konuşmasından da ulaşılmaktadır: "*...having decided myself a whole-hearted believer in individual freedom of contract, how comes it that I am venturing to ask you to adopt the Hague Rules of 1921, even up to the point of advocating their*

açıklamıştır. Bu kapsamda iki seçenek gündeme gelmiştir. Bunlar, ulusal düzenleme veya milletlerarası sözleşme yoluyla bu konunun düzenlenmesidir[70,71]. Denizde eşya taşıma hukukunda sözleşme özgürlüğü ilkesi sınırlandırılacaksa, bunun milletlerarası bir düzenleme ile yapılmasının doğru çözüm olacağı belirtilmiştir[72]. Yapılan değerlendirmeler sonrasında, Deniz Ticareti Hukuku'nda sözleşme özgürlüğü ilkesinin benimsenmesinin en doğru tercih olduğu, bunun kabul edilmemesi hâlinde 1921 Lahey Kuralları'nın benimsenmesi fakat bu kuralların uygulanabilmesinin konişmentoda kararlaştırılmasına bağlı tutulması, en son ihtimal olarak da, denizde eşya taşıma hukukunun tüm Devletler'in katılımına açık bir milletlerarası sözleşme yoluyla düzenlenmesi kararı alınmıştır[73]. Donatanları temsilen *NORMAN HİLL* tam yetkili olarak kılınmıştır.

Bu aşamada Ticaret Odası donatanları temsilen *NORMAN HİLL*'i, yük ilgililerini temsilen de *ANDREW MARVEL JACKSON*'ı[74] Hükümet tarafından sunulacak taslak üzerinde değerlendirme yapmak üzere davet etmiştir. 10/5/1922 tarihinde gerçekleşen bu toplantıda ilke kararı olarak görüşmelerin 1921 Lahey Kuralları üzerinden yürütülmesi, eğer bu konuda mutabık

---

incorporation in an international Convention?...", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 33.

[70] NORMAN HİLL konuşmasında şu ifadeyi kullanmıştır; "*...we shall either to approve the Rules, or we shall have to reject them…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 36.

[71] NORMAN HİLL, konuşmasında İngiltere'de devam eden yasama süreci hakkında kapsamlı bilgi vermiştir. Konuşma metni değerlendirildiğinde, gemi maliklerinin iç hukukta kabul edilecek olan metinde kendi menfaatlerinin korunması bakımından yeterli etkinlik gösteremeyecekleri sonucu çıkmaktadır. Diğer bir sebep olarak ise, milletlerarası bir düzenlemenin değişik Devletler'e taşıma yapan gemi maliklerinin menfaatine olacağı ve böylece farklı iç hukuk uygulamalarının önüne geçilebileceği anlaşılmaktadır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 32 vd.

[72] "*...it appeared to us of the greatest importance that if freedom of contract in over-sea carrying trade was to be restricted, it should be on international and not on national lines…*", NORMAN HİLL'in bu ifadesi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 35.

[73] Bu kararın metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 40.

[74] JACKSON, o tarihte *British Federation of Traders' Associations*'ın hukuk danışmanı olarak görev yapmaktaydı, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 41; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 26.

kalınamazsa, Denizcilik Komisyonu'nun raporunda da belirtildiği üzere 1910 Kanada Kanunu'nun hazırlanacak olan metne dayanak olarak alınması kararlaştırılmıştır. *British Federation of Traders' Associations* 1921 Lahey Kuralları'nı kabul etmeyeceğini bildirmiştir. Ancak, bu görüşme, yine de 1921 Lahey Kuralları üzerinden gerçekleşmiştir[75]. Görüşmelerde 1921 Lahey Kuralları'nın hükümleri değiştirilmiştir[76]. Bu değişiklikler yük ilgililerinin menfaatine gerçekleşmiştir[77]. Toplantı sonucunda ortaya çıkan metnin başlığı "*Rules for the Carriage of Goods by Sea*"dir[78]. Bu metin bundan böyle "1922 HİLL/JACKSON Taslağı" olarak anılacaktır.

1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmaları, 1921 Lahey Kuralları metni üzerinden değil, 1922 yılının Mayıs ayında kabul edilen bu Kurallar üzerinden yürütülmüştür[79]. Dolayısıyla, 1922 HİLL/JACKSON Taslağı her ne kadar bir milletlerarası konferans sonrasında kabul edilmiş olmasa da,

---

[75] Bu paragraftaki bilgiler hakkında bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 40-42; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 26-27.

[76] Bu aşamada 1921 Lahey Kuralları'nın İngilizce metninde yapılan değişiklikler için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 802-809. Yapılan eklemeler büyük harflerle gösterilirken, metinden çıkartılan kısımların üzeri çizilmiştir.

[77] Bu aşamada şu maddelerde değişiklik yapılmıştır: m. 1 b. (c) ["eşya" tanımı], m. 1 b. (e) ["eşya taşıma" tanımı], m. 2, m. 3 f. 2, m. 3 f. 3 c. 1, m. 3 f. 3 b. (a), b. (b), m. 3 f. 4, m. 3 f. 5, m. 3 f. 6, m. 3 f. 7, m. 4 f. 1, m. 4 f. 2 b. (m), b. (q), m. 4 f. [3] [resmî metinde böyle bir fıkra yer almamaktadır, taşıtanın sorumlu olmayacağı hâllere ilişkin bir düzenlemedir], m. 4 f. 3, m. 4 f. 5, m. 4 f. 6, m. 5, m. 6 , m. 7, m. 8, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 802-809.

[78] Üzerinde uzlaşma sağlanan metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 802-809. Bu metin ayrıca CMI Bulletin No. 65, s. 339 vd.'de yayımlanmıştır. İngilizce asıl metinden Fransızca'ya yapılan tercüme ise, CMI Bulletin No. 65, s. 349 vd.'de yayımlanmıştır. HİLL / JACKSON değişiklikleri için ayrıca bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 293.

[79] 1922 CMI Konferansı tutanaklarında, bu bilgiye ulaşmayı sağlayan, oturum başkanı HENRY DUKE'un konuşmasının ilgili kısmı şöyledir: "*...the Hague Rules 1921 with the modifications or additions which have been agreed upon between certain shipowners and certain shippers…[a]s you know the modifications were agreed to by certain British interests…[i]t is quite true that the in the draft which you have before you…agreed upon British shipowners and by British shippers…they are entirely, as I understand, in favour of shippers, in favour of merchants…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 42-43. Aynı oturumda değişikliğin mimarlarından olan NORMAN HİLL'in açıklamasından da benzer sonuca varmak mümkündür; "*...[t]hey were substantial alterations…it was what the cargo interests here were pressing for…they are all in favour of the cargo interests…*", bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 43-44.

görüşmelerin sonraki aşamalarına dayanak oluşturmuştur. Gemi tarafı ile yük ilgilileri arasında hangi maddeler üzerinde uzlaşma sağlandığının bu metin üzerinden tespit edilebilmesi mümkündür.

Sonuç olarak, yukarıda belirtilen gelişmelerden de anlaşıldığı üzere, Deniz Ticareti Hukuku'nda taşıyanın sorumluluğunun sözleşme özgürlüğü yerine emredici hükümlere tâbi bir milletlerarası sözleşmeye konu edilmesinin öncelikli sebeplerinden biri, bu alanın iç hukuklarda farklı farklı düzenlenmeye başlanması ile ilgili donatanların çekincesidir. Bu sebeple de karşılıklı menfaatler arasında uzlaşma sağlamak amacıyla yük ilgilileri lehine ödün verilmiştir.

4. 1922 CMI Taslağı

Birinci dünya savaşı sonrasında CMI, ilk toplantısını 1921 yılının Temmuz ayında gerçekleştirmiştir. Bu toplantıda denizde eşya taşıma hukukunun çarter partileri de kapsayacak şekilde daha geniş kapsamlı olarak düzenlenmesi[80] önerilmiştir. Ancak, bu sırada ILA'nın mevcut çalışmasının raporları CMI delegelerine ulaşmış ve 1921 yılında gerçekleşecek olan ILA Lahey Konferansı'nın beklenmesi kararlaştırılmıştır[81].

Ancak, 1921 Lahey Kuralları'nın, tarafların iradeleri doğrultusunda konişmentoda yürürlük kazanmasına yönelik yaklaşımın kabul görmeyeceğinin anlaşılması üzerine, bu alanın milletlerarası sözleşme ile düzenlenmesi eğilimi oluşmuştur[82]. Bu kapsamda, CMI devreye girmiş ve 1922 yılının Ekim ayında Londra'da gerçekleşecek olan Konferansı öncesinde

---

[80] Bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 9; Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 22.

[81] Böyle bir kararın alınmasına taşıyanın sorumluluğu ile ilgili kuralların bir milletlerarası sözleşme yoluyla değil, 1921 Lahey Kuralları'nda olduğu gibi kuralların uygulanmasını tarafların iradesine bırakılması yolundaki yaklaşım etki etmiştir, bu kapsamda bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 44.

[82] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 44.

üye DHD'lere soru listesi göndermiştir[83]. 9-11/10/1922 tarihinde Londra'da toplanan CMI, değerlendirmelerini 1922 HİLL/JACKSON Taslağı üzerinden yürütmüş ve bazı ufak değişikliklerle ortaya yeni bir taslak çıkmıştır[84,85]. Bu Taslak bundan böyle "1922 CMI Taslağı" olarak anılacaktır.

5. 1922 Lahey Taslağı

CMI'nın Londra Konferansı'ndan altı gün sonra, Brüksel'de Deniz Ticareti Hukuku Diplomatik Konferansı toplanmıştır. Bu Konferans'ın gündemi gemi maliklerinin sorumluluğunun sınırlandırılması, gemi alacaklısı ve gemi ipotekleri konuları ile sınırlı olsa da, Lahey Kuralları Diplomatik Konferans'ın gündemine son anda alınmıştır[86]. Kurulan iki Alt Komisyon'dan birinde Lahey Kuralları görüşülmüştür. Alt Komisyon'da yapılan görüşmelerde esasa ilişkin herhangi bir değişiklik önerilmemiştir[87]. Genel Kurul'da ise, ihbar külfetine ilişkin yük ilgilileri lehine değişikliğe gidilmiştir. Bunun karşılığında hak düşürücü süreyi düzenleyen hükümde taşıyanlar

---

[83] CMI tarafından gönderilen soru listesi Fransızca dilinde Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 44'te yayımlanmıştır.

[84] CMI Taslağı'nın Fransızca metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 809-814, İngilizce metni için bkz. s. 814-818. Yayımlanan metinde, 1922 HİLL/JACKSON Taslağı üzerinde 1922 CMI Taslağı ve 1922 Lahey Kuralları ile yapılan değişiklikler birlikte gösterilmiştir. Değişikliklerden 1922 CMI Taslağı'na ilişkin olanlar metinde büyük harflerle gösterilmiştir.

[85] 9-11/10/1922 tarihli tutanaklar için bkz. Sturley, **The Legislative History II**, s. 323 vd. Bu çalışmada ayrıca Norveç, Fransız, Hollanda, Yunanistan, Belçika, Birleşik Krallık, Japonya, İsveç DHD'lerin raporları da yayımlanmıştır, s. 271 vd.

[86] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 28. Lahey Kuralları Diplomatik Konferans'ın gündemine son anda dâhil edilmiş olmasına rağmen, Konferans'a Devletler'in temsilcileri ve menfaat sahiplerini temsil eden ilgili kişiler katılım göstermiştir. Ancak, bu husus gündeme son anda dâhil edilmiş ve temsilciler Devletler'i tarafından bu konuda yetkili kılınmadıklarından temsil ettikleri Devletler'i bağlayıcı şekilde metni imzalayamamışlardır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 29. Bu bilginin doğruluğu Diplomatik Konferans tutanaklarından da teyit edilmektedir; "*...[d]oubtless, delegates did not have the authority to sign, but they could, however, decide here upon a text for submission to their various governments...*", *Mr.* LE JEUNE'un konuşmasından alınan bu alıntı için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 46.

[87] Bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 29.

lehine değişiklik yapılmıştır[88]. Yukarıdaki açıklamalar ve 1922 tarihli Diplomatik Konferans sürecinde gerçekleşen değişikler 1924 KonişmentoMS'nin karşılıklı menfaatler arasında bir uzlaşma ürünü olduğunu göstermektedir. Diplomatik Konferans sonrasında ortaya çıkan metin[89] "1922 Lahey Kuralları" olarak anılmaktadır. Çalışmada, bu metne 1922 Lahey Taslağı olarak atıf yapılacaktır.

6. 1923 Lahey Taslağı

6-9 Ekim 1923 tarihli CMI toplantısında mevcut metin yeniden değerlendirilmiştir. İçerik olarak 1922 Lahey Taslağı üzerinde kapsamlı bir değişiklik yapılmamıştır. Metne bu aşamada son hükümler eklenmiştir[90]. İngilizce ve Fransızca metinleri uyumlaştırılmıştır[91]. İçerik olarak önemli bir değişiklik yapılmadı gibi gözükse de, taşıyanın sorumluluk sınırı hakkında 1924 KonişmentoMS'nin 9'uncu maddesinde öngörülen sorumluluk sınırının altın pound üzerinden hesaplanması, bu aşamada metne dâhil edilmiştir[92].

CMI'nın 1923 Brüksel Konferansı sonrasında yayımlanan metninde İngilizce olarak "*Texte anglais officiel*" ibaresinin yer alması, 1924 KonişmentoMS'nin resmî metninin Fransızca dilinde olduğu göz önünde tutulduğunda ilgi çekicidir[93]. Zira çalışmaların son aşamaya kadar İngilizce metin üzerinden yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, 1924

---

[88] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 6'da yer alan "zıya veya hasarın haricen belli olmadığı hâllerde, bildirimin eşyanın tesliminden itibaren üç gün içinde yapılması gereklidir." şeklindeki hüküm bu aşamada eklenmiştir. Bunun karşılığında 1922 HİLL/JACKSON Taslağı ile iki yıla çıkarılan hak düşürücü süre yeniden bir yıla indirilmiştir. Bu değişiklik, yük ilgililerinin ihbar süresi ile ilgili kazanımlarına karşı verdikleri taviz olarak yorumlanmaktadır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 30.

[89] 1922 Lahey Kuralları'nın Fransızca metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 809-814, İngilizce metni için bkz. s. 814-818. 1922 Lahey Kuralları ile önceki tarihli metinlerde yapılan değişiklikler koyu harflerle gösterilmiştir.

[90] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 827-830.

[91] Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 32.

[92] Değişiklik öncesinde taşıyanın sorumluluğu 100 £ ile sınırlıydı. Bu değişiklik İngiliz para biriminin tedavülde olmadığı Devletler dikkate alınarak yapılmıştır, bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 31-32.

[93] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 819.

KonişmentoMS hükümleri yorumlanırken İngilizce metin yalnızca bir tercüme olarak kabul edilmemelidir. Her iki metin arasında farklılık bulunması durumunda, doğrudan Fransızca metne yönelmek yorum yanlışlıklarına sebebiyet verebilecektir[94]. 1923 Brüksel Konferansı sonrasında oluşan metne bundan böyle "1923 Lahey Taslağı" olarak atıf yapılacaktır.

7. Diplomatik Konferans

Diplomatik Konferans 25 Ağustos 1924 tarihinde toplanmış ve Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme ("1924 KonişmentoMS") imzalanmıştır. 1924 KonişmentoMS'nin İngilizce metni ile 1923 Lahey Taslağı değerlendirildiğinde bu süreç içinde metinde her hangi bir değişiklik yapılmadığı saptanmaktadır. 1924 KonişmentoMS'nin resmî metni Fransızca dilinde olandır. 1923 Lahey Taslağı'nın altında yer alan "*Texte anglais officiel*" ibaresine karşılık gelen bir kullanım 1924 KonişmentoMS'nin İngilizce metninde yoktur[95].

8. Metodoloji

1924 KonişmentoMS, hazırlık sürecinde birbirinden farklı konferanslarda ve toplantılarda yapılan değerlendirmeler sonrasında oluşturulmuştur. 1924 KonişmentoMS'nin bu çalışma içinde incelenecek olan maddelerinin, hazırlık süreçleri de açıklanacak, böylece hükümler amaca dayalı olarak da yorumlanabilecektir[96].

---

[94] Aksi yönde bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 159 vd.
[95] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 831.
[96] Bu yorum ilkesi hakkında ve bu ilkeye dayanan yargı kararları için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 152 vd.

C. 1968 Visby Protokolü

1. 1963 Visby Taslağı

İkinci dünya savaşından sonra CMI, 1924 KonişmentoMS ile ilgili iki sorunu gündemine almıştır[97]. Bunlar, Sözleşme'nin uygulama alanının öngörüldüğü 10'uncu madde ve taşıyanın sorumluluğunun sınırına ilişkin 9'uncu madde düzenlemeleridir[98]. Bu kapsamda CMI bünyesinde bir Milletlerarası Alt Komisyon kurulmuş ve bu Komisyon öncelikli olarak 1924 KonişmentoMS m. 9 ve m. 10 hükümleri ile ilgili değerlendirme yapmak üzere görevlendirilmiştir. Ancak, Alt Komisyon'un yetkisi bununla sınırlı tutulmamış ve 1924 KonişmentoMS'de yapılabilecek diğer değişikliklere ilişkin bir rapor hazırlanabileceği de öngörülmüştür[99].

Alt Komisyon raporu CMI'nın 1959 Rijeka Konferansı'nda değerlendirilmek üzere sunulmuştur. Konferans sürecinde yapılan değerlendirmelere ilişkin bir başka rapor, 25/9/1959 tarihli CMI Genel Kurulu'nda tartışılmış ve Genel Kurul'da Alt Komisyon'un çalışmalarına devam etmesi kararı alınmıştır[100].

Alt Komisyon çalışmalarını CMI'nın 14/6/1963 tarihli Stockholm Konferansı öncesinde tamamlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda önerilen

---

[97] 1968 tarihli Visby Protokolü'nün hazırlık süreci hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 52 ilâ 72 [burada yer alan belgelerin çoğu Fransızca dilindedir]; Anthony Diamond, "The Hague-Visby Rules", **[1978] LMCLQ**, s. 225 vd.; Rolf Herber, "The Hamburg Rules: Origin and Need for the New Liability System", **Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?**, Francesco Berlingieri (ed.), Zurich, Maklu, 1994, s. 224 [§ 15.14 vd.]; Frederick, **22 JMARLC**, s. 94 vd.; John C. Moore, "The Hamburg Rules", **[1978] 10 JMARLC**, s. 3-4.

[98] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 52; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 224 [§ 15.14].

[99] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 52.

[100] Kararın ilgili kısmı için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 61. Alt Komisyon Raporu için bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 54-56 [belge Fransızca'dır]. Alt Komisyon tarafından saptanan sorunlara ilişkin Genel Kurul'da yapılan değerlendirmeler hakkında bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 58-61 [belge Fransızca'dır].

değişikliklere ilişkin bir tavsiye kararı yayımlanmıştır[101]. Bu Konferans'ta 1924 KonişmentoMS'nin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinde esaslı değişiklik yapılmamasına yönelik görüşler ileri sürülmüştür[102]. CMI'nın Stockholm Konferansı sonrasında[103] Diplomatik Konferans'a sunulmak üzere Taslak Protokol tamamlanmıştır. Konferans sonunda Protokol'ün ismine yönelik de karar alınmıştır. Hazırlanan Protokol'ün tek başına "Visby Kuralları", 1924 KonişmentoMS'nin hükümlerini değiştirdiği hâliyle "Lahey-Visby Kuralları" olarak anılması kararlaştırılmıştır[104]. Hem Fransızca hem de İngilizce hazırlanan bu metin[105] bundan böyle "1963 Visby Taslağı"[106] olarak anılacaktır.

---

[101] 1924 KonişmentoMS ile ilgili önerilen başlıca değişiklikler şunlardır: [1] yükleme, istif veya boşaltma işlemlerinin yük ilgilileri tarafından yürütülmesi hâlinde taşıyanın bu aşamalarda meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağının açıklığa kavuşturulması, [2] 3'üncü maddenin altıncı fıkrası uyarınca zıya veya hasarın haricen belli olmadığı hâllerde, bildirimin eşyanın tesliminden itibaren üç gün içinde yapılmasına yönelik hükmün sadece eşyanın hasarsız teslim edildiğine yönelik bir karine oluşturduğu, [3] eşyayı teslim almaya yetkili olmayan kişilere teslimin gerçekleşmesi durumunda iki yıllık bir hak düşürücü süre öngörülmesi, [4] taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sınırın değiştirilerek sorumluluğun sınırının koli veya ünite başına binde 900 saflık derecesindeki 65,5 miligram altından oluşan 10.000 frank ile sınırlandırılması, [5] Himalaya kayıtlarına ilişkin yeni bir hüküm eklenmesi, [6] nükleer zarar ile ilgili yeni bir hüküm eklenmesi, [7] Both-to-blame kayıtlarının dayandığı sorunu çözmek için ABD'nin diğer Devletler ile benzer düzenleme yapması konusunda teşvik edilmesi. Bu belgenin Fransızca metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 62-68; belgede yer alan başlıca değişiklik önerileri hakkında bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 225 [§ 15.15].

[102] ABD ve Hollanda temsilcilerinin bu yöndeki beyanları için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 61. Aynı yönde bkz. Herber, **Hamburg Rules**, s. 38.

[103] Alt Komisyon 1924 KonişmentoMS ile ilgili 16 öneride bulunmuştur. Bunlardan bazıları 1924 KonişmentoMS hükümlerinde değişiklik yapan, diğerleri ise 1924 KonişmentoMS'de bulunmayan yeni önerilerdir. CMI Genel Kurulu'nda bu önerilerden 8'i kabul edilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 68.

[104] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 69.

[105] 1963 Visby Taslağı metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 843 ilâ 845. Bu metnin süreç içindeki oluşumu ve hükümlerinin değerlendirilmesi için bkz. Diamond, **[1978] LMCLQ**, s. 228-236.

[106] Oluşan belgenin ismi şu şekildedir: *Draft Protocol of International Convention to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed in Brussels on the 25th August, 1924 [Projet de Protocole ou Convemntion Internationale portant modification de la Convention Inaternationale pour l'unification de certaines regles en matiere de connaissement signée á Bruxelles, le 25 août 1924*]

2. 1968 Visby Protokolü

Belçika Hükümeti, 1963 Visby Taslağı'nın değerlendirilmesi amacıyla 16-27 Mayıs 1967 tarihleri arasında Brüksel'de Diplomatik Konferans düzenlenmiştir. 1924 KonişmentoMS'de değişiklik öngören 1963 Visby Taslağı hükümlerinden çoğu üzerinde Diplomatik Konferans'ta uzlaşma sağlanmıştır. Ancak, 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanı ile ilgili 1963 Visby Taslağı m. 10[107] ile taşıyanın sorumluluğunun sınırının düzenlendiği m. 9[108] üzerinde hararetli tartışmalar yaşanmıştır. Özellikle taşıyanın sorumluluğunun sınırı ile ilgili mevcut ölçütün terk edilerek, sorumluluğun sınırının kilogram başına belirli bir değerle sınırlandırılmasına yönelik Diplomatik Konferans sürecinde yapılan öneri[109] sonrasında Konferans'ın ertelenmesi teklif edilmiş[110] ve bu teklif oy birliği ile kabul edilmiştir[111].

Bunun üzerine Belçika Hükümeti tarafından 19-23 Şubat 1968 tarihleri arasında yeniden Diplomatik Konferans toplanmıştır[112]. Bu iki konu ile ilgili

---

[107] Zira, 1963 Visby Taslağı m. 5 hükmü şu şekildeydi; "*The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading for carriage of goods from one State to another, under which bill of lading the port of loading, of discharge or one of the optional ports of discharge, is situated in a Contracting State, whatever may be the law governing such bill of lading and whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any interested person.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 845. Tartışmalar özellikle hükmün boşaltma limanına yönelik kısmı bakımından yaşanmıştır, Diplomatik Konferans'ta bu madde kapsamındaki değerlendirmeler hakkında bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 716-741. Dolayısıyla bu hüküm nihai hâlini Diplomatik Konferans sürecinde almıştır.

[108] 1963 Visby Taslağı'nın 2'nci maddesinin birinci fıkrasında 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 1 b. 5'teki düzenlemenin sadece sorumluluk sınırının miktarına ilişkin değişiklik önerisi bulunmaktaydı; "*Neither the carrier nor the ship in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount axceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit, each franc consisting of 65,5 miligrams of gold of millesimal fineness 900, unless…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 844. bu madde ile ilgili Diplomatik Konferans'ta yapılan değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 521-581. Hüküm nihai hâlini Diplomatik Konferans sürecinde almıştır.

[109] Norveç temsilcisinin bu yöndeki teklifi hakkında bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 70.

[110] İngiliz temsilcisinin bu yöndeki talebi ile ilgili bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 70-71.

[111] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 71.

[112] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 71.

kapsamlı değerlendirmeler yapıldıktan sonra uzlaşma sağlanmış ve 23/2/1968 tarihinde Visby Protokolü kabul edilmiştir. 1968 Visby Protokolü'nün resmî metni sadece Fransızca dilinde yayımlanmıştır[113]. Ancak Protokol'ün, İngilizce metni de asıl metin olarak kabul etmiştir[114]. Tutanaklardan anlaşıldığı üzere hazırlık çalışmaları ağırlıklı olarak Fransızca dilinde gerçekleşmiştir.

D. 1979 Özel Çekme Hakkı Protokolü

1968 Visby Protokolü'nün kabul edilmesinden hemen sonra 1968 yılının Mart ayında, altın, sabit bir değer olmaktan çıkmış ve değeri serbest piyasada belirlenmeye başlanmıştır[115]. IMF (*International Monetary Fund*) tarafından 1971 yılında enflasyondan etkilemeyen bir değer olan Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Right*) ("ÖÇH")[116] kabul edilmiştir. Bu gelişmeler CMI'nın 1977 Rio de Janeiro Konferansı'nın gündemine gelmiştir[117]. Sorumluluk sınırlarının altın üzerinden belirlendiği milletlerarası sözleşmelerdeki[118] sınırların ÖÇH ile uyumlaştırılması yolunda karar alınmıştır. Bu kapsamda bir Alt Komisyon kurularak sorumluluk sınırlarının ÖÇH üzerinden belirlendiği Protokol Taslakları hazırlanmasına karar

---

[113] Bu yönde bilgi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 846.

[114] 1968 Visby Protokolü'nün kapanış cümlesi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 854.

[115] Bu bilgi, Belçika Hükümeti'ne 1979 ÖÇH Protokolü Taslağı ile birlikte sunulan yazıda yer almaktadır, metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 73-74. Benzer yönde bilgi için ayrıca bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 227 [§ 15.22].

[116] ÖÇH'nın tarihçesi ve denizde eşya taşıma sözleşmelerinde ÖÇH ile ilgili düzenlemeler hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Stephen A. Silard, "Carriage of the SDR by Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules", **[1978-79] 10 JMARLC**, s. 13 vd.

[117] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 72.

[118] 1924 KonişmentoMS'de, Lahey-Visby Kuralları'nda ve Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması ile ilgili Milletlerarası Sözleşme'de [*International convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships*] ("1957 SınırMS") yer alan miktarların değiştirilmesine yönelik Taslaklar hazırlanması kararlaştırılmıştır. Ancak, 1924 KonişmentoMS için ayrı bir Protokol hazırlanmasından, milletlerarası hukukta sağlanması planlanan birliğin etkilenmemesi amacıyla vazgeçilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 73.

verilmiştir. Visby Protokolü hazırlanırken verilen yetkinin aksine, Alt Komisyon'un yetkisi, sorumluluk sınırı biriminin değiştirilmesi ile kısıtlıdır.

CMI bünyesinde hazırlanan Taslak Protokoller, Diplomatik Konferans'ta görüşülmek üzere Belçika Hükümeti'ne sunulmuştur. 19-21 Aralık 1979 tarihleri arasında toplanan Diplomatik Konferans'ta 1979 ÖÇH Taslağı herhangi bir değişiklik yapılmaksızın aynen kabul edilmiştir[119]. 1979 ÖÇH Protokolü, 1968 Visby Protokolü'nü esaslı şekilde değiştirmemiş ve yalnızca para birimi ÖÇH'ya çevrilerek[120] sorumluluk sınırının miktarı hakkında milletlerarası hukukta yeknesaklık sağlanmaya çalışılmıştır.

E. Hamburg Kuralları

1968 Visby Protokolü'nün hazırlık sürecinde taşıyanın sorumluluk rejimi üzerinde esaslı bir değişiklik yapılmaması kararlaştırılmıştır[121]. Bu karar, 1967 ve 1968 yıllarında gerçekleştirilen Diplomatik Konferanslar'da 1924 KonişmentoMS'nin sorumluluk sistemini değerlendirmeye açmak isteyen Devletler'i büyük ölçüde hayal kırıklığına uğratmıştır[122]. 1969 yılına kadar Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin milletlerarası sözleşmeler CMI'nın bünyesinde hazırlanmakta ve bu Taslaklar Belçika Hükümeti tarafından düzenlenen Diplomatik Konferanslar'da kabul edilmekteydi. Ancak bu tarihten sonra süreç değişmiştir. Sözleşmeler'in hazırlık süreci ve kabul

---

[119] 23/2/1968 tarihli Protokol ile Değiştirilmiş 25 Ağustos 1924 Tarihinde Brüksel'de İmzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşmeyi Değiştiren Protokol, [*Protocol amending the International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Ladings, 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968*]. Bilgi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 75.

[120] 1968 Visby Protokolü m. 9'da para birimi olarak "Frank" öngörülmekteydi. "15 Frank" karşılığı olarak "1 ÖÇH" belirlenmiş ve düzenleme bu şekilde yapılmıştır, CMI'nın 1979 ÖÇH Protokolü Taslağı ile birlikte Belçika Hükümeti'ne sunduğu raporda bu husus açıkça belirtilmiştir, rapor için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 73-75; raporda yer alan bu bilgi için bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 74. Bu Rapor aynı zamanda [1979] CMI News Letter'da da yayımlanmıştır.

[121] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 61; Herber, **Hamburg Rules**, s. 38.

[122] Herber, **Hamburg Rules**, s. 39.

edilmesinde *International Maritime Organization* ("IMO"), *United Nations Commission on International Trade Law* ("UNCITRAL") ve *United Nations Conference on Trade and Development* ("UNCTAD") söz sahibi olmuştur. Bu değişimin çeşitli sebepleri bulunmaktadır[123]. Bunlar arasında XII. Brüksel Diplomatik Konferansı sonrasında kabul edilen Visby Protokolü'nün birçok Devlet'i tatmin etmemesi de gösterilmektedir[124].

Lahey-Visby Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin temel hükümlerinde değişiklik yapılmasına yönelik istem[125] yalnızca gelişmekte olan Devletler tarafından gelmemiştir. Böyle bir değişikliği aynı zamanda yük ilgilisi konumundaki gelişmiş Devletler de talep etmiştir[126].

Bu kapsamda 1969 yılının Mart ayında UNCITRAL bünyesinde milletlerarası denizcilik mevzuatı ile ilgili bir Çalışma Grubu (*The Working Group on International Legislation on Shipping*) kurulmuştur[127,128]. UNCITRAL Çalışma Grubu ikinci oturumunda konişmentolu taşımalara ilişkin kuralların UNCITRAL bünyesinde gerçekleştirilmesi yolunda tavsiye

---

[123] Bu sebepler hakkında bkz. Herber, **Hamburg Rules**, s. 38 vd.; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 228 [§ 16.02].

[124] Bkz. Herber, **Hamburg Rules**, s. 37.

[125] Değişiklik isteminin sebepleri hakkında bkz. Herber, **Hamburg Rules**, 38-39; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 228 [§ 16.02].

[126] ABD, Kanada ile Avusturalya'nın ve Fransa'nın değişiklik istedikleri hakkında bkz. Herber, **Hamburg Rules**, s. 39.

[127] UNCTAD, UNCITRAL'den daha önceki bir tarihte kurulmuştur. UNCTAD'nin 23 Mart ilâ 16 Haziran 1964 tarihinde gerçekleştirilen ilk Konferansı'nda, Birleşik Arap Emirlikleri tarafından UNCTAD bünyesinde milletlerarası denizcilik mevzuatı hazırlanması önerilmiştir. Her ne kadar özellikle gelişmiş Devletler, UNCTAD'nin bu konuda uzman bir kuruluş olmaması sebebiyle öneriye olumsuz görüş bildirmiş olsalar da, UNCTAD'nin 1 Şubat ilâ 29 Mart 1968 tarihleri arasında New Delhi'de gerçekleştirilen 2'nci Konferansı sonrasında UNCTAD bünyesinde milletlerarası denizcilik mevzuatı ile ilgili bir Çalışma Grubu kurulmuştur. Ancak, daha sonra konişmentolu taşımalarla ilgili milletlerarası sözleşme taslağının hazırlanması görevi UNCTAD tarafından UNCITRAL'e devredilmiştir. UNCTAD hazırlanan sözleşmede UNCITRAL ile işbirliği içinde bulunmuştur, kapsamlı bilgi için bkz. Girvin, **Carriage of Goods**, s. 229 [§ 16.04].

[128] Bkz. Working Group on International Legislation on Shipping; report on the work of the first session, 22-26 March 1971, **A/CN.9/55**, bu rapor **[1968-1970] UNCITRAL Yearbook**, s. 133 vd.'de yayımlanmıştır.

kararı almıştır[129]. Bu karar, UNCITRAL'in 29 Mart ilâ 21 Nisan 1971 tarihleri arasında gerçekleşen oturumunda değerlendirilmiş, 1924 KonişmentoMS'nin ve bu Sözleşme'de değişiklik yapan 1968 Visby Kuralları'nın yeniden gözden geçirilmesi ve gerekli görüldüğü takdirde Birleşmiş Milletler (*United Nations*) ("UN") nezdinde yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanması kararlaştırılmıştır[130]. Bu karardan sonra UNCITRAL Çalışma Grubu, 31 Ocak ilâ 11 Şubat 1972 tarihli üçüncü oturumunda gündemini belirlemiş ve çalışmalara başlamıştır[131]. UNCITRAL Çalışma Grubu 10 ilâ 21 Şubat 1975 tarihleri arasında gerçekleşen sekizinci oturumunda çalışmalarını tamamlamış[132,133] ve Denizde Eşya Taşınmasına Yönelik Milletlerarası Sözleşme Taslağı ("1975 UNCITRAL Taslağı") oluşturulmuştur[134,135].

---

[129] Bkz. Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its third session, held in Geneva from 31 January to 11 February 1972, **A/CN.9/63**, bu rapor **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 251 vd.'de yayımlanmıştır, bu raporda bkz. s. 253 [§ 2]. Hamburg Kuralları'nın hazırlık süreci hakkında ayrıca bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000, s. 5-7.

[130] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 253 [§ 2].

[131] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 253 [§ 8].

[132] Çalışma Grubu, Taslak Sözleşme hazırlanması ile ilgili değerlendirmelerine 3'üncü oturumunda başlamış ve bu görüşmeler 8'inci oturum sonunda tamamlanmıştır. Dolayısıyla, yapılan değerlendirmeler 6 oturum sonunda tamamlanmıştır. Söz konusu 6 oturuma ilişkin tutanaklar kapsamlı bir şekilde yayımlanmamıştır. Ancak her bir oturuma ilişkin hazırlanan raporlar UNCITRAL Yearbook'da yayımlanmıştır. Bu kapsamda Çalışma Grubun; 3'üncü oturum raporu için bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 253 vd.; 4'üncü oturum raporu için bkz. UN, Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its fourth (special) session (Geneva, 25 September-6 October 1972), UN, A/CN.9/74, **[1973] UNCITRAL Yearbook**, s. 137 vd.; 5'inci oturum raporu için bkz. UN, Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its fifth session (New York, 5-16 February 1973), A/CN.9/76, **[1973] UNCITRAL Yearbook**, s. 200 vd.; 6'ncı oturum raporu için bkz. UN, Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its sixth session (Geneva, 4-20 February 1974), A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 113 vd.; 7'nci oturum raporu için bkz. UN, Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its seventh session (Geneva, 30 September-11 October 1974), A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 187 vd.; 8'inci oturum raporu için bkz. UN, Report of the Working Group on International Legislation on Shipping on the work of its eight session (New York, 10-21 February 1975), A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 222 vd.

[133] Ancak, bir önceki dn.'de belirtilen raporlardan Çalışma Grubu'nda gerçekleşen tartışmalara kısıtlı bir şekilde erişilmektedir. Çalışma Grubu'nda gerçekleşen tartışmalar bu çalışmalara ABD'yi temsilen katılan bir üye tarafından yayımlanmıştır, bu çalışmalar için

UN'nin 15/12/1976 tarihli 99'uncu Genel Kurul toplantısının gündeminde 1975 UNCITRAL Taslağı yer almıştır. UN Genel Kurulu sonrasında 1975 UNCITRAL Taslağı hükümleri esas alınarak bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanması için Milletlerarası Konferans'ın toplanmasına karar verilmiştir[136]. Bu Konferans, Almanya'nın Hamburg şehrinde 6-31/3/1978 tarihleri arasında toplanmıştır[137]. 6/3/1978 tarihli birinci

---

bkz. Joseph C. Sweeney, "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part I)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 69 vd.; Joseph C. Sweeeny, "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part II)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 327 vd.; Joseph C. Sweeeny, "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part III)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 487 vd.; Joseph C. Sweeeny, "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part IV)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 615 vd.; Joseph C. Sweeeny, "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part V)", **[1977] 8 JMARLC**, s. 167 vd.

[134] 1975 UNCITRAL Taslağı metni için bkz. UN, Draft Convention on the carriage of goods by sea, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 246 vd.

[135] 1975 UNCITRAL Taslağı hakkında şu Devletler görüş bildirmiştir: Afganistan, Avustralya, Belçika, Bela Rus (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği), Kanada, Çekoslovakya, Danimarka, Fiji, Finlandiya, Fransa, Demokratik Almanya, Federal Almanya, Macaristan, Japonya, Meksika, Hollanda, Nijer, Nijerya, Norveç, Filipinler, Sierra Leone, İsveç, Ukrayna (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği), Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği, Birleşik Krallık ve Kuzey İrlanda, ABD. İlgili belge için bkz. UN, Note by the Secretary-General: comments by Governments and international organizations on the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 200 ilâ 238. Bu raporun devamında (s. 239 ilâ 262 arasında *International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, Central Office for International Railway Transport, International Chamber of Shipping, International Maritime Committee, International Shipowners' Association, International Union of Marine Insurance* tarafından da yapılan değerlendirmeler yer almaktadır.

[136] Milletlerarası Konferans'a ilişkin kayıtlar UN tarafından bir belgede toplanmıştır, bkz. UN, **United Nations Conference On The Carriage of Goods By Sea**, Hamburg, 6-31 March 1978, Official Records Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, New York 1981. Metindeki bilgi için bkz. UN, Report of the Credentials Committee, A/CONF.89/9, **a.e.**, s. 3.

[137] UN Genel Kurulu'nun 15/12/1976 tarih 31/100 sayılı kararında Milletlerarası Konferans'ın 1978 yılı içinde New York'ta veya Genel Sekreterliğe davet gelmesi durumunda uygun görülen diğer başka bir yerde toplanması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Federal Almanya Hükümeti tarafından Milletlerarası Konferans'ın Almanya'nın Hamburg şehrinde yapılmasına yönelik yapılan davet, Genel Sekreterlik tarafından kabul edilmiş ve milletlerarası konferans 6-31/3/1978 tarihleri arasında Almanya'nın Hamburg şehrinde toplanmıştır, bkz. UN, Report of the First Committee, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 70 [§ 1].

toplantıda iki komisyon kurulmasına karar verilmiştir[138]. Birinci Komisyon'a verilen görev 1975 UNCITRAL Taslağı m. 1 ilâ 25 hükümlerinin değerlendirilmesidir[139]. İkinci Komisyon ise, hazırlanacak olan milletlerarası sözleşmenin son hükümlerinin düzenlenmesi ile görevlendirilmiştir[140]. Yapılan değerlendirmeler sonucunda oluşan metin UN tarafından 30/3/1978 tarihinde kabul edilmiş[141] ve 31/3/1978 tarihinde imzaya açılmıştır[142]. UN tarafından alınan karar uyarınca, Sözleşme'de yer alan hükümler, Hamburg Kuralları olarak anılacaktır[143].

Tarihsel süreç içinde bakıldığında Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarının, 1968 Visby Protokolü'nün kabul edilmesinden hemen sonra ve fakat Protokol'ün yürürlüğe girmesinden önce başladığı görülmektedir.

---

[138] Bu komiteler Milletlerarası Konferans hakkındaki Usul Kuralları m. 43 uyarınca kurulmuştur, Konferans'ın Usul Kuralları için bkz. UN, Rules of Procedure, A/CONF.89/3/Rev.1, **United Nations Conference**, s. xviii vd.

[139] Birinci Komisyon tarafından hazırlanan rapor için bkz. UN, **A/CONF.89/10**, **United Nations Conference**, s. 70 vd. Birinci Komisyon, toplam 37 oturum gerçekleştirmiştir. Birinci Komisyon tarafından gerçekleştirilen oturumların tutanakları için bkz. UN, **a.e.**, s. 193-371. İkinci Komisyon 13/3/1978 ilâ 24/3/1978 tarihleri arasında toplam 11 oturum gerçekleştirmiştir, İkinci Komisyon'un oturum tutanakları için bkz. UN, **a.e.**, s. 372-408.

[140] İkinci Komisyon tarafından hazırlanan rapor için bkz. UN, Report of the Second Committe, **A/CONF.89/11**, **United Nations Conference**, s. 125-143.

[141] UN tarafından kabul edilen nihai metin için bkz. UN, Final Act of the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, **A/CONF.89/13**, **United Nations Conference**, s. 147-154.

[142] Sözleşme'nin İngilizce resmî adı *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*'dir. Sözleşme Prof. ÇAĞA tarafından Türkçe'ye tercüme edilmiş ve tercümede Sözleşme'nin ismi Türkçe'ye Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Andlaşması olarak çevrilmiştir, bkz. Tahir Çağa, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı", 1978, **[1979] Batider**, Cilt: X, Sayı: 2, s. 323-328 (s. 329-352: tercüme). Bu tercüme aynı zamanda Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 185 vd.'de de yayımlanmıştır.

[143] Bkz. UN, A/CONF.89/13 (Annex III), **United Nations Conference**, s. 154.

F. Rotterdam Kuralları[144]

1. İhtiyaç

CMI tarafından 1994 yılında hazırlanan bir raporda denizde eşya taşıma hukuku ile ilgili milletlerarası sözleşmelerin gözden geçirilmesinin hangi sebeplerle gerekli olduğu rakamlarla açıklanmıştır[145]. Bu alandaki ilk milletlerarası sözleşme olan 1924 KonişmentoMS ile milletlerarası hukukun birleştirilmesinde önemli adımlar atılmıştır. Ancak, bu Sözleşme'de değişiklik yapan 1968 Visby Protokolü'nün kabul edilmesi ve Protokol'ün 1977 yılında yürürlük kazanması ile bu birlik bozulmaya başlamıştır. Daha sonra bu alanda yeni bir milletlerarası sözleşme olan Hamburg Kuralları 1978 yılında kabul edilmiştir. Bu tarihten bir yıl sonra ise, Lahey-Visby Kuralları, 1979 ÖÇH Protokolü ile yeniden değiştirilmiştir. Bu Protokol 1984 yılında yürürlük kazanmıştır.

Hamburg Kuralları yürürlüğe girmeden önce; **[1]** 1979 ÖÇH Protokolü ile değişik Lahey-Visby Kuralları'na 14, [2] sadece Lahey-Visby Kuralları'na 7, [3] 1924 KonişmentoMS'ye ise 63 Devlet taraftı[146]. Hamburg Kuralları'nın 1992 yılında yürürlük kazanması ile birlikte bu tablo yine değişmiştir. 1924 KonişmentoMS'ye taraf olan Devletlerden bazıları Sözleşme'den ayrılarak

---

[144] 23/9/2009 tarihinde denizde eşya taşıma hukuku alanında kabul edilen üçüncü milletlerarası sözleşme UN'nin A/RES/63/122 sayılı kararı uyarınca Rotterdam Kuralları olarak anılmaktadır. Sözleşme'nin İngilizce resmî ismi *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea* şeklindedir. Sözleşme'nin ilk Türkçe tercümesi yayımlanmış ve bu çalışmada Sözleşme'nin ismi Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi olarak Türkçe'ye çevrilmiştir, tercüme için bkz. Cüneyt Süzel / Duygu Damar, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi", **[2010] Batider**, Cilt: XXVI, Sayı: 2, s. 149 vd. [bu tercüme için ayrıca bkz. CMI, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam_Rules_Turkish.pdf]

[145] Söz konusu belge için bkz. CMI, **[1994] CMI News Letter**, No. 3, s. 11 vd; CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 109 vd.

[146] Bu bilgi için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 109.

Hamburg Kuralları'na taraf olmuşlardır[147]. Denizde eşya taşıma hukukunda aynı anda uygulama alanı bulabilen birden fazla milletlerarası düzenleme bulunmaktadır. Bu çalışmanın hazırlandığı tarihte denizde eşya taşıma sözleşmelerine taraf olan Devletler ile ilgili açıklama bu kısmın sonunda yapılacaktır[148].

2. Rotterdam Kuralları'nın Hazırlık Süreci[149]

a. CMI

Konteyner taşımacılığının artışı ile birlikte milletlerarası taşımalarda kapıdan kapıya yapılan taşımalar yaygınlaşmıştır. Bu sebeple, KonişmentoMS'de daha kapsamlı bir değişiklik yapılması konusu CMI'nın 1990 Paris Konferansı'nın gündemine alınmıştır[150]. Konferans'ta bu konuda değerlendirme yapmak için bir Çalışma Grubu ("Birinci Çalışma Grubu")

---

[147] Hangi Devletler'in bu yolu izlediği hakkında bkz. Atamer/Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 200 vd. [§ 4 III].

[148] Bkz.: aş.§ 1 IV A.

[149] Rotterdam Kuralları'nın CMI ve UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmaları çeşitli bilimsel çalışmalarda ele alınmıştır. Bunlardan en ayrıntılı olanları şunlardır: Francesco Berlingieri, "The History of the Rotterdam Rules", Chapter: 1 **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin-Heidelberg, Springer, 2011, s. 1 vd.; Michael F. Sturley, "Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules", Chapter: 1, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 1 vd. [bu çalışma aynı zamanda **14 IML**, s. 461 vd.'de de yayımlanmıştır]; Michael F. Sturley / Tomotoka Fujita / Gertjan van der Ziel, **The Rotterdam Rules – The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**, London, Sweet & Maxwell, 2010, s. 1 vd. [§§ 1.001]; Michael F. Sturley, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", Chapter: 2, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 63 vd; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 233 [§ 17.01 vd.]. Hazırlık çalışmalarının UNCITRAL sürecine ilişkin bütün belgelere (Çevrimiçi) www.uncitral.org (Working Group III) iletişim adresinden ulaşmak mümkündür. UNCITRAL'in bu linkine doğrudan yönlendirme CMI'nın resmî internet sayfasında da bulunmaktadır, bkz. CMI, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html.

[150] Bkz. CMI, **[1990] CMI Yearbook**, s. 103.

kurulmuştur. Konferans'ın sonunda Çalışma Grubu değerlendirmelerini Genel Kurul'a sunmuştur.

CMI'nın bir sonraki Konferansı 1994 yılında gerçekleşmiş ve Konferans'ta yeniden bir Çalışma Grubu kurulmuştur ("İkinci Çalışma Grubu")[151]. İkinci Çalışma Grubu, CMI DHD'lere gönderilmek üzere bir soru listesi hazırlamıştır[152]. O tarihte yürürlükte bulunan Lahey-Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nın hangisi üzerinde değişiklik yapılmasına veya bu alanda yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanmasının daha uygun olup olmayacağına yönelik sorunun da dâhil olduğu bir soru listesi[153] 1994 yılı sonunda CMI DHD'lere gönderilmiştir.

CMI DHD'lerden gelen cevaplar 19/5/1995 tarihli CMI Yürütme Kurulu toplantısında değerlendirilmiş ve ayrıntılı hazırlık için bir Alt Komisyon[154] kurulmasına karar verilmiştir[155]. Alt Komisyon ilk toplantısını 29-30/11/1995 tarihlerinde gerçekleştirmiştir[156]. Alt Komisyon CMI

---

[151] Bkz. CMI, **[1994] CMI News Letter**, No. 4, s. 5 vd.

[152] Soru listesi için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook 1995**, s. 111; CMI, **[1994] CMI News Letter**, No: 3, s. 12, 13.

[153] Soru listesinde yedi soru yer almaktadır. Bunlardan 3 numaralı olanında denizde eşya taşınması ile ilgili milletlerarası düzende değişiklik yapılmaksızın birleşmenin Hamburg Kuralları altında sağlanıp sağlanamayacağı, değişiklik yapıldığı takdirde bu değişikliğin Hamburg Kuralları üzerinden mi [4 numaralı soru] yoksa Lahey-Visby Kuralları üzerinden mi yapılmasının [5 numaralı soru], yoksa yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanmasının uygun olacağı yer almaktadır [6 numaralı soru], bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 111. CMI DHD'lerden özellikle 6 numaralı soruya verilen cevaplar değerlendirildiğinde, 25 CMI DHD'den gelen cevabın 20'sinin olumsuz olduğu görülmektedir, 6 numaralı soruya verilen cevaplar için bkz. CMI, **[1995] Yearbook**, s. 170 vd; CMI, **[1995] CMI News Letter**, No. 1, s. 6.

[154] Bu Komisyon'un İngilizce dilindeki karşılığı "*International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea*" şeklindedir.

[155] CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 107. Alt Komisyon BERLİNGİERİ'nin başkanlığında kurulmuştur.

[156] Alt Komisyon beş toplantı gerçekleştirmiştir. Toplantı tutanakları yayımlanmıştır. Alt Komisyon'un 29-30/11/1995 tarihli birinci toplantısına ilişkin tutanak için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 229 vd.; CMI, **[1995] CMI News Letter**, No. 4, s. 4 vd.; 15-16/3/1996 tarihli ikinci oturum tutanakları için bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 360 vd.; CMI, **[1996] CMI News Letter**, No. 1, s. 2 vd.; 27-28/9/1996 tarihli üçüncü oturum tutanakları için bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 384 vd.; CMI, **[1996] CMI News Letter**, No. 3, s. 4 vd. İlk dört oturuma ilişkin tutanakların toplandığı birleştirilmiş metin için bkz. CMI, **[1997]**

DHD'lerden gelen değerlendirmeleri de göz önünde tutarak Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nı karşılaştırmalı olarak gözden geçirmeye başlamıştır.

Alt Komisyon'un, 15-16/3/1996 tarihli ikinci oturumunu gerçekleştirmesinden kısa bir süre sonra, UNCITRAL'in 29'uncu Konferansı'nda (28 Mayıs ilâ 14 Haziran 1996) denizde eşya taşınmasını düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin yeniden gözden geçirilmesi önerilmiştir[157]. Bu toplantıda öne çıkan çekince, yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlanması durumunda, tıpkı Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, birbirinden farklı düzenlemelerin aynı anda yürürlükte olması sebebiyle milletlerarası hukukun daha da bölüneceği endişesidir[158]. UNCITRAL, bu Konferansı'nda, yöneltilen çekinceleri de dikkate alarak, milletlerarası sözleşme hazırlanması konusunu gündemine dâhil etmemiştir[159]. Ancak Konferans sonunda denizde eşya taşıma hukukunda var olan sorunlar hakkında bilgi toplanarak, bu sorunlara muhtemel çözüm aranmasına karar verilmiştir[160]. Bu bilgiler toplanırken CMI'dan da görüş alınması kararlaştırılmıştır[161].

UNCITRAL'de alınan bu karar üzerine, 1997 yılında CMI'nın o dönem ve bir önceki dönem başkanları UNCITRAL Genel Sekreteri'ni ziyaret etmiş ve bu toplantı sonunda önde gelen deniz ticareti Devletleri'nin Hamburg Kuralları'na taraf olmayacaklarının açık olduğu konusunda uzlaşma sağlanmıştır. Taşıma Hukuku'nda yaşanan gelişmeler de göz önünde

---

CMI Yearbook, s. 291 vd.; 9-10/11/1998 tarihli beşinci oturum tutanakları için bkz. CMI, **[1998] CMI Yearbook**, s. 163 vd.

[157] UNCITRAL'in 28 Mayıs – 14 Haziran 1996 tarihli 29'uncu oturumuna ilişkin raporu CMI Yearbook 1996'da yayımlanmıştır, bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 354 – 355.

[158] Bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 355 § 214.

[159] Bu aşamaya ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz. Hakan Karan, "The Rotterdam Rules v. The Hague and Hamburg Rules", Recent Developments in Maritime Law, İstanbul, Turkish Maritime Law Association / Deutscher Verein Für Internationales Seerecht, 2012, s. 113 vd. 94-106

[160] Bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 355 § 215.

[161] Bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 355 § 215.

tutulduğunda bu alanda yeni bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanması yolunda resmî olmayan ilk kararın bu toplantı sonrasında alındığı söylenebilir[162].

Bu görüşmeden sonra, CMI Genel Kurulu 15/5/1998 tarihinde toplanmış ve CMI'nın bu alanda çalışmalarına devam etmesi ve milletlerarası sözleşme taslağının hazırlanmasına katkıda bulunmasına yönelik karar almıştır[163]. Bu çerçevede CMI bünyesinde 11/5/1998 tarihinde Taşıma Hukuku ile ilgili Milletlerarası Çalışma Grubu kurulmuştur ("Üçüncü Çalışma Grubu")[164]. Daha önceden oluşturulmuş olan Alt Komisyon da eş zamanlı olarak çalışmalarına devam etmiştir.

Alt Komisyon çalışmalarını tamamladıktan sonra hazırladığı raporu 3. Çalışma Grubu'na sunmuştur[165]. Üçüncü Çalışma Grubu, Alt Komisyon raporunu gözden geçirdikten sonra CMI DHD'lere yeniden soru listesi göndermiştir[166]. Üçüncü Çalışma Grubu'nun ilk üç toplantısından sonra[167] ilk taslak metin 2000 yılında ("2000 RR Taslağı") oluşmuştur[168].

---

[162] Bu paragrafta yeralan bilgi için bkz. Berlingieri, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 4 [§ 5].
[163] CMI, **[1999] CMI News Letter**, No. 2, s. 2.
[164] STUART BEARE başkanlığında kurulan Çalışma Grubu'nun açılış konuşması metni için bkz. CMI, **[2000] CMI News Letter**, No. 1, s. 6.
[165] Alt Komisyon raporu için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 105-113; CMI, **[1999] CMI News Letter**, No. 2, s. 1-8.
[166] Altı başlıktan oluşan soru listesi için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 132 vd.
[167] Bkz. STUART BEARE başkanlığında toplanan Üçüncü Çalışma Grubu'nun Londra'da gerçekleştirilen 27-28/1/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 176 vd.; 6-7/4/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 202 vd., 7-8/7/2000 tarihlerinde New York'ta gerçekleşen toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 234 vd. Londra'da gerçekleştirilen 12-13/10/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 263 vd. Londra'da gerçekleştirilen 16-18/7/2001 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 265 vd., 12-13/11/2001 tarihinde Madrid'de gerçekleşen toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 305 vd.
[167] Bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 248-249.
[168] Taslak "*Draft Outline Instrument*" adı altında CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 122 vd.'de yayımlanmıştır.

CMI'nın 2001 Kongresi'nde 2000 RR Taslağı üzerinde yeterli değerlendirme yapılmamış[169] ve CMI Genel Kurulu 16/2/2001 tarihli kararıyla 2000 RR Taslağı üzerinde değişiklik yapılmasına karar vermiştir. Çalışmalar sonrasında 31/5/2001 tarihli gözden geçirilmiş Taslak ("2001 RR Taslağı") hazırlanmıştır[170].

Üçüncü Çalışma Grubu'nun bir sonraki toplantısında 2001 RR Taslağı'nın görüş için CMI DHD'lere gönderilmesine karar verilmiştir[171]. CMI DHD'lerden gelen görüşlerin bir arada toplandığı metin yayımlanmıştır[172]. Üçüncü Çalışma Grubu 2001 yılının Kasım ayında gerçekleştiği son toplantısında Taslak'a son şeklini vermiştir ("2001 CMI Taslağı")[173]. Bu Taslak, CMI Yürütme Kurulu tarafından onaylandıktan sonra, 11/12/2001 tarihinde UNCITRAL'e sunulmuştur[174].

b. UNCITRAL Çalışma Grubu[175]

UNCITRAL, 2001 CMI Taslağı üzerinde esaslı değişiklik yapmadan metni, UNCITRAL Ön Taslağı ("WP 21 Taslağı")[176] hâline çevirmiş ve

---

[169] Bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 357.
[170] 2001 RR Taslağı, "*Draft Outline Instrument*" adı altında yayımlanmıştır, bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 357 vd.
[171] Bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 383.
[172] Bu belge için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 383 vd.
[173] *CMI Draft Instrument on Transport Law* isimli metin için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 532 vd.; **[2002] LMCLQ**, s. 418.
[174] Bkz. CMI, **[2001] CMI News Letter**, No. 3, s. 2.
[175] Rotterdam Kuralları'nın UNCITRAL Çalışma Grubu'nda geçen hazırlık süreci, UNCITRAL Çalışma Grubu'nun 9'uncu oturumunda başlamış (15-26/4/2002) ve 21'inci oturumunda (16/6 – 11/7/2008) sona ermiştir. UNCITRAL Çalışma Grubu'nun hangi oturumlarında hangi konuların değerlendirildiği Berlingieri, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 6 vd.'de oldukça kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır. Çalışma Grubu'nun çalışmalarına ilişkin tutanakların hepsi yayımlanmıştır, bu belgeler için bkz. UNCITRAL, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_travaux.html. RR'nin UNCITRAL Çalışma Grubunda geçen hazırlık süreci için kapsamlı bilgi için bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 5 vd. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 16 vd.; Sturley, **A New Convention**, s. 14 vd.
[176] UNCITRAL Çalışma Grubu çalışmalarını bu metin üzerinden sürdürmüştür. CMI tarafından hazırlanan metin UN, Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea, **A/CN.9/WG.III/WP.21** belge numarasını almıştır.

metin, üzerinde çalışılmak üzere, UNCITRAL'in Taşıma Hukuku Çalışma Grubu'na [III Numaralı] ("UNCITRAL Çalışma Grubu") gönderilmiştir.

UNCITRAL Çalışma Grubu, WP 21 Taslağı üzerinde birinci tur değerlendirmesine 2002 yılında başlamış ve yapılan değerlendirmeler doğrultusunda birinci tur görüşmeleri tamamlanarak yeni bir taslak ortaya çıkarılmıştır ("WP 32 Taslağı")[177]. İkinci tur görüşmeleri devam ederken, WP 32 Taslağı'nda yapılan değişiklikler çeşitli ara taslak metinlere işlenmiştir[178].

İkinci tur görüşmeleri 2006 yılında tamamlanmış ve bu süreçte Çalışma Grubu tarafından kabul edilen değişiklikler, UNCITRAL Sekretaryası tarafından yeni bir taslak içinde toplanmıştır ("WP 81 Taslağı")[179]. İkinci tur görüşmelerde birçok konuda uzlaşma sağlandığından üçüncü tur görüşmeleri daha hızlı ilerlemiştir[180]. Çalışma Grubu 2008 yılının Ocak ayında çalışmalarını tamamlayarak taslak metin son şeklini almıştır ("UNCITRAL RR Taslağı")[181].

Bu çalışmada kendilerine atıf yapılacak UNCITRAL Çalışma Grubu Taslakları şunlardır; WP 21 Taslağı, WP 32 Taslağı, WP 39 Taslağı, WP 56 Taslağı, WP 81 Taslağı; WP 101 Taslağı ve UNCITRAL RR Taslağı'dır.

---

[177] UN, Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], **A/CN.9/WG.III/WP.32**. Bu metin UNCITRAL Çalışma Grubu'nun 6-17/10/2003 tarihli görüşmelerinde esas alınmıştır.

[178] Söz konusu metinler, UN, Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its twelfth session **A/CN.9/WG.III/WP.36** ("WP 36 Taslağı"); UN, Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its thirteenth session **A/CN.9/WG.III/WP.39** ("WP 39 Taslağı"); UN, Proposed revised provisions on electronic commerce, **A/CN.9/WG.III/WP.47** ("WP 47 Taslağı") ve UN, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], **A/CN.9/WG.III/WP.56** (WP 56 Taslağı") şeklindedir.

[179] UN, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], **A/CN.9/WG.III/WP.81**.

[180] Bkz. Sturley, **A New Convention**, s. 19.

[181] UN, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], **A/CN.9/WG.III/WP.101** ("WP. 101") metni üzerinde son değerlendirmelerini gerçekleştiren Çalışma Grubu tarafından kabul edilen UNCITRAL RR Taslağı, UN, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008), **A/CN.9/645**, sayılı belgenin ekinde yayımlanmıştır.

c. UNCITRAL ve BM Aşaması[182]

UNCITRAL RR Taslağı üzerinde çalışmalar tamamlandıktan sonra UNCITRAL Komisyonu'na sunulmuştur. Bu aşamada UNCITRAL RR Taslağı, UN üyesi bütün Devletler'e görüş için gönderilmiştir[183]. UNCITRAL Komisyonu'nda yapılan değişiklikler sonucunda kabul edilen metin, Genel Kurulu'na gönderilmiş ve buradan da UN'nin Hukuk Kurulu'na sevk edilmiştir[184]. Hukuk Kurulu yaptığı değerlendirme sonucunda RR Taslağı'nın kabul edilmesini önermiştir[185]. Bu metin 11/12/2008 tarihinde UN Genel Kurulu tarafından kabul edilmiştir[186].

---

[182] Kapsamlı bilgi için bkz. Sturley, **A New Convention**, s. 21.

[183] UNCITRAL RR Taslağı ile ilgili Devletler'den gelen değerlendirmelere ilişkin belgeler şunlardır: UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.12** (ABD); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.1** (Angola, Benin, Burkina Faso, Cameroon, Congo, Côte d'Ivoire, Democratic Republic of the Congo, Equatorial Guinea, Gabon, Ghana, Guinea, Guinea- Bissau, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Senegal, Togo); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658** (Avusturya); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.5** (Çek Cumhuriyeti ve Kore); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.7** (Çin); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.14** (Mısır); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.3** (Fransa); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.11** (Almanya); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.10** (Yunanistan); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.6** (Japonya); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.8** (Ürdün); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.9** (Hollanda); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.2** (Yeni Zelanda, Danimarka); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.13** (İngiltere); UN, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, **A/CN.9/658/Add.4** (Venezuella).

[184] Bu metin için bkz. UN, Report of the United Nations Commission on International Trade Law, **A/63/17**, s. 86 vd.

[185] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 20, 21.

[186] UN Kararı için bkz. UN, Resolution Adopted by the General Assembly United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, **A/RES/63/122**.

d. İmza Töreni

UN Genel Kurulu'nun 11/12/2008 tarihli kararında Sözleşme'nin imza töreninin 23/9/2009 tarihinde Hollanda'nın Rotterdam şehrinde yapılması ve milletlerarası sözleşmenin "Rotterdam Kuralları" olarak anılması kararı alınmıştır[187]. 23/9/2009 tarihinde gerçekleştirilen imza töreninde 16 Devlet RR'yi imzalamıştır[188]. Çalışmanın hazırlandığı tarihte sadece İspanya ve Togo Rotterdam Kuralları'na taraf olmuşlardır.

e. Rotterdam Kuralları'nda Değişiklik

Rotterdam Kuralları henüz yürürlüğe girmeden Sözleşme'nin iki maddesinde teknik bazı düzeltmeler yapılmış[189] ve tevdi makamından yapılan bildirim uyarınca bu değişiklikler yürürlüğe girmiştir[190]. Sözleşme'nin her iki maddesindeki düzeltmelerde, İstanbul'da 6 Mayıs 2010 tarihinde yapılan Sempozyum'da[191], ATAMER tarafından sunulan tebliğ rol oynamıştır[192]. Bu Sempozyum'a Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında etkin bir şekilde yer alan STURLEY, VAN DER ZİEL ve FUJİTA da katılmıştır. Bu

---

[187] Bkz. UN, **A/RES/63/122**, s. 2.

[188] Bu çalışmanın yazarı Rotterdam Kuralları'nın 23/9/2009 tarihli imza töreninde yer almıştır. İmza töreninden önce Sözleşme hakkında sunumların yapıldığı bir Kolokyum düzenlenmiştir. İmza töreni hakkında bilgi için bkz. (Çevrimiçi) http://www.rotterdamrules.com/en/signing-ceremony/. Aynı adresten imza töreninde sunulan sunumların yansılarına ve (Çevrimiçi) http://www.rotterdamrules.com adresinden Rotterdam Kuralları hakkındaki son gelişmelere ilişkin bilgi edinmek mümkündür.

[189] Düzeltme yapılan maddeler, m. 1 f. 6 b. (a) ve m. 19 f. 1 b. (b)'dir, değişiklikler için bkz. UN, Proposal of corrections to the original text of the Convention, **C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8** (Depositary Notification).

[190] Değişikliklerin yürürlük kazandığına ilişkin bkz. UN, Procés-Verbal of Rectification to the Original Text of the Convention and to the Certified True Copies, Reference: **C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8** (Depositary Notification).

[191] 6-7/5/2010 tarihlerinde Koç Üniversitesi bünyesindeki "Dr. Nüsret - Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi" tarafından düzenlenen "Rotterdam Kuralları" konulu Konferansa 6/5/2010 tarihinde sunulan tebliğde, söz konusu maddelerdeki eksiklikler, KERİM ATAMER tarafından saptanmıştır.

[192] Değişikliklerin her ikisi de, ATAMER'in tebliğinde ve tebliğe ilişkin yayınında belirttiği şekilde yapılmıştır, bu bilimsel çalışma için bkz. Kerim Atamer, Construction Problems in The Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties, **[2010] 41 JMARLC**, s. 469-497.

değişiklikler CMI DHD temsilcilerine 2011 yılında Pekin'de gerçekleştirilen CMI Konferansı'nda, FUJİTA tarafından duyurulmuştur[193].

IV. Değerlendirme

A. Milletlerarası Sözleşmeler

Tarihsel süreç içinde yukarıda kapsamlı bir şekilde açıklananlardan, denizde eşya hukuku alanında kabul edilen her bir milletlerarası sözleşmenin ve protokolün oluşturulmasındaki başlıca sebebin, denizde eşya taşıma hukukunun milletlerarası sözleşme yoluyla birleştirilmesi olduğu görülmektedir. Ancak, kabul edilen her bir milletlerarası sözleşme ve protokol ile birlikte bu amaçtan gitgide uzaklaşılmaktadır. Hamburg Kuralları'nın yürürlük kazanmasından hemen önceki sayısal bilgiler yukarıda verilmiştir[194]. Hamburg Kuralları'nın yürürlük kazanması ile birlikte 1924 KonişmentoMS veya Lahey-Visby Kuralları'na taraf olan Devletler'den bir kısmı Hamburg Kuralları'na taraf olmuşlardır[195]. Deniz ticaretinde önde gelen Devletler'in Hamburg Kuralları'nı benimsenmemesi bu bölünmeyi daha da çoğaltmıştır[196]. Dolayısıyla, bugün itibarıyla denizde eşya taşıma ile ilgili uyuşmazlığa Dünya'nın değişik yerlerinde uygulanması muhtemel düzenlemeler şunlardır: [a] 1924 KonişmentoMS, [b] 1968 Visby Protokolü ile değişik 1924 KonişmentoMS, [c] 1968 Visby Protokolü ve 1979 ÖÇH Protokolü ile değişik 1924 KonişmentoMS ve [d] Hamburg Kuralları. Rotterdam Kuralları'nın yürürlük kazandığı gün bu seçenekler yine artacaktır. Bu alanın milletlerarası

---

[193] Bu çalışmanın yazarı Pekin'de gerçekleştirilen CMI Genel Kurulu'na katılım göstermiş ve Rotterdam Kuralları'na ilişkin oturumu izlemiştir.

[194] Bkz. yuk.: § 1 III F 1.

[195] Bu kapsamda Macaristan, Nijerja ve Paraguay örnek olarak verilebilir. 1924 KonişmentoMS'ye, 1968 Visby Protokolü'ne ve 1979 ÖÇH Protokolü'ne taraf olan Devletler'den hangilerinin daha sonraki bir tarihte Hamburg Kurallarına'na taraf oldukları gösterilmiştir, bkz. Atamer / Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 200 vd. [§ 4 III].

[196] Hamburg Kuralları'na yönelik eleştiriler hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 7 vd.

sözleşmeler yoluyla birleştirilmesi için son ihtimal, Rotterdam Kuralları'nın genel kabul görmesidir. Sözleşme'ye taraf olan Devletler'in sayısına bakıldığında böyle bir ihtimalin yakın gelecek için söz konusu olmadığı söylenebilir. Edinilen izlenimler birçok Devlet'in bekle gör politikasını yürüttüğüdür. ABD'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olması durumunda Sözleşme'ye taraf olacak olan Devlet sayısının hızla artış göstereceği düşünülmektedir[197].

Çalışmanın hazırlandığı tarihte, 48 Devlet[198] 1924 KonişmentoMS'ye[199], 4 Devlet[200] sadece 1968 Visby Protokolü ile değişik 1924 KonişmentoMS'ye[201] ve 23 Devlet 1979 ve 1968 Protokolleri ile değişik 1924 KonişmentoMS'ye[202] taraftır. Hamburg Kuralları'na taraf olan Devletler'in sayısı 34'tür[203]. Milletlerarası hukukta henüz yürürlük kazanmamış olan Rotterdam Kuralları'na ise, yalnızca 2 Devlet taraftır[204].

---

[197] Bu izlenim çalışmanın yazarı tarafından CMI'nın Pekin'de 2012 yılının Ekim ayında Pekin'de gerçekleştirilen Genel Kurulu'nda edinilmiştir. Hazırlık çalışmalarında bizzat etkin rol üstlenen ABD temsilcisi STURLEY'nin yaptığı açıklamalardan ABD'nin Rotterdam Kuralları'na taraf olma konusuna olumlu baktığı ve bu yönde hazırlıkların başlatıldığı açıklanmıştır.

[198] 48 Devlet'in içinde 1924 KonişmentoMS'yi değiştiren 1968 Visby Protokolü'ne ve/veya 1979 ÖÇH Protokolü'ne taraf olan Devletler yer almamaktadır. Aynı şekilde 1924 1924 KonişmentoMS'yi taraf olup daha sonraki bir tarihte Hamburg Kurallarına taraf olan Devletler de bu sayının içinde yer almamaktadır. Hamburg Kuralları'nın "Diğer Sözleşmeler'in feshi ihbarı [*Denunciation of other conventions*]" madde başlıklı 31'inci maddesi uyarınca bu sonuca varılması uygun olacaktır.

[199] Taraf Devletler için bkz. Atamer / Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 200 vd. [§ 4 III A].

[200] Ekvator, Sri-Lanka, Singapur ve Tonga 1968 Visby Protokolü'ne taraf olmuşlar ve fakat aynı yönde iradeyi 1979 ÖÇH Protokolü için göstermemişlerdir, bkz. Atamer / Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 203 [§ 4 III B].

[201] Taraf Devletler için bkz. Atamer / Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 203 [§ 4 III B].

[202] Taraf Devletler için bkz. Atamer / Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 205 [§ 4 III C].

[203] Hamburg Kuralları'na taraf olan Devletler hakkında en güncel bilgi için bkz. UN, (Çevrimiçi) http://treaties.un.org [Databases / Status of Treaties / Transport and Communication / Water Transport].

[204] Rotterdam Kuralları'na taraf olan Devletler hakkında en güncel bilgi için bkz. UN, (Çevrimiçi) http://treaties.un.org [Databases / Status of Treaties / Transport and Communication / Water Transport].

B. Y-TTK

Türkiye, bu Sözleşmeler'den 1924 KonişmentoMS'ye taraftır[205]. Bu Sözleşme'yi değiştiren 1968 Visby Protokolü'ne ve 1979 ÖÇH Protokolü'ne ise henüz taraf olunmamıştır[206]. Y-TTK düzenlenirken, Türk Ticaret Kanunu Komisyonu tarafından Deniz Ticareti Hukuku alanında öncelikli olarak benimsenen ilke milletlerarası sözleşmeler ile uyumun sağlanmasıdır[207]. Denizde eşya taşıma ile ilgili kısım hazırlanırken Komisyon'un öncelikli tercihi 1924 KonişmentoMS ve bu Sözleşme'yi değiştiren Türkiye'nin henüz taraf olmadığı 1968 Visby Protokolü'nün ve 1979 ÖÇH Protokolü'nün

---

[205] 14/2/1955 tarihli ve 6469 sayılı Gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin tahdidi ve konişmentoya mütaallik bazı kaidelerin tevhidi hakkındaki 25 Ağustos 1924 tarihli ve deniz ticaret vasıtalarının rehni ve imtiyazı ve Devlet gemilerinin muafiyetleri ile alâkalı bazı kaidelerin tevhidi hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası 4 sözleşmeye katılmamız hakkında Kanun, T: 14/2/1955, No: 6469; RG T: 22/2/1955, Sayı: 8937 uyarınca, Türkiye taraf olma işlemlerini başlatmış ve katılma belgesi 4/7/1955 tarihinde tevdi makamı olan Belçika Hükümetine sunulmuştur. 1924 KonişmentoMS 4/1/1956 tarihinden Türkiye hakkında yürürlük kazanmıştır. Türkiye'nin 1924 KonişmentoMS'ye taraf olma süreci ile ilgili açıklama için bkz. Kerim Atamer, The Enactment of The "Hague Rules" in Turkey, **Free On Board - *Liber Amicorum* Marc A. Huybrechts**, KRİS BERNAUW *et al*. eds., Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011, s. 1.

[206] Türkiye'nin 1968 Visby Protokolü'ne 1979 ÖÇH Protokolü'ne taraf olmasının kararlaştırıldığı ve bu kapsamda yasama hazırlıklarının başlatıldığı hakkında bkz. Kerim Atamer, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, **Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları**, Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, İstanbul, XII Levha, 2013 s. 124-125 [§ 4 I A]. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu 1/324, TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 358'de üçüncü paragrafta bu gereklilik şu şekilde ifade edilmiştir: "Dolayısıyla, şimdiye kadar olduğu gibi, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin sisteminin korunması ve 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda tamamlanması gerekmiştir. Âkid devletlerden birinin ülkesinde düzenlenen konişmentolara 6762 sayılı Kanunun hükümleri değil, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi uygulanacağından, Tasarıda sadece 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda değişiklikler yapmak yeterli olmayacaktır. 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde değişiklik ve onlara ilâveler yapan bu metinlerin de, Anayasanın 90 ıncı maddesi çerçevesinde onaylanması gerekecektir."

[207] Y-TTK'nın Deniz Ticareti Hukuku hükümlerinin düzenlenmesinde mehaz kabul edilen milletlerarası sözleşmeler hakkında bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 52 [Genel Gerekçe, no. 161-162]. Seçilen milletlerarası sözleşmeler ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, İstanbul, Arıkan, 2006, s. 60.

hükümlerini aynen iç hukuka yansıtmak olmuştur[208]. Bununla birlikte, doğrudan KonişmentoMS'de yer almayan ve fakat Hamburg Kuralları'nda öngörülen bazı hükümler, KonişmentoMS ile çelişmediği ölçüde Y-TTK'ya aktarılmıştır[209].

Y-TTK Tasarısı hazırlanırken, Rotterdam Kuralları henüz imzalanmadığı ve hazırlık aşamasında olduğundan, Rotterdam Kuralları'nın ilgili hükümleri Y-TTK'da yer almamaktadır.

Türkiye, 1968 Visby Protokolü ve 1979 ÖÇH Protokolü'ne taraf olma hazırlıklarını başlatmıştır. Yakın bir gelecekte Türkiye'nin her iki Protokol'e birden taraf olması beklenmektedir[210]. Böylece, milletlerarası hukukta Türkiye hakkında bağlayıcı olan kurallar ile Y-TTK hükümleri uyumlu hâle gelecektir.

Türkiye'nin ileride Rotterdam Kuralları'na taraf olması ve Rotterdam Kuralları'nın milletlerarası hukukta yürürlük kazanması ihtimalinde, kanun değişikliğine gidilerek Y-TTK hükümleri ile Rotterdam Kuralları hükümlerinin uyumlu hâle getirilmesi yerinde olacaktır[211].

---

[208] Bu yönde bkz. TBMM: Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 56 (Genel Gerekçe no. 183).

[209] Bu husus Y-TTK Genel Gerekçesi'nde şu şekilde ifade olunmuştur: "…[b]u düzenlemeler yapılırken, Türkiye'nin tarafı olduğu 1924 Brüksel Sözleşmesi ile bu Sözleşmeyi tadil eden 1968 Visby Kuralları ve 1979 Londra Protokolü esas alınmıştır. Bu sözleşmelerin tümünde hüküm bulunmayan hallerde, 1978 Hamburg Kurallarının hükümleriyle Tasarının tamamlanması yoluna gidilmiştir.", bkz. TBMM: Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 56 (Genel Gerekçe no. 183), ayrıca bkz. Atamer **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 124, 130 [§ 4 I A, § 4 I D].

[210] Bkz.: yuk. dn. 206.

[211] Y-TTK'nın gerekçesinde bu yönde açıklama Hamburg Kuralları için yapılmıştır: "Avrupa Birliği'nin dahi henüz bir karar veremediği şu aşamada, 1978 tarihli Hamburg Kurallarını kabul etmekte aceleci davranmayıp, Birliğin bu konuda alacağı kararı beklemek daha uygundur. Esasen 1978 tarihli Hamburg Kuralları onaylanacak olursa, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden farklı olarak, bunun aynen iç hukuka iltibas edilmesi zorunlu olduğundan, Tasarının ilgili hükümlerinin aynen 1978 tarihli Hamburg Kuralları doğrultusunda değiştirilmesi gerekecektir." bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96**, s. 358 (1178 ilâ 1192 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

§ 2. Sözleşmelerin Uygulama Alanları

I. KonişmentoMS

KonişmentoMS'nin uygulama alanı m. 10'da düzenlenmiştir. Ancak, bu hüküm Sözleşme'nin uygulama alanının genişletilmesi amacıyla 1968 Visby Protokolü'nün 5'inci maddesi ile değiştirilmiştir. Dolayısıyla, 1924 KonişmentoMS ile Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanları birbirinden farklıdır. Aşağıda öncelikle 1924 KonişmentoMS ve Lahey-Visby Kuralları'nın 10'uncu maddeleri açıklanacaktır.

Daha sonra 1924 KonişmentoMS = Lahey-Visby Kuralları m. 1 b. (b) ve m. 7 hükümleri doğrultusunda Sözleşmeler'in hangi taşımalara ve bu taşımaların hangi aşamasına uygulanacağı belirlenecektir.

A. 10'uncu Madde

1. 1924 KonişmentoMS

1924 KonişmentoMS, konişmentonun Sözleşme'ye taraf olan bir Devlet'te düzenlenmesi hâlinde uygulama alanı bulur [m. 10]. Bu hüküm, ilk kez 1922 Lahey Taslağı'nda eklenmiş[212] ve sonraki aşamalarda değişikliğe uğramamıştır.

---

[212] Sözleşme'nin uygulama alanı ile ilgili ilk önerinin 25/10/1922 tarihli oturumda yapıldığı görülmektedir. Hüküm şu şekildedir: "*[t]he present rules will be effective for and by reason of transport of goods by ships of the sea carrying goods from a port in a contracting State to any port on the territory of this country or elsewhere, each time one of the interested parties is the subject or citizen of another Contracting State*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 684; Sturley, **Legislative History I**, s. 387. Önerinin yapılmasından sonra taslak üzerinde çalışılması beyan edilmiştir, bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 684; Sturley, **a.e.**, s. 387. Konferans sonucunda oluşan metnin [1922 Lahey Kurallları m. 9], 1924 KonişmentoMS m. 10 ile aynı yönde olduğu dikkate alındığında, hükmün 1922 tarihli bu konferansta şeklini aldığını söylemek mümkündür. 1922 Lahey Kuralları metni için bkz. Berlingieiri, **a.e.**, s. 818. Ancak, tutanaklardan sadece yukarıda belirtilen öneri üzerinde çalışılması gerektiğine yönelik bir açıklamaya ulaşılmıştır. Dolayısıyla, yukarıdaki taslakta belirtilen yükleme limanı ölçütünden konişmentonun düzenlendiği yer kriterine ve Sözleşme'nin iç taşımalara uygulanmasının açıkça öngörüldüğü metnin sözünün hangi sebeple değiştirildiğine yönelik bir bilgiye ulaşmak mümkün olmamıştır.

Sözleşme'nin uygulanması için taşımanın milletlerarası nitelik taşımasının gerekli olup olmadığı hükmün sözünden belli değildir. Bu husus, 1923 tarihli Lahey Taslağı'nın hazırlık çalışmalarında gündeme gelmiştir. Bu kapsamda hükmün sözünün aynı Devlet içinde yapılan taşımaları da kapsadığı, ancak amaçlananın bu olup olmadığı sorusu yöneltilmiştir[213]. Önerilerden biri açık bir istisna getirilmesi yolunda olmuştur. Özellikle oturum başkanının açıklamalarından, hazırlanan Sözleşme'nin uygulama alanının olabildiğince geniş tutulması yaklaşımının benimsendiği anlaşılmaktadır. Açıklamalardan, Sözleşme'yi hazırlayanların amacının Sözleşme'nin iç taşımalara da uygulanması yolunda[214] olduğu söylenebilecektir[215].

---

[213] Bkz. 8/10/1923 tarihli oturum, Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 685-686; Sturley, **Legislative History I**, s. 485.

[214] Bu yönde bkz. Emine Yazıcıoğlu, "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **DenizHD 1999** (Basım Tarihi: Aralık 2000), Yıl: 4, Sayı: 3-4, s. 39-60, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43, s. 43; Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **DenizHD 2000** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay Anısına Armağan), s. 45-56, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 18; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 63. Bu hususun tartışmalı olduğu hakkında bkz. Atamer, **Free on Board**, s. 3. Y-TTK'nın gerekçesinde ise bu husus şu şekilde belirtilmiştir: "Sözleşmenin 10 uncu maddesine göre navlun sözleşmesinin âkid devlet ülkelerinden birinde akdedildiği (meselâ konişmentonun, yük senedinin veya elektronik konişmentonun bu yerlerde düzenlendiği) bütün hallerde uygulanacağından, navlun sözleşmesi Türkiye'de veya diğer bir âkid devlet ülkesinde düzenlendiği takdirde, 6762 sayılı Kanun hükümlerinin uygulanması ihtimali neredeyse kalmamaktadır. Önemle belirtmek gerekir ki, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde, söze dayalı bir yorum esas alınacak olursa, iç ve dış taşıma ayrımı dahi yapılmamaktadır. 6762 sayılı Kanunun hükümleri, ancak, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin uygulama alanına girmeyen taşıma sözleşmeleri için pratik önem taşır. Örneğin, konişmento âkid olmayan bir devlet ülkesinde düzenlenmiş olabilir.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96**, s. 343 (1178 ilâ 1192 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar). Sözleşme'nin değişik Devletler'de hangi şekilde yürürlüğe konulduğu hakkında bkz. Muharrem Gençtürk, "Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli", **[2006] EÜHFD**, Cilt: 1, Sayı: 1, s. 193.

[215] Bu madde üzerinde nihai değerlendirmeyi yapan oturum başkanının açıklamasından bu sonuca ulaşılmaktadır: "*...from the moment when one could regulate coastal traffic specifically, following the English position, conflict was not to be feared. It was necessary to render the agreement as general as possible.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 685-686; Sturley, **Legislative History I**, s. 485.

2. Lahey-Visby Kuralları

1924 KonişmentoMS'nin 10'uncu maddesinin değiştirilmesi, 1968 Visby Protokolü'nün hazırlanmasının başlıca sebeplerindendir[216]. 1963 Visby Taslağı'nın uygulama alanına ilişkin hükmü[217] Diplomatik Konferans'ta hararetli tartışmalara sebebiyet vermiş[218] ve değiştirilmiştir. Hüküm, 1968 yılında düzenlenen Diplomatik Konferans'ta son şeklini almıştır. Diplomatik Konferans'ın son gününe kadar iki farklı görüş[219] değerlendirilmiştir. Ancak, her iki görüşten birisi baskın gelmemiş, tutanaklardan da açıkça görüldüğü üzere[220], karşılıklı görüşlerin uzlaşması sonucunda yeni 10'uncu madde oluşturulmuştur.

Lahey-Visby Kuralları'nın uygulanması için öncelikle eşyanın iki farklı Devlet'in limanları arasında taşınması ve bu taşıma için bir konişmentonun düzenlenmesi gereklidir [m. 10 f. 1 c. 1]. Dolayısıyla, 1924

---

[216] Bkz.: yuk. § 1 III C.

[217] 1963 Visby Taslağı'nda yer alan düzenleme şu şekildeydi: "*[t]he provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to goods carried from one State to another under which bill of lading the port of loading, of discharge, or one of the optional ports of discharge is situated in a Contracting State, whatever may be the law governing such bill of lading and whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 705-706.

[218] Diplomatik Konferans'ta bu madde üzerinde yapılan değerlendirmeler hakkında bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 706-741.

[219] 1968 yılında gerçekleşen Diplomatik Konferans'ta madde üzerinde çeşitli değişiklik önerileri yapılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 708-710. Bu metinlerden Danimarka, Finlandiya, Norveç, Japonya, İsveç, İngiltere ve ABD tarafından yapılan önerinin yapılan uzunca değerlendirmeden sonra neredeyse bire bir KonişmentoMS m. 10 f. 1'de yer aldığı görülmektedir, öneri için bkz. Berlingieiri, **a.e.**, s. 709. Karşı görüş, 1963 Visby Taslağı'nda yer alan metnin daha yerinde olduğunu savunmaktadır. Özellikle Belçika ve Hollanda temsilcileri son aşamaya kadar ısrarcı olmuşlardır. 1963 Visby Taslağı'ndaki düzenlemenin değiştirilmesine yönelik tekliflerden sonra bir çalışma grubu kurulmuştur. Çalışma grubunda yapılan değerlendirmeler sonrasında İngiltere, ABD vd. tarafından yapılan önerinin çoğunluk tarafından benimsendiği ancak, karşı görüşte nitelikli bir azınlığın yer aldığı belirtilmiştir. Bu sebeple, her iki görüşün desteklediği metinler Diplomatik Konferans'ta okunmuştur, bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 715-716.

[220] Belçika temsilcisi tarafından yapılan şu açıklama ilgi çekicidir; "*[i] must say it here, we have not bowed because we are convinced that the other point of view is more tenable, but because we want to reach compromise*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 737-738.

KonişmentoMS'den farklı olarak, hükümlerin uygulanmasına yönelik ilk koşul milletlerarası eşya taşıması bulunmasıdır. Bu değişikliğin hangi sebeple yapıldığına ilişkin bir bilgiye tutanaklardan erişmek mümkün olmamıştır.

Lahey-Visby Kuralları'na tâbi bir milletlerarası taşımanın şu üç koşuldan birini karşılaması gereklidir: **[a]** konişmentonun Taraf bir Devlet'te düzenlenmesi [m. 10 f. 1 b. (a)], **[b]** taşımanın Taraf bir Devlet'in limanından yapılması [m. 10 f. 1 b. (b)], **[c]** konişmentoda yer alan veya konişmento ile ispat edilen sözleşmede, bu Sözleşme'deki kuralların veya herhangi bir Devlet'in bu kuralları yürürlüğe koyan yasal düzenlemesinin sözleşmeye uygulanacağına dair bir kaydın bulunması [m. 10 f. 1 b. (c)].

1924 KonişmentoMS m. 10 ile karşılaştırıldığında yukarıda **[b]** ve **[c]**'de eklenen koşullar yenidir. Bunlardan **[b]** ile gösterilen seçenekte yükleme limanının bir Taraf Devlet'te bulunması Sözleşme'nin uygulanması için yeterlidir. Dolayısıyla, konişmentonun düzenlendiği Devlet ile yükleme limanının bulunduğu Devlet'in birbirinden farklı olması hâlinde, konşimentonun düzenlendiği Devlet her ne kadar Lahey/Visby Kuralları'na taraf olmasa da, bu kurallar yine de uygulama alanı bulabilecektir[221].

Yukarıda **[c]** ile gösterilen yerde ise, matbu konişmentolardaki "Genel Öncelik Kaydı = *Paramount Clause*[222]" ile ilgili bir düzenleme

---

[221] Konişmentonun düzenlendiği yer ile yükleme limanının bulunduğu Devlet'in birbirinden farklı iki yer olmasına uygulamada rastlanmadığı, bu sebeple yapılan eklemenin aslında 1924 KonişmentoMS m. 10 düzenlemesini değiştirmediği yolunda İtalyan temsilcinin açıklaması için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 725. Aynı yönde bkz. Karan, **The Carrier's Liability**, s. 64. Bir diğer görüş ise, taşıyanın veya acentesinin yükletenin konişmento düzenlenmesini talep etmemesine dayanarak veya böyle bir talep olmasına rağmen konişmento düzenlememesi gibi durumları önlemek amacıyla böyle bir hükmün gerekli olduğunu belirtmektedir, bkz. Gençtürk, [**2006] EÜHFD**, s. 193. Ancak bu görüşün özellikle ilk kısmı çok yerinde değildir. Gerek 1924 KonişmentoMS gerekse Lahey-Visby Kuralları konişmentonun veya benzer nitelikteki bir emtia senedinin düzenlendiği [m. 1 b. (b)] taşımalara uygulanır.

[222] *Paramount Clause* hakkında kapsamlı açıklama için bkz. Kerim Atamer, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, **[2000] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 68 ve s. 90; Kerim Atamer, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve

bulunmaktadır[223]. Lahey-Visby Kuralları'nın yükleme veya boşaltma limanında yürürlüğe konulduğu şekilde uygulanacağını öngören bu kayıt, yükleme limanı Lahey-Visby Kuralları'na taraf olmayan bir Devlet'te ve fakat boşaltma limanının Taraf Devlet'te bulunduğu taşımalara da Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını sağlayacaktır. Benzer bir düzenleme, 1963 Visby Taslağı'nda yoktu[224]. Diplomatik Konferans sürecinde kabul edilen bu hükmü öneren Devletler'in arasında, *Paramoumt Clause*'un ilk olarak ortaya çıktığı[225] Devletler'den Amerika ile İngiltere de yer almaktadır[226]. Böyle bir kaydın yer aldığı konişmentolu taşımaya, kanunlar ihtilâfı kurallarına gidilmeksizin, Lahey-Visby Kuralları emredici olarak uygulanacaktır [m. 1010 f. 1 b. (c)].

Bu düzenleme Diplomatik Konferans'ta çoğunluk görüşünü temsil eden kesme aittir. Diğer görüş sahipleri, son ana kadar 1963 Visby Taslağı'ndaki hükümde ısrarcı olmuşlardır[227]. Bu Devletler, Sözleşme'nin uygulama alanını belirleyen ölçütün, yükleme limanı yerine, boşaltma limanının veya seçimlik boşaltma limanlarından birisinin Taraf Devlet'te bulunmasının daha yerinde olacağını savunmuşlardır. Nitelikli azınlığın direnmesi sonucunda[228] Lahey-Visby Kuralları m. 10 f. 3 düzenlemesi ortaya çıkmıştır. Taraf Devletler'e, Lahey-Visby Kuralları m. 10 f. 1'de öngörülen şartları karşılamayan konişmentolara da Lahey-Visby Kuralları'nın

---

Gelişmeler, **XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (12/6/2009)**, Ankara 2009, s. 188; Atamer, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, § 4 I B 2; s. 126 vd. Fehmi Ülgener, "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **[1995] Batider**, Cilt: XVIII, Sayı: 1-2 (1995), s. 93. Ayrıca bkz. Atamer, **Free on Board**, s. 5 ve bu sayfada dn. 18'de yer alan kaynaklar.

[223] Hükmün bu kısmına ilişkin değerlendirmelerde hazırlık çalışmalarında hep *Paramount Clause* ibaresi kullanılmıştır, örnek olarak bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 719.

[224] Bkz.: yuk. dn. 217.

[225] Bkz. Atamer, **Free on Board**, s. 5 ve bu sayfada dn. 18'de yer alan kaynaklar.

[226] Bkz. yuk.: dn. 219.

[227] Bkz. yuk.: dn. 219.

[228] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 730.

uygulanabileceğine yönelik düzenleme yapma hakkı tanınmıştır[229]. Dolayısıyla, Sözleşme'ye taraf olan bir Devlet, Sözleşme hükümlerinin uygulama alanını genişletme yetkisine sahiptir. Sözleşme hükümlerinin Taraf Devlet Mahkemeleri'nde ileri sürülen her uyuşmazlıkta uygulanabileceğine yönelik yapılacak bir düzenleme, yukarıda açıklanan ölçütler dikkate alınmaksızın geçerli olacaktır[230].

B. Konişmentolu Taşıma

Yukarıda da açıklandığı üzere, KonişmentoMS bir konişmentonun düzenlendiği[231] taşımalara uygulanır [m. 10]. Sözleşme'de konişmentonun hangi anlama geldiği açıklanmamış olsa da navlun sözleşmesinin tanımlandığı m. 1 b. (b) düzenlemesi bu anlamda önem taşır. Navlun sözleşmesi bir konişmento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilen sözleşmeleri ifade eder [m. 1 b. (b)]. Dolayısıyla, bir konişmento veya benzer nitelikteki bir emtia senedinin düzenlendiği hâllerde sözleşme uygulama alanı bulur.

KonişmentoMS'nin uygulama alanına giren konişmentoların hangileri olduğu Sözleşme'de açık bir şekilde düzenlenmemiştir. Dolayısıyla, ciro edilebilir (devredilebilir nitelikteki) (*negotiable*) konişmentolar ve ciro

---

[229] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 732.

[230] ATAMER, Lahey-Visby Kuralları m. 10 f. 3 kapsamında Türkiye'nin 1968 Visby Protokolü'ne taraf olurken, bu olanaktan faydalanmasının yerinde olacağını nitekim bu hâlde bir konişmentonun düzenlendiği tüm taşımalarda aynı hükümlerin uygulanacağını öngörmektedir, bkz. Atamer, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 126 [§ 4 I B 1].

[231] Konişmentonun fiilen düzenlenmesinin gerekli olup olmadığı, başka bir ifadeyle, konişmentonun düzenlenmesinin fiilen istenebileceği hâllerde de KonişmetoMS hükümlerinin uygulanabilir olup olmadığı tartışmalıdır, bu konuda özellikle bkz. Yazıcıoğlu, **[1999] DenizHD**, s. 42-43 ve s. 42 dn. 9'da yer alan eserler. İngiliz Hukuku'nda *Pyrene Co. Ltd. v Scindia Steam Nav. Co.* 1954 2 Q.B. 402, 419'da bu husus değerlendirilmiştir. Navlun sözleşmesi kurulmuş ve bu navlun sözleşmesi uyarınca konişmentonun düzenleneceği yolunda taraflar anlaşmış ve fakat fiilen konişmento düzenlenmemişse, bu taşımanın KonişmentoMS'ye tâbi olduğu sonucuna varılmıştır.

edilemez (devredilemez nitelikteki) (*non-negotiable*[232]) konişmentoların her ikisinin de Sözleşme hükümlerine tâbi olup olmadıkları sorusu gündeme gelmektedir. Bunlardan ilki bakımından her hangi bir tereddüt yoktur. Emre düzenlenen ve devredilebilir nitelikte olan konişmentolar KonişmentoMS hükümlerine tâbidir.

İngiliz Hukuku'nda *straight bill of lading*[233] olarak ifade olunan ve Türk Hukuku'nda nama yazılı konişmentoya[234] karşılık gelen senede KonişmentoMS'nin uygulanıp uygulanmayacağı ise, tartışmalıdır. Tereddüt, bu senetlerin ciro edilmelerinin mümkün olmamalarından kaynaklanmaktadır[235]. Nama yazılı konişmentonun özelliği, taşıyanın senedin kendisine ibraz edilmesi üzerine eşyayı senedi ibraz edene teslim etmesidir. İngiliz Hukuku'nda "*The Rafaela S*"[236] uyuşmazlığında "*House of Lords*" ("HL") bu hususu değerlendirmiştir. HL, "*straight bill of lading*"in, senedin namına düzenlendiği kişiye, senedin ibrazı karşılığında eşyayı teslim alma hakkı tanıdığı ve bu kapsamda bir emtia senedi olduğunu belirterek[237], bu

---

[232] Bu terimin Türkçe'ye tercümesinde 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. 657'deki kullanım esas alınmıştır. Kavram hakkında ayrıca bkz. Ecehan Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, İzmir, Güncel, 2006, s. 159 vd.

[233] "*Straight bill of lading*" hakkında bkz. Guenter Treitel / F.M.B. Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 13 vd. [§§ 1-016]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 20 vd. [§§ 2.44]; Christopher Hill, **Maritime Law**, Sixth Edition, London / Hong Kong, LLP, 2003, s. 246.

[234] Nama yazılı konişmento hakkında bkz. Tahir Çağa / Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, İstanbul, XII Levha, 2010, s. 87, 119; Sami Akıncı, **Deniz Hukuku**: **Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1968, s. 230; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 171; H. Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008, s. 14-15; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 44-45.

[235] Bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 556-557 [§ 9-107].

[236] *J I MacWilliams Company Inc v Mediterranean Shipping Company SA* [2005] 1 Lloyd's Rep. 347. Uyuşmazlık hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 553-554 [§ 9-108]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 20-21 [§§ 2.45]; Hill, **Maritime Law**, s. 248; Caslav Pejovic, "The Straight Bill of Lading: Do we really need it?", **[2005] ETL**, s. 312 vd.

[237] Yargılamada KonişmentoMS m. 1 b. (b) hükmünün Fransızca resmî metni ile İngilizce tercümesi de karşılaştırılmış ve Fransızca resmî metinde "*document of title*" ibaresine tam olarak karşılık gelen bir düzenleme bulunmadığı açıklanmıştır. Fransızca metin uyarınca

senede de KonişmentoMS hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır[238]. Yargılamada 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık sürecinde de böyle bir ayrımın yapılmasını haklı gösteren bir sebebin bulunmadığı belirtilmiştir[239]. Hazırlık çalışmalarına ilişkin tutanaklar incelendiğinde ulaşılan sonuç aynı doğrultudadır. Sözleşme'yi hazırlayanların amacının, konişmentonun niteliğine bakılmaksızın, her konişmentoya Sözleşme hükümlerinin uygulanması yolunda olduğu anlaşılmaktadır[240]. Dolayısıyla, "*straight bill of lading*" olarak ifade edilen nama yazılı konişmentoların da KonişmentoMS hükümlerine tâbi olduğu sonucuna varılmaktadır. Bunun bir istisnası çarter parti uyarınca düzenlenen nama yazılı konişmentoda gündeme gelecektir. Bu husus aşağıda açıklanacaktır[241].

---

benzer nitelikteki senedin, hamili eşyayı teslim almaya yetkili kılan bir belge olduğu belirtilmiştir, bkz. [2005] 1 Lloyd's Rep. 347 § 75.

[238] "*...in the hands of the named consignee the straight bill of lading is his document of title…*" bkz. [2005] 1 Lloyd's Rep. 347, § 46.

[239] İlgili kısım şu şekildedir: "*…moreover, no policy reason has been advanced by the carrier why the draftsmen of the Hague Rules would have wanted to distinguish between a named consignee who receives an order bill of lading and a named consignee who receives a straight bill of lading. There is simply no sensible commercial reason why the draftsmen would have wished to deny the CIF buyer named in a straight bill of lading the minimum standard of protection afforded to the CIF buyer named in an order bill of lading..*" bkz. [2005] 1 Lloyd's Rep. 347 § 47.

[240] 6/10/1923 tarihli oturumda oturum başkanının açıklamasından böyle bir sonuca varmak mümkündür: "*...all bills of lading without declaration to the contrary fell under the jurisdiction of the Convention. But as far as the straight bill of lading concerned, it was up to the parties to regulate their affairsas they saw fit, even more so when the document remained transferable…*". Açıklamanın özellikle ikinci yarısından Sözleşme'nin "*straight bill of lading*"lere uygulanmayacağı izlenimi doğmaktadır. Ancak, bu değerlendirme Sözleşme'nin 6'ncı maddesinde tanınan istisna ile ilgilidir. 6'ncı maddede, taşınacak eşyanın özel niteliklerinin veya durumunun ya da gerçekleştirilecek taşımanın şartlarının, hâl ve durumunun özel bir anlaşma yapılmasını haklı gösterdiği takdirde, devredilemeyeceği yönünde kayıt içeren bir belgede gösterilmiş olması kaydıyla Sözleşme'de öngörülen emredici düzenlemeleri devre dışı bırakmak imkânı tanınmıştır. Bu belgelerin her hâlükarda benzer bir emtea senedi niteliğinde olması gereklidir [m. 1 b. (b)]. Aksi takdirde 6'ncı maddede öngörülen düzenlemeye ihtiyaç kalmayacaktır. Oturum başkanının yukarıdaki açıklamaları, bu bilgiler doğrultusunda değerlendirildiğinde, "*straight bill of lading*" olarak ifade olunan senetlerin kural olarak 1924 KonişmentoMS'ye tâbi olduğu, ancak 6'ncı maddede öngörülen bir istisnanın söz konusu olması ihtimalinde Sözleşme'nin bu senetlere uygulanmayacağı sonucuna varılmalıdır. Oturum başkanının yukarıdaki açıklaması için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 114; Sturley, **Legislative History I**, s. 433.

[241] Bkz.: aş. § 2 I C.

Hazırlık sürecinde yapılan değerlendirmelerden bir diğeri, benzer nitelikteki bir emtia senedinin hangi anlama geldiğidir[242]. Böyle bir ibarenin kullanılmasının sebebi, tarafların Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını bertaraf etmek amacıyla konişmento adı altında olmayan ve fakat konişmento ile aynı hukuki niteliği taşıyan senetleri düzenlemelerini önlemektir[243]. "*Sea Waybill*"[244] olarak ifade olunan ve Türkçe'ye deniz yük senedi[245] olarak tercüme edilen senetlerin KonişmentoMS m. 1 b. (b) anlamında benzer nitelikteki bir emtia senedi olmadığı kabul edilmektedir[246]. Bu senetlerde yer alan "ciro edilemez" kaydı, tek başına, bu senedin emtia senedi niteliğinde olup olmadığını belirlemez[247]. Ayırıcı ölçüt, gönderilenin eşyayı taşıyandan teslim alabilmesi için senedi ibraz etmesinin gerekli olup olmadığıdır[248]. İbraz şartı aranmadığı takdirde, bu senet bir emtia senedi niteliği taşımayacak ve KonişmentoMS hükümlerine tâbi olmayacaktır. Ancak, senedin adı her ne kadar "*sea waybill*" olsa da, eşyanın teslim alınması için senedin ibrazı zorunlu tutulduğu takdirde, bu senet, ismine bakılmaksızın, KonişmentoMS anlamında benzer nitelikte bir emtia senedi olarak kabul edilebilecek ve Sözleşme hükümlerine tâbi olacaktır.

---

[242] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 114-115; Sturley, **Legislative History I**, s. 433.

[243] Tutanaklarda yer alan şu açıklama bu bilgiyi doğrulamaktadır; "*...the desire was to avoid the possible side-stepping of the convention by the parties through the adoption of a similar document that was not called a bill of lading.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 114; Sturley, **Legislative History I**, s. 433.

[244] Bu senet hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 433 vd. [§§ 8-001]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 15 vd. [§§ 2.15].

[245] Bu yönde kullanım ve senet hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s. 651 vd.

[246] Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 15 [§ 2.16]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 433 [§§ 8-001]. Ancak bu senetlerde *Paramount Clause* kaydının yer alması durumunda Lahey-Visby Kuralları kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca hukuksal ilişkiye uygulanabilecektir, bkz. Treitel/Reynolds, **a.e.**, s. 538-539 [§ 9-087].

[247] Bkz. Yazıcıoğlu, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s. 658.

[248] Bkz. Yazıcıoğlu, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s. 658.

C. Çarter Sözleşmesi İstisnası

Sözleşme'nin 1'inci maddesinin (b) bendinde yer alan navlun sözleşmesine ilişkin tanımın ikinci kısmında navlun sözleşmesinin taşıyan ile hamil arasındaki ilişkiyi düzenlemeye başladığı andan itibaren, bir çarter parti uyarınca düzenlenmiş olan bir konişmentoyu veya benzer bir emtia senedini de kapsadığı öngörülmüştür.

Bu kısım, Sözleşme'ye 1922 Lahey Taslağı'nın düzenlendiği Diplomatik Konferans'ta eklenmiştir[249]. Bu bent üzerinde hazırlık çalışmalarında kapsamlı değerlendirme yapılmıştır[250]. Hükmün eklenmesinin başlıca sebebi, KonişmentoMS'nin çarter partilere uygulanıp uygulanmayacağının, uygulanacaksa hangi andan itibaren uygulanacağının açıklığa kavuşturulmasıdır. KonişmentoMS'nin hükümleri kural olarak çarter partilere uygulanmaz[251]. Dolayısıyla, çarter partiler söz konusu olduğunda sözleşme özgürlüğü ilkesi geçerlidir. Ancak, çarter parti uyarınca bir konişmento düzenlenmişse, konişmentonun hamili ile taşıyan arasındaki ilişki KonişmentoMS'ye tâbi tutulmuştur. Hazırlık çalışmalarında çarter sözleşmesine konu olan bir taşımada konişmentonun düzenlenmesi durumunda, çarter partinin tarafları arasında konişmentonun mu yoksa çarter sözleşmesinin mi üstün tutulacağı değerlendirilmiştir[252]. Bu düzenleme ile amaçlanan, çarter parti uyarınca düzenlenen konişmentonun bir üçüncü kişiye devredilmesiyle birlikte taşıyan ile üçüncü kişi hamil arasındaki ilişkiye

---

[249] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 814.
[250] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 89 vd.; Sturley, **Legislative History I**, s. 135 vd.
[251] Bu kısım ile ilgili açıklama için bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 544-545 [§ 9-096].
[252] Oturuma katılan temsilcilerden bazıları, çarter parti uyarınca düzenlenen konişmentonun bir üçüncü kişiye devredilmesine bakılmaksızın, konişmentonun düzenlendiği andan itibaren yeni bir sözleşme niteliğinde olduğunu ve çarter partinin o andan itibaren geçerli olmadığına yönelik görüş bildirmişlerdir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 108; Sturley, **Legislative History I**, s. 352-353.

KonişmentoMS hükümlerinin uygulanmasını sağlamaktır[253]. Diğer bir anlatımla, konişmentonun hamili, aynı zamanda, çarter partinin de tarafı ise, taraflar arasındaki hukuki ilişkiyi KonişmentoMS değil, çarter partinin kendisi belirleyecektir.

Bu açıklamalar doğrultusunda, çarter sözleşmesi kurulmuş ve konişmento düzenlenmişse, FOB alıcı ile taşıyan arasındaki uyuşmazlıklarda çarter parti hükümleri üstün tutulmalıdır. FOB alıcı, konişmentoyu bir üçüncü kişiye devrettiği takdirde, konişmentonun hamili ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki KonişmentoMS'ye tâbi olmalıdır. Ancak, hükmün sözünden de anlaşıldığı üzere KonişmentoMS'nin hükümleri, her hâlükarda, bu iki kişi arasındaki ilişkiyi belirleyicidir. Böyle bir olasılıkta dahi, taşıtanın taşıyana [diğer bir ifadeyle FOB alıcının taşıyana] karşı sorumluluğu çarter sözleşmesi hükümlerine göre belirlenmelidir.

Konişmento FOB alıcı namına ve ciro edilemez nitelikte düzenlendiği takdirde, nama yazılı konişmentolar her ne kadar KonişmentoMS'ye tâbi olsalar da, KonişmentoMS'nin hükümleri uygulama alanı bulmamalıdır[254]. Zira çarter sözleşmesinin tarafı olan kişinin namına yazılı olan konişmentonun, üçüncü kişiye devredilmesi mümkün değildir.

Değerlendirme konusu olan bir diğer husus FOB satıcının durumudur. Nitekim FOB alıcı ile taşıyan arasında çarter sözleşmesi kurulmuş ve sözleşme uyarınca FOB satıcı emrine bir konişmento düzenlenmiş ise, bu kişinin m. 1 b. (b) anlamında üçüncü kişi olup olmadığı tartışılabilir. Bu

---

[253] Yapılan uzun değerlendirmelerden sonra 7/10/1923 tarihli oturumun başkanı tarafından yapılan şu açıklama varılan sonucu doğrulamaktadır; "*...the convention became applicable from the moment when these bill of lading became negotiable and were in the hands of a third party holder.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 124; Sturley, **Legislative History I**, s. 474.

[254] Nama yazılı konişmentonun hamilinden senedi alacağın temliki yoluyla iktibas edilmesi hâlinde konişmentonun teşhis işlevinin bulunmadığı hakkında bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 44.

soruya olumlu bir yanıt verilmesi durumunda[255], eşyanın yükleme başladıktan sonra ve fakat henüz gemiye alınmadan zarar görmesi ihtimalinde, eşya üzerindeki menfaat hâlâ FOB satıcıya ait olacağından, taşıyana karşı olan istemler KonişmentoMS hükümlerine tâbi olacaktır[256]. Cevabın olumsuz olması durumunda ise, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca belirlenen yer hukukunun haksız fiil hükümleri uygulama alanı bulmalıdır.

D. Kara Zararları

Sözleşme'nin 7'nci maddesinde eşyanın deniz yoluyla taşındığı gemiye yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltılmasından sonra eşyanın uğradığı zıya veya hasardan yahut eşyanın korunmasına, gözetimine ve elden geçirilmesine ilişkin olarak taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin navlun sözleşmesinin taraflarına düzenleme yapma yetkisi tanınmıştır. KonişmentoMS ile öngörülen düzenin emrediciliği, diğer bir ifadeyle, hükümlerin uygulama alanı, eşyanın gemiye yüklenmesi ile başlayıp, boşaltılması ile sona erecektir[257]. Yükleme ve boşaltma terimleri ile hangi aşamanın kastedildiğinin cevabı hazırlık çalışmalarında bulunmaktadır. KonişmentoMS hükümleri, yükleme işlemlerinin başlaması ile birlikte uygulama alanı bulmaya başlayacak ve boşaltma faaliyetinin tamamlanması üzerine sona erecektir[258]. Böylelikle, yükleme limanında eşyanın taşıyanın

---

[255] Bu yönde bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 545 [§ 9-096].

[256] KonişmentoMS hükümlerinin uygulanması durumunda taşıyanın sorumluluğu KonişmentoMS uyarınca sınırlı olacak iken, aksi hâlde sorumluluk sınırı söz konusu olmaması, en önemli sonuçtur. Bu değerlendirme *Pyrene Co. Ltd. v Scindia Steam Nav. Co.* 1954 2 Q.B. 402, [1954 Lloyd's Rep. 321] uyuşmazlığı göz önünde tutularak kurgulanmıştır.

[257] Bu süre "*tackle-to tackle*" şeklinde ifade edilmektedir. KonişmentoMS'nin uygulama alanı hazırlık çalışmalarında da benzer bir şekilde "*..coming to the tackle, and leaving the tackle*" olarak ifade edilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 668; Sturley, **Legislative History I**, s. 312.

[258] "*...by "loading" was understood the complete operation and by "unloading" was understood the complete operation also. From the begining of loading, therefore, to the end of unloading the Convention applied, but not beyond that…*" ifadesinden bu sonucun amaçlandığı anlaşılmaktadır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 674; Sturley, **Legislative History I**, s. 509. Benzer şekilde "*loading*" ibaresi *Pyrene Co. Ltd. v Scindia*

faaliyet sahasında gemiye yüklenmesi sırasında yükleme faaliyeti başlar. Zarar eşyanın gemiye alınmasından önce gerçekleşmiş olsa da, uyuşmazlık KonişmentoMS'nin uygulama alanına girecektir.

II. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı m. 2'de düzenlenmiştir[259]. Aşağıda bu hüküm ana hatlarıyla açıklanacaktır. Aynı zamanda Hamburg Kuralları m. 1 f. 6 [navlun sözleşmesi tanımı] ile f. 7 [konişmento tanımı] düzenlemelerine de değinilecektir.

A. Senet Bakımından

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin genel kural, 2'nci maddenin birinci fıkrasının ilk cümlesinde öngörülmüştür. KonişmentoMS'nin aksine, hükümlerin uygulama alanı, bir konişmento veya benzer nitelikte bir emtia senedi düzenlemesi ile sınırlı tutulmamıştır[260].

Steam Nav. Co. 1954 2 Q.B. 402, 415-419'da değerlendirilmiş ve DEVLİN J. hazırlık çalışmalarına değinmeden aynı sonuca varmıştır.

[259] Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına ilişkin UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları için bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 118-124 [§§ 29-69]; UN, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 150-162; UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 189-190 [§§ 13-19]; UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 205-206 [§§ 4-13]; UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 231-233. Bu kapsamda ayrıca bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 485 vd. Diplomatik Konferans'ta yapılan değerlendirmeler için bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.4, **United Nations Conference**, s. 203 vd.; UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **United Nations Conference**, s. 208 vd.; UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **United Nations Conference**, s. 228 vd. Bu konuda ayrıca özellikle bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 19 vd. Ayrıca, bkz. William Tetley, "The Hamburg Rules: a commentary", **[1979] LMCLQ**, s. 1; Çağa, **[1977] Batider**, s. 317.; Sezer Ilgın, "Hamburg Kuralları'nın Türk Taşıyan ve Taşıtanlarına Etkisi", **[1993] Denizatı Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 2-3, s. 45; Sayı: 4-5, s. 37.

[260] Bu değişikliğin çeşitli sebepleri vardır ve hazırlık çalışmalarında belirtilmiştir. Öncelikle, ciro edilemez nitelikteki konişmentoların, yük senetlerinin yükleme konişmentosunun KonişmentoMS'nin uygulama alanına girip girmediği konusunda farklı Devletler'de farklı içtihatlar oluştuğu açıklanmıştır. Aynı şekilde bilgisayar teknolojisinin gelişmesiyle emtia senedi niteliğinde olmayan bazı belgelerin sıkça kullanılmaya başlandığı ve bunların KonişmentoMS'nin uygulama alanına girmediği açıklanmıştır. Ayrıca, KonişmentoMS'nin uygulama alanı bulması için konişmentonun fiilen düzenlenmesinin gerekli olup olmadığına yönelik de farklı kararlar verildiği açıklanmıştır. Gelişen teknoloji ve uygulamadaki belirsizlikleri kaldırmak ve Sözleşme'nin emredici hükümlerinin mümkün olduğunca geniş

Sözleşme'nin iki farklı Devlet arasında gerçekleştirilen denizde eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağı öngörülmüştür. Denizde eşya taşıma sözleşmesinin hangi anlama geldiği ise, tanım maddesi olan birinci maddenin altıncı fıkrasında açıklanmıştır[261]. Bu tanım, iki kısımdan oluşmaktadır. İlk kısmı uyarınca taşıyanın navlun karşılığında eşyayı bir limandan başka bir limana taşımayı taahhüt ettiği her sözleşme navlun sözleşmesi olarak ifade olunmuştur. Hamburg Kuralları'na tâbi olan navlun sözleşmelerinin bir konişmento veya benzer nitelikteki bir emtia senedi ile ispat edilmesi gerekli değildir. Diğer koşulların karşılanması kaydıyla, Sözleşme'nin hükümleri, konişmento, deniz yük senedi veya başka bir taşıma senedi ile ispat edilen bütün navlun sözleşmelerine uygulanır[262]. Uygulama alanı bir taşıma senedinin düzenlemesi ile sınırlı tutulmadığından, Hamburg Kuralları her hangi bir taşıma senedi düzenlenmemiş olan navlun sözleşmelerine de uygulanacaktır. Bu hükmün tek istisnası, çarter sözleşmeleri bakımından söz konusu olacaktır [m. 2 f. 4[263]].

---

uygulama alanı bulması için bu yönde değişiklik yapılmıştır, bu doğrultuda bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 119 [§§ 31-36]; UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 156-159 [§§ 5-24]. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 21 [dn. 58].

[261] Hamburg Kuralları uyarınca navlun sözleşmesinin tanımı ve unsurları hakkında bkz. . Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 23 vd.

[262] Taşıma senetleri m.14 ilâ 18'de düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları tüm taşıma senetlerine uygulanacak olsa da, konişmentonun ispat kuvveti [m. 16] ile diğer senetlerin [m. 18] ispat kuvveti farklı bir şekilde düzenlenmiştir. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları her ne kadar tüm taşıma sözleşmelerine uygulanıyor olsa da, taşıma sözleşmesi uyarınca düzenlenen senet konişmento ise, Hamburg Kuralları'nda bu senede ilişkin özel hükümler kabul edilmiştir.

[263] Bkz.: aş. § 2 II D.

B. Coğrafi Bakımdan

1. Milletlerarası Taşıma

Hamburg Kuralları'na tâbi olan denizde eşya taşımaları milletlerarası nitelikte[264] olanlarla sınırlıdır. Sözleşme'nin uygulanması için taşımanın milletlerarası nitelik taşıması gerektiği açıkça öngörülmüştür [m. 2 f 1 c. 1]. Dolayısıyla, kabotaj taşımaları Hamburg Kuralları'na tâbi değildir.

2. Deniz Taşıması

Sözleşme'nin uygulama alanının deniz taşıması ile sınırlı olduğu m. 2 f. 1 c. 1'de öngörülmüştür. Dolayısıyla, iç su taşımalarının Hamburg Kuralları'na tâbi olmadığını söylemek mümkündür[265]. Deniz taşımasını takip eden iç su taşımasının Hamburg Kuralları'na tâbi olup olmadığı Diplomatik Konferans sürecinde gündeme gelmiş olsa da[266], bu konuda amaçlananın ne olduğu tespit edilememiştir. Limandan limana yapılan taşımalarda limana ulaşılması için aynı zamanda iç suların da kullanılması gerekiyorsa, deniz taşımasını takip eden bu iç su taşımasına Hamburg Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağı belirli değildir. Bu kapsamda, liman teriminin tanımlanması önerilmiş[267], ancak böyle bir tanım verilmemiştir[268].

---

[264] Bu düzenleme bilinçli olarak yapılmıştır. 1924 KonişmentoMS m. 10'un söze dayalı yorumu ile Sözleşme'nin hükümlerinin iç taşımalara da uygulanabileceği sonucuna varılabileceği belirtilmiştir. Ancak, Sözleşme'ye taraf olan Devletler'in bu kapsamda farklı uygulamalara gittikleri açıklanmıştır. Bazı Devletler'in [örnek olarak İngiltere verilmiştir] 1924 KonişmentoMS'yi iç taşımalara da uyguladığını, diğerlerinin ise [örnek olarak Fransa ve İtalya verilmiştir] sadece dış taşımalarla sınırlı tuttukları açıklanmıştır. Yeknesaklığın sağlanması amacıyla Kurallar'ın uygulama alanının yalnızca milletlerarası nitelikteki taşımalarla sınırlı olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s.150 [§ 5(a) ve dn. 5-6], s. 160 [§ 31].

[265] "*[c]arriage of goods by sea*" ibaresi ile bu sonucun sağlanmak istendiği hakkında bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 162 [§ 35].

[266] Bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.3, **United Nations Conference**, s. 207 [§ 40]; UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **a.e.**, s. 224 [§ 8].

[267] Önerilen tanım şu şekildedir: "*...his delegation trusted that a definition of the term "port" would be introduced and that it would cover all places where goods loaded or discharged.*", bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **United Nations Conference**, s. 224 [§ 12].

Sözleşme'nin uygulama alanına giren deniz taşımasının hangi aşamalarının yahut deniz yolu ile taşımayı da içeren bir karma taşıma sözleşmesinin Hamburg Kuralları'na tâbi olup olmadığının belirlenmesi için m. 2 f. 1 c. 1'in, navlun sözleşmesi tanımının verildiği m. 1 f. 6 ile birlikte değerlendirilmesi gereklidir.

Navlun sözleşmesi bir limandan diğerine deniz yoluyla yapılan bir sözleşmedir [m. 1 f. 6]. Yukarıda açıklandığı üzere, KonişmentoMS'nin hükümleri yükleme işlemlerinin başladığı an ile boşaltma işlemlerinin tamamlandığı ana kadar uygulanır[269]. Dolayısıyla, liman içinde meydana gelen kara zararları KonişmentoMS'nin emredici hükümleri kapsamında değildir. Bu durum Hamburg Kuralları ile genişletilmiş ve bir limandan diğerine yapılan taşımalar Sözleşme'nin uygulama alanına dâhil edilmiştir. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları m. 4'te öngörülen taşıyanın sorumluluk süresi içinde kalmak kaydıyla, liman dâhilinde gerçekleşen eşya zararları da Hamburg Kuralları'na tâbi olacaktır. Sözleşme'de liman terimi tanımlanmadığından limanın hangi anlama geldiği uyuşmazlığa uygulanacak hukuk uyarınca belirlenecektir[270].

Navlun sözleşmesine ilişkin tanımın ikinci kısmı, karma taşıma sözleşmeleri bakımından önem taşımaktadır [m. 1 f. 6]. Deniz taşıması ile birlikte başka tür taşımayı da içeren bir taşıma sözleşmesinin, deniz taşıması ile ilgili olduğu müddetçe Hamburg Kuralları m. 1 f. 6 anlamında bir navlun

---

[268] Bu kapsamda çeşitli yorumlar yapmak mümkündür. Taşımanın aynı gemi ile deniz taşımasını takiben limana ulaşmak için iç suları kullanması durumunda, Sözleşme'nin uygulama alanının limandan limana taşımaları içerdiği göz önünde tutularak, uyuşmazlık Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına dâhil edilebilir. Bir başka yorum, zarar iç sularda meydana geldiği belirli ise, Sözleşme'nin uygulanmayacağı yolunda olabilir. Diğer bir ihtimal, deniz taşımasını takiben örneğin mavna ile iç su taşımasının yapılmasıdır Bu ihtimalde mavna taşıması sırasında meydana gelen zarara Hamburg Kuralları'nın uygulanmayacağı söylenebilecektir. Bu sorun YAZICIOĞLU tarafından da değerlendirilmiş ve taşımanın ağırlıklı olarak nerede gerçekleştirildiğine bakılarak karar verilmesi gerektiği yorumu yapılmıştır, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 29.

[269] Bkz.: yuk. § 2 I.

[270] Bu yönde değerlendirme için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 28.

sözleşmesi sayılacağı öngörülmüştür. Bu kısım, çeşitli çekincelere[271] rağmen Diplomatik Konferans aşamasında eklenmiştir[272]. Hükmün sözü çok açık değildir. Düzenleme ile amaçlanan karma taşımaların sadece deniz kısmının Hamburg Kuralları'na tâbi olacağının açıklığa kavuşturulmasıdır[273]. Aynı şekilde, hükmün sözünden ve hazırlık çalışmalarından açıkça anlaşılmasa da, deniz taşıyanının taşıyan veya fiilî taşıyan olarak sorumluluğunun Hamburg Kuralları'na tâbi olması için eşyanın deniz taşıması sırasında hasara uğradığının ortaya konulmasının gerektiği söylenebilecektir[274]. Deniz taşıyanının menfaati, her hâlükârda, deniz aşamasında zarar göreceğinden, "*shipper*"a karşı yöneltilen istemlerin Hamburg Kuralları'na tâbi olacağı söylenebilir.

C. Bağlanma Noktaları

Hamburg Kuralları'nın hükümleri, kural olarak tüm denizde eşya taşımalarına uygulanır. Ancak, hükümlerin uygulama alanı bulması için tıpkı KonişmentoMS m. 10'da olduğu gibi coğrafi veya düzenlenen senet ile ilgili bağlanma noktalarından birinin karşılanması gereklidir.

Hamburg Kuralları m. 2 f. 1 b. (a) ilâ (c)'de coğrafi bağlanma noktaları, b. (d) ve (e)'de ise senede ilişkin bağlanma noktaları öngörülmüştür.

---

[271] Karma taşıma sözleşmeleri hakkında ilerleyen yıllarda hazırlanacak bir milletlerarası sözleşme ile Hamburg Kuralları arasında uyumsuzluk doğmaması amacıyla böyle bir eklemenin yapılmaması çekincesi ileri sürülmüştür, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.4, **United Nations Conference**, s. 206 [§ 34, § 37], s. 207 [§ 40, § 41]. Aynı yönde, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 37.

[272] Bu öneri Diplomatik Konferans aşamasında ABD, Avusturalya ve İngiltere temsilcileri tarafından getirilmiştir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **United Nations Conference**, s. 224 [§ 224].

[273] Hükmü hazırlayan komisyonun amacı Norveç temsilcisi tarafından şu şekilde açıklanmıştır; "*The ad hoc Working Group wished only to make it clear that, even in contracts which involved carriage by other means of transport as well as by sea, The Convention would apply solely to the sea carriage movements of goods*", bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **United Nations Conference**, s. 225 [§ 28].

[274] Bu yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 34 vd.

Bu bentlerin tamamı "*or* = veya" bağlacı ile ayrıldığı için, bunlardan yalnızca birinin karşılanması Hamburg Kuralları'nın uygulanması için yeterli olacaktır.

1. Coğrafi

Coğrafi bağlanma noktalarından birincisi, navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanının bir Taraf Devlet'te bulunmasıdır [m. 2 f. 1 b. (a)]. Benzer düzenleme KonişmentoMS'de de yer alsa da, her iki Sözleşme'nin ilgili hükümleri bir noktada birbirinden ayrılmaktadır. Hamburg Kuralları'nda yükleme limanı bakımından aranan koşul, eşyanın fiilen yüklendiği limanının değil, navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanının Taraf Devlet'te bulunmasıdır[275].

Yukarıda da açıklandığı üzere boşaltma limanına ilişkin bağlanma noktası 1963 Visby Taslağı'nda yer almasına rağmen Diplomatik Konferans aşamasında metinden çıkartılmış ve 1968 Visby Protokolü'nün 5'inci maddesinde yer bulmamıştır[276]. Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde de benzer çekinceler ileri sürülmüştür[277]. Ancak nihai metin m. 2 f. 1 b. (b) ve (c)'de boşaltma limanına ilişkin bağlanma noktaları öngörülmüştür[278]. Bu

---

[275] Ancak navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanı Hamburg Kuralları'na taraf olmayan bir Devlet'te bulunsa bile, yüklemenin fiilen yapıldığı limanın Taraf Devletler'den birinde olması durumunda Hamburg Kuralları yine de uygulama alanı bulabilecektir. Zira, Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senedin Taraf bir Devlet'te düzenlenmesi yeterlidir [m. 1 b. (d)]. Senetler büyük ölçüde yüklemenin fiilen gerçekleştirildiği yerde düzenlendiğinden, Sözleşme bu bent uyarınca uygulama alanı bulabilecektir.

[276] Bkz.: yuk. § 2 I A 2.

[277] Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları incelendiğinde, bağlanma noktası olarak boşaltma limanının kabul edilmesinde, Lahey-Visby Kuralları'nın hazırlık sürecinin göz önünde tutulduğu saptanmaktadır. 1963 Visby Taslağı'nın metni ve Diplomatik Konferans'ta bu metin üzerinde yapılan değerlendirmeler Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmasına ilişkin belgelere aynen yansımıştır, bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 151 vd. [§§ 6-12]. 1968 Visby Protokolü'ne ilişkin Diplomatik Konferans'ta olduğu gibi, Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde de İngiltere bu bağlanma noktasına ilişkin çekince beyan etmiştir, bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 502.

[278] Böyle bir düzenleme yapılmasının sebepleri arasında şunlar gösterilmiştir; eşya zararının sıklıkla boşaltma limanında anlaşılması ve bu sebeple taşıyanın sorumluluğu hakkında açılan davaların genellikle boşaltma limanındaki Devletler'de yürütülmesi [bkz. UN, A/CN.9/88,

hüküm büyük ölçüde 1963 Visby Taslağı düzenlemesi ile aynı doğrultudadır. Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı bulması için navlun sözleşmesinde öngörülen bir boşaltma limanının bir Taraf Devlet'te bulunması veya navlun sözleşmesinde birden fazla boşaltma limanı öngörülmüş ise, boşaltmanın fiilen gerçekleştiği limanın bu seçimlik limanlardan biri olması ve bu limanın da bir Taraf Devlet'te bulunması gereklidir[279].

2. Senede Bağlı

a. Yer Bakımından

Yukarıda belirtildiği üzere navlun sözleşmesi uyarınca düzenlenen bir senedin aynı zamanda emtia senedi olup olmadığına bakılmaksızın Hamburg Kuralları uygulama alanı bulacaktır. Bu kapsamda konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senedin Taraf Devlet'te düzenlenmesi hâlinde de Hamburg Kuralları uygulanacaktır[280]. Düzenleme KonişmentoMS

[1974] UNCITRAL Yearbook, s. 122 [§ 54]; ABD gibi bazı Devletler'in Lahey-Visby Kuralları'nın ABD limanlarına yapılacak olan taşımalara da uygulanacağı yolunda iç hukuk düzenlemesi yaptıkları ancak, boşaltma limanının ABD dışında bir liman olması durumunda uygulanacak hukukun kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca belirlendiği ve bu gibi düzenlemelerin yeknesaklığı ortadan kaldırdığı [UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 150 [§ 5(c)]; satış sözleşmelerinde yer alan CIF ve FOB gibi kayıtlar uyarınca hasarın eşyanın gemiye yüklenmesi ile birlikte alıcıya geçtiği, dolayısıyla boşaltma limanındaki alıcının menfaat sahibi olduğu [UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 156 [§ 34], Hamburg Kuralları'nda öngörülen yetkili mahkemeler arasında boşaltma limanı mahkemelerinin bulunduğu, bu sebeple Sözleşme'nin uygulama alanı belirlenirken böyle bir bağlanma noktasının kabul edilmesinin yetki düzenlemesi ile bütünlük göstereceği [UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 122 [§ 58].

[279] Dikkat edilecek olunursa bağlanma noktası olarak kabul edilen fiilî boşaltma limanının aynı zamanda navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanlarından birisi olması gereklidir. Diğer bir anlatımla fiilî boşaltma limanı navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanı veya seçimlik boşaltma limanlarından birisi değilse, Sözleşme'nin hükümleri uygulama alanı bulmayacaktır. Bu düzenleme bilinçli bir tercih doğrultusunda yapılmıştır. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan boşaltma limanları Hamburg Kuralları'na Taraf Devletler'den birinde bulunmuyorsa ve gemi öngörülemeyen bir sebeple Hamburg Kuralları'na Taraf Devletler'den birinin limanına eşya boşaltırsa Sözleşme'nin hükümlerinin uygulanmaması amaçlanmıştır, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **United Nations Conference**, s. 212 [§ 46].

[280] Navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanı bağlanma noktasının yanında ayrıca senedin düzenlendiği yerin de bağlanma noktası olarak kabul edilmesinin gerekçesi olarak,

m. 10'dan diğer senetler bakımından ayrılmaktadır. KonişmentoMS'nin uygulama alanına girmeyen deniz yük senedinin Hamburg Kuralları'na Taraf Devletler'den birinde düzenlenmesi hâlinde senedin ispat ettiği navlun sözleşmesi Sözleşme'ye tâbi olacaktır.

b. Paramount Clause

KonişmentoMS m. 10 f. 1 b. (c)'ye karşılık gelen bir düzenleme Hamburg Kuralları m. 2 f. 1 b. (e)'de yer almaktadır[281]. Hamburg Kuralları, ister konişmentoda, ister navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir denizde eşya senedinde *paramount* kaydının yer alması durumunda doğrudan uygulama alanı bulacaktır.

D. Çarter Sözleşmesi İstisnası

KonişmentoMS m. 1 b. (b)'deki düzenlemenin bir benzeri Hamburg Kuralları m. 2 f. 3'te de yer almaktadır. Hüküm iki cümleden oluşmaktadır. Birinci cümlede Hamburg Kuralları'nın kural olarak çarter sözleşmelerine uygulanmayacağı öngörülmüştür. Bu kurala ikinci cümlede istisna getirilmiştir. Hüküm, KonişmentoMS m. 1 b. (b)'nin düzenleme amacı ile benzerdir. Ancak, Hamburg Kuralları'nın hükmü üzerinde yorum sorunlarına sebebiyet vermeyecek şekilde kaleme alınmıştır. Bu cümlede çarter sözleşmesi uyarınca bir konişmento düzenlendiği takdirde, Hamburg Kuralları'nın taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkiye uygulanacağı açıkça ortaya konulmuştur.

---

taşıma senetlerinin genellikle yükleme limanında düzenlenmesine rağmen, bazı durumlarda yükleme limanı ile senedin düzenlendiği yerin birbirinden farklı iki Devlet olabildiği gösterilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 150 [§ 5(b)]. YAZICIOĞLU, taşıma senedinin yükleme limanından farklı bir yerde bulunan acente tarafından düzenlenmesini örnek olarak vermiştir, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 59.

[281] Hamburg Kuralları m. 2 f. 1 b. (e) düzenlemesi hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 59-61.

Bu hüküm ile KonişmentoMS'nin ona karşılık gelen düzenlemesinin ayrıldığı tek nokta, Hamburg Kuralları'nda öngörülen istisna hükmünün uygulama alanının yalnızca çarter sözleşmesi uyarınca düzenlenen konişmento ile sınırlı tutulmuş olmasıdır. Zira KonişmentoMS m. 1 b. (b)'de benzer nitelikte başka bir senedin düzenlemesi hâlinde de kuralların hamil ile taşıyan arasındaki ilişkiye uygulanacağı öngörülmüştür. Öncelikle bir senedin Hamburg Kuralları uyarınca konişmento olarak kabul edilmesi için gerekli olan ölçütler açıklanmalıdır.

Hamburg Kuralları m. 1 f. 7'de konişmentonun hangi anlama geldiği tanımlanmıştır. Bu tanım UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmalarında hazırlanmış[282] ve Diplomatik Konferans'ta değiştirilmemiştir. Tanım hazırlanırken konişmentonun işlevleri değerlendirilmiş[283] ve ciro edilebilme ve emtia senedi niteliği bakımından karşılaştırmalı hukukta yeknesaklık olmadığı sonucuna varılmıştır. Farklı uygulamalara sebebiyet vermemek amacıyla konişmento tanımına ihtiyaç olduğu görüşü hâkim gelmiştir[284,285]. Hazırlanan tanımda konişmentonun ayırıcı özelliklerinin ortaya konulmasına çalışılmıştır. Tanım iki cümleden oluşmaktadır. Birinci cümlede konişmento tanımı, ikincisinde ise, eşyanın teslim edilmesini taahhüt eden senetlerin hangileri olduğu yer almaktadır. Tanım şu şekildedir:

> "Bill of lading" means **[1] [a]** a document which evidences a contract of carriage by sea **and [b]** the taking over or loading of the goods by the carrier, **and [c]** by which the carrier undertakes to deliver

---

[282] UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları için bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 156 vd. [§§ 156]; UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 189 vd. [§§ 13]; UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 205 [§§ 4 vd.]

[283] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 190 [§ 14]; UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 205 [§ 4].

[284] UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 190 [§ 17].

[285] Çalışma Grubu'nun altıncı oturumunda kabul edilen tanım şu şekildeydi; "*bill of lading means a bill of lading or any similar document of title*", bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, [1975] UNCITRAL Yearbook, s. 205 [§ 6]. Bu düzenleme, KonişmentoMS'nin navlun sözleşmesi tanımı ile benzerdir.

the goods against the surrender of the document. **[2]** A provision in the document that the goods are to be delivered **[a]** to the order of a named person, or **[b]** to order, or **[c]** to bearer, constitues such an undertaking"

Birinci cümlede **[a]**, **[b]** ve **[c]** olarak ifade edilen kısımlar "*and* = ve" bağlacı ile ayrılmıştır. Dolayısıyla bir senedin konişmento olarak kabul edilmesi için bu üç özelliğin de o senette bulunması gereklidir. Bunlardan **[a]** ve **[b]** olarak ifade olunan kısımlar senedin ispat işlevine ilişkindir. Zira, her ikisinin yüklemi ortaktır. Bu sebeple, Hamburg Kuralları anlamında bir konişmento hem navlun sözleşmesini hem de eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını yahut yüklendiğini ispat eden bir senettir. Bu senedi diğer taşıma senetlerinden ayıran özellik ise, yukarıda **[c]** ile ifade olunan kısımda öngörülmüştür. Taşıyan, kendisine senedin iade edilmesi karşılığında, eşyayı teslim etmeyi taahhüt etmektedir.

Hükmün ikinci cümlesinde, eşyayı teslim etme taahhüdünün, ne zaman bulunduğu açıklanmıştır. Buna göre, bir kişinin emrine veya sadece emre yahut hamile düzenlenen senetler ile taşıyan, senedin iadesi karşılığında eşyanın teslimini taahhüt etmektedir.

Bu tanım çerçevesinde ikinci cümlemin hangi şekilde yorumlanacağı önem taşır. İki farklı yorum yapmak mümkündür. Birinci yorum, Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına sadece emre veya hamile düzenlenen konişmentoların girdiğidir. Bu durumda Türk Hukuku uyarınca nama yazılı konişmentolar Hamburg Kuralları anlamında konişmento olarak kabul edilmeyecektir. İkinci yorum ise, bir senedin konişmento olarak kabul edilmesi için, taşıyanın senedin iadesi karşılığında eşyanın teslimini taahhüt etmesinin belirleyici ölçüt olduğu ve ikinci cümlede yazılı olduğu şekilde düzenlenen senetler bakımından böyle bir taahhüdün oluştuğudur. Bu şekilde düzenlenmeyen senetler bakımından [ör: nama yazılı senet], benzer bir

taahhüdün verilip verilmediğine bakılmalıdır. Hükmün sözünden bunlardan hangisinin kastedildiği anlaşılamamaktadır. Açıklık kazandırılması açısından hazırlık çalışmalarının incelenmesi yerinde olacaktır.

Hazırlık çalışmaları incelendiğinde ikinci yorumun amaçlandığı anlaşılmaktadır. Zira her iki cümlenin açıklandığı belgede, hükmün ilk cümlesinde konişmento tanımının öngörüldüğü ve senedin iadesi karşılığında eşyanın tesliminin taahhüt edilmesi koşulunun karşılanması kaydıyla, senedin üzerinde emre veya hamiline düzenlendiği yazılı olmasa da, bu belgenin Hamburg Kuralları uyarınca bir konişmento olduğu açıklanmıştır[286]. Dolayısıyla, ikinci cümlede yer alan düzenlenme şekillerinin kapalı liste şeklinde sayılmadığı sonucuna varılmaktadır.

Bu değerlendirmeler sonucunda CIF satıcı ile taşıyan arasında bir çarter sözleşmesi kurulmuş ve çarter sözleşmesi uyarınca CIF alıcının namına bir konişmento düzenlenmiş olması ihtimalinde, CIF alıcı aynı zamanda navlun sözleşmesinin tarafı olmadığı için taşıyan ile olan hukuki ilişkisi Hamburg Kuralları'na tâbi olacaktır. FOB satıcı emrine veya sadece emre düzenlenen senet bakımından da, FOB satıcı ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkinin Hamburg Kuraları'na tâbi olup olmadığı diğer bir ifadeyle bu kişilerin çarter sözleşmesine taraf olmayan üçüncü kişi sayılıp sayılmayacağı açık değildir.

Sözleşmenin hazırlık çalışmalarında çeşitli yerlerde örnek olarak "*straight bill of lading*"[287] verilmiş ve bu senedin öngörülen tanım uyarınca konişmento olmadığı açıklanmıştır. Bu sonuca varılmasının başlıca sebebi, taşıyanın eşyayı teslim etmesinin kendisine bu senedin iade edilmesine bağlı

---

[286] Hazırlık çalışmalarında yapılan açıklama şu şekildedir: "*[t]hus a document could qualify as a bill of lading by employing provisions which achieve this result, even if the words "to order" or "bearer" do not appear in the document*", bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 205 [§ 11].

[287] Örnek olarak, bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 157 [§ 8].

olmaması gösterilmiştir[288]. Oysaki yukarıda da açıklandığı üzere[289] bu açıklamalar İngiliz Hukuku uygulamasını yansıtmamaktadır. Zira "*straight bill of lading*" her ne kadar ciro edilebilir nitelikte olmasa da, eşyanın senet hamili tarafından tesellüm edilebilmesi için senedin iade edilmesi gereklidir. Böyle bir gerekliliğinin olmadığı senetler ise, deniz yük senedi olarak ifade olunan "*sea waybill*"dir. Dolayısıyla Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında her ne kadar "*straight bill of lading*"in Sözleşme uyarınca konişmento olmadığı açıklanmış olsa da, bu örnek İngiliz Hukuku bakımından yerinde değildir.

E. Miktar Sözleşmesi

Hazırlık sürecinde Sözleşme'nin uygulama alanı dışında bırakılmasının önerildiği[290] bir diğer sözleşme, miktar sözleşmeleridir[291]. UNCITRAL öntaslağında miktar sözleşmelerinin Hamburg Kuralları'nın uygulama alanını belirleyen 2'nci maddesi anlamında çarter sözleşmesi olduğu öngörülmüştür[292]. Ancak bu düzenleme UNCITRAL Taslağı'ndan çıkartılmış ve nihai metinde farklı bir düzenlemeye yer verilmiştir.

Hamburg Kuralları m. 2 f. 4 c. 1'de miktar sözleşmesi uyarınca gerçekleştirilecek her bir seferin Hamburg Kuralları'na tâbi olacağı öngörülmüştür. Diğer bir anlatımla, miktar sözleşmeleri kural olarak Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına girmektedir. Ancak, bu yüklemelerden çarter

---

[288] Bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 157 [§ 8].
[289] Bkz.: yuk. § 2 I B.
[290] Öneri hakkında bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 88 [§ 46].
[291] Hazırlık çalışmalarında bu sözleşme "*quantum contracts*" olarak ifade olunmuştur. Sözleşme'nin unsurlarına yönelik yapılan açıklamalardan bu sözleşmenin Rotterdam Kuralları m. 1 f. 2'de tanımlanan "*volume contracts*" olduğu anlaşılmaktadır, bkz. UN, A/CN.9/88/Add.1, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 162 [§ 34]. Rotterdam Kuralları'nda bu sözleşme, belirli bir miktardaki eşyanın, kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden çok seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesi olarak tanımlanmıştır, hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 152.
[292] Bkz. UN, A/CN.9/105, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 231'de köşeli parantez içinde yer verilen m. 1 f. 4. Taslak hükme ilişkin değerlendirme için bkz. UN, **a.e.**, s. 231-232 [§ 7].

sözleşmesine dayanılarak yapılanlar bakımından çarter sözleşmesine ilişkin hükmün uygulama alanı bulacağı açıklanmıştır [m. 2 f. 4 c. 2]. Miktar sözleşmesi kapsamında yapılan yüklemeler bir geminin tamamının veya bir kısmının tahsis edilmesi sonucunda gerçekleşiyorsa, taşıma sözleşmesi, bu sözleşmenin tarafı olmayan bir kişi lehine bir konişmento düzenlenmedikçe Hamburg Kuralları'na tâbi olmayacaktır.

III. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı[293,294] Sözleşme'nin 2'nci Bölümü'nde m. 5 ilâ 7 arasında düzenlenmiştir. Sözleşme'nin uygulama alanı kural olarak 5'inci maddede belirlenmiş ve fakat bu kurala 6'ncı madde ile bazı istisnalar getirilmiştir. Ancak, 6'ncı maddede öngörülen ve uygulama alanı dışında bırakılan taşıma sözleşmelerine taraf olmayan bazı kişilerin taşıyan ile olan ilişkilerinde Sözleşme'nin 7'nci maddesi uyarınca Rotterdam

---

[293] Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı ile ilgili UNCITRAL aşamasındaki hazırlık çalışmaları belgeleri şunlardır: UN, **A/CN.9/510**, s. 9-12 [§§ 26-34]; UN, **A/CN.9/526**, s. 51-53 [§§ 191-202], s. 58-73 [§§ 219-263]; UN, **A/CN.9/544**, s. 7-25 [§§ 20-84]; UN, **A/CN.9/572**, s. 22-31 [§§ 81-109]; UN, **A/CN.9/576**, s. 5-29 [§§ 10-109]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 2-14 [§§ 1-67]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.65**, s. 2-4 [§§ 1-11]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.70**, s. 3-4 [§ 6]; UN, **A/CN.9/594**, s. 32-43 [§§ 121-172]; UN, **A/CN.9/616**, s. 49-54 [§ 216-238], UN, **A/CN.9/621**, s. 7-8 [§§ 18-22], s. 45-49 [§§ 185-206]; UN, **A/CN.9/642**, s. 52-53 [§§ 228-236]; UN, **A/CN.9/645**, s. 6-8 [§§ 16-25], s. 46-54 [§§ 235-255], s. 254 [§§ 257-258].

[294] Sözleşme'nin uygulama alanı ile ilgili özellikle bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 23 vd.; ayrıca bkz. Peter Mankowski, "The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract", **[2010] EJCCL**, s. 9 vd.; D. Rhidian Thomas, "The emergence and application of the Rotterdam Rules", Chapter: 1, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 1 vd.; Hilton Staniland, "Scope of Application", Chapter: 2, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 15 vd.; Samim Ünan, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Chapter: 3, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 87 vd.; Yang Zhao, "The New Multimodal Regime – The UNCITRAL Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", **[2001] EJCCL**, s. 22 vd. Hazırlık çalışmalarında WP 36 Taslağı'na kadar olan sürece ilişkin bir değerlendirme için bkz. Beate Czerwenka, "Scope of Application and Rules on Multimodal Transport Contracts", **[2004] Transportrecht**, s. 297 vd.

Kuralları uygulama alanı bulacaktır. Diğer bir ifadeyle, Sözleşme'nin uygulama alanı 7'nci madde ile bazı kişiler bakımından genişletilmiştir.

İlk bakışta oldukça karışık gözüken uygulama alanının aşama aşama incelenmesi gereklidir. Öncelikle kuralın öngörüldüğü 5'inci madde açıklanacak, daha sonra sırasıyla istisna hükmü ve bu istisnanın kişi bakımından ortadan kalktığı hâller belirlenecektir.

Değişik tür araçlarla eşya taşıma sözleşmelerine hangi hâllerde Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı RR'nin 26'ncı ve 82'nci maddelerinin açıklanmasıyla ortaya konulacaktır. Çalışmanın kapsamı bakımından miktar sözleşmelerine ve canlı hayvan taşımalarına yönelik istisnalar bu bölümde açıklanmayacaktır.

A. Genel Kural

Sözleşme'nin uygulama alanına ilişkin genel kural 5'inci maddede öngörülmüştür. Hükmün birinci fıkrasında "Bu Sözleşme, [**[a]**teslim alma ve teslim etme yerlerinin farklı Devletler'de olduğu, ve **[b]** deniz taşımasının yükleme limanı ve aynı taşımanın boşaltma limanının farklı Devletler'de olması hâlinde taşıma sözleşmesi uyarınca… herhangi birinin Taraf Devlet'te bulunduğu] taşıma sözleşmelerine uygulanır." düzenlemesi yer almaktadır. "…" ile gösterilen kısımda bağlanma noktaları yer almaktadır. Bu kısım Sözleşme'nin milletlerarası niteliği değerlendirildikten sonra açıklanacaktır.

1. Taşıma Sözleşmesi

Yukarıda köşeli parantez içinde gösterilen kısım çıkartıldığında Sözleşme'nin taşıma sözleşmelerine uygulanacağı görülmektedir[295]. Taşıma

[295] UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmalarında Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına yönelik üç farklı yaklaşım üzerinde durulmuştur. Bunlardan birincisi, "*documentary approach*" olarak ifade olunan senede bağlı yaklaşımdır. KonişmentoMS'de kabul edilen bu yaklaşımın olumlu yanı Sözleşme'de öngörülen bir senedin düzenlenmesi ile birlikte taşıma sözleşmesinin emredici hükümlere tâbi olmasıdır. Diğer bir anlatımla, uygulama alanının belirlenmesindeki kolaylıktır. Ancak, Taşıma Hukuku'ndaki gelişmeler ve

sözleşmesi m. 1 f. 1'de tanımlanmıştır. Tanım iki cümleden oluşmaktadır. Sözleşme'nin uygulama alanı bakımından ikinci cümle önem taşımaktadır. Bu cümle uyarınca sözleşmenin deniz yoluyla taşımayı içermesi şart olmakla birlikte, sözleşmede deniz taşımasına ek olarak değişik tür araçlar ile taşıma da öngörülebilecektir[296]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları'na tâbi olacak bir sözleşmenin mutlaka deniz taşımasını içermesi gerekmektedir[297]. Ancak, deniz taşımasının öncesinde ve/veya sonrasında kara yolu, demir yolu yahut

---

ihtiyaçlar sebebiyle uygulamada değişik senetler ortaya çıkmış ve bu sebeple Sözleşme'ye tâbi olacak senetlerin liste hâlinde belirlenmesinin uygun olmadığı kanaatine varılmıştır. Bir diğer yaklaşım ise, "*contractual approach*" olarak ifade olunan sözleşmesel yaklaşımdır. Hamburg Kuralları'nda benimsenen bu yaklaşımda, Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için bir taşıma sözleşmesi kurulması yeterlidir. Ancak, bu yaklaşım benimsendiği takdirde, çarter sözleşmeleri ve diğer bazı sözleşmelerin uygulama alanı dışında bırakılmalıdır. Üçüncü yaklaşım ise, "*trade approach*" olarak ifade olunan ticari yaklaşımdır. Bu yaklaşımın benimsenmesi hâlinde Sözleşme kural olarak düzenli hat taşımalarına uygulanacaktır. Bu yaklaşımın olumlu yanı hazırlanan MS'nin uygulama alanına giren sözleşmelerin liste hâlinde yazılmayacak olmasıdır. Çalışma Grubu, bu üç yaklaşımından özellikle birisini benimsememiş ve bu görüşlerin uzlaştırılması yoluna gitmiştir. Göz önüne tutulan en önemli ölçüt taşıma sözleşmesinin her iki tarafça müzakere edilip edilmediği hususu olmuştur, bu açıklamalar için bkz. UN, **A/CN.9/572**, s. 22 vd. [§§ 83-90]; UN, **A/CN.9/576**, s. 11 vd. [§§ 35-40]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 3 [§ 4]. Bu yaklaşımlar hakkında kapsamlı açıklama için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 28 vd.

[296] Çalışma Grubu'nun 9 ve 10'uncu oturumlarında hazırlanacak olan sözleşmenin uygulama alanının limandan limana mı yoksa kapıdan kapıya mı taşımaları kapsayacağına yönelik değerlendirmeler yapılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 9 vd. [§§ 27-32]; UN, **A/CN.9/526**, s. 58 vd. [§§ 220-238]. Özellikle konteyner taşımacılığının deniz taşımasının yanında genellikle kara taşıması da içermesi sebebiyle Çalışma Grubu'nda hâkim görüş, Sözleşme'nin uygulama alanının kapıdan kapıya taşımaları kapsaması yolunda oluşmuştur, UN, **A/CN.9/526**, s. 64, 66 [§ 233, § 238]. Konteyner taşımaları bakımından hangi sebeplerle değişik tür taşıma araçları ile eşya taşınmasına ilişkin düzenleme yapılması gerektiği hakkında bkz. Christopher Hancock, "Mutimodal Transport under the Convention", Chapter: 2, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 35. Rotterdam Kuralları'nın kapıdan kapıya taşımalara ilişkin düzenlemesi hakkında bkz. Meltem Deniz Güner-Özbek, Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions, Chapter: 4, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 111 vd.

[297] Bu sebeple Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı açıklanırken "*maritime plus*" ibaresi kullanılmaktadır, örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 67 [§ 241]; UN, **A/CN.9/544**, s. 17 [§ 56]. Ayrıca doktrinde "*maritime multimodal convention*", "*wet multimodal convention*", "*transport transmaritime multimodal*" ibareleri de kullanılmıştır, bkz. Staniland, **A Practical Annotation**, s. 16; Ünan, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 90.

hava yolu taşımasının öngörüldüğü sözleşmeler de Rotterdam Kuralları'na tâbi olabilecektir. Bu husus Sözleşme'nin başlığında yer alan "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması[298]" ibaresinden de anlaşılmaktadır.

RR m. 1 f. 1'de tanımlanan sözleşme sadece deniz ayağını içerdiği takdirde Y-TTK m. 1138 anlamında bir navlun sözleşmesidir. Ancak, eşyanın deniz taşımasının dâhil olduğu değişik tür araçlar ile de taşındığı bir karma taşıma sözleşmesinin de kurulması mümkündür. Bu sebeple Sözleşme'de "*contract of carriage*" olarak ifade olunan kavramın Türkçe karşılığı olarak bu çalışmada taşıma sözleşmesi ibaresi kullanılacaktır.

Bu bilgiler doğrultusunda kapıdan kapıya[299]; kapıdan limana [boşaltma limanı]; limandan limana, vinçten vince, limandan kapıya yapılacak sözleşmeler, diğer koşulların da karşılanması kaydıyla Rotterdam Kuralları anlamında bir taşıma sözleşmesidir.

2. Milletlerarası Taşıma

Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için taşıma sözleşmesinin milletlerarası nitelik taşıması gereklidir. Bu kapsamda, bir üst başlıkta köşeli parantez içinde yer verilen kısım önem taşımaktadır. Yukarıda **[a]** ve **[b]** olarak ayrılan kısımlar "ve" bağlacı ile ikiye ayrılmıştır[300]. Sözleşme'nin uygulanması için bu iki koşulun birlikte karşılanması gereklidir.

Bu kapsamda taşıma sözleşmesinin türüne göre bir ayrıma gidilebilir. Sadece deniz taşıması söz konusu ise, **[b]** olarak belirtilen koşulun karşılanması yeterli olacaktır. Ancak, deniz taşımasının da dâhil olduğu karma taşıma sözleşmesinin Rotterdam Kuralları'na tâbi olması için **[a]** ve **[b]**'de

---

[298] Belirlenecek olan başlığın Sözleşme'nin kapsamını açıklayıcı nitelikte olması yolunda 12'nci oturumda karar alınmış, bu sebeple "*wholly or partly by sea*" ibaresi köşeli parantez içinde metne eklenmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/544**, s. 6 [§ 16].

[299] Kapıdan kapıya bir taşıma sözleşmesinin Rotterdam Kuralları'na tâbi olması için deniz taşımasını içermesi gerekmektedir.

[300] Bkz.: yuk. § 2 III A.

öngörülen koşulların birlikte karşılanması gereklidir. Karma taşıma sözleşmesi bakımından yalnızca taşımanın kendisinin veya deniz taşımasının milletlerarası olması yeterli değildir. Metinden de anlaşıldığı üzere, hem taşımanın kendisinin[301] hem de deniz taşımasının[302] milletlerarası nitelikte olması gereklidir[303]. Dolayısıyla, değişik tür araçlarla taşıma söz konusu ise, yapılacak ikili denetimden birincisi, eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği yerlerin iki farklı Devlet'te bulunmasıdır. Bu koşulun karşılanması hâlinde, ikinci denetim deniz taşıması için yapılmalıdır. Her ne kadar teslim alma ve teslim etme yerleri iki farklı Devlet'te bulunsa da, deniz taşıması milletlerarası nitelik taşımıyorsa, başka bir ifadeyle, bir iç taşıma söz konusu ise, Rotterdam Kuralları uygulanmaz. Bu sonuca deniz taşımasının yükleme ve boşaltma limanlarının iki farklı Devlet'te olmasına yönelik koşuldan ulaşılmaktadır.

Sadece deniz taşımasının söz konusu olması hâlinde, eşyanın teslim alındığı yer ile yükleme limanı ve eşyanın teslim edildiği yer ile de boşaltma limanı kavramları eş anlamlı olacaktır. Bu durumda deniz taşıması milletlerarası nitelikte olduğu sürece, taşıma sözleşmesi kural olarak Rotterdam Kuralları'na tâbi olacaktır.

3. Bağlanma Noktaları

a. Beşinci Maddenin Birinci Fıkrası

Açıklanan iki koşulun gerçekleşmesi durumunda Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için yukarıda "Genel Kural" başlığı altında "…" ile belirtilen coğrafi nitelikteki koşul karşılanmalıdır.

---

[301] Bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 68 [§ 244]. Dolayısıyla, deniz taşımasının öncesine veya sonrasına ilişkin sürecin tek başına milletlerarası bir taşıma olması gerekmemektedir, bu yönde bkz. Mankowski, **[2010] EJCCL**, s. 11.

[302] Deniz taşımasının mesafesi ve süresi Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için önem taşımamaktadır, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 67 [§ 242]. Bu konuda ayrıca bkz. Staniland, **A Practical Annotation**, s. 16.

[303] Bu husus "*double internationality*" olarak ifade olunmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/572**, s. 30 [§ 106]. Değerlendirme için bkz. Ünan, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 92 vd.

5'inci maddede dört farklı coğrafi bağlanma noktası öngörülmüştür. Hükümde "*any of the following places*"[304] ibaresi kullanıldığından, bu dört seçenekten herhangi birinin karşılanması hâlinde Sözleşme, kural olarak uygulama alanı bulacaktır. Bunlar sırasıyla; teslim alma yeri, yükleme limanı, boşaltma limanı ve teslim etme yeridir. Anılan yerlerden biri Taraf bir Devlet'te bulunuyorsa Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulur[305].

Hükmün sözünden açıkça anlaşıldığı üzere bu yerler, taşıma sözleşmesinde öngörülen yerlerdir. Diğer bir ifadeyle, teslim alma, yükleme, boşaltma veya teslim etmenin fiilen gerçekleştiği yer değildir. Bu durumda sözleşmede öngörülen teslim etme yeri Taraf Devlet'te bulunduğu takdirde teslim, fiilen gerçekleşmemiş veya Taraf olmayan bir Devlet'te gerçekleşmiş olsa bile Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak[306] özellikle deniz taşıması bakımından navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından birinin Taraf Devlet'te bulunması ve boşaltmanın da fiilen bu limana yapılması durumunda Sözleşme'nin uygulanacağına dair herhangi bir düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yoktur. Bu kapsamda iki farklı yorum

---

[304] Bir çalışmada "*following places*" ibaresi ile yalnızca eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği yerlerin kastedilmiş olabileceği, nitekim yükleme ve boşaltma limanlarının da bu kapsamda sayılmasının amaçlanmış olması hâlinde hükmün "*following places or ports*" şeklinde kaleme alınabileceği belirtilmiştir. Bu yorum doğrultusunda eşyanın teslim alınma yeri veya teslim edilme yeri Taraf bir Devlet'te olmadıkça, yükleme limanı ve boşaltma limanının Sözleşme'ye Taraf bir Devlet'te bulunup bulunmaması önem taşımayacaktır, bkz. Staniland, **A Practical Annotation**, s. 18. Bu yorumun eleştirisi hakkında bkz. Mankowski, **[2010] EJCCL**, s. 10. Bu yoruma katılmak güçtür. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde böyle bir amacın olmadığı, bu dört yerden birinin Taraf bir Devlet'te bulunması hâlinde Sözleşme'nin uygulama alanı bulacağı açıkça anlaşılmaktadır, özellikle bkz. bir sonraki dn.'de yer alan BM belgeleri.

[305] Hazırlık çalışmalarında yükleme limanı bağlanma noktasına bazı çekinceler ileri sürülmüştür. Deniz taşıması ile sınırlı bir taşımada eşyanın teslim alındığı yer ile yükleme limanının aynı olacağı, ancak, kapıdan kapıya taşımalarda, yükleme limanına yönelik koşulun taşıma sözleşmesinin tamamı bakımından tesadüfi bir bağlanma noktası olduğu ve yeterli ilişkinin bulunmadığı belirtilmiştir. Ancak, ağırlıklı olarak denizde eşya taşımasının düzenlendiği bir milletlerarası sözleşmede yükleme limanı bağlanma noktasının yer alması gerektiği hâkim gelmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 17 [§ 31]; UN, **A/CN.9/510**, s. 12 [§ 34].

[306] Bkz.: yuk. § 2 II C 1.

yapılması mümkündür. Birincisi, bu limanlar farklı Devletler'de ise, bunlardan her hangi birisinin Taraf Devletler'den birinde bulunması durumunda, eşyanın fiilen boşaltıldığı bir limanın bulunduğu Devlet dikkate alınmaksızın Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulmasıdır. Bir başka yorum, boşaltmanın bu limanlardan hangisinde yapılacağının kararlaştırılması Rotterdam Kuralları m. 54 anlamında taşıma sözleşmesinde bir değişikliktir ve boşaltma limanının o anda kararlaştırılmıştır[307]. Dolayısıyla seçim ile belirlenen boşaltma limanının Taraf Devletler'den birinde bulunması Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için gereklidir. Hükmün bu şekilde yorumlanmasının daha yerinde olacağı düşünülmektedir. Ancak, aşağıda da açıklanacağı üzere, Rotterdam Kuralları kural olarak düzenli hat taşımacılığına uygulandığından, uygulamada böyle bir sorunla çok sık karşılaşılmayacağı da söylenmelidir.

Geminin belirlenen rotadan sapması hâlinde, taşıma sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanın Taraf Devlet'te bulunuyor olmasının boşaltma fiilen bu limanda gerçekleşmese bile, Sözleşme'nin uygulama alanı bulması için yeterli olduğunu söylemek daha uygun bir yorum olacaktır.

b. Taşıma Senedinin Düzenlendiği Yer

KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nın aksine konişmentonun veya taşıma senedinin düzenlendiği Devlet'in Sözleşme'ye taraf olup olmaması Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanını etkilemez[308]. Elektronik ticaretin

---

[307] Benzer yönde bkz. Mankowski, **[2010] EJCCL**, s. 10.

[308] UNCITRAL Çalışma Grubu'na sunulan ilk Taslak'ta taşıma sözleşmesinin kurulduğu ve taşıma senedinin düzenlendiği yerlerden birinin Taraf bir Devlet'te bulunması, bağlanma noktası olarak öngörülmüştü, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, m. 3.1 b. (d), s. 17 [§ 30]. Ancak, Taşıma Hukuku'nda taşıma sözleşmesinin kurulduğu yerin sözleşmenin ifa edilmesi ile bağlantılı olmadığı ve özellikle elektronik ticaretin söz konusu olması durumunda sözleşmenin kurulduğu yerin belirlenmesinin zor ve hatta imkânsız olduğu görüşü hâkim gelmiş ve bu ölçüt bağlanma noktaları arasından çıkartılmıştır, bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 17 [§ 33]; UN, **A/CN.9/510**, s. 12 [§ 34]; UN, **A/CN.9/544**, s. 19 [§ 58].

gelişmesi ve senedin düzenlendiği yerin taşıma sözleşmesi ile bağının kuvvetli olmaması değişikliğin başlıca sebeplerindendir.

c. Paramount Clause

KonişmentoMS m. 10 f. 1 b. (c) ve Hamburg Kuralları m. 2 f. 1 b. (e)'ye karşılık gelen bir düzenleme Rotterdam Kuralları'nın nihai metninde yer almamaktadır. WP 21[309], WP 32[310] ve WP 56[311] Taslakları'nda yer verilen bu düzenleme, WP 81 Taslağı'ndan[312] çıkartılmıştır. UNCITRAL Çalışma Grubu'ndaki hazırlık sürecinin en başından itibaren bu düzenleme hakkında çekinceler bildirilmiştir[313]. Dolayısıyla, böyle bir kaydın yer aldığı bir taşıma senedi hakkında Sözleşme doğrudan uygulama alanı bulmayacak, uyuşmazlığın ileri sürüldüğü Devlet'in kanunlar ihtilâfı kurallarının bu kayda

---

[309] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, m. 3.1 b. (e), s. 17 [§ 30].
[310] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, m. 2 f. 1 b. (e), s. 12-14.
[311] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, m. 8 f. 1 b (c), s. 15. Bu Taslak'ta bu kısım ilk kez köşeli parantez içine alınmıştır.
[312] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, m. 5 f. 1, s. 12.
[313] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 18 [§ 34]; UN, **A/CN.9/544**, s. 19 [§ 60]; UN, **A/CN.9/576**, s. 19 [§ 61]; UN, **A/CN.9/594**, s. 32 vd. [§§ 124-127]. Bu düzenleme bakımından farklı görüşlerin ortaya çıkması sebebiyle hazırlık sürecinde ayrıntılı bir rapor hazırlanmış ve raporda bu görüşlerin tamamı ortaya konulmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.65**. Raporda öncelikle hükmün KonişmentoMS m. 10'a aktarılma süreci açıklanmıştır. Bu konu yukarıda kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır, bkz.: yuk. § 2 I A 2. Hükmün KonişmentoMS'ye taraf olmayan bir Devlet'ten bir diğerine [Sözleşme'nin tarafı olmayan bir Devlet'e] yapılacak eşya taşımalarına Sözleşme'nin uygulanması amacıyla konulmadığı açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 3 [§ 7]. Daha sonra bu kaydın doğurduğu sorunlar açıklanmıştır. Raporda KonişmentoMS düzenlemesinin farklı Devletler'de farklı şekilde yorumlandığı belirtilmiş ve konişmentoda böyle bir kaydın yer alması durumunda bazı Devletler'de kanunlar ihtilâfı kurallarına gidilmeksizin Sözleşme'nin doğrudan uygulama alanı bulduğu, diğer bazılarında ise, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca tarafların seçtikleri hukuk olarak uygulandığı belirtilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 3 [§ 9(1)]. Hazırlanan milletlerarası sözleşmede yargılama ve tahkime ilişkin de düzenlemelerin yer aldığı, bu hususların usul hukuku kuralları olarak kabul edildiği, "*paramount*" klozu ile Sözleşme'nin yürürlük kazanması durumunda yargılamanın yürütüldüğü Devlet'te Sözleşme'de öngörülen usul hukuku kurallarının da uygulanmasının *lex fori* ilkesi ile bağdaşmadığı açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 3 [§ 9(2)]. Diğer bir çekince, denizde ifa eden (*maritime performing party*) bakımından yöneltilmiştir. Üstlendiği taşımayı Sözleşme'nin Tarafı olmayan Devletler arasında gerçekleştirecek olan denizde ifa edenin de böyle bir kayıt ile Sözleşme'ye tâbi olması ihtimalinin bulunduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, § 9(3). Bu görüşler doğrultusunda Çalışma Grubu böyle bir düzenlemeye yer verilmemesine karar vermiştir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 34 [§ 128].

geçerlilik tanıması hâlinde Rotterdam Kuralları, tarafların seçtiği hukuk olarak uygulanacaktır.

d. Denizde İfa Edenin Durumu

Hamburg Kuralları m. 1 f. 2'de tanımlanan fiilî taşıyan[314], taşımanın üzerine aldığı kısmında kendisinin veya adamlarının fiil veya ihmallerinden, taşıyan ile birlikte sorumlu tutulmuştur[315] [m. 10 f. 2]. Fiilî taşıyan kavramı, içerik olarak genişleyerek Rotterdam Kuralları m. 1 f. 7'de "*maritime performing party*" şeklinde ifade edilmiştir[316]. Sorumluluğu 19'uncu maddede düzenlenen bu kişi, taşımanın yalnızca deniz kısmını yerine getirmeyi üstlenen alt taşıyanlar ve münhasıran liman sahasında taşıyanın borçlarını yerine getirmeyi üstlenen kişilerdir[317]. Terimin kapsamına sadece denizde taşımayı üstlenen alt taşıyan girmediği için bu ibarenin karşılığı olarak denizde ifa eden ibaresi[318] kullanılmıştır.

Denizde ifa eden, eşyanın yükleme limanına varması ve boşaltma limanından çıkması zaman aralığındaki fiillerinden ve ihmallerinden dolayı taşıyanla birlikte sorumlu olduğundan, yukarıda açıklanan bağlanma noktalarının aynı zamanda denizde ifa eden bakımından geçerli olup olmadığı değerlendirilmelidir. Sadece limandan limana yapılan bir taşımanın söz konusu olması durumunda Sözleşme'nin 5'inci maddesinin birinci fıkrası denizde ifa eden bakımından da geçerli olmalıdır. Yukarıda da açıklandığı üzere, böyle bir taşımada eşyayı teslim alma yeri ile yükleme limanı, boşaltma limanı ile de eşyayı teslim etme yeri birbirleriyle örtüşmektedir. Dolayısıyla

---

[314] Tanım için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 41 vd.
[315] Fiilî taşıyanın sorumluluğu hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 137 vd.
[316] "*Maritime performing party*" hakkında en kapsamlı değerlendirme için bkz. Atamer, **[2010] 41 JMARLC**, s. 470 vd.
[317] Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları da göz önünde tutularak bu kavrama dâhil olan ve olmayan kişiler belirlendiği çalışma için bkz. Atamer, **[2010] 41 JMARLC**, s. 494.
[318] Denizde ifa eden terimi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 153, gerekçesi için aynı sayfada dn. 3.

yükleme limanı ve/veya boşaltma limanının Taraf Devletler'den birinde bulunması hâlinde Rotterdam Kuralları'nın hem taşıyan hem de denizde ifa eden bakımından uygulama alanı bulmasında bir sakınca yoktur. Ancak, kapıdan kapıya veya limandan kapıya yapılan taşımalarda benzer şekilde yorumu yapmak mümkün değildir. Eşyanın yükleme ve boşaltma limanlarının Taraf bir Devlet'te bulunmamasına rağmen, eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği Devletler'den biri Sözleşme'ye taraf ise, denizde ifa eden bakımından Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulup bulmayacağı sorusu gündeme gelecektir. Bu sorunun cevabı 5'inci maddede yer almamaktadır. Ancak, denizde ifa edenin hangi şartlarla taşıyanın haklarına ve sorumluluklarına tâbi olduğunun düzenlendiği 19'uncu maddenin birinci fıkrasının (a) bendi bu kapsamda belirleyici olmalıdır[319]. Zira taşıyanın sorumluluklarına ve borçlarına tâbi olunması, denizde ifa edenin taşıma konusu eşyayı, Taraf Devletler'den birinde teslim alması veya Taraf Devletler'den birinde teslim etmesi yahut eşya ile ilgili faaliyetlerini Taraf Devletler'den birinin limanında gerçekleştirmesi hâlinde mümkündür. Her ne kadar 5'inci maddede açık bir düzenleme yer almasa da, hükmün m. 19 f. 1 b. (a) ile birlikte değerlendirilmesi yerinde olacaktır[320]. Böylece, yükleme veya boşaltma limanının Taraf bir Devlet'te bulunmaması olasılığında, Sözleşme, denizde ifa eden bakımından uygulama alanı bulmamalıdır.

Çalışma konusu olan taşıtanın ve yükletenin sorumluluğu bakımından bu husus önem arz etmez. Nitekim aşağıda da açıklandığı üzere Rotterdam Kuralları'nda bu kişilerin sadece taşıyana karşı olan sorumlulukları

---

[319] Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına yönelik hükümleri bakımından 17'nci oturumda Finlandiya tarafından yapılan teklif belirleyici olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**. Rotterdam Kuralları'nın 19'uncu maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan bu düzenleme de söz konusu rapor ile teklif edilmiştir. Teklifte Sözleşme'nin denizde ifa eden hakkında uygulanabilmesi için bu kişi ile Taraf Devlet arasında coğrafi bir bağlantının olması gerektiği açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 10 [§ 45].

[320] Benzer yönde bkz. Mankowski, **[2010] EJCCL**, s. 12.

düzenlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, denizde ifa edenin taşıtana veya yükletene yönelttiği istemler Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına dâhil değildir.

B. İstisnalar

Rotterdam Kuralları'nın 5'inci maddesinde öngörülen koşulların karşılandığı her durumda Sözleşme uygulama alanı bulmaz. 6'ncı maddede bazı sözleşmeler bakımından istisnalar getirilmiştir[321]. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına, kural olarak, düzenli hat taşımacılığı niteliğindeki taşımalar girmektedir[322]. Ancak, aşağıda açıklanacağı üzere düzenli hat taşımacılığı niteliğinde olan her sözleşme Rotterdam Kuralları'na tâbi değildir. Taşıtanın taşıyan ile kurduğu taşıma sözleşmesinin hükümlerini müzakere etme gücünün bulunmadığı sözleşmelerin Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına tâbi tutulmak istenildiği anlaşılmaktadır[323]. Rotterdam Kuralları ile kural olarak düzenli hat taşımasına ilişkin sözleşmelerin düzenlenmesi amaçlanmış olsa da, bu sözleşmelerde de bazı hâllerde taşıtanın pazarlık gücünün bulunduğu ve bu sebeple bunların da Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakıldığı görülmektedir.

1. Birinci Fıkra

Sözleşme'nin 6'ncı maddesinin birinci fıkrasında RR'nin hangi hâllerde düzenli hat taşıması niteliğinde olan sözleşmelere uygulanmayacağı düzenlenmiştir[324]. Hükümlerin değerlendirilmesine geçmeden önce ilk olarak

---

[321] Hazırlık çalışmaları göz önünde tutularak 6'ncı madde ile ilgili değerlendirme için bkz. Francesco Berlingieri, "Freedom of Contract under the Rotterdam Rules", **[2009] ULR**, s. 832 vd.

[322] Bu husus yuk.: dn. 295'te açıklanan ticari yaklaşımın bir yansımasıdır.

[323] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 3 [§ 4]. Düzenli hat sözleşmesi kapsamında ifade olunan kırkambar sözleşmesinin genel işlem koşulu niteliğinde olduğu ve taşıtanın müzakere imkânı bulunmadığı hakkında bkz. Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi: Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı – Düzenli Hat Taşımacılığı**, Ankara, Turhan, 2011, s. 32.

[324] Düzenli hat taşımasına ilişkin ölçüt 17'nci oturumda Finlandiya tarafından yapılan teklif üzerine kabul edilmiştir. Nihai metin büyük ölçüde bu teklif ile aynı doğrultudadır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 6 [§ 23].

düzenli hat taşıması kavramı açıklanmalıdır. Bu ibare, m. 1 f. 3'te tanımlanmıştır. Bir taşımanın düzenli hat taşıması sayılması için iki koşulun birlikte karşılanması gereklidir. Birincisi, taşımanın ilan veya benzeri yollarla kamuya teklif olunmasıdır. Diğer koşul ise, taşıma faaliyetinin belirli limanlar arasında ve düzenli tarife altında, aleni zaman çizelgelerinde belirlenmiş sefer günlerine uygun olarak işletilen gemilerle gerçekleştirilmesidir[325]. Özellikle ikinci koşulun son kısmından, bu taşımalar ile gemilerin ferdileştirilmediği taşımaların kastedildiği anlaşılmaktadır. Bu sözleşme büyük ölçüde Y-TTK m. 1138 f. 1 b. (b)'de tanımlanan kırkambar sözleşmesine karşılık gelmektedir[326].

Hazırlık çalışmaları sırasında düzenli hat taşımasında da çarter sözleşmesi veya benzeri sözleşmelerin kurulduğu gündeme getirilmiştir[327]. Bu sebeple m. 6 f. 1 düzenlemesi öngörülmüştür. Hüküm iki bentten oluşmaktadır. Düzenli hat taşımacılığında kurulan çarter sözleşmelerine [b. (a)] ve geminin tamamının veya her hangi bir kısmının kullanımına ilişkin diğer sözleşmelere [b. (b)] Rotterdam Kuralları uygulanmaz.

Y-TTK m. 1138 f. 1 b. (a)'da yolculuk çarteri sözleşmesi tanımlanmıştır. Bu sözleşme ile geminin tamamı veya bir kısmı yahut belirli bir yeri taşıtana tahsis edilir. Dolayısıyla, Y-TTK m. 1138 f. 1 b. (a), hem Rotterdam Kuralları m. 6 f. 1 b. (a)'yı hem de b. (b)'yi karşılamaktadır. Zira RR m. 6 f. 1 b. (b)'nin aslında b. (a)'nın kapsamına dâhil olduğu Sözleşme'nin hazırlık sürecinde etkin rol oynayan kişilerce de kabul

---

[325] Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında hükümlerin uygulama alanı belirlenirken düzenli hat taşıması olmayan taşımaların Sözleşme'ye tâbi olmaması kural olarak benimsenmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/576**, s. 20 [§ 64]. Bu sebeple, bu tanım 15'inci oturumda ilk kez metne girmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 7.

[326] Düzenli hat taşımasının kırkambar sözleşmesinden daha geniş kapsamlı olduğu ve fakat düzenli hat taşıması çerçevesinde yapılacak sözleşmelerin nitelikleri itibarıyla kırkambar sözleşmesi olacağı hakkında bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 152'de dn. 1. Kırkambar sözleşmesinin tanımı ve unsurları hakkında bkz. Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 11 vd.

[327] Bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 7 [§ 27]; UN, **A/CN.9/621**, s. 7 [§ 20].

edilmektedir[328]. Ancak, böyle bir düzenlemenin bilinçli bir tercihi yansıttığı açıklanmıştır. Zira çarter sözleşmesinin tanımı bakımından karşılaştırmalı hukukta birlik olmadığı[329], (b) bendinin özellikle "*slot charter*" ve "*space charter*" sözleşmelerinin farklı tanımlanmaları ihtimalinde bu sözleşmelerin Rotterdam Kuralları'na tâbi olmadıklarının açıklığa kavuşturulması için eklendiği belirtilmiştir[330,331]. Dolayısıyla, m. 6 f. 1 b. (a)'da yer alan çarter sözleşmesi ile (b) bendinde ifade olunan sözleşmelerin birbirinden farklı sözleşmeler olduğu düşünülmemelidir. Sonuç olarak, düzenli hat taşıması olarak kabul edilen bir taşımada taşıyan ile taşıtan arasında bir çarter sözleşmesi kurulduğu takdirde söz konusu taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki uyuşmazlıklar Rotterdam Kuralları'na tâbi olmaz.

2. İkinci Fıkra

Hükmün ikinci fıkrasında düzenli hat taşıması niteliğinde olmayan sözleşmelere Rotterdam Kuralları'nın kural olarak uygulanmayacağı öngörülmüştür [m. 6 f. 2][332]. Ancak, daha sonra iki bent hâlinde bu kuralın istisnaları açıklanmıştır[333]. Hükmün (a) ve (b) bendinde öngörülen koşulların birlikte karşılanması hâlinde söz konusu hukuki ilişkiye Rotterdam

---

[328] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 40.

[329] Hazırlık çalışmalarında çarter sözleşmelerinin hukuki niteliğinin hazırlanan MS'de belirlenmesi teklif edilmiştir. Ancak, böyle bir tanımın yapılmasının zorluğu açıklanmış ve bu kapsamda hazırlanacak olan Sözleşme'ye hangi taşıma sözleşmelerinin tâbi olup olmayacağında ayırıcı ölçüt olarak o sözleşmelerin taraflarca müzakere edilebilme kabiliyetlerinin esas alınması teklif olunmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/544**, s. 24 [§ 79].

[330] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 40.

[331] Benzer yönde bkz. Thomas, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 10; Staniland, **A Practical Annotation**, s. 20-21; Ünan, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 95 vd.

[332] Bu düzenlemeyle aslında 1924 KonişmentoMS'nin öngörmeye çalıştığı ayrımın sağlanmaya çalışıldığı açıklanmıştır. 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarından anlaşılacağı üzere, Sözleşme hükümlerinin uygulama alanının dışında bırakılmaya çalışılan sözleşmelerin "*tramp shipment*"lar olduğu ifade olunmuştur, Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 24.

[333] Hükmün nihai metni Finlandiya tarafından 17'nci oturumda yapılan teklif ile büyük ölçüde aynı doğrultudadır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 6 [§ 23].

Kuralları'nın uygulanacağı açıklanmıştır. Bu koşullardan ilki, bir çarter sözleşmesi veya geminin tamamının yahut belirli bir kısmının kullanımına dair bir sözleşme kurulmamış olmasıdır [b. (a)]. İkinci koşul ise, bir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmiş olmasıdır[334].

Bu düzenlemede amaçlanan, düzenli hat taşıması niteliğinde olmayan ve fakat bir çarter sözleşmesinin de kurulmadığı durumlarda Sözleşme'nin uygulanmasını sağlamaktır. Ancak, her hâlükarda bir taşıma senedi veya bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmiş olması gereklidir[335]. Hükümde yalın bir şekilde taşıma senedi ve elektronik kaydı ibareleri kullanıldığı için bu senetlerin devredilebilir olup olmamaları önem taşımamaktadır. Bir çarter sözleşmesi kurulmadığı için taşımanın koşulları taşıma senedinde belirlenecektir. Dolayısıyla, taşıtanın koşulları müzakere etme imkânı bulunmamaktadır. Böyle bir durumda, taşıma senedi özellikle devredilebilir nitelikte ise, Rotterdam Kuralları hem taşıyan ile taşıtan, hem de taşıyan ile üçüncü kişi olan hamilin arasındaki ilişkileri belirleyici olacaktır.

3. Değerlendirme

İki bendin birlikte değerlendirilmesi sonucunda 6'ncı maddede öngörülen istisnaları şu şekilde özetlemek mümkündür. Taşımanın türü düzenli hat taşıması olsun veya olmasın bir çarter veya geminin tamamının

---

[334] Sözleşme'nin uygulama alanı belirlenirken hangi yaklaşımın esas alındığı yukarıda açıklanmıştı. Bu bentte yer alan taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmesine yönelik olan hüküm, senede dayalı yaklaşımın benimsediği bir ölçüttür. Benzer yönde bkz. Mankowski, **[2010] EJCCL**, s. 14.

[335] 6'ncı maddenin ikinci fıkrasının (b) bendinin resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[a] transport document or an electronic transport record is issued*". Gerek Finlandiya'nın teklifinde gerekse UNCITRAL Taslakları'nın sonraki tarihli metinlerinde [ör: WP 101 Taslağı] bu metin daha farklı bir şekildedir: "*[t]he evidence of the contract of carriage is a transport document or an electronic transport record that also evidences the carrier's or performing party's receipt of goods*", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 6 [§ 23]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 12. Önceki tarihli düzenleme aslında bu fıkranın amacını yansıtmaktadır. Düzenli hat taşıması olmayan bir taşımanın Rotterdam Kuralları'na tâbi tutulmasının amacı, kapsam dâhiline alınan taşımaların koşullarının bir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında öngörülmesidir. Dolayısıyla, taşıtanın müzakere gücü bulunmamaktadır.

yahut bir kısmının kullanımına ilişkin bir sözleşme kurulmuş ise; düzenli hat taşıması niteliğinde olmayan bir taşımada, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmemiş ise Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır. Bir sonraki başlıkta açıklanacağı üzere, bu sonuç yalnızca taşıma sözleşmesinin tarafları bakımından söz konusudur. Dolayısıyla, aşağıda açıklanacak olan koşulların gerçekleşmesi durumunda bu alt başlık altında açıklanan ve Rotterdam Kuralları'nın kapsamı dışında bırakılan taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan kişilerin taşıyan ile ilişkileri bakımından Sözleşme uygulama alanı bulabilecektir.

C. Kişi Bakımından Genişleme

Rotterdam Kuralları'na tâbi olmayan sözleşmelerin hangileri olduğu 6'ncı maddede açıklanmıştır. Ancak Sözleşme'nin hükümleri 7'nci maddenin birinci fıkrasında öngörülen kişiler bakımından bu durumda dahi uygulanacaktır[336]. Hüküm iki cümleden oluşmaktadır. Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir:

> **[1]** Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. **[2]** However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

Hükmün ikinci cümlesi ortaya çıkabilecek tereddütleri kaldırmak amacıyla eklenmiş açıklayıcı nitelikte bir düzenlemedir. Bu cümlede Rotterdam Kuralları'nın, her hâlükarda, 6'ncı madde ile uygulama alanı dışında bırakılan sözleşmenin tarafları arasında uygulanmayacağı

[336] Hükmün kapsamlı değerlendirmesi için bkz. Thomas, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 12 vd.

açıklanmıştır[337]. Birinci cümlede öngörülen kişiler, aynı zamanda taşıyan ile Rotterdam Kuralları'nın kapsamı dışında bırakılan sözleşmelerin tarafları ise, 6'ncı madde düzenlemesi geçerli olacaktır.

Birinci cümlede ise, uygulama alanının kimler bakımından genişletildiği belirtilmiştir[338]. Bunlar gönderilen, tasarruf eden ve hamildir. Hükümden de anlaşıldığı üzere bu kişiler, taşıyanla kurulan sözleşmenin tarafı olmadıkça, başka her hangi bir şart aranmaksızın, taşıyanla olan ilişkilerinde Rotterdam Kuralları'na tâbi olacaklardır. Diğer iki MS'den farklı olarak, taşıma senetleri bakımından her hangi bir kısıtlama getirilmemiştir. Bu sebeple, özellikle çarter sözleşmeleri uyarınca ciro edilmesi mümkün olan veya olmayan bir konişmento yahut deniz yük senedi düzenlenmesi hâlinde üçüncü kişi gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkilerde Rotterdam Kuralları belirleyici olacaktır.

Öte yandan yine diğer MS'lerden farklı bir şekilde, tasarruf eden [*controlling party*] veya hamil ile taşıyan arasındaki ilişkilerde de Rotterdam Kuraları uygulanacağı açık bir şekilde öngörülmüştür. Bu kapsamda çeşitli ihtimaller gündeme gelmektedir. Bunlardan birincisi, "*documentary shipper*" olarak ifade olunan ve taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer almayı kabul eden kişinin durumudur. Aşağıda bu sıfatın hangi anlama geldiği kapsamlı bir şekilde açıklanacaktır[339]. Bu kişi uygulamada genellikle FOB satıcı olacaktır. Çarter sözleşmesinin FOB alıcı tarafından kurulduğu varsayımında, bu kişi çarter sözleşmesinin tarafı olduğu için Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında kalacaktır. Ancak, "*shipper*" sıfatına sahip olmayan

---

[337] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 9 [§ 42]. Bu cümlede "*carrier*" and "*shipper*" yerine "*original parties to a contract of carriage*" ibaresinin kullanılmasının sebebi, bir çarter sözleşmesi söz konusu olduğunda sözleşmenin taraflarının "*charterer*" ve "*owner*" olarak ifade olunmasıdır, bkz. UN, **a.e.**, s. 9 [§ 42].

[338] Bu kısma ilişkin hazırlık çalışmalarındaki değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/544**, s. 24 [§ 81]; UN, **A/CN.9/572**, s. 24 [§ 93]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 9 [§ 37]; UN, **A/CN.9/594**, s. 35 [§ 135].

[339] Bkz.: aş. § 6 I C 2 b.

"*documentary shipper*" Rotterdam Kuralları'nda "*shipper*"a yüklenen haklara ve borçlara tâbidir. Yukarıda da açıklandığı üzere bu kişi çarter sözleşmesinin tarafı olmaması sebebiyle Rotterdam Kuralları'nın kapsamındadır. Dolayısıyla, taşıyanın bu kişiye karşı olan istemlerinde Rotterdam Kuralları m. 27 vd. hükümlerinin uygulama alanı bulacağı söylenebilir[340]. Aynı şekilde, eşya üzerindeki kontrol hakkı çarter sözleşmesinin tarafınca kendisinden başka bir üçüncü kişiye bırakılmış ise, bu kişi Rotterdam Kuralları'nın m. 50 vd.'deki hakları taşıyana karşı kullanabilecektir. Benzer bir şekilde, yüklemenin taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleştiği varsayımında, eşyanın gemiye yüklenmesinden önce meydana gelen hasar ve zıyalarda menfaat sahibi FOB satıcıdır. Nitekim satış sözleşmesi uyarınca hasar henüz FOB alıcıya geçmemiştir. Böyle bir hâlde, FOB satıcı çarter sözleşmesine taraf olmadığı için, eşya zıyaı ya da hasarı hakkında Rotterdam Kuralları m. 17 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Aynı şekilde, taşıyanın sorumluluğu bu kişiye karşı 59'ncu maddede öngörülen sınırlar çerçevesinde olacaktır.

D. Karma Taşıma Sözleşmesi İstisnası

Rotterdam Kuralları'nın deniz taşımasını da içeren değişik tür araçlarla taşımalara da uygulanacağı yukarıda açıklanmıştı. Rotterdam Kuralları'nın bu

---

[340] Hazırlık çalışmalarında, KonişmentoMS'nin bu hükme karşılık gelen düzenlemesinin amacının üçüncü kişileri korumak olduğu belirtilmiştir. Ancak, Rotterdam Kuralları'ndaki düzenlemenin sözünden Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının üçüncü kişilere her hâlükarda genişletildiği belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/544**, s. 24 [§ 81]; UN, **A/CN.9/594**, s. 35 [§ 136]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.61**, s. 9 vd. [§§ 37]. "*Documentary shipper*"ın,"*shipper*"ın borçlarına ve sorumluluklarına da tâbi olduğu çekincesi de ileri sürülerek, uygulama alanının genişletimesinin ne kadar yerinde olduğu sorusu gündeme getirilmiştir, UN, **A/CN.9/594**, s. 35 [§ 136]. Hazırlık çalışmalarından, Rotterdam Kuralları m. 7'nin getiriliş amacının üçüncü kişilerin korunması ile sınırlı olup olmadığı belli değildir. Dolayısıyla, metinde yer verilen yorumun yapılması mümkün gözükmektedir. Ancak yapılabilecek bir başka yorum, "7'nci maddede ayrıca "*documentary shipper*" ibaresine açıkça yer verilmediğinden, bu kişi aynı zamanda kontrol eden veya hamil olsa da, Sözleşme'nin sadece hamil ve kontrol edene ilişkin düzenlemelerinin kendisine uygulanabileceği şeklinde olabilecektir.

taşımalara uygulanabilmesi için 5'inci maddede öngörülenlerden başka 26'ncı ve 82'nci maddedeki koşulların da gerçekleşmesi gereklidir.

Sözleşme'nin 26'ncı maddesinde deniz taşımasından önceki veya onu takip eden taşımalar, 82'nci maddesinde ise, başka taşıma araçları ile eşya taşımayı düzenleyen milletlerarası sözleşmelere ilişkin özel düzenlemeler yer almaktadır. 82'nci madde ile 26'ncı maddeye bazı istisnalar getirildiği için öncelikle 26'ncı madde açıklanacaktır.

1. Rotterdam Kuralları'na Tâbi Olan Karma Taşımalar

Değişik tür araçlarla eşya taşınmasında zarar, eşyanın deniz taşıyanına teslim edilmesinden önce, eşya deniz taşıyanın zilyetliğindeyken yahut eşyanın deniz taşıyanından teslim alınmasından sonra meydana gelmiş olabilir. Diğer bir ihtimal, zarara deniz taşımasından önceki bir olayın sebebiyet vermesi ve fakat bu sebebin giderilmemesi nedeniyle zararın eşyanın deniz taşıyanının zilyetliğindeyken gerçekleşmesi veya önceki aşamalarda oluşan zararın artış göstermesidir. Son ihtimal ise, karma taşıma sürecinde zararın gerçekleştiği yerin belirlenememesidir. Bu zararların Rotterdam Kuralları'na tâbi olup olmadığı Sözleşme'nin 26'ncı maddesinde düzenlenmiştir. Hüküm tek fıkradan oluşmaktadır. Bu fıkranın giriş cümlesinde zararın gerçekleşme yerine göre değişik tür araçlarla eşya taşınması hakkında hangi kuralların uygulanacağı öngörülmüştür.

Deniz taşımasına yönelik birden fazla milletlerarası sözleşmenin uygulanması Rotterdam Kuralları'nın 89'uncu maddesi ile engellenmiştir. Bu maddede Rotterdam Kuralları'na taraf olan Devletler'in aynı zamanda 1924 KonişmentoMS'ye [f. 1] veya Lahey-Visby Kuralları'na [f. 1] yahut Hamburg Kuralları'na [f. 2] da taraf olmaları durumunda, bu Sözleşmeler'in feshi ihbar olunacağı öngörülmüştür. Dolayısıyla, 26'ncı madde; kara yolu, demir yolu, hava yolu yahut iç su yoluyla yapılan deniz taşımasından önceki veya sonraki taşımaları içeren taşıma sözleşmeleri bakımından söz konusu olacaktır.

2. 26'ncı Maddenin Kapsamı

a. Taşıyanın Sorumluluk Süresi

Karma taşıma sözleşmesi söz konusu olduğunda Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5'te tanımlanan taşıyan, "*shipper*" ile eşyanın kısmen deniz yoluyla taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesi kuran kişi olacaktır. Bu kişinin sorumluluk süresi kendisinin veya ifa edenin eşyayı teslim alması ile başlar. Kapıdan kapıya taşıma söz konusu olduğunda deniz taşıması öncesindeki taşıma bir kara taşımasıysa, eşyanın kara taşıyıcısına teslim edilmesiyle, limandan kapıya bir taşıma söz konusu olduğu takdirde, eşyanın denizde ifa edene teslim edilmesi ile sorumluluk süresi başlar[341]. Bu süre, eşyanın gönderilene teslim edilmesi ile sona erer. Kapıdan kapıya taşımalarda boşaltma limanından gönderilenin işyerine bir kara yolu taşıması söz konusu olduğu takdirde bu süre kara taşıyıcısının eşyayı gönderilene teslim ettiği tarihte sona erer.

26'ncı madde uyarınca Rotterdam Kuralları'nın uygulanmaması için eşyanın zıyaı veya hasarı veya eşyanın teslim edilmesinde gecikmeye sebebiyet veren olayın veya hâlin, taşıyanın sorumluluk süresi içinde ve fakat eşyanın münhasıran gemiye yüklenmesinden önce veya münhasıran gemiden boşaltılmasından sonra gerçekleşmesi gereklidir[342]. Dolayısıyla, maddenin bu

---

[341] Rotterdam Kuralları m. 26 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 66 vd.; Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 91 vd; Hancock, **A New Convention**, s. 43; Güner-Özbek, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 125 vd.; Gertjan van der Ziel, Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, **[2009] ULR**, s. 983 vd.

[342] Hazırlık sürecinde Sözleşme'nin uygulama alanı hakkında çeşitli sistemler değerlendirilmiştir. Bunlardan birincisi, "*uniform system*" olarak ifade olunandır. Bu ilkenin benimsenmesi hâlinde kapıdan kapıya yapılacak olan taşımalarda zararın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğine bakılmaksızın hazırlanan sözleşme uygulanacaktır, bu öneri hakkında bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 58 [§ 220]. Ancak, ağırlık görüş, sınırlı ağ prensibi olarak ifade olunabilecek "*limited network*" sisteminin benimsenmesi yolunda olmuştur. "*Network*" sisteminde zarar taşımanın hangi aşamasında meydana geldiyse uyuşmazlığa o aşamaya ilişkin kurallar uygulanır. Rotterdam Kuralları'nda bu esas özellikle zararın meydana geldiği aşamanın belirlenememesi ihtimali göz önünde tutularak sınırlandırılmıştır. Çalışma Grubu

kısmı bakımından iki koşul birlikte gerçekleşmelidir. Bunlardan birincisi, hasar, zıya veya gecikmenin taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana gelmesi, diğeri ise, hasar, zıya veya gecikmenin bu sözleşmede yer alması zorunlu olan deniz taşımasının öncesinde veya sonrasında meydana gerçekleşmesidir. Diğer bir ifadeyle, hasar, zıya veya gecikme deniz taşıması sırasında meydana gelmişse, Rotterdam Kuralları diğer koşulların sağlanması kaydıyla doğrudan uygulama alanı bulacaktır.

b. Zararın Gerçekleştiği An

Rotterdam Kuralları m. 26 f. 1'in resmî İngilizce metninde yer alan açılış cümlesi şöyledir:

> When **[a]** loss of or **[b]** damage to goods, or **[c]** an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs… solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail…

Teslimde gecikmeye sebebiyet veren olay veya hâle ilişkin **[c]** ile gösterilen kısım ayrı tutulduğunda, hasarın veya zıyaın münhasıran[343] eşyanın gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltılmasından sonra oluşması şartı Rotterdam Kuralları'nın uygulanmamasına sebebiyet veren koşullardan birisidir. Dolayısıyla, hasar veya zıyaın deniz aşamasında meydana gelmesi

---

hazırlık sürecinin henüz başı sayılacak bir aşama olan 11'inci oturumda sınırlı ağ prensibini benimsemiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 66 [§ 239]. Bu sistemler ve Rotterdam Kuralları'nda benimsenen sistem hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 62 vd.; Christopher Hancock, **A New Convention**, s. 39 vd.; Güner-Özbek, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 122 vd. Rotterdam Kuralları'nda öngörülen sınırlı ağ prensibinin şematik bir şekilde açıklandığı çalışma için bkz. Czerwenka, **[2004] Transportrecht**, s. 300.

[343] Hükmün resmî İngilizce metninde yer alan "*solely*" kelimesi Türkçe'ye münhasıran olarak tercüme edilmiştir. Böyle bir ibarenin kullanılması Rotterdam Kuralları'nda öngörülen sınırlı ağ sisteminin bir sonucudur. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakılan zararlar yalnızca deniz taşımasının öncesinde veya sonrasında meydana gelenler ile sınırlıdır. Hazırlık çalışmalarında zararın birden fazla taşıma aşamasında meydana gelmesi durumunda sınırlı ağ prensibi uyarınca Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı öngörülmüştür. Ancak birden fazla taşımanın içinde deniz aşamasının da bulunması gereklidir, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 9 [§ 26]. "*Solely*" ibaresinin hangi amaçla kullanıldığı hakkında bkz. Gertjan van der Ziel, "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", **[2009] ULR**, s. 983 vd.

veya deniz taşımasından önce meydana gelmesi ve fakat deniz taşımasında artış göstermesi yahut hasarın veya zararın hangi aşamada meydana geldiğinin belirsiz olması[344] durumunda Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulacaktır.

c. Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Başka Bir Milletlerarası Belge

Deniz taşımasıyla birlikte değişik tür taşıma araçlarıyla taşımayı içeren bir taşıma sözleşmesinin Rotterdam Kuralları'na tâbi olmaması için diğer bazı koşulların da birlikte gerçekleşmesi gereklidir. Bu koşullar üç bent hâlinde m. 26 b. (a) ilâ (c)'de öngörülmüştür. Bu üç koşulun birlikte gerçekleşmesi gereklidir.

Bu koşullardan birincisi, Y-TTK m. 903'te de öngörülen taşımanın sanal sözleşmelere[345] bölünmesine yöneliktir. Deniz taşımasından önceki veya deniz taşımasını takip eden kısım için ayrı bir sözleşme kurulmuş olması varsayımına gidilmektedir. Zararın münhasıran meydana geldiği taşıma aşaması için ayrı bir sözleşme yapılmış olması ihtimalinde[346], bu aşamaya bir

---

[344] Sözleşme'de benimsenen sınırlı ağ prensibinin bir diğer sonucu eşya zararının hangi aşamada meydana geldiğinin belirsiz olması hâlinde, uyuşmazlığa Rotterdam Kuralları'nın uygulanmasıdır, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 9 [§ 26]. Ancak, hazırlık çalışmalarında "*non-localized damage*" olarak ifade olunan bu zararlara farklı bir sorumluluk sınırı uygulanması hususu değerlendirilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 73 [§ 264]; UN, **A/CN.9/544**, s. 14 [§ 45]; UN, **A/CN.9/621**, s. 47 vd. [§§ 195]. Böyle bir değerlendirme, deniz taşımasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerde taşıyanın sorumluluk sınırının, değişik tür araçlarla eşya taşımasına yönelik milletlerarası sözleşmelere göre daha az olması sebebiyle yapılmıştır. Ancak, Rotterdam Kuralları'nda öngörülen sorumluluk sınırı bakımından böyle bir sonuca varılmasının yerinde olmadığı şu çalışmada ortaya konulmuştur, Alexander von Ziegler, "Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised", **[2010] EJCCL**, s. 55 vd. Bu çalışmada diğer milletlerarası sözleşmeler ile karşılaştırmalı olarak sorumluluğun sınırı açıklanmıştır. Çeşitli örneklerle sınırlı ağ prensibinin açıklandığı diğer bir çalışma için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 66.

[345] Bu terim için bkz. Ali Akkiprik, Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu – CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu'nun Kesişme Noktasında Bulanıklık, **[2000] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 221, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43.

[346] Rotterdam Kuralları'nın 26'ncı maddesi başka tür taşıma araçlarıyla eşyanın taşınmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerin ve Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanlarından hangisinin diğerine üstün geleceğine yönelik bir düzenleme değildir. Bu maddede sınırlı ağ

milletlerarası[347] belgenin[348] hükümlerinin uygulanması gereklidir. Bu yönde bir milletlerarası belge bulunması hâlinde diğer iki koşulun da birlikte gerçekleşmesi kaydıyla uyuşmazlığa Rotterdam Kuralları'nın yerine söz konusu belgenin hükümleri uygulanacaktır[349]. Diğer iki koşul ise, o belgenin taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğunun sınırı veya yargı yoluna başvurma süresi bakımından özel hükümler içermesi ve bu hükümlerin emredici nitelikte olmasıdır[350].

d. Ara Sonuç

Rotterdam Kuralları m. 5 ve m. 26 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda Rotterdam Kuralları'nın kapıdan kapıya değişik

---

prensibi uyarınca kapıdan kapıya gerçekleşen taşımalardan kaynaklanan uyuşmazlıkların hangilerine Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı belirlenmeye çalışılmıştır. Hüküm düzenlenirken her bir aşama için varsayımsal bir sözleşme kurulmuş olduğu düşünülmüştür, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 54 [§ 257], bu kapsamda ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 65.

[347] Hazırlık sürecinde sıkça ileri sürülen tekliflerden biri varsayımsal sözleşmeye bir Devlet'in emredici nitelikteki iç hukuk düzenlemelerinin uygulanması hâlinde de Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulmaması olmuştur, bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 59 [§ 221]; UN, **A/CN.9/616**, s. 52 [§ 226]; UN, **A/CN.9/621**, s. 45 vd. [§§ 187-190]. Ancak, böyle bir düzenlemenin kabul edilmemesinin en önemli sebebi kurulan ağ sisteminin bozulacak olması ve millî hukukların da dâhil edilmesi birlikte öngörülebilirliğin ortadan kalkmasıdır. Bu kapsamda yapılan tekliflerden birisi, öngörülebilirliğin sağlanması için Sözleşme'ye taraf olacak olan bir Devlet'in, katılma belgesini tevdi ederken deniz taşımasının öncesinde veya onu takip eden aşamaya ilişkin emredici iç hukuk kurallarının ne yönde olduğuna dair bir bildirimde bulunması olmuştur. Böylece öngörülebilirliğin sağlanabileceği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 46 [§ 189]. Ancak, bu teklif de kabul edilmemiştir.

[348] 26'ncı maddede kullanılan ibare "*international instrument*" olmasına rağmen, 82'nci maddede "*international convention*" terimi tercih edilmiştir. Farklı kullanım bilinçlidir. AB gibi bölgesel ekonomik entegrasyon teşkilatları tarafından kabul edilen ve bir milletlerarası sözleşme niteliğinde olmayan belgelerin de hükmün kapsamına dâhil edilmesi amaçlanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 22 [§ 84]; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 68. Ayrıca bkz. Ralph de Wit, "Minimal Music: multimodal transport including a maritime leg under the Rotterdam Rules", Chapter: 5, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List,s. 95.

[349] Deniz taşımasını takip eden kara yolu taşımasının bir milletlerarası taşıma olmaması durumunda, bu taşıma sözleşmesinde zararın kara aşamasında meydana geldiği sabit olsa da, uyuşmazlığa Rotterdam Kuralları uygulanacaktır, bu kapsamda bkz. de Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 96.

[350] Bu kapsamda ileri sürülen çekincelerden biri eşya zıyaı, hasarı ve teslimde gecikme dışında kalan konularda ağ sisteminin hangi şekilde işleyeceğine yönelik olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 51 [§ 222].

tür araçlar ile yapılan bir taşıma ilişkisine uygulanabilmesi için şu şartların birlikte gerçekleşmesi gereklidir: **[1]** taşıma sözleşmesinin milletlerarası nitelikte olması, **[2]** bu sözleşmenin deniz taşımasını içermesi, **[3]** deniz taşımasının milletlerarası nitelikte olması, **[4]** eşyanın teslim alındığı yerin veya yükleme limanının yahut boşaltma limanının ya da teslim edilme yerinin Taraf bir Devlet'te bulunması, **[5]** hasar veya zıyaın deniz aşamasında meydana gelmesi veya nerede meydana geldiğinin belli olmaması, **[6]** hasar veya zıyaın deniz taşıması dışındaki değişik tür araçlarla yapılan taşıma sırasında meydana geldiği sabit ise[351]: **[a]** bu aşamaya ilişkin ayrı bir sözleşme kurulmuş olsaydı yöneltilecek olan istemin başka bir milletlerarası belgeye tâbi olmaması, **[b]** tâbi ise, bu belgede taşıyanın sorumluluğunun, sorumluluk limitlerinin ve yargı yoluna başvuru süresinin emredici hükümlerle düzenlenmemiş olması.

3. 82'nci Madde İstisnası

Rotterdam Kuralları'nın 82'nci maddesi ile deniz taşıması dışındaki değişik tür araçlarla eşyanın taşınmasına yönelik milletlerarası hukuk düzenlemeleri ve Rotterdam Kuralları arasında meydana gelmesi muhtemel uygulama alanı çakışmasının önlenmesi istenmiştir[352]. Gerek yukarıda açıklanan 26'ncı madde uyarınca Rotterdam Kuralları'nın gerekse hava yolu veya kara yolu yahut demir yolu ya da iç su yoluyla eşya taşımalarına ilişkin düzenlenmiş olan bir milletlerarası sözleşmenin aynı uyuşmazlık bakımından

---

[351] Konteyner taşımaları bakımından böyle bir belirlemenin pek mümkün değildir. Dolayısıyla 5'inci maddede öngörülen koşulların karşılanması durumunda kapıdan kapıya yapılan konteyner taşımalarının Rotterdam Kuralları'na tâbi olacağı hakkında bkz. de Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 94.

[352] UNCITRAL bünyesinde bu konu kapsamlı bir şekilde değerlendirilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 68 [§§ 245]; UN, **A/CN.9/544**, s. 18 [§ 54]; UN, **A/CN.9/576**, s. 27 [§ 93]; UN, **A/CN.9/616**, s. 53 vd. [§§ 229]; UN, **A/CN.9/621**, s. 49 vd. [§§ 204]; UN, **A/CN.9/642**, s. 52 [§§ 228]; UN, **A/CN.9/645**, s. 54 [§ 257].

uygulama alanı bulması durumunda önceki tarihli[353] milletlerarası sözleşmelere üstünlük tanınmıştır[354]. Diğer bir ifadeyle, 82'nci madde Sözleşme'de benimsenen sınırlı ağ ilkesinin bir istisnası niteliğindedir[355].

Sözleşme'nin 82'nci maddesi dört farklı bentten oluşmaktadır. Bu bentlerde sırasıyla, hava yolu taşıması [b. (a)][356], kara yolu taşıması [b. (b)][357], demir yolu taşıması [b. (c)][358] ve iç su taşımasına [b. (d)][359] ilişkin yürürlükte

---

[353] Bu düzenleme bilinçlidir. 26'ncı maddenin aksine ileri bir tarihte kabul edilecek olan milletlerarası sözleşmeler bu madde kapsamı dışında bırakılmıştır. Diğer bir ifadeyle, Rotterdam Kuralları'na göre öncelikli olarak uygulanacak olan milletlerarası sözleşmeler sınırlandırılmış, ve Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının ileriki bir tarihte kısıtlanması önlenmek istenmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 72 [§ 4.033].

[354] 82'nci maddenin açılış cümlesinin Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Bu Sözleşme'nin hiçbir hükmü bu Sözleşme'nin yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte olan, taşıyanın eşyanın zıya veya hasarından kaynaklanan sorumluluğunu düzenleyen aşağıdaki milletlerarası sözleşmeleri ve bu sözleşmelerde gerçekleştirilecek sonraki tarihli değişikliklerin uygulanmasını etkilemez.

[355] 82'nci madde hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Krijn Haak, "Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL**, s. 63 vd.; de Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 99 vd.; Hancock, **A New Convention**, s. 46 vd.; Güner-Özbek, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 133 vd.; van der Ziel, **[2009] ULR**, s. 991 vd.; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 71 vd.

[356] Milletlerarası sözleşmenin kendi hükümleri uyarınca taşıma sözleşmesinin herhangi bir kısmına uygulanması şartıyla eşyanın hava yolu ile taşınmasını düzenleyen her türlü milletlerarası sözleşme ["*Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;*"]. Rotterdam Kuralları ile MontrealMS m. 18 f. 4'ün karşılıklı değerlendirilmesi için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 72; de Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 100; Zhao, **[2001] EJCCL**, s. 25 vd.

[357] Gemide taşınan eşya yüklü kara yolu eşya taşıma aracı ile eşya taşımasına, milletlerarası sözleşmenin kendi hükümleri uyarınca uygulanması şartıyla eşyanın kara yolu ile taşınmasını düzenleyen her türlü milletlerarası sözleşme ["*Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship*"], değerlendirme için bkz. van der Ziel, **[2009] ULR**, s. 992 vd.; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, 73-74

[358] Demir yolu ile taşımaya tamamlayıcı taşıma olarak eşyanın deniz yoluyla taşınmasına, milletlerarası sözleşmenin kendi hükümleri uyarınca uygulanması şartıyla eşyanın demir yolu ile taşınmasını düzenleyen her türlü milletlerarası sözleşme ["*Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail;*"]; açıklama için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 74.

[359] Eşyanın aktarma olmaksızın gerek iç su gerekse deniz yoluyla taşınmasına, milletlerarası sözleşmenin kendi hükümleri uyarınca uygulanması şartıyla eşyanın iç su yoluyla taşınmasını düzenleyen her türlü milletlerarası sözleşme ["*Any convention governing the carriage of*

olan milletlerarası sözleşmelerle ilgili özel hükümler getirilmiştir. Bu başlık altında söz konusu bentlerde öngörülen özel düzenlemelerin hepsi değerlendirilmeyecek, yalnızca kara yolu ile taşımaya ilişkin özel düzenleme açıklanacaktır.

CMR m. 2'de özellikle ro-ro taşımaları bakımından CMR'nin uygulama alanı deniz taşıması sırasında meydana gelen zararları kapsayacak şekilde genişletilmiştir[360]. Eşyanın kara yolu eşya taşıma aracından boşaltılmaksızın bir gemi ile taşınması durumunda, hasar veya zıya deniz taşıması sırasında meydana geldiği takdirde, zararın meydana geldiği yer deniz taşıması olduğundan, Rotterdam Kuralları'nın 26'ncı maddesi uyarınca bu kapsamda doğan istemlere, diğer koşulların da karşılanması kaydıyla Rotterdam Kuralları uygulanmalıdır. Ancak, 82'nci madde ile bu kurala istisna getirilmiştir. CMR m. 2 veya önceki tarihli bir başka milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı bu aşamada meydana gelen zararı da kapsıyorsa, söz konusu MS, Rotterdam Kuralları yerine uyuşmazlığa uygulanır.

4. Taşıtanın / Yükletenin Borçları

Bir karma taşıma sözleşmesi söz konusu olduğunda bu sözleşmeye Rotterdam Kuralları'nın mı yoksa başka bir milletlerarası belgenin veya sözleşmenin mi uygulanacağı, m. 26[361] ve 82'de yalnızca eşya hasarı, zıyaı

---

goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea"], bkz. açıklama için Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 75.

[360] CMR m. 2 hakkında bkz. Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, Third Edition, London, Sweet & Maxwell, 1997, s. 37 vd.; Hakan Karan, Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon: CMR Şerhi, Ankara, Turhan, 2011, s. 86-99 [Açıklamalar], s. 99-102 [Yargıtay 11. HD Kararları]; Akkiprik, **[2000] DenizHD**, s. 218 vd.; Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)**, Ankara, Yetkin, 2004, s. 27 vd. CMR'nin Rotterdam Kuralları m. 82 ile karşılaştırmalı değerlendirilmesi hakkında özellikle bkz. Haak, **[2010] EJCCL**, s. 68 vd.; de Wit, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 101 vd.

[361] 26'ncı madde kapsamında taşıyanın sorumluluğu dışında kalan konularda Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulacağı hakkında bkz. van der Ziel, **[2009] ULR**, s. 984 vd.

veya teslimde gecikme sebebiyle taşıyanın sorumluluğu bakımından irdelenmiştir[362]. Ancak, Rotterdam Kuralları'nda yalnızca bu konu düzenlenmemiştir. Sözleşme'de yer alan düzenlemelerden bir diğeri bu çalışmanın da konusu olan "*shipper*" ve "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişinin taşıyana karşı sorumluluğudur[363]. Eşyanın değişik tür araçlarla taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyanın örneğin tehlikeli eşya taşınmasından kaynaklanan zararlara yönelik istemine hangi düzenlemenin uygulanacağı 26'ncı ve 82'nci maddeler uyarınca belirsizdir. Bu kapsamda iki farklı yorum gündeme gelmektedir. Bunlardan birincisi, söz gelimi, CMR'nin yalnızca taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin Rotterdam Kuralları'nda öngörülenlerin yerine uygulanacağıdır. Bu yorum kabul edildiği takdirde, eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği Devletler'den birinin Sözleşme'ye taraf olması durumunda "*shipper*" ve "*documentary shipper*"ın sorumluluğuna ilişkin Rotterdam Kuralları hükümleri uygulama alanı bulmalıdır. Başka bir ifadeyle, eşyanın deniz taşıması da dâhil değişik tür araçlarla taşınmasına ilişkin bir sözleşme uyarınca "*shipper*", diğer taşıma türlerine ilişkin bir milletlerarası sözleşmede bu kişinin sorumluluğuna ilişkin her hangi bir düzenleme olup olmadığına bakılmaksızın, Rotterdam Kuralları m. 27 uyarınca sorumlu olacaktır.

Bu hususun bir örnek ile açıklanması yerinde olacaktır. Satıcı ile taşıma işleri komisyoncusu eşyanın değişik tür araçlarla taşınmasına yönelik kapıdan limana bir taşıma sözleşmesi kurar. Taşıma işleri komisyoncusu taşımayı kendi araçları ile taşımaz. Kara yolu taşıması için A şirketi ile deniz yolu taşıması için B şirketi ile anlaşır. Bu kapsamda kurulan birinci sözleşmede taşıma işleri komisyoncusu Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5

---

[362] 82'nci madde hakkında aksi yönde bkz. Güner-Özbek, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 134.

[363] Bu durumda Rotterdam Kuralları'nın söz konusu hükümleriyle, diğer milletlerarası sözleşmelerin düzenlemelerinin birlikte uygulama alanı bulabileceği hakkında bkz. Hancock, **A New Convention**, s. 45.

anlamında taşıyan, satıcı ise m. 1 f. 8 uyarınca taşıtan sıfatını alır. Taşıma işleri komisyoncusu ile A şirketi arasında kurulan kara taşımasına ilişkin sözleşme Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına girmez, zira bu taşımada deniz yolu ile taşıma yoktur. Ancak B ile kurulan sözleşme yükleme veya boşaltma limanlarından birinin Taraf bir Devlet'te bulunması hâlinde Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına girecektir. Kurulan ikinci sözleşme bakımından ise TİK taşıtan, B ise, taşıyan sıfatını alır. Düzenlenen konişmentonun "*shipper*" hanesine de TİK'nın ticaret unvanı yazıldığı için, TİK aynı zamanda "*documentary shipper*" sıfatına sahiptir[364]. Tehlikeli eşyanın gerektiği gibi bildirilmemesi sebebiyle kara taşıması sırasında taşıyıcının aracında zarar meydana gelir. Bu ilişkiye Rotterdam Kuralları uygulanmadığından, taşıyıcı CMR hükümleri uyarınca zararını tazmin eder. Sonrasında TİK ödemiş olduğu zararı satıcıya rücu ettiğinde bu ilişkiye uygulanacak olan hükümlerin hangisi olduğu sorusu gündeme gelecektir. Bu husus RR m. 26'da ve 82'de açıkça düzenlenmemiştir. TİK ile satıcı arasındaki sözleşme Rotterdam Kuralları'na tâbi olduğundan, rücu davasının RR m. 32 uyarınca görülmesi söz konusu olabilecektir. Varılan bu sonucun ne kadar yerinde olduğu belirsizdir.

[364] Bkz.: aş. § 6 I C 2 b.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI

§ 3. Temel Kavramların Belirlenmesi

Türk Hukuku'nda denizde eşya taşıma sözleşmesi, navlun sözleşmesi olarak adlandırılır[365]. Navlun sözleşmesi, Y-TTK m. 1138 ve devamında düzenlenmiştir. Bu sözleşmenin taraflarının ve ilgililerinin kim olduğunun tanımı Y-TTK'da açıkça verilmiş olmasa da, Kanun'un ilgili maddelerinden bu sıfatlar çıkartılmaktadır.

Bu kapsamda bir navlun karşılığında eşyayı deniz yoluyla taşımayı üstlenen kişi taşıyan [m. 1138 f. 1]; navlun sözleşmesini[366] bu kişi ile kuran kişi taşıtan [m. 1138 f. 1 b. (a)], yükleme limanında eşyayı taşıyana teslim eden ve karşılığında konişmento düzenlenmesi hakkına sahip olan kişi yükleten[367] [m. 1238 f. 2]; boşaltma limanında konişmentonun iadesi

---

[365] Y-TTK m. 1119 vd. hükümleri "Deniz Ticareti Sözleşmeleri"ne ayrılmıştır. Her ne kadar, Y-TTK m. 1228 f. 1 uyarınca "[k]onişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan […] senettir." şeklinde bir kullanım bulunsa da, "*contract of carriage*" kelimesinin Türkçe'ye tercümesinde Y-TTK Beşinci Kitap Dördüncü Kısım Üçüncü Bölüm başlığı olan "Navlun Sözleşmesi" terimi tercih edilmelidir.

[366] Navlun sözleşmesi kavramı, sözleşmenin çeşitleri ve kuruluşu ile bu sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtan sıfatları hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II,** s. 1-13; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 137-138; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II [Navlun Mukaveleleri Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri]**, Gözden geçirilmiş ilâveli ikinci bası, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1971 s. 1-14; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 1-37; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 207-209, 230; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 243-246. Hamburg Kuralları'nda tanımlanan kavramların E-TTK'nın ilgili hükümleriyle karşılaştırılması için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 20-54.

[367] Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 3-5; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 139; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 15-19; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 38-41; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 223-230; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)**, İstanbul, Neşriyat, 1987 s. 166-174; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 255-257; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 34-36. Aşağıda kapsamlı bir şekilde açıklanacağı üzere, Hamburg Kuralları'nda yer verilen "*shipper*" tanımı, Türk Hukuku'ndaki taşıtan ve yükleten sıfatlarını birlikte karşılamaktadır. Hamburg Kuralları'nı Türkçe'ye tercüme eden ÇAĞA, bu sebeple "*shipper*" sıfatının karşılığı olarak "gönderen" terimini kullanmıştır, bkz. Çağa, **[1979] Batider**, s. 329. Bu kullanımın eleştirisi için bkz.

karşılığında eşyayı teslim almaya yetkili kılınan kişi ise gönderilen[368] [m. 1203 f. 1] sıfatını almaktadır. Dolayısıyla, navlun sözleşmesine taraf olmakla birlikte edinilen taşıyan ve taşıtan sıfatlarının yanında, bu sözleşmeye taraf olup olmamaları önem taşımayan yük ilgilileri konumundaki yükleten ve gönderilen sıfatları da bulunmaktadır.

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle, satış sözleşmesine konulan kayıtların taşıtan sıfatına ne şekilde etki ettiği açıklanacaktır. Daha sonra, matbu konişmento kayıtlarında, milletlerarası sözleşmelerde ve bazı Devletler'in iç hukuklarında taşıtan ve yükleten ayrımının yapılıp yapılmadığı ortaya konulacaktır. Bu inceleme yapıldıktan sonra, son tarihli milletlerarası sözleşme olan Rotterdam Kuralları'nın düzenlemesi ile ulusal düzenlemeler karşılaştırılacaktır.

Taşıtan ve yükleten ayrımı birçok hukuk sisteminde bulunmamaktadır. Bu bölümün amacı matbu konişmentolarda yer alan "*shipper*" hanesinin karşılık geldiği sıfatın belirlenmesidir. Dolayısıyla, Türk Hukuku hakkında açıklama yapılmadığı müddetçe, çalışmanın bu kısmında İngilizce terim olan "*shipper*" kavramı kullanılacaktır.

Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 170. 1924 KonişmentoMS'nin Y-TTK terminolojisine uygun bir şekilde yapılan tercümesinde, 1924 KonişmentoMS'de yer alan "*shipper*" terimi Türkçe'ye "gönderen" olarak çevrilmiştir, bkz. Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu / Kerim Atamer / Duygu Damar / Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, **Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları**, Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, İstanbul, XII Levha, 2013, s. 180 vd. [§ 4 II B]. Kullanımın açıklaması için bkz. Duygu Damar / Cüneyt Süzel, **a.e.**, s. 207 [§ 4 IV], YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları'nda kullanılan terimin E-TTK'daki [Y-TTK bakımından da aynı değerlendirme söz konusudur] karşılığı hakkında kapsamlı değerlendirme yapmıştır, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 49-54.

[368] Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 5-6; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 139; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 19-20; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 41-48; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 231-233; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 257. Hamburg Kuralları'nda tanımlanan "*consignee* teriminin Türk Hukuku ile karşılaştırmalı olarak açıklaması için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 54-56. Bu sıfat ile ilgili yakın tarihli bir çalışma için bkz. Vural Seven, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara, Yetkin, 2012.

§ 4. Denizaşırı Satış Hukuku

Denizde eşya taşıma sözleşmelerinin kurulmasının altında çoğu kez bir alım satım ilişkisi yatmaktadır. Milletlerarası satış sözleşmesine konu olan eşyanın taşınması için taşıma sözleşmeleri kurulur. Satış sözleşmesinin tarafları satıcı ve alıcıdır. Satış sözleşmesi uyarınca teslim borcunun hangi anda gerçekleşeceğinin belirlenmesi kurulacak olan milletlerarası taşıma sözleşmeleri bakımından önem taşır. Taşıma sözleşmesini kuran tarafın Taşıma Hukuku uyarınca alacağı sıfat, aynı zamanda kendisinin sahip olacağı hakları ve tâbi olacağı borçları ve sorumlulukları da belirleyecektir. Bu kapsamda taşıma sözleşmesi kurma borcunun satış sözleşmesinin hangi tarafına ait olduğu öncelikle değerlendirilmelidir.

I. Milletlerarası Satıma İlişkin Yeknesak Kanun[369]

Milletlerarası Satıma İlişkin Yeknesak Kanun ("ULİS") 1/7/1964 yılında imzalanmıştır. Bu Sözleşme'ye[370] Türkiye taraf değildir. ULİS'de taşıma sözleşmesini kurma borcunun hangi tarafa ait olduğuna dair açık bir düzenleme yoktur. Satıcı, eğer sözleşmede satışa konu olan eşyayı alıcıya göndermeyi üstlenmişse, eşyanın taşınması için taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü kılınmıştır [m. 54 f. 1][371]. Dolayısıyla, satıcının ULİS uyarınca taşıma sözleşmesi kurması, böyle bir borcun satış sözleşmesinde kendisine yüklenmiş olmasına bağlıdır.

---

[369] Uniform Law on the International Sale of Goods, Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) http://www.unidroit.org/english/conventions/c-ulis.htm.

[370] ULİS'nin hazırlık süreci hakkında bilgi için bkz. Yeşim M. Atamer, **Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları**, İstanbul, Beta, 2005, s. 21-22.

[371] Hükmün İngilizcesi şu şekildedir: "*[i]f the seller is bound to despatch the goods to the buyer, he shall make, in the usual way and on the usual terms, such contracts as are necessary for the carriage of the goods to the place fixed.*"

II. Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması[372]

Türkiye, Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması'na ("CISG") yakın geçmişte taraf olmuştur[373]. ULİS m. 54 f. 1'e benzer bir düzenleme CISG m. 32 f. 2'de yer almaktadır[374]. Satıcının borçları arasında yer alan bu hüküm gereğince satıcı, eşyanın taşınmasını üstlendiği takdirde, taşımanın kararlaştırılan yere kadar gerçekleşmesi için gerekli sözleşmeleri yapma borcu altındadır. Bu kapsamda, satıcının taşıma sözleşmesini kurma borcu, satış sözleşmesinde açıkça bu hususun kararlaştırması hâlinde söz konusudur.

III. Incoterms

A. Kavram

Milletlerarası satış sözleşmesine konu olan eşyanın teslimi ve taşınması ile ilgili Milletlerarası Ticaret Odası [*International Chamber of Commerce*] ("ICC") tarafından kabul edilen ticari kuralların yorumuna ilişkin kurallar *International Commercial Terms* [Milletlerarası Ticari Terimler] ("Incoterms")[375] olarak anılmaktadır. ICC tarafından ilk defa 1936 yılında[376]

---

[372] United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980), Sözleşme metni ve CISG'ye Taraf Devletler için bkz. UN, (Çevrimiçi) http://treaties.un.org [Databases / Status of Treaties / International Trade and Development]. CISG'nın hazırlık süreci ve bu MS hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Atamer, **CISG**, s. 23 vd.

[373] CISG 11/4/1980 yılında imzalanmıştır. 1/1/1988 tarihinde milletlerarası alanda yürürlük kazanan CISG'ye bugün itibarıyla 78 Devlet taraftır. Türkiye, CISG'ye taraf olma iradesini 7/7/2010 tarihinde açıklamış ve CISG, Türkiye bakımından 7/7/2011 tarihinde yürürlük kazanmıştır [m. 99 f. 2].

[374] CISG m. 32 f. 2 hükmü şu şekildedir: "*[i]f the seller is bound to arrange for carriage of the goods, he must make such contracts as are necessary for carriage to the place fixed by means of transportation appropriate in the circumstances and according to the usual terms for such transportation.*", CISG m. 32 hakkında bkz. Atamer, **CISG**, s. 172 vd.

[375] Incoterms hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Turgut Kalpsüz, **Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar)**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1967; Ercüment Erdem, **SİF Satışlar: CIF Sales**, İstanbul, Beta, 1999; Ercüment Erdem, Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış, **[1996] Batider**, Cilt: XVIII, Sayı: 4; s. 35; Ercüment Erdem,

kabul edilen bu kurallar çeşitli tarihlerde değişikliğe[377] uğramıştır. Son olarak ICC, Incoterms 2010'u kabul etmiş ve bu terimler 1/1/2011 tarihinden itibaren yürürlük kazanmıştır[378]. Incoterms 2010 öncesinde D, F, C, E grubu olmak üzere 4 grup altında düzenlenen bu terimler, Incoterms 2010 ile birlikte taşıma aracı şekline göre iki grup altında toplanmıştır. Ayrım, yalnızca denizde veya iç su taşımalarında kullanılan terimler ve deniz ile iç su taşıması dâhil her türlü taşıma biçimi için kullanılan terimler olarak yapılmıştır[379].

B. Terimler

1. Birinci Grup

Incoterms 2010'un birinci grubunda yer alan terimler, taşıma aracının cinsi fark etmeksizin bütün taşımalarda kullanılabilir[380]. Bu terimler özellikle kapıdan kapıya yapılan karma taşımalarda kullanılabilecektir. Birinci gruba dâhil olan terimler sırasıyla şöyledir: *Ex Works* ("EXW") [İşyerinde Teslim], *Free Carrier* ("FCA") [Taşıyıcıya Masrafsız] , *Carriage Paid To* ("CPT") [Taşıma Ödenmiş Olarak], *Carriage and Insurance Paid To* ("CIP") [Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak], *Delivered at Terminal* ("DAT") [Terminalde Teslim], *Delivered at Place* ("DAP") [Belirlenen Yerde Teslim], *Delivered Duty Paid* ("DDP") [Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim].

"Incoterms 2000", **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, Cilt I, İstanbul, Beta, 2001, s. 179 vd.; Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, İstanbul, Beta, 2010, s. 181 vd.; Aslıhan Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS (Uluslararası Ticari Terimler)**, İstanbul, Filiz, 2011.

[376] 1936 yılından önce CIF satışlara ilişkin ILA bünyesinde gerçekleşen düzenlemeler ve Incoterms'ün tarihçesi için bkz. Kalpsüz, **Denizaşırı Satışlar**, s. 104 vd.; Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 181 vd.

[377] Incoterms 1936'da değişiklik yapan metinler sırasıyla, Incoterms 1953, Incoterms 1967, Incoterms 1976, Incoterms 1980, Incoterms 1990, Incoterms 2000 ve Incoterms 2010'dur. Incoterms 1936'dan başlayarak bu terimlerin değerlendirmesi hakkında bkz. Jan Ramberg, **ICC Guide to Incoterms 2010**, Paris, International Chamber of Commerce, 2011, s. 8 vd.

[378] Incoterms 2010 hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Ramberg, **ICC Guide to Incoterms 2010**. Ayrıca bkz. Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 175 vd.

[379] Ayrım için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 86 vd.

[380] Bu grupta yer alan terimler için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 87 vd.

2. İkinci Grup

Incoterms 2010'un ikinci grubunda yer alan terimler sadece deniz veya iç su taşımalarına özgülenmiştir[381]. Dolayısıyla, taşıma aracının bir gemi olduğu durumlarda, diğer bir ifadeyle, limandan limana yapılacak olan taşımalarda satış sözleşmesine bu kayıtlar konulabilecektir. Başka bir anlatımla, bu terimlerin eşyanın karma taşımaya konu olması hâlinde kullanılması uygun değildir. Incoterms 2010 uyarınca bu terimler sırasıyla şunlardır: *Free Alongside Ship* ("FAS") [Gemi Doğrultusunda Masrafsız], *Free on Board* ("FOB") [Gemide Masrafsız], *Cost and Freight* ("CFR") [Mal Bedeli ve Navlun], *Cost Insurance and Freight* ("CIF") [Mal Bedeli Sigorta ve Navlun].

C. Taşıma Sözleşmesine Etkisi

Incoterms 2010'da taşıma sözleşmesini kurma borcunun hangi tarafa ait olduğu[382] her bir terimin altında yer alan A3[383] ve B3[384] nolu alt başlıklarda öngörülmüştür. Çalışmanın bu kısmında öncelikle limandan limana yapılan taşımalarda kullanılan ikinci grupta yer alan terimler, daha sonra, değişik tür taşıma araçlarıyla eşya taşınmasında kullanılan birinci gruptaki terimler açıklanacaktır. Açıklamalar yapıldıktan sonra satıcının ve alıcının, Y-TTK bakımından navlun sözleşmesi uyarınca aldığı sıfatlar belirlenecektir.

---

[381] Bu grupta yer alan terimler için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 160 vd.

[382] Bu terimlerin navlun borcuna etkisi hakkında bkz. Sevgi Sunal-Erguvan, **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)**, İstanbul, Legal, 2007, s. 116 vd.

[383] A ile ifade olunan başlıklarda satıcının yükümlülükleri düzenlenmiştir. A3 nolu alt başlıkta ise taşıma sözleşmesi [A3(a)] ve sigorta sözleşmesi [A3(b)] ile ilgili yükümlülükler yer almaktadır.

[384] B ile ifade olunan başlıklarda alıcının yükümlülükleri düzenlenmiştir. B3 nolu alt başlıkta ise taşıma sözleşmesi [B3(a)] ve sigorta sözleşmesi [B3(b)] ile ilgili yükümlülükler yer almaktadır.

1. İkinci Grup

a. FAS ve FOB

Incoterms 2000[385] ve 2010[386] metinleri değerlendirildiğinde FAS'ye ve FOB'ye ilişkin kısımlarda yer alan A3 ve B3 hükümlerinde değişiklik olduğu gözlemlenmektedir. Bu sebeple, bu kısımda söz konusu terimler ile ilgili Incoterms 2000 ve 2010 düzenlemeleri ayrı ayrı açıklanacaktır.

aa. Incoterms 2000

Gerek FAS gerekse FOB satışlara ilişkin Incoterms 2000 A3'te satıcının taşıma sözleşmesi yapmasına yönelik herhangi bir yükümlülüğü bulunmadığı öngörülmüştür[387]. Bu kayıtların kullanıldığı satış sözleşmelerine konu olan eşyanın taşınması, alıcı tarafından, masrafları kendisine ait olmak üzere, kurulacak taşıma sözleşmesi ile yapılır [B3].

FAS satışta eşyanın teslimi, kararlaştırılan yükleme limanında alıcı tarafından belirlenen geminin doğrultusunda gerçekleşir[388]. Gemi rıhtımda bağlı ise, eşyanın geminin yanına getirilmesi, gemi açıkta ise layterler aracılığıyla denizde geminin yanına getirilip, eşya üzerindeki zilyetliğin

---

[385] Incoterms 2000 metni için bkz. UN, "ICC INCOTERMS 2000: Report of Secretary-General", A/CN.9/479, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 599 vd.

[386] Incoterms 2010 metni ve ilgili kısımlar bakımından açıklamalar için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**.

[387] Incoterms 2000'in FAS ve FOB satışlarının A3 ile ifade olunan kısmında "*[n]o obligation*" ibaresi yer almaktadır. Incoterms 2000'de kullanılan "*[n]o obligation*" ibaresinin hangi anlama geldiği Incoterms 2000'e ait genel açıklamaların 10'uncu paragrafında açıklanmıştır, bkz. UN, A/CN.9/479, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 606. Bu ibare ile alıcının veya satıcının diğer tarafa karşı bir borcu olmadığının belirtildiği, böyle bir sözleşmenin yapılması kendi menfaatine ise, sözleşme kurabileceği açıklanmıştır. Bu açıklamanın en tipik örneği sigorta sözleşmesi bakımından söz konusudur. Gerek FOB gerekse FAS satışlarda satıcının denizcilik rizikolarına karşı sigorta sözleşmesi yapma borcu bulunmamaktadır. Ancak, satıcı hasarın kendisine ait olduğu zaman zarfı bakımından kendi menfaatini güvence altına alan bir sigorta sözleşmesi kurabilecektir. Eşyanın gemi doğrultusuna veya gemiye kadar taşınması aşamasında satıcının kara taşımaları için sigorta sözleşmesi kurması, bu süreçte eşyanın hasarı kendisine ait olduğu için, kendi menfaatine olacaktır.

[388] Bkz. Incoterms 2000 FAS A4, UN, A/CN.9/479, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 612.

taşıyana devredilmesi ile gerçekleşir [A4][389]. FOB satışta ise, eşya, satıcıya bu limandaki gemide[390] teslim edilmiş sayılır [A4]. Geminin doğrultusunda veya gemide eşyayı taşıyana teslim eden satıcıdır.

Bu bilgiler doğrultusunda alıcı, navlun sözleşmesini kurmakla, taşıtan ve konişmento bir üçüncü kişiye devredilmeği müddetçe eşyayı boşaltma limanında teslim almakla, gönderilen sıfatını alır. Satıcı ise, eşyayı yükleme limanında taşıyana teslim etmekle [ister gemi doğrultusunda isterse gemide] yükleten sıfatına sahip olacaktır.

bb. Incoterms 2010

FAS ve FOB satışta satıcının taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğünün düzenlendiği Incoterms 2010 A3(a)'ya, Incoterms 2000 A3(a)'da bulunmayan bir ikinci cümle eklenmiştir. Bu cümlede, alıcı tarafından böyle bir istemde bulunduğu takdirde veya ticari uygulamanın bu yönde olması ve alıcının zamanında aksi yönde bir talimat vermemesi durumunda, taşıma sözleşmesinin satıcı tarafından kurulabileceği düzenlenmiştir. Böyle bir ihtimalde taşıma sözleşmesinin rizikosu ve masrafları alıcıya ait olacaktır[391]. Hükmün açıklamasına bakıldığında F ile C satışlar arasında esaslı bir farklılık bulunmasına rağmen, uygulamada satıcının taşıma sözleşmesini kurarak alıcıya ek hizmet sağladığı ve bu uygulamanın

---

[389] Gemi doğrultusunun hangi anlama geldiği hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 200; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 81-82 ve s. 81'de dn. 377.

[390] Türkçe karşılığı olarak "gemide" olarak kullanılan terim "*on board the vessel*"dır, bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 614'te A4 nolu başlık.

[391] Düzenlemenin İngilizce metni şöyledir: "*…[h]owever, if requested by the buyer or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract of carriage and if it does, shall promptly notify the buyer.*", FAS satış için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 162; FOB satış için bkz. Ramberg, **a.e.**, 172.

her iki terimi birbirine yaklaştırdığı belirtilmiştir[392]. Özellikle düzenli hat taşımalarında[393], eşyanın taşınacağı gemi genellikle önem arz etmediğinden, FOB satışlarda satıcının ek hizmet olarak taşıma sözleşmesini de kurduğu belirtilmiştir[394].

FOB satışların bu özelliği İngiliz Yargı kararlarına konu olmuştur[395,396]. İngiliz Hukuku'nda üç farklı FOB satış türü kabul edilmektedir[397]. Bunlar sırasıyla, [a] "*Straight FOB*", [b] "*Classic FOB*[398]" ve [c] "*Extended FOB*[399]". "*Extended FOB*"'de[400] alıcının ek hizmetler temin ettiği açıklanmıştır. Ek hizmetler içinde taşıma sözleşmesinin kurulması da gösterilmiştir. Eğer bu yönde bir anlaşma söz konusu ise, satıcı ödemiş olduğu veya ödeyeceği navlun için alıcı adına bağımsız bir navlun faturası düzenler. Böyle bir FOB satışta taşıma sözleşmesinin satıcı tarafından kendi adına kurulduğu, diğer bir ifadeyle, satıcının alıcıyı temsilen taşıyan ile böyle bir sözleşme kurmadığı açıklanmıştır[401].

---

[392] Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 69. "*Extended FOB*" ile CIF sözleşmelerin farkı için bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 51, 68.
[393] Bu taşımanın en tipik örneği konteyner taşımalarıdır.
[394] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 51.
[395] Özellikle bkz. *Pyrene Co. Ltd. v Scindia Steam Nav. Co.* 1954 2 Q.B. 402, [1954 Lloyd's Rep. 321], bu kararda özellikle bkz. DEVLİN J.'nin değerlendirmeleri, s. 424. FOB satışlarının bu özelliği hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Charles Debattista, **The Sale of Goods Carried by Sea**, Secon Edition London / Edinburg / Dublin, Butterworths, 1998, s. 8 vd. [§ 1-17]. Ayrıca bkz. *The El Amria and El Minia* [1982] 2 Lloyd's Rep. 28, s. 32. Yargılamada Fob satışa ilişkin yapılan değerlendirme için bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 50..
[396] Alman Hukuku'nda, FOB satış navlun sözleşmesinin kimin tarafından kurulduğuna göre ifade edilmektedir. Bu satışın, Navlun sözleşmesi alıcı tarafından kuruluyorsa gerçek FOB, alıcının verdiği yetkiye dayanılarak satıcı tarafından yapılıyorsa genişletilmiş FOB olarak kabul edildiği hakkında bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 52.
[397] İngiliz yargı kararlarında kabul edilen bu yaklaşım için ayrıca bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 50-51; Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, s. 34 dn. 133.
[398] Değerlendirme için bkz. **Sale of Goods**, s. 8 [§§ 1-16]; Erdem, **[1996] Batider**, s. 49 vd.
[399] Debattista, **Sale of Goods**, s. 8 [§§ 1-16].
[400] *Extended FOB* olarak ifade olunan bu satış tipi hakkında bkz. Debattista, **Sale of Goods**, s. 10 [§ 1-22]. Erdem, söz konusu FOB satışı Ek yükümler içeren FOB sözleşmeler olarak ifade etmiştir, bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 50.
[401] Bkz. Debattista, **Sale of Goods**, s. 10-11 [§ 1-22].

Incoterms 2010'da FAS ve FOB satış A3(a) hükmüne eklenen ikinci cümlenin İngiliz Hukuku'nda yukarıda açıklanan yaklaşım doğrultusunda yorumlanması uygun gözükmektedir. Incoterms 2010 A3(a)'da rizikonun alıcıya ait olmasına örnek olarak satış sözleşmesinin kurulması ile navlunun ödenmesi zaman aralığında navlunda meydana gelen iniş çıkışlar sebebiyle oluşacak farklılığa alıcının katlanmakla yükümlü olması gerektiği verilmiştir[402]. Bu yorumun benimsenmesi hâlinde FOB satışlarda, özellikle konteyner taşımalarında navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran tarafın belirlenmesinde yalnızca FOB ve/veya FAS kaydının yeterli olmayacağı sonucuna varılmaktadır. Taşıtan sıfatının belirlenmesi bakımından taşıyan tarafından navlun faturasının kimin adına düzenlendiği önem taşıyacaktır. Aynı şekilde, konişmentoda navlun hanesinde "*freight payable*" ibaresi yerine "*freight prepaid*" şeklinde bir kaydın yer alması, navlun sözleşmesinin satıcı tarafından kurulmuş olabileceğine yönelik aksi ispat edilebilir bir karine doğurabilecektir. Böyle bir kayıt, navlunun satıcı tarafından ödendiği ve dolayısıyla navlun sözleşmesinin satıcı tarafından kurulduğu izlenimini verecektir. Sonuç olarak, İngiliz yargı kararlarında "*extended FOB*" olarak ifade olunan FOB satışlarda veya benzer şekilde gerçekleştirilen FAS satışlarda navlun sözleşmesinin satıcı tarafından kurulması hâlinde satıcı, hem taşıtan hem de yükleten sıfatına sahip olurken, alıcı gönderilen sıfatını alacaktır. Bu yorumun doğuracağı en önemli sonuç, alıcının navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi gönderilen olması ve konişmentolu taşımalarda taşıyan ile ilişkilerinde konişmentonun belirleyici olmasıdır.

[402] Bkz. Debattista, **Sale of Goods**, s. 11 [§ 1-22].

b. CFR ve CIF

Incoterms 2010'un A3(a) ve B3(a) hükümleri her iki satış bakımından benzer şekilde düzenlenmiştir. Gerek CFR[403] gerekse CIF[404] satışta taşıma sözleşmesini kurma borcu[405] satıcının üzerindedir.

Eşyanın teslimi, gemide gerçekleşir [A4]. Satıcı, eşyanın zilyetliğini gemide taşıyana bırakmakla, eşyayı alıcıya teslim etmiş sayılacaktır.

Bu kapsamda satıcı, taşıtan ve yükleten, alıcı ise, konişmento taşıma sürecinde bir üçüncü kişiye devredilmediği sürece, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilen sıfatına sahip olacaktır.

2. Birinci Grup

Bu grupta yer alan terimler her türlü taşıma şekli için kullanılabilir. Çalışmanın bu kısmının amacı satış sözleşmesinin taraflarının Deniz Ticareti Hukuku uyarınca aldıkları sıfatların belirlenmesidir. Dolayısıyla Incoterms 2010'un birinci grubunda yer alan bu terimlerin konulduğu satış sözleşmelerine konu olan taşımalarda, taşıma sözleşmesinin doğrudan deniz taşıyanı ile yapılması durumunda satış sözleşmesinin aldıkları sıfatlar

---

[403] CFR satışın A3(a) hükmünün birinci cümlesi şu şekildedir; "*[t]he seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named port of destination or, if agreed any point at that port*." Alıcının yükümlülüklerinin düzenlendiği CFR B3(a)'da ise "*[t]he buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage*" ibaresi yer almaktadır, CFR A3(a) için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 184; CFR B3(a) için bkz. Ramberg, **a.e.**, s. 192. Incoterms 2000 CFR A3(a) ve B3(a) düzenlemeleri Incoterms 2010 ile esas bakımından aynı doğrultudadır, bkz. UN, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 615. Incoterms 2000 CFR A3(a) ve B3(a) düzenlemeleri hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 203 vd.; Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, s. 192; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 117.

[404] Incoterms 2010 CIF A3(a) ile B3(b), Incoterms 2010 CFR ile aynı doğrultudadır, bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 199, 202. Incoterms 2000 CFR A3(a) ve B3(a) düzenlemeleri Incoterms 2010 ile esas bakımından benzerdir, bkz. UN, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 617. Incoterms 2000 CFR A3(a) ve B3(a) düzenlemeleri hakkında bkz. Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 130-132.

[405] CIF satışlarda satıcının taşıma sözleşmesi kurma borcu hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Erdem, **SİF Satışlar**, s. 92 vd.

açıklanacaktır. Diğer bir ifadeyle, karma taşıma sözleşmesi bakımından böyle bir değerlendirmeye gidilmeyecektir.

a. EXW

Bu kayıt[406] satıcıya asgari düzeyde borç yüklemektedir. Genellikle aynı ülke içinde gerçekleşen ticaret için uygun olduğu belirtilen bu kaydın satış sözleşmesine konulması, satış sözleşmesine konu olan eşyanın satıcının işyerinde veya sözleşmede belirlenen başka bir yerde teslim edileceği anlamını taşımaktadır[407]. Bu terim ile satıcıya taşıma sözleşmesi kurma borcu yüklenmez [A3(a)]. Eşyanın teslimi satıcının işyerinde gerçekleşeceği için [A4], eşyanın söz konusu yerden teslim alınması yükümlülüğü alıcının üzerindedir. Dolayısıyla, eşyanın taşınması için bir taşıma sözleşmesi kurulacaksa bu sözleşme alıcı tarafından kurulur. Aksi satış sözleşmesinde kararlaştırılmadıkça, satıcı eşyayı taşıma aracına yükleme borcu altında değildir. Bu sebeple, satış sözleşmesinde yer alan EXW kaydı doğrultusunda eşyayı taşıyıcıya ve/veya taşıyana teslim etme borcu ve taşıyıcı ve/veya taşıyan ile taşıma sözleşmesi kurma borcu alıcının üzerindedir. Alıcı bu sözleşmeleri deniz taşıyanı ile kendisi kurduğu takdirde hem taşıtan hem de yükleten sıfatına sahip olur.

b. FCA

Satış sözleşmesinde bulunan FCA kaydı uyarınca, satıcı, satış sözleşmesine konu olan eşyayı alıcı tarafından belirlenen taşıyana veya taşıyıcıya teslim etme borcu altındadır [A4][408]. Taşıma sözleşmesini kurma

---

[406] Incoterms 2010 EXW hakkında bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 87 vd. Bu terim Inoterms 2010'da da yer almaktadır. Incoterms 2000 EXW hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 198 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 54 vd.

[407] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 87.

[408] Teslim iki şekilde söz konusu olacaktır. Eğer kapıdan kapıya taşıma söz konusu ise, diğer bir ifadeyle, belirlenen yer satıcının işyeri ise, eşyanın satıcının işyerinde alıcı tarafından

borcu kural olarak alıcının üzerindedir [B3(a) c. 1]. Bu sözleşme alıcı tarafından kurulmuşsa, alıcı taşıtan ve gönderilen, satıcı ise, yükleten sıfatına sahip olur.

Incoterms 2010 ile FOB ve FAS terimlerinin A3(a)'ya eklenen cümlenin aynısı FCA A3(a)'ya da dâhil edilmiştir [A3(a) c. 2]. Dolayısıyla, riziko ve masrafları alıcıya ait olmak üzere, alıcı tarafından istemde bulunulduğu veya ticari âdetin gerektiği takdirde taşıma sözleşmesi satıcı tarafından kurulabilir. Bu durumda, yukarıda FAS ve FOB terimleri hakkında yapılan açıklamalar ve satış sözleşmesinin taraflarının Deniz Ticareti Hukuku bakımından aldıkları sıfatlar FCA satış hakkında da geçerli olacaktır[409].

c. CPT ve CIP

Satış sözleşmesinde teslim şeklinin CPT veya CIP[410] olarak kararlaştırılması hâlinde satıcı, kendisi tarafından belirlenen taşıyana veya taşıyıcıya eşyayı teslim etme borcu altındadır [A4][411]. Her iki terim bakımından da eşyanın satış sözleşmesinde belirlenen varma yerine taşınması için taşıma sözleşmesini kurma borcu satıcının üzerindedir [A3(a)][412]. Taşıma

---

belirlenen taşıma aracına yüklenmesiyle teslim gerçekleşir [A4(a)]. Diğer hâllerde, eşyanın alıcı tarafından belirlenen taşıyıcı veya taşıyana teslim edilmesi ile teslim gerçekleşir [A4(b)]. Son durumda satıcı, alıcı tarafından belirlenen taşıyana veya taşıyıcıya kadar satış sözleşmesine konu olan eşyayı ulaştırmak zorundadır. Bu durumda satış sözleşmesi uyarınca teslim satıcının taşıma aracında gerçekleşir. Dolayısıyla, eşyanın taşıma aracından boşaltılması rizikosu alıcının üzerindedir. İkinci hâl özellikle LCL kaydı bulunan navlun sözleşmeleri bakımından önem taşıyacaktır. Bu kayıt uyarınca, eşyanın konteyner içine yüklenmesi ve istifinin yapılması taşıyana aittir. Incoterms 2010'da düzenlenen FCA terimi hakkında açıklama için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 98 vd. Incoterms 2000 FCA metni için bkz. UN, **[2000] UNCITRAL Yearbook**, s. 610 vd. Incoterms 2000 FCA düzenlemesi hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 199 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 68 vd.

[409] Bkz.: yuk. § 4 III C 1 a.

[410] CIP teslim büyük ölçüde CPT teslim ile benzerlik göstermektedir. Bu iki teslim şeklini birbirinden ayıran nokta CIP teslimde sigorta sözleşmesini kurma borcunun da satıcının üzerinde olmasıdır, bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 124.

[411] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 113.

[412] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 112 [CPT], s. 124 [CIP]. Incoterms 2000 A3(a) metni ile Incoterms 2010 metni esas bakımından birbirleriyle aynı doğrultudadır, bkz. UN, **[2000]**

sözleşmesinin deniz taşıyanı ile kurulması durumunda, satıcı, eşyayı taşıyana teslim etme borcunu üstlendiğinden, eşyanın teslim edilmesiyle birlikte yükleten, taşıma sözleşmesini kurma borcu altında olduğundan taşıtan sıfatlarına birlikte sahip olacaktır. Alıcı ise, konişmento bir üçüncü kişiye devredilmediği müddetçe eşyayı boşaltma limanında teslim almakla yetkilendirilen gönderilen sıfatını alır.

d. DAP, DAT ve DDP

DAP ve DAT terimleri ilk kez Incoterms 2010'da düzenlenmiştir. Incoterms 2000'de yer alan DAF[413], DES[414] ve DEQ[415] terimleri Incoterms 2010'a dâhil edilmemiştir. Her üç terim de gerek deniz yolu ile gerekse diğer yollarla eşyanın taşınmasına uygulanabilir niteliktedir. DDP terimi ise gerek Incoterms 2000'de gerekse 2010'da bulunmaktadır.

DAP teslimin kararlaştırıldığı hâllerde ve deniz taşıyanı ile navlun sözleşmesi kurulduğu takdirde, satıcı, eşyayı boşaltma limanında boşaltmaya hazır bir hâlde teslim eder [A4] ve hasar bu anda alıcıya geçer [A5][416]. DAP satışta eşya boşaltma limanında gemide alıcıya teslim edilmiş sayılır. Navlun

---

UNCITRAL Yearbook, s. 618 [CPT], s. 620 [CIP]. Incoterms 2000 CPT satış hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 207 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 136 vd.; CIP terimi hakkında bkz. Sevinç-Kuyucu, **a.e.**, s. 142 vd.

[413] *Delivered at Frontier* [Sınırda Teslim] olarak ifade olunan bu terim hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 208 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 144 vd.

[414] *Delivered Ex Ship* [Gemide Teslim] terimi ile ilgili bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 210 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 153 vd.

[415] *Named Port of Destination* [Rıhtımda Teslim] olarak ifade olunan bu terim için bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 211 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 159 vd.

[416] Maddenin resmî metni şu şekildedir: "*[t]he seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the agrred point…*" Bu hükmün açıklandığı bir çalışmada Incoterms 2010 DAP A[4] düzenlemesi; "*[s]atıcı, malları kararlaştırılan tarih veya süre içerisinde, varma yerinde … gelen taşıma aracında boşaltarak teslim etmekle yükümlüdür*." olarak ifade olunmuştur, bkz. Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 180. Hükme ve açıklamalarına bakıldığında SEVİNÇ-KUYUCU'nun açıklaması yerinde değildir. Hüküm ve açıklamaları için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 139.

sözleşmesini kurma borcu satıcıya aittir. Satıcı navlun sözleşmesini kurmakla taşıtan, eşyayı yükleme limanında taşıyana gemide teslim etmekle yükleten sıfatına sahip olacaktır. Alıcı ise, kural olarak gönderilen sıfatına sahip olacaktır.

Satış sözleşmesinde DAT terimi kullanıldığı takdirde, eşyanın satıcı tarafından alıcıya sözleşmede belirlenen limana veya varma yerindeki terminale[417] yerleştirilmesiyle birlikte teslim gerçekleşmiş olur [A4]. Dolayısıyla, eşyanın boşaltılması aşamasında meydana gelen zarara satıcı katlanır. Kararlaştırılan bu noktaya kadar eşyanın taşınması için gerekli taşıma sözleşmesini yapma borcu satıcıdadır. Satıcı, eşyanın belirlenen liman veya varma yerindeki terminale taşınmasına kadar gerekli taşıma sözleşmesini kurma borcu altındadır[418]. Dolayısıyla, yükleme limanında eşyayı taşıyana teslim eden kişi de satıcıdır. Bu sebeple, navlun sözleşmesi uyarınca yükleten ve taşıtan sıfatları satıcı üzerinde birleşmektedir.

DDP satışta[419] da teslim DAP satışta olduğu gibi, eğer deniz taşıyanı kullanılmışsa, boşaltma limanında gemide boşaltmaya hazır bir hâlde gerçekleşir. DAP ile ilgili yapılan açıklamalar DDP satış bakımından da geçerlidir.

§ 5. Tacir (Merchant) İbaresi

Bazı konişmentoların[420] arka yüzünde "*Merchant*" = "Tacir" tanımı bulunmaktadır[421]. Bu tanımın içinde genellikle yük ilgililerin hemen hepsi yer

---

[417] Terminal kavramının içine, üzeri kapalı olsun veya olmasın, rıhtım, antrepo, konteyner sahası veya kara, demir veya hava terminali gibi alanlar dâhildir, Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 127; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 175.

[418] A3(a) c.1 uyarınca taraflar belirli bir terminal kararlaştırmamışlarsa, satıcı boşaltma limanı veya varma yerinde uygun bir terminal belirleyebilecektir.

[419] Bu teslim şekli hakkında bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 149 vd. Incoterms 2000 DDP düzenlemesi hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 213 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 170 vd.

[420] Bu kapsamda bkz. *Conlinebill* m. 1, *P&O Nedlloyd Bill* m. 1, *Hapag-Lloyd Bill of Lading* m. 1, *Ellerman East Africa / Mauritius Service Bill* m. 1, *Mitsui OSK Lines Combined Transport Bill 1993* m. 2.

almaktadır. Örneğin, *Conlinebill 2000*'in[422] arka yüzündeki 1 nolu "Tanım" maddesinde "*Merchant*" sıfatına dâhil olan kişiler olarak "*Shipper*, *Consignor*, *Receiver*, *Consignee*, *the Holder of the B/L and the Owner of the cargo*" gösterilmiştir[423]. Konişmentonun ön yüzünde yer alan kısımlarda "*Shipper*" ve "*Consignee*" bölümü yer almaktadır. Söz konusu kısımlarda belirtilen kişiler genellikle birbirinden farklıdır ve fakat her ikisi de konişmentonun arka yüzünde yer alan "*Merchant*" ibaresinin kapsamındadır. Tacir tanımının içinde tüm yük ilgililerinin yer alması ve konişmentonun arka yüzünde aynı "navlun", "tehlikeli eşya", "eşyanın işaretlenmesi", "konişmetodaki bilgilerin doğruluğu" ile ilgili şartlarda sorumluluğun "*merchant*"a ait olduğunun ve bu kişilerin taşıyana karşı birlikte sorumlu olduklarının yazılı olmasının, sorumluluklarına etkisi değerlendirilmelidir. Diğer bir ifadeyle, milletlerarası sözleşme ile "*shipper*"a yüklenen borçların konişmentolarda yer alan geniş kapsamlı "*merchant*" tanımı ile "*shipper*" dışındaki kişilere de genişletilmesinin mümkün olup olmadığı, her bir borç ve her bir milletlerarası sözleşme bakımından ayrı ayrı incelenmelidir.

---

[421] Tacir tanımı ile ilgili kapsamlı bilgi için bkz. Niholas Gaskell / Regina Asariotis / Yvonne Baatz, **Bills of Lading: Law and Contracts**, London / Hong Kong, Informa, 2000, Chapter 4, s. 117 vd.

[422] *Conlinebill 2000* matbu metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/~/media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_CONLINEBILL_2000.ashx.

[423] Conlinebill 2000 § 1: "*[m]erchant includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee,the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possesion of the cargo.*"

§ 6. Milletlerarası Sözleşmeler Uyarınca Taşıtan ve Yükleten Kavramı

I. Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri

A. KonişmentoMS

"*Shipper*" kelimesi KonişmentoMS'nin çeşitli maddelerinde geçmektedir[424]. KonişmentoMS m. 1'de Sözleşme'de kullanılan kavramlar tanımlanmıştır. Bu tanımlar arasında "*shipper*" yoktur.

KonişmentoMS m. 1 b. (a)'da "*carrier*" [taşıyan] tanımı yer almaktadır. Taşıyan, "*shipper*" ile navlun sözleşmesi kuran malik ve çarterer olarak ifade olunmuştur. KonişmentoMS m. 1 b. (a)'nın sözünden yola çıkılarak yapılabilecek yorum, "*shipper*" sıfatının taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişiye ait olduğudur. Bu kişi, Türk Hukuku'nda Y-TTK m. 1138 anlamında taşıtana karşılık gelecektir.

Yukarıda da açıklandığı üzere, FAS, FOB, FCA satışlarda eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile navlun sözleşmesini kuran kişiler kural olarak birbirinden farklıdır. KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarına ilişkin tutanaklardan "*shipper*" tanımına ilişkin yapılan doğrudan bir değerlendirmeye ulaşılamamıştır.

Tutanaklar incelendiğinde, Sözleşme'nin hazırlık sürecinde temsilcilerden bazılarının bu ayrıma dolaylı olarak değinen ifadelerine rastlanmıştır. Konunun önemi sebebiyle bu ifadelere çalışmada yer verilmesi uygun görülmüştür: **[a]** "*...[i]f the shipper and the receiver are the same person, and the bill of lading is signed on different terms from the Charter*

[424] KonişmentoMS'de "*shipper*" teriminin geçtiği hükümler sırasıyla şunlardır: m. 1 b. (a); m. 3 f. 3 [giriş kısmı]; m. 3 f. 3 b. (a); m. 3 f. 3 b. (b); m. 3 f. 5 c. 1; m. 3 f. 5 c. 2; m. 3 f. 7; m. 4 f. 2 b. (i); m. 4 f. 3; m. 4 f. 5 par. 1; m. 4 f. 5 par. 3; m. 4 f. 5 par. 4; m. 4 f. 6 c. 1; m. 5 par. 1; m. 6 par. 1; m. 7.

party, will the Charter party supersede the bill of lading or vice versa…"[425]; **[b]** "*…[i]t only becomes operative on the shipper, the cargo owner, putting in his statement, and then, if that is an honest statement, the shipowner is bound to transcribe that statement on to his bill of lading…*"[426]; **[c]** "*…[w]e all know in the ordinary course of business he will not verify, and he has not the opportunity of verifying, the facts that are given to him by the owners of the goods, the shippers…*"[427]; **[d]** "*…[i] am making it perfectly clear in this room that it is only after the goods are loaded that the cargo owner can demand a 'shipped on board' bill of lading…*"[428].

Tutanaklardaki bu açıklamalara bakıldığında yukarıda **[a]** ile belirtilen kısımda *shipper* olarak ifade edilen kişi ile gönderilenin ["*receiver*"] aynı olması ihtimaline yönelik bir açıklama bulunmaktadır. Bu kapsamda, *shipper* sıfatının navlun sözleşmesinin tarafı olan kişi için kullanıldığı sonucuna varılabilecektir. **[b]** ve **[c]** harfleri ile belirtilen kısımlardaki açıklamaların ise, iki şekilde yorumlanması mümkündür. Birinci yorum, "*on*" kelimesinin her bir kişiye ayrı ayrı izafe edilmesidir. Dolayısıyla, cümlenin okunuşu "*on the shipper*", "*on…the cargo owner*" şeklinde olabilir. Bu durumda "*shipper*" sıfatına sahip olan kişi ile eşyanın malikinin farklı kişiler olması ihtimalinin düşünüldüğü ve "*shipper*" sıfatının navlun sözleşmesinin tarafı olan kişi ile sınırlı tutulduğu yorumu yapılabilir. Cümlenin farklı bir şekilde okunması durumunda, "*on*" kelimesinin sadece "*shipper*" için kullanıldığı [veya sadece

---

[425] Bu ibare temsilcilerden ERNEST GLOVER'ın 10/10/1922 tarihli oturumda 1924 Konişmento m. 1 b. (b)'de yer alan navlun sözleşmesi tanımına ilişkin değerlendirilmesinden alınmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 100.

[426] NORMAN HİLL'in 31/8/1921 tarihli oturumda 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) ile ilgili bu değerlendirmesi hakkında bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 207; Sturley, **Legislative History I**, s. 203.

[427] NORMAN HİLL'in 31/8/1921 tarihli oturumda 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 6'da yer alan ihbar külfeti ile ilgili hüküm hakkındaki açıklaması için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 268; Sturley, **Legislative History I**, s. 215.

[428] 31/8/1921 tarihli oturumda 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 7 ile ilgili NORMAN HİLL tarafından tesellüm konişmentosu ile ilgili yapılan bu açıklama için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 326; Sturley, **Legislative History I**, s. 221.

owners of the goods için] ve "*cargo owners*" ile "*owners of the goods*" ibareleri ile bu sıfatın kime ait olduğunun açıklandığı sonucuna varmak mümkündür. Diğer bir anlatımla, eşyanın malikinin aynı zamanda "*shipper*" sıfatına sahip olduğu söylenebilecektir. Bu yorumun benimsenmesi hâlinde satıcının aynı zamanda taşıtan olarak düşünüldüğü sonucuna varmak mümkündür. Yukarıda **[d]** harfi ile gösterilen kısımda ise, yükleme konşimentosunun eşyanın gemiye yüklenmesinden sonra eşyanın maliki tarafından istenebileceği belirtilmiştir. KonişmentoMS m. 3 f. 7'de, bu kişi "*shipper*" olarak ifade olunmuştur. Dolayısıyla, yükleme konişmentosu düzenlenmesi ile ilgili hükümde eşyanın malikinin, diğer bir ifadeyle, satıcının böyle bir istemde bulunma hakkının olduğu sonucuna varılacaktır. Varılan sonucun yerinde olması hâlinde "*shipper*" sıfatının navlun sözleşmesini kuran kişi ile eşyayı yükleme limanında taşıyana teslim eden satıcının aynı kişi olması olgusuna göre kurgulandığı söylenebilir. Diğer bir ifadeyle, navlun sözleşmesinin alıcı tarafından kurulması ihtimalinin Sözleşme'nin hazırlık sürecinde göz önünde tutulmadığı yorumu yapılabilir.

Son olarak, KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (i) hükmünün sözü değerlendirilecektir. Hüküm sözüne dayalı yorumlandığında, KonişmentoMS'de "*shipper*" sıfatının navlun sözleşmesini kuran kişiye özgülendiği söylenebilir. Zira, taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinden biri olarak ilgili hükümde "*[a]ct or omission of the shipper or owner of the goods*[429]" ibaresi kullanılmıştır. Bu bent uyarınca, *shipper* veya eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin veya adamlarının fiilleri veya ihmallerinden taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu bendin de çeşitli şekillerde yorumlanması mümkündür. Bunlardan ilki, "*owner of the goods*" ile satıcının ifade olunmak

[429] 1924 KonişmentoMS'de "*owner of the goods*" [eşyanın maliki] ibaresinin geçtiği tek hüküm, m. 4 f. 2 b. (i)'dir. "*Owner of the goods*" ibaresinin yalnızca eşyanın malikini değil, navlun sözleşmesi uyarınca istem yöneltmeye yetkili tüm kişiler olarak anlaşılması hakkında bkz. Karan, **The Carrier's Liability**, s. 307.

istendiği ve "*shipper*"ın bunlardan farklı bir kişi olabileceğidir. Bu kapsamda satıcı, Türk Hukuku uyarınca eşyayı taşıyana teslim eden yükleten, "*shipper*" ise, navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi olacaktır. Aksi yönde bir yorum yapmak da mümkündür. Konişmentonun devredilmesiyle birlikte eşya üzerindeki mülkiyet hakkı da devralana geçeceğinden, bu bentteki "*owner of the goods*" kelimesinin gönderilen sıfatına sahip alıcıyı da kapsayabileceğini söylemek mümkündür. Bununla birlikte, KonişmentoMS'de gönderilen sıfatı için *"receiver*" teriminin kullanıldığı [m. 3 f. 6] da göz önünde tutulduğunda bu yorumun ne kadar isabetli olduğu da tartışmalıdır.

Gerek KonişmentoMS metninin gerekse hazırlık çalışmalarının değerlendirmesi sonucunda Sözleşme'de kullanılan "*shipper*" sıfatının Türk Hukuku uyarınca yükleten veya taşıtandan birini mi, yoksa ihtimale göre, her ikisini mi birden kapsadığı sonucuna varılamamıştır. Yukarıda çeşitli yorumlar yapılmış olsa da, bu yorumların sağlam gerekçelere dayandığını söylemek güçtür. Bu konuda bir boşluk olduğu[430] ve vasıflandırmanın *lex fori* uyarınca yapılması[431] yorumu en doğru çözüm olarak gözükmektedir.

B. Hamburg Kuralları

KonişmentoMS'nin aksine Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te "*shipper*" tanımı yer almaktadır. Bu tanım üzerinde hazırlık sürecinde kapsamlı değerlendirme yapılmış ve tartışma yaşanmıştır. Bu sebeple tanımın aşama aşama açıklanması yerinde gözükmektedir.

1975 UNCITRAL TaslakMS'nin 1'inci maddesinde tanımlara yer verilmiştir[432]. Bunlar arasında "*shipper*" tanımı bulunmamaktadır[433].

---

[430] Bir çalışmada 1924 KonişmentoMS'de satış sözleşmelerinde alıcı sıfatına sahip olan kişinin hem taşıma sözleşmesini kuran kişi hem de konişmento düzenlenmesini istemeye yetkili kişi olduğuna yönelik bir düzenleme yapılmasının amaçlanmamış olması gerektiği bildirilmiştir, bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, § 3.104.
[431] Bu yönde bkz. Nuray Ekşi, **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta, İstanbul 2010, s. 119.
[432] Bkz. UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 194.

"*Shipper*" kavramı m. 1(1)'de taşıyan tanımının içinde geçmektedir. Tanım uyarınca *"shipper*", kendisi ile navlun sözleşmesi kurulan kişidir[434]. Bu aşamadaki düzenleme KonişmentoMS ile aynıdır.

1975 UNCITRAL TaslakMS, görüş için Devletler'e ve çeşitli milletlerarası kuruluşlara gönderilmiştir[435]. Gelen görüşler 27/1/1976 tarihi itibarıyla bir metinde toplanmıştır[436]. Metne yönelik eleştiriler arasında "*shipper*" kavramının tanımlanmamış olması da yer almaktadır[437].

Diplomatik Konferans aşamasında, TaslakMS hükümlerini değerlendirmekle görevlendirilen Birinci Komisyon[438], gerçekleştirdiği ikinci

---

[433] Bu metin görüş için Devletler'e ve bazı kuruluşlara gönderilmiştir. Gelen görüşler bir metinde toplanmıştır, bkz. UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 263 vd. Çalışma Grubu 9'uncu oturumunda bu metin üzerinde bazı değişiklikler yapmıştır. 6-31/3/1978 tarihleri arasında Hamburg'da toplanan Milletlerarası Konferans'ın görüşmelerine dayanak teşkil eden metin için bkz. UN, A/CONF.89/5, **United Nations Conference**, s. 4 ilâ 10.

[434] İngilizce tanım şöyledir: "*[c]arrier or contracting carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with the shipper*". Tanımda "*carrier*" ibaresinden başka "*contracting carrier*" de kullanılmıştır. Hamburg Kuralları'nın nihai metni m. 1 f. 1'de "*contracting carrier*" ibaresi yoktur. 1975 UNCITRAL TaslakMS hükümleri hakkında yapılan değerlendirmelerde "*contracting carrier*" ibaresinin çıkartılması önerilmiştir, Kanada ve Fransa'nın bu yöndeki önerisi için bkz. UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 265 [§ 6]. Milletlerarası Konferans'ta üzerinde tartışılan nihai Taslak'ta da "*shipper*" tanımına yer verilmemiştir. Taşıyan tanımının yapıldığı m. 1 f. 1 hükmünden ise "*contracting carrier*" ibaresi çıkartılmıştır, bkz. UN, A/CONF.89/5, **United Nations Conference**, s. 4. Dolayısıyla, bu değişikliğin UNCITRAL Çalışma Grubu'nun 9'uncu oturumunda yapıldığı izlenimi doğmaktadır.

[435] Bu karar 13-17/3/1974 tarihli 7'nci oturumda alınmıştır, bkz. UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 263 [§ 6].

[436] Bkz. UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 263 vd.

[437] Bu aşamada iki öneri tespit edilmiştir. Bunlardan birincisi Meksika tarafından getirilmiştir. Öneri esas olarak taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişiyi veya kendi adına kurulan kişiyi içermektedir; "*[s]hipper means any person who in his own name or in the name of another, concludes with a carrier a contract of carriage of goods by sea*", tanım için bkz. UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 222-223. FOB ve FAS satışlar kapsamında Türk Hukuku'ndaki yükleten, taşıtan ayrımını esas alan bir tanım ise "*International Shipowners Association*" ("ISA") tarafından önerilmiştir. ISA, FOB ve FAS satışlarda navlun sözleşmesinin gönderilen tarafından kurulduğuna dikkat çekerek, "*shipper*" yerine "*cargo disponent*" teriminin kullanılmasını önermiştir. Terim değişikliği önerisinin kabul edilmemesi hâlinde, "*shipper*" kavramının açıkça tanımlanması önerilmiştir, bu kapsamda bkz. UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 252.

[438] Birinci Komisyon tarafından hazırlanan rapor için bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 70 vd.

toplantıda hazırlanacak olan sözleşmeye "*shipper*" tanımının da eklenmesine karar vermiştir[439]. Konferans sürecinde bazı Devletler'in temsilcilerinin böyle bir tanımın yapılmasını önerdiği gözlemlenmektedir[440]. Bu kapsamda Birinci Komisyon "*shipper*" tanımının hazırlanması için geçici bir Çalışma Grubu kurmuştur[441]. Çalışma Grubu tarafından önerilen tanım şu şekildedir[442]: "*[s]hipper means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier*." Tanım uyarınca "*shipper*" sıfatı, taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran veya adına taşıyan ile navlun sözleşmesi kurulan kişidir.

Önerilen bu tanım üzerine yapılan değerlendirmelerin sonunda Birinci Komisyon 5'inci oturumunda[443] başka bir "*shipper*" tanımının hazırlanması için genişletilmiş bir Çalışma Grubu'nu görevlendirmiştir[444]. Kurulan Çalışma

---

[439] Bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 73 [§ 20]. Bu karar, 4 üyenin katılım göstermediği toplantıda 28 olumlu oya karşılık 27 olumsuz oy ile alınmıştır, bkz. UN, **a.e.**, § 20 [s. 73]. Birinci Komisyon'un ikinci toplantısının tutanakları için bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.2, **a.e.**, s. 196 vd.

[440] Bu yönde öneri Avusturya, Katar ve Tunus tarafından yapılmıştır, bkz. UN, A/CONF.89/8, **United Nations Conference**, s. 40 [§ 14]; UN, A/CONF.89/10, **a.e.**, s. 73 [§ 20]. Avusturya'nın önerdiği "*shipper*" tanımı şu şekildedir: " *[s]hipper' means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier and for whom the carriage of goods by sea is performed*."

[441] Bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 73 [§ 20].

[442] Bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 73 [§ 20]. Geçici Çalışma Grubu'nda hazırlanan bu tanımdan sonra, Tunus ve Avusturya, Birinci Komisyon'un 5'inci oturumunda daha önceden yaptıkları öneriyi geri çekmişlerdir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **a.e.**, § 3. Avusturya'nın önerisi için bkz. yuk. dn. 440.

[443] Birinci Komisyon'un 5'inci oturumu tutanakları için bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **United Nations Conference**, s. 208 vd.

[444] Birinci Komisyon'un 5'inci oturumunda Çalışma Grubu tarafından önerilen bu tanım üzerinde farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği ("SSCB") temsilcisi, bu kadar farklı görüşün ileri sürüldüğü bir sıfatın tanımlanmasındaki güçlüğü ortaya koymuş ve böyle bir tanımın Sözleşme'ye dâhil edilmemesini önermiştir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **United Nations Conference**, s. 211, [§ 30]. Ancak bu öneri, Birinci Komisyon'un "*shipper*" tanımının TaslakMS'ye dâhil edilmesi yolundaki kararından dönmesinin mümkün olmadığı gerekçesiyle Komisyon Başkanı tarafından reddedilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 211 [§ 31]. Bu aşamada, birbirinden farklı iki görüş ortaya çıkmıştır. Bunlardan birincisi Çalışma Grubu tanımının yerinde olmadığına yöneliktir. "*Shipper*" sıfatının her zaman tek bir kişi üzerinde birleşmeyebileceği açıklanarak bu sıfatın hem taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran kişi ile birlikte eşyayı taşıyana teslim eden kişiyi de kapsayabileceğine değinilmiştir. Bu sıfatların, özellikle FOB satışlarda, birbirinden

Grubu her ne kadar tanım üzerinde uzlaşamamış olsa da, Komisyon'un değerlendirmesine bir tanım sunmuştur. Tanımda *"shipper"* sıfatının eşyayı teslim eden kişiyi de içine alacak şekilde genişlediği gözlemlenmektedir[445]. Birinci Komisyon, 33'üncü oturumunda bu tanımı değerlendirmeye açmış, ancak yöneltilen çekinceler kapsamında bu sıfatın belirlenmesi için yeniden bir Çalışma Grubu kurulmuştur.

Çalışma Grubu'nda yapılan değerlendirmeler sonrasında Birinci Komisyon'a sunulan yeni tanım büyük ölçüde bir önceki Çalışma Grubu'nun tanımı ile aynı doğrultudadır. Bu tanım, Birinci Komisyon'un 34'üncü oturumunda kabul edilmiştir[446]. Tanım uyarınca, taşıyanla denizde eşya taşıma sözleşmesi kuran veya adına yahut hesabına[447] böyle bir sözleşme kurulan kişi

---

farklı kişilere ait olduğu, FOB alıcının taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişi, FOB satıcının ise eşyayı taşıyana teslim eden kişi olduğu açıklanmıştır. Çalışma Grubu tanımının bunlardan sadece birincisini kapsadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla, bu eksikliğin özellikle navlun sözleşmesinin tarafı olmayan FOB satıcının Sözleşme'de "*shipper*" sıfatına sahip olan kişiye yüklenen borçlara tâbi olmaması sonucunu doğurabileceği belirtilmiştir. Tanımın değiştirilmesi ve hazırlanacak yeni bir tanım için yeniden bir Çalışma Grubu kurulması önerilmiştir, bu kapsamda bkz. UN, **a.e.**, § 12 [Norveç], § 13 [Hollanda], § 14 [İngiltere], § 21 [Finlandiya], § 24 [Polonya], § 25 [ABD], § 26 [Yunanistan], § 27 [Liberya]. Karşı görüş sahipleri, Çalışma Grubu tanımının kabul edilmesini önermiştir. Bu Devletler'in temsilcilerinin eşyayı taşıyana teslim eden kişinin aynı zamanda navlun sözleşmesini kuran kişinin temsilcisi olduğu görüşünde oldukları gözlemlenmiştir. Dolayısıyla "*shipper*" sıfatı her hâlükârda taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişiye ait olacaktır, söz konusu görüşler için bkz. UN, **a.e.**, § 15 [Hindistan], § 16 [Bulgaristan], § 18 [Avusturya], § 19 [Uganda], § 23 [Sierra Leone], § 28 [Macaristan].

[445] Çalışma Grubu tarafından hazırlanan tanım şu şekildedir: "'*[s]hipper means any person by whom or in whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, and includes any person by whom or in whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in performance of the contract of carriage*.", bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 74 [§ 23].

[446] Önerilen tanım 12 üyenin katılım göstermediği toplantıda 10 olumsuz oya karşılık 36 olumlu oyla kabul edilmiştir, bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 74 [§ 23].

[447] Navlun sözleşmesinin hesabına kurulduğu kişinin, sözleşmenin tarafı olarak sayılmasının Türk/Alman temsil hukukunun genel ilkeleri bakımından yerinde olmadığı, nitekim bu durumda Borçlar Hukuku uyarınca sözleşmenin dolaylı temsil hükümlerine göre doğrudan doğruya temsilci ile taşıyan arasında kurulduğu YAZICIOĞLU tarafından açıklanmıştır, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 50. "*Whose behalf*" terimi Diplomatik Konferans aşamasında Birinci Komisyon tarafından kurulan ilk Çalışma Grubu'nda oluşturulan tanımda yer almamaktaydı: "*[s]hipper means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier*. Bu ibare, ikinci Çalışma Grubu

ve denizde eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden ya da adına veya hesabına teslim edilen kişi "*shipper*" olarak ifade olunmuştur[448].

Birinci Komisyon'un gerek 33'üncü gerekse 34'üncü oturumunda "*shipper*" tanımının özellikle ikinci kısmı tartışma konusu olmuştur. Zira, tanımın Birinci Komisyon'a ilk sunulan ve 5'inci oturumda değerlendirilen tanımdan ayrılan kısmı ikinci yarısıdır. 33'üncü oturumda tanımın birinci ve ikinci kısmının ayrı ayrı oylanması önerilmiştir[449]. Bu öneri 34'üncü oturumda oylamaya sunulmuş ve kabul edilmemiştir[450]. Dolayısıyla, düzenleme bütün hâlinde oylamaya sunulmuş ve kabul edilmiştir[451].

---

tarafından metne eklenmiştir. Bu ekleme, hem sözleşmeyi kuran hem de eşyayı teslim eden kişi için de yapılmıştır, bkz.: aş. dn. 448. Bu eklemenin hangi sebeple yapıldığını Hazırlık çalışmaları belgelerinden anlamak mümkün değildir. Ancak, Birinci Çalışma Grubu tarafından oluşturulan tanımın değerlendirildiği 5'inci oturumda İngiliz temsilci tarafından "*by whom or in whose name*" ibarelerinin kullanılmasıyla temsilciler bakımından esaslı bir boşluk olduğunu belirtmiştir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.5, **United Nations Conference**, s. 209 [§ 14]. Eklemenin yapılmasının arkasında bu istemin yer aldığı izlenimi doğmaktadır. "*On whose behalf*" teriminin kullanılmasıyla amaçlanın ne olduğuna yönelik Birinci Komisyon'un 33'üncü oturumda bir açıklama mevcuttur. Söz konusu oturumda, satıcı veya alıcının eşyayı taşıyana bir şirket vasıtasıyla teslim etmesi durumunda bu şirketin, tanım uyarınca "*shipper*" sıfatına sahip olup olmayacağına yönelik yapılan açıklamada bu teslimin satıcı veya alıcı hesabına ["on behalf"] teslim edildiği belirtilmiştir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.33, **a.e.**, s. 348 [§§ 49-50]. Açıklama kapsamında eşyayı fiilen teslim eden şirketin, Hamburg Kuralları uyarınca "*shipper*" sıfatına sahip olmadığı yorumunu yapmak mümkündür. Sözleşmenin hazılık çalışmalarında bu madde kapsamında olmasa da, başka bir maddede yer alan "*on whose behalf*" ibaresinin kullanımı hakkında çekince beyan edilmiştir. Bu ibarenin millî mevzuatla Sözleşme hükümleri arasında çelişki doğurabileceği çekincesi ileri sürülmüştür, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.8, **a.e.**, s. 227 [§ 51].

[448] Tanımın resmî metni şöyledir: "*[s]hipper means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea*.", bkz. UN, A/CONF.89/10, **United Nations Conference**, s. 74 [§ 23].

[449] Bu öneri İtalyan temsilcisi tarafından yapılmıştır. Tanımın birinci kısmına ilişkin tartışma olmadığı, tartışmanın tanımın ikinci kısmı sebebiyle doğduğu açıklanmıştır. Oylamanın bütün hâlinde yapılması durumunda tanımın reddedilme olasılığının bulunduğu, ayrı ayrı oylama yapılırsa en azından ilk kısmının kabul edileceği açıklanmıştır, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.33, **United Nations Conference**, s. 348 [§ 55].

[450] Bkz. UN, **A/CONF.89/C.1/SR.34**, **United Nations Conference**, s. 348 [§ 1 ve 2].

[451] Bkz. UN, **A/CONF.89/C.1/SR.34**, **United Nations Conference**, § 4 [s. 349].

Birinci Komisyon'da kabul edilen tanım değişikliğe uğramadan Hamburg Kuralları m.1 f. 3'te de yer almıştır. Bu tanımda taşıyana eşyayı teslim eden kişi ve taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişi aynı sıfat altında birleşmiştir. Dolayısıyla, Y-TTK uyarınca taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olması ihtimalinde her ikisi de Hamburg Kuralları uyarınca "*shipper*" sıfatına sahip olacaktır. Bu sebeple, ÇAĞA Hamburg Kuralları'nın Türkçe'ye tercümesinde "*shipper*" sıfatının Türkçe karşılığı olarak "gönderen" ibaresini kullanmıştır[452].

---

[452] Bkz. Çağa, **[1979] Batider**, s. 329. Bu tercüme aynı zamanda Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 185 vd.'de yayımlanmıştır. Çeviride kullanılan "gönderen" kavramı TEKİL tarafından eleştirilmiştir. TEKİL, Hamburg Kuralları'nda tanımlanan "*shipper*" kelimesinin yükleten olarak Türkçe'ye tercüme edilmesi gerektiğini şu gerekçelerle açıklamıştır: "*...Hamburg Kuralları'nın taşıma sözleşmesinin tarafı olarak öngördüğü "shipper"ı Türkçeye taşıtan olarak çevirebilmek...mümkün değildir. Çünkü taşıtan TTK, 1016'ya göre "çarter sözleşmesi"nin tarafı olduğu halde "Shipper" böyle bir sözleşmenin tarafı sayılmaz. Çünkü: "Shipper" çarter partinin değil ancak "Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Sözleşmesi"nin tarafı olduktan başka Hamburg Kuralları "çarter partileri" esasen dışlamaktadır. Kaldı ki çarter partilerde sözkonusu taraf esasen "shipper" değil "Charterer"dır. Oysa Hamburg Kuralları'nda "taşıyan"ın karşısındaki taraf "Charterer" değil aksine "Shipper"dır...yükleten, konişmento ile ilgili hükümler ışığında bir deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmeni durumuna Türk hukukunda da geçer...*", bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 170. TEKİL, ayrıca, "*...bundan sonra ise* [eşyanın taşıyan tarafından tesellümü]*...yeni bir mukavele, deniz yoluyla eşya taşıma mukavelesi akdolunmuştur...o anda taşıyan sıfatını alacak olanın...karşısındaki tek muhatap, yükletendir...*" açıklamasında bulunmuştur., bkz. Tekil, **a.e.**, s. 174. Ancak, Hamburg Kuralları hazırlık süreci incelendiğinde bu açıklamanın yerindeliği tartışmalıdır. KonişmentoMS'de taşıyan tanımı içinde dolaylı olarak tanımlanan "*shipper*" kavramının, Hamburg Kuralları'nda genişletilmesinin başlıca amacının FOB satışlar olduğu anlaşılmaktadır. Zira, "*shipper*" tanımının taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişi ile sınırlı tutulması hâlinde, bu kavrama dâhil olmayan FOB satıcının, Hamburg Kuralları'nda "*shipper*"a ilişkin borçlardan sorumlu olmayabileceği endişesi gündeme gelmiştir. TEKİL'in belirttiğinin aksine, hazırlık çalışmalarında "*shipper*" sıfatı, her aşamada eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişinin birbirinden farklı olduğu bir olasılığa göre kurgulanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan FOB satıcı ile taşıyan arasında deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi kurulduğunu da söylemek güçtür. Nitekim, sözleşmenin tarafı olmayan FOB satıcı, taşıyan tarafından kendi emrine düzenlenen konişmento ile eşya üzerinde kontrol hakkı veya başka bir ifadeyle tasarruf hakkını kazanmaktadır. CIF satıcının yükleten olarak böyle bir himayeye ihtiyacı bulunmamaktadır. Zira, bu kişi, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin de tarafıdır. Navlun sözleşmesinin tarafı olmayan yükleten ile taşıyan arasında deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi kurulduğunu varsaymak ve taşıyanın karşısındaki tek muhatabın yükleten olduğu yorumunu yapmak, ödenmemiş navlun alacağı bakımından da bu kişiyi sorumlu tutmak anlamına gelebilecektir ki, böyle bir yorumun yapılmasının ne kadar yerinde olduğu tartışmalıdır. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları'nda yer

Sonuç olarak, Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 ile ilk kez denizde eşya taşımaya ilişkin bir milletlerarası sözleşmede "*shipper*"[453] tanımı yapılmıştır. Hazırlık çalışmalarında da anlaşıldığı üzere, bu tanım üzerinde uzlaşma sağlanmış olduğu söylenemeyecektir. Tanım, UNCITRAL'in hazırlık sürecinde değil, Diplomatik Konferans'ın son aşamasında şekillenmiştir[454]. Tanım, "*shipper*" olarak ifade olunan kişinin hakları, borçları ve sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler üzerindeki görüşmeler tamamlandıktan sonraki bir aşamada kabul edilmiştir. Hakları ve borçları belirlenen bir kişinin, kim olduğuna yönelik tanım maddesinin içeriği hakkında uzlaşma olmaması ve bu kavrama kimlerin dâhil olduğunun temsilciler tarafından da tam olarak anlaşılmaması[455] düşündürücüdür. Bu tanımın yerindeliği, Hamburg Kuralları'nda "*shipper*"a tanınan haklar ve borçlar değerlendirilirken ortaya konulmaya çalışılacaktır.

---

alan "*shipper*" teriminin renksiz bir kavram olan "gönderen" olarak ifade olunması yerinde görülmektedir. Bu durumda her bir somut olayda bu sıfatın kime ait olduğu tanım maddesi uyarınca belirlenebilecektir.

[453] Hamburg Kuralları'nda "*shipper*" ibaresi sırasıyla şu maddelerde geçmektedir: m. 1 f. 1; m. 1 f. 3; m. 1 f. 5; m. 2 f. 2; m. 4 f. 2 b. (a) altb. (i); m. 5 f. 5 c. 2; m. 6 f. 4; m. 9 f. 1; m. 9 f. 2; m. 12; m. 13 f. 1 ve f. 2; m. 14 f. 1; m. 15 f. 1 b. (a) ve f. 1 b. (d) ve b. (e); m. 15 f. 2; m. 17 f. 1, f. 2 ve f. 3; m. 19 f. 7 ve f. 8; m. 23 f. 3.

[454] Hamburg Kuralları'ndaki "*shipper*" tanımının isabetsiz olduğu YAZICIOĞLU tarafından ayrıntılı bir şekilde açıklanmış ve isabetsizliğin başlıca sebebi olarak, tanımın Diplomatik Konferans sırasında kısıtlı zaman ve uzlaşma havası içinde kabul edilmesi gösterilmiştir, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 53.

[455] Özellikle bkz.: yuk. dn. 444.

C. Rotterdam Kuralları

1. Hazırlık Çalışmaları

a. CMI Süreci

aa. CMI RR Taslağı Öncesi

"*Shipper*" tanımı ile ilgili ilk değerlendirme CMI Alt Komisyonu'nun[456] 29-30/11/1995 tarihli toplantısında yapılmıştır[457]. KonişmentoMS'de "*shipper*" tanımının yer almadığı, hazırlanacak yeni metinde bu kavramın tanımlanmasının gerekip gerekmediği tartışmaya açılmıştır. Yapılan değerlendirmelerde[458] bir sonuca varılamamış ve bu konunun ileride yeniden görüşülmesi kararlaştırılmıştır.

Bu konu Alt Komisyon'un 15-16/3/1996 tarihli oturumunda yeniden gündeme gelmiştir[459]. Toplantıda "*shipper*" sıfatının farklı kişilere ait olabileceği ve bu kapsamda "*actual shipper*" ve "*contractual shipper*" terimlerinin birbirinden ayrılması gerektiği belirtilmiştir[460]. Bir sonraki Alt

---

[456] Bkz.: yuk. § 1 III F 2 a.

[457] Londra'da gerçekleştirilen bu toplantının tutanakları için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 229 vd.

[458] STURLEY tanımın yer alması gerektiğini belirtmiştir. TETLEY ise, Hamburg Kuralları'nda "*shipper*" tanımının yer aldığı ve fakat bu tanımın son aşamalarda eklendiğini açıklamıştır. WETTERSTEİN, İskandinav Hukuku'nda iki farklı tanımın yer aldığını, bunlardan ilkinin "*contractual shipper*" ikincisinin ise "*actual shipper*" olduğunu belirtmiştir, değerlendirmeler için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 231-232.

[459] Londra'da gerçekleştirilen bu toplantının tutanakları için bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 360 vd.

[460] ALCANTARA, Hamburg Kuralları'nda yer alan tanımının "*actual shipper*" ve "*contractual shipper*" kavramlarını kapsadığını ve bu tanımın yeterli ve uygun bir tanım olduğunu belirtmiştir. Ancak, RASMUSSEN, Hamburg Kuralları'nda yer alan tanımın baskı altında ve uzlaşma sonucu kabul edildiğine işaret ederek, "*shipper*" teriminin başarılı bir şekilde tanımlanabileceği konusunda şüpheli olduğunu belirtmiştir. Hamburg Kuralları'nda yer alan tanımın yeterli olmadığı ve yapılacak tanımın daha belirli olması gerektiği VON ZİEGLER tarafından açıklanmıştır. STURLEY, "*shipper*" tanımına yer verilmemesi durumunda, mahkemelerin içtihatlarıyla bu kavramın uygulama alanını genişletebileceğini belirterek, hazırlanacak metinde kendisine borç yüklenecek ve sorumluluğu öngörülecek olan "*shipper*"a ilişkin bir tanımına mutlaka verilmesi gerektiğini belirtmiştir. Komisyon üyelerinden SOLVANG ve MCNULTY de "*actual shipper*" ile "*contractual shipper*" arasındaki ayrımların

Komisyon toplantısında İskandinav Hukuku'nda[461] "*contracting shipper*" ile "*actual shipper*" kavramlarının ayrı ayrı tanımlandığı açıklandıktan sonra[462], Komisyon üyelerinin çoğunluğunun İskandinav Hukuku'ndaki ayrımı benimsediği ve Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan tanımın ikiye bölünmesinin uygun olacağı görüşü hâkim olmuştur.

Alt Komisyon'un gerçekleştirdiği beş toplantıdan sonra hangi konular üzerinde anlaşma sağlanıp sağlanmadığı topluca bir raporda özetlenmiştir. Hazırlanacak olan Taslak'ta "*shipper*" tanımının da yer almasına yönelik uzlaşma sağlandığı gözlemlenmektedir[463].

Alt Komisyon tarafından hazırlanan raporu gözden geçirmekle görevlendirilen Üçüncü Çalışma Grubu[464] tarafından CMI DHD'lere bir soru listesi gönderilmiştir[465]. Listede yer alan sorulardan birisi, "*shipper*" teriminin millî hukuklarda hangi şekilde tanımlandığı ve "*shipper*" kavramı ile taşıma sözleşmesine taraf olmayan ve yüklenecek eşyayı taşıyana teslim eden kişi arasında bir ayrım olup olmadığıdır[466].

Üçüncü Çalışma Grubu'nda "*shipper*"ın sorumluluğu ile ilgili hükümler değerlendirilirken, sorumluluğuna gidilecek olan kişinin kim olacağının belirlenmesi bakımından "*shipper*" tanımının taşıdığı önem gündeme gelmiştir. Taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran ["*contracting shipper*"] kişi ile eşyayı taşıyana teslim eden ["*actual shipper*"] kişi arasında

---

ortaya konulması gerektiğini açıklamışlardır. Bu değerlendirmeler için bkz. CMI, **[1997] CMI Yearbook**, s. 364-365.

[461] İskandinav Hukuku ile ilgili bilgi için bkz.: aş. § 7 I C.

[462] 27-28 Eylül tarihinde Londra'da gerçekleşen Alt Komisyon toplantı tutanakları hakkında bkz. CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 385 vd., "*shipper*" sıfatı üzerindeki görüşmeler için bkz. CMI, **a.e.**, s. 387.

[463] Alt Komisyon'un Raporu için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 105 vd. Alt Komisyon'un "s*hipper*" tanımının metne dâhil edilmesi konusundaki görüşü hakkında bkz. CMI, **a.e.**, s. 107.

[464] Bkz.: yuk. § 1 III F 2 a.

[465] Altı ana başlıktan oluşan soru listesi metni için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 132 vd.

[466] 3.1.1 numaralı bu soru hakkında bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 137 vd.

ayrım yapılmasının önemi vurgulanmıştır[467]. Yapılan değerlendirmelerde ayrımın sadece "*contracting shipper*" ve "*actual shipper*" arasında olmadığı, ayrıca konişmentonun "*shipper*" hanesinde ismi yazılı olan "*documentary shipper*" sıfatının da bulunduğu açıklanmıştır[468]. Yapılan değerlendirmede bu kişinin "*actual shipper*" kavramından daha önemli ve ilk hamil[469] olduğu açıklanmıştır[470].

CMI 2000 Taslağı[471] hükümleri içinde "*shipper*" tanımının yer aldığı gözlemlenmektedir. Bu metinde terim olarak "*shipper*", "*contracting shipper*", "*consignor*" ve "*first holder*" sıfatlarına yer verilirken, Üçüncü Çalışma Grubu'nun görüşmelerinde geçen "*actual shipper*" ve "*documentary shipper*" terimleri kullanılmamıştır. Tanımların sırasıyla açıklanması yerinde olacaktır.

CMI 2000 Taslağı m. 1.5'te "*a contracting shipper or a consignor*" "*shipper*" olarak ifade olunmuştur[472]. "*Contracting shipper*" ibaresi içinse, "*...the person who enters into the contract of carriage with the contracting*

---

[467] STUART N. BEARE başkanlığında toplanan Üçüncü Çalışma Grubu'nun Londra'da gerçekleştirilen 27-28/1/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 176 vd.; 6-7/4/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **a.e.**, s. 202 vd., 7-8 Temmuz tarihlerinde New York'ta gerçekleşen toplantı tutanakları için bkz. CMI, **a.e.**, s. 234 vd., Londra'da gerçekleştirilen 12-13/10/2000 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **a.e.**, s. 263 vd.; Londra'da gerçekleştirilen 16-18/7/2001 tarihli toplantı tutanakları için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 265 vd.; 12-13 Kasım 2001 tarihinde Madrid'de gerçekleşen toplantı tutanakları için bkz. CMI, **a.e.**, 305 vd.

[468] Bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 248-249.

[469] CMI 2000 Taslağı'nda yer alan "*first holder*" teriminin de buradan geldiği düşünülmektedir.

[470] Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9'da yer alan "*documentary shipper*" sıfatının hazırlık çalışmaları sırasındaki ilk kullanımına VAN DER ZİEL tarafından yapılan açıklamada rastlanmıştır, bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 249.

[471] Bkz.: yuk. § 1 III F 2 a.

[472] CMI 2000 Taslağı m. 1.5 metni ve gerekçesi için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 124. Gerekçede tıpkı taşıyan tanımında olduğu gibi "*shipper*" tanımının da geniş kapsamlı yapıldığı açıklanmıştır. Her ne kadar tanım içinde "*contracting shipper*" ve "*consignor*" gibi iki farklı kavram yer alsa da, bu iki sıfatın genellikle bir kişide birleştiği açıklanmıştır. Hamburg Kuralları m. 1.3'teki tanımın da bu olasılıkları dikkate alan bir metin olduğu ve fakat Taslak'ta yer alan açık ayrımın Hamburg Kuralları'nda bulunmadığı açıklanmıştır.

carrier" denilmiştir[473]. Bu hükümde yer alan terimlerden bir diğeri olan "*consignor*" ise, "*...the person from whom a carrier receives the goods*" şeklinde tanımlanmıştır[474]. Tanımlar birlikte değerlendirildiğinde "*shipper*" sıfatı şu şekilde ifade olunabilir: Taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran [*contracting shipper*] veya taşıyanın eşyayı kendisinden teslim aldığı kişi [*consignor*]. CMI 2000 Taslağı'nda yer verilen bir başka terim ise "ilk hamil = *first holder*"dır. Bu kişi; devredilebilir taşıma senedinde "*shipper*" olarak adlandırılan veya tespit edilen kişidir [m. 1.9][475]. Tanımdan da anlaşıldığı üzere, bu kişi, Üçüncü Çalışma Grubu'nun görüşmeleri sırasında gündeme gelen ve "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişidir. Bu sonucu 2000 CMI Taslağı m. 1.5 gerekçesi de doğrulamaktadır[476]. Söz konusu gerekçede bu kişinin "*shipper*" sıfatı içine dâhil edilmediği ve "ilk hamil = *first holder*" olarak ifade olunduğu açıklanmıştır. "*First holder*" emre düzenlenen konişmentolarda ilk hamil olacaktır. Ancak, bu kişinin aynı zamanda Y-TTK anlamında taşıtan ve/veya yükleten sıfatlarından birine sahip olmaması olasılığı pek mümkün gözükmemektedir. Bu kapsamda tek olasılık, eşyanın bir taşıma işleri komisyoncusu tarafından taşıyana teslim edilmesi ve taşıma

---

[473] CMI 2000 Taslağı m. 1.6 metni ve gerekçesi için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 124. Gerekçede Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan tanımın birinci kısmının, bu tanımın dayanağını oluşturduğu açıklanmıştır. Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 hükmünün birinci kısmında yer alan "*person…in whose name or on whose behalf*" ibaresinin ise CMI 2000 Taslağı m. 1.6'ya alınmamasının sebebi olarak, "*contracting carrier*" tanımında [m. 1.3] böyle bir kullanım bulunmaması ve iki terim arasında uyum sağlanması gösterilmiştir.

[474] CMI 2000 Taslağı m. 1.7 metni ve madde gerekçesi için bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 124-125. CMI tarafından yürütülen hazırlık çalışmalarında *"contracting shipper*" kavramı ile birlikte "*actual shipper*" terimi kullanılmış olsa da, CMI 2000 Taslağı m. 1.7'de "*actual shipper*" ibaresi tercih edilmemiştir. Buna ilişkin bir gerekçeye ulaşılamamıştır. Hükmün gerekçesinde, taşıyana eşyayı teslim eden kişinin "*delivering shipper*" veya "*consigning shipper*" olarak ifade olunabileceği belirtilmiş olsa da, bu kavramların kullanımının uygulamada yerleşmemiş olduğu ve ticari uygulamada *"consignor*" kelimesinin yerleşmiş olması sebebiyle, "*consignor*" ibaresine yer verildiği açıklanmıştır.

[475] Tanımın İngilizce metni şu şekildedir: "*...who is named as the shipper in, or is identifiable as such from, a negotiable transport document*",bkz. **[2000] CMI Yearbook**, s. 124.

[476] Gerekçede; "*...the party identified as the "shipper" in the transport document. Such a party might be called the "documentary shipper"...*", açıklaması bulunmaktadır, bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 124.

senedinin "*shipper*" hanesinde satıcının gösterilmesi durumunda, "*consignor*" sıfatının taşıma işleri komisyoncusuna, "*first holder*" sıfatının ise satıcıya ait olacağı şeklinde gözükmektedir. Taslak hükümlerin amacının bu yönde olduğunun kabul edilmesi durumunda ise, CMI Çalışma Grubu'nun, bu aşamada, taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde ismi yazılı olan kişi ile eşyayı taşıyana teslim eden kişinin birbirinden farklı kişiler olması durumunda, "*shipper*" olarak tanımlanan kişiye yüklenen sorumlulukları, satıcıya, her hâlükârda, yüklemeyi amaçlamadığı söylenebilir.

CMI 2001 Mayıs Taslağı'nda[477] "*shipper*" tanımı önemli ölçüde değişikliğe uğramıştır. Ancak, CMI 2001 Mayıs Taslağı'nın yayımlandığı belgede madde gerekçeleri bulunmadığından, yapılan değişikliklerin sebebi açık değildir. Aynı şekilde CMI 2000 Taslağı ile CMI 2001 Mayıs Taslağı arasında gerçekleştirilen Alt Komisyon toplantılarına ilişkin raporlardan da değişiklik gerekçelerine ulaşılamamıştır. Dolayısıyla, ulaşılan belgelerden sadece söze dayalı yorum yapılması mümkündür. "*Shipper*" Taslak m. 1.4'te şu şekilde tanımlanmıştır: "*[s]hipper means a person who enters into a contract of carriage with a carrier*"[478]. Bu kapsamda daha önceki tarihli metinde yer alan "*contracting shipper*" ve "*consignor*" ibarelerine yer verilmediği gözlemlenmektedir. CMI 2001 Mayıs Taslağı m. 1.4 düzenlemesi büyük ölçüde CMI 2000 Taslağı m. 1.6'da tanımlanan "*contracting shipper*" ile ve Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan "*shipper*" tanımının birinci kısmı ile benzerdir. Bu kişi, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişidir. CIF satıcı ve FOB alıcı bu sıfata sahip olurken, FOB satıcı bu sıfatı kazanmayacaktır. Ancak, CMI 2000 Taslağı'nda "*first holder*" olarak ifade edilen ve fakat "*shipper*" kavramının içinde yer almayan kişi, CMI 2001 Mayıs Taslağı'nda bu sefer m. 7.7'de "*shipper*" ile aynı borç ve

---

[477] Bkz.: yuk. § 1 III F 2 a.
[478] Madde metni için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 358.

sorumluluklara tâbi tutulmuştur[479]. Bu kişi, her ne kadar tanım maddesinde "*documentary shipper*" olarak tanımlanmış olmasa da, UNCITRAL bünyesinde gerçekleşecek olan sonraki tarihli hazırlık çalışmalarında "*documentary shipper*" olarak ifade olunacaktır[480].

CMI 2001 Mayıs Taslağı, görüş için CMI DHD'lere gönderilmiş ve DHD'lerden gelen görüşler toplu hâlde bir raporda yayımlanmıştır[481]. Taslak'ta yer alan "*shipper*" tanımına yöneltilen iki eleştiri gözlenmektedir. Yapılan öneriler, tanımın Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'e uygun bir şekilde değiştirilmesi yolundadır[482]. Taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde gösterilen kişinin "*shipper*" ile aynı borçlara ve sorumluluklara tâbi tutulmasını düzenleyen m. 7.7 hükmü de eleştirilmiştir[483].

---

[479] CMI 2001 Mayıs Taslağı m. 7.7 hükmü şu şekildedir: "*[i]f a person is identified as the shipper in the transport document and accepts that document, then such person is (a) subject to the responsibilities and liabilities imposed on the shipper under this chapter, and (b) entitled to the shipper's rights and immunities provided by this chapter and by chapter 14.*", madde metni için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 368.

[480] Bkz.: aş. § 6 I C 2 b.

[481] Rapor metni için bkz CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 383 vd.

[482] Kanada tarafından ileri sürülen bu eleştiri için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 398. Bir diğer eleştiri ise, FIATA tarafından yapılmıştır. Satış sözleşmelerinin FCA, FOB veya Ex-Works olarak kurulması hâlinde, taşıma sözleşmesinin alıcı ve gönderilen sıfatına sahip kişi tarafından kurulduğu açıklanmış ve "*shipper*" tanımın sadece taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişiyi değil, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi eşyayı taşıyana teslim eden kişiyi de kapsaması gerektiği açıklanmıştır, bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 398-399.

[483] Çin, FOB satışlarda alıcının istemi üzerine veya kredi sözleşmesinin şartlarına uymak amacıyla taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan satıcının taşıma senedinin "*shipper*" hanesine yazıldığı ve bu kişinin CMI 2001 Mayıs Taslağı m. 7.7 uyarınca taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişinin haklarına ve borçlarına tâbi tutulmasının yerinde olmadığını belirtmiştir. Taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişinin taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği bütün borçlardan sorumlu olması gerektiği, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin ise sadece yerine getirdiği işlemlerden dolayı sorumlu tutulmasının uygun olacağı savunulmuştur. Diğer bir ifadeyle, FOB alıcı ile FOB satıcının hazırlanan MS kapsamında "*shipper*"a yüklenen tüm borçlardan birlikte sorumlu tutulmasının yerinde olmadığı açıklanmıştır, bu kapsamda bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 479. FIATA da bu düzenleme hakkında çekincesini ileri sürerek, satıcıya aracılık eden, temsilci niteliğindeki taşıma işleri komisyoncusunun bu düzenleme çerçevesinde sorumluluğunun söz konusu olabileceği ve böyle bir düzenlemenin yerinde olmadığını açıklamıştır, bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 480.

bb. CMI RR Taslağı

CMI Mayıs 2001 Taslağı'na ilişkin CMI DHD'lerden gelen görüşler de dikkate alınarak 2001 yılının Kasım ayında yapılan değerlendirmeler sonrasında CMI bünyesindeki hazırlıklar tamamlanarak, CMI RR Taslağı'na son şekli verilmiştir[484].

CMI RR Taslağı m. 1.19'da tanımlanan "*shipper*" kavramı içerik olarak CMI 2001 Mayıs Taslağı m. 1.4 ile aynı doğrultudadır[485]. Bu kişi taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişidir. Diğer bir ifadeyle, CIF satıcı ve FOB alıcıdır.

CMI 2001 Mayıs Taslağı'nda yer almayan "*consignor*" tanımı, CMI RR Taslağı'na yeniden dâhil edilmiştir[486]. Bu kişi, eşyayı taşıyana eşyanın taşınması için teslim eden kişidir.

CMI Taslağı m. 1'de yer alan tanımlar arasında "*documentary shipper*" terimi yoktur. Ancak, CMI Taslağı m. 7.7, CMI Mayıs 2001 Taslağı m. 7.7 ile aynı doğrultudadır[487]. Dolayısıyla, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında "*shipper*" olarak tanımlanan ve fakat taşıyan ile arasında bir

---

[484] CMI RR Taslağı metni için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 532 vd.; **[2002] LMCLQ**, s. 418.

[485] CMI RR Taslağı m. 1.19'da sadece redaksiyonel bir değişiklik yapılmıştır. CMI 2001 Mayıs Taslağı m. 1.4'teki tanımda yer alan "*…a person…*" kelimesinden sonra gelen "*who*" sözcüğü "*that*" ile değiştirilmiştir. CMI RR Taslağı m. 1.19'da yer alan tanım şu şekildedir: "*[s]hipper means a person who enters into a contract of carriage with a carrier"*, bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 541.

[486] CMI RR Taslağı m. 1.3'te yer verilen tanım şu şekildedir: "*[c]onsignor means a person that delivers the goods to a carrier for carriage.*", bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 536. Gerekçede bu sıfatın kapsamına, "*shipper*", taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer alan kişi veya eşyayı taşıyan veya fiilî taşıyana fiilen teslim eden herhangi bir kişinin girebileceği açıklanmıştır, bkz. CMI, **a.e.**, s. 536.

[487] CMI Taslağı m. 7.7'de "*[i]f a person identified as "shipper" in the contract particulars, although not the shipper as defined in article 1.19, accepts the transport document or electronic record, then such person is (a) subject to the responsibilities and liabilities imposed on the shipper under this chapter and under article 11.5, and (b) entitled to the shipper's rights and immunities provided by this chapter and by chapter 13.*" düzenlemesi yer almaktadır.

taşıma sözleşmesi bulunmayan kişinin de, "*shipper*"a yüklenen borçlara ve sorumluluklara tâbi olacağı öngörülmüştür.

Hükmün gerekçesinde, bu maddenin "*shipper*", "*consignor*" ve "*carrier*" tanımları ile birlikte okunması gerektiği belirtilmiştir[488]. CMI RR Taslağı çerçevesinde "*carrier*" ve "*shipper*" sıfatlarının taşıma sözleşmesinin taraflarına ait olduğu belirtilmiştir. Gerekçede ayrıca "*shipper*" sıfatına sahip olmayan üç kişinin m. 7.7 uyarınca konumu açıklanmıştır: **[a]** FOB satıcı, **[b]** satıcının temsilcisi olmasına rağmen taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde gösterilen kişi, **[c]** eşyayı taşıyana teslim eden ve fakat bu iki durumdan birine girmeyen kişi. Bunlardan FOB satıcının CMI Taslağı m. 7.7'de öngörülen koşulu karşıladığı ve ticaret unvanının çoğu zaman taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer aldığı açıklanmıştır. Bu sebeple, FOB satıcı TaslakMS uyarınca her ne kadar "*shipper*" sıfatına sahip olmasa da, TaslakMS uyarınca "*shipper*"ın tâbi olduğu haklara, borçlara ve sorumluluklara tâbi olacaktır. Gerekçede temsilcinin durumunun da benzer nitelikte olduğu açıklanmıştır. Yetkili temsilcinin ticaret unvanının taşıma senedinin "*shipper*" hanesine yazılması ve temsilcinin bu şekilde düzenlenen bir senedi kabul etmesi durumunda, FOB satıcı için öngörülen sonuç, temsilci bakımından da geçerli olacaktır. Gerekçede de bu kişinin sorumluluk üstlenmek istememesi durumunda, böyle bir senedi kabul etmeme imkânının bulunduğu açıklanmıştır. Eşyayı fiilen taşıyana teslim eden ve CMI RR Taslağı m. 1.3 anlamında "*consignor*" sıfatını taşıyan kişi, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı veya ticaret unvanı taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer almadığı takdirde, "*shipper*"a yüklenen borçlara ve sorumluluklara da tâbi olmayacaktır[489]. Bu çerçevede CMI RR Taslağı uyarınca, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişi ile birlikte benzer borçlara ve sorumluluklara tâbi olacak kişinin belirlenmesinde eşyayı taşıyana fiilen kimin teslim ettiği değil, taşıma

---

[488] Gerekçe için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 566-567.
[489] Bu açıklamalar için bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 566.

senedinin "*shipper*" hanesinde kimin ticaret unvanının yer aldığı önem taşıyacaktır.

b. UNCITRAL Çalışma Grubu

CMI RR Taslağı m. 1.19'da yer alan "*shipper*" tanımı hazırlık çalışmaları sürecinde içerik olarak herhangi bir değişikliğe uğramamıştır[490]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 1.8'de yer alan tanım CMI RR Taslağı m. 1.19 ile özdeştir. Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişi "*shipper*" olarak ifade edilmiştir.

CMI RR Taslağı m. 7.7 uyarınca "*shipper*" ile aynı borçlara ve sorumluluğa tâbi tutulan kişi, UNCITRAL Çalışma Grubu III'te yürütülen hazırlık çalışmalarında uzun bir süre tanım maddesine dâhil edilmemiştir[491]. Daha önceleri gerekçelerde "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişi, ilk kez bu sıfatla WP 81 Taslağı'nın 1'inci maddesi kapsamındaki tanımlar arasına dâhil edilmiştir[492]. WP 81 Taslağı m. 1.10 düzenlemesi, Rotterdam

---

[490] Bkz. WP 21 Taslağı m. 1.19 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21** s. 14 (§ 22)] = WP 32 Taslağı m. 1(d) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 8] = WP 56 Taslağı m. 1(h) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 8] = WP 81 Taslağı m. 1(9) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 8] = WP 101 Taslağı m. 1(8) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 8] = UNCITRAL RR Taslağı m. 1.8 [UN, **A/CN.9/645** s. 60] = Rotterdam Kuralları m. 1.8.

[491] Her ne kadar Taslaklar'ın 1'inci maddelerinde bu yönde açık bir tanım bulunmasa da, WP 21 Taslağı m. 7.7'nin ilk kısmında yer alan "*[i]f a person identified as "shipper" in the contract particulars, although not the shipper as defined in article 1.19, accepts the transport document or electronic record…*" ibaresi aslında tanım niteliğindedir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 40 [§ 118 vd.]. WP 21 Taslağı m. 7.7'ye karşılık gelen hüküm, WP 32 Taslağı m. 31, WP 39 Taslağı m. 31, WP 56 Taslağı m. 34'te yer almaktadır. Metinler arasındaki tek fark WP 32 Taslağı m. 31'de yer alan "*accepts*" kelimesinin, WP 39 Taslağı m. 31'de köşeli parantez içine alınarak, yanına seçenek olarak yine köşeli parantez içinde "*receives*" kelimesinin eklenmiş olmasıdır. WP 56 Taslağı m. 34 metninde ise, bu iki kelimeye bir üçüncü seçenek olarak yine köşeli parantez içinde "*becomes a holder of*" ibaresi eklenmiştir. Hükmün ilk yarısı, WP 81 Taslağı'nda tanım olarak 1'inci maddeye alındırken, köşeli parantez içindeki seçeneklerden "*accepts*" ibaresi tercih edilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 1.9'da da herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

[492] WP 81 Taslağı m. 1.10'da "*documentary shipper*" şu şekilde tanımlanmıştır, "*[d]ocumentary shipper" means a person other than the shipper that accepts to be named as "shipper" in the transport document or electronic transport record*.", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 8. Bu tanım, WP 56 Taslağı m. 34 hükmünün 1'inci cümlesinden alınarak tanımlar arasına ilave edilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 8'de dn. 11. Tanımın birinci

Kuralları m. 1.9'da herhangi bir değişikliğe uğramadan yer almıştır. Bu kapsamda, "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişi taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında "*shipper*" olarak adlandırılmayı kabul eden, taşıtan dışındaki kişidir.

CMI RR Taslağı m. 1.3'te tanımlanan "*consignor*" terimi, hazırlık çalışmalarının son aşamasına kadar Taslak metinlerde yer almıştır[493]. UNCITRAL Çalışma Grubu III'ün 21'inci oturumunda yapılan bir teklif sonrası[494] "*consignor*" tanımının TaslakMS'den çıkartılmasına karar verilmiş ve metinde değişikliğe gidilmesi için Redaksiyon Komitesi yetkilendirilmiştir. Rotterdam Kuralları'nın resmî metninde "*consignor*" ibaresi tanımlar arasında yoktur. Bu kapsamda çeşitli sebepler gösterilmiştir. Bunlardan birincisi, Taşıma Hukuku terminolojisinde yaşanabilecek olan karışıklığın önlenmesidir[495]. TaslakMS uyarınca "*consignor*" eşyayı taşıyana teslim eden kişidir. Bu sıfatın taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişi [*shipper*] üzerinde birleşmesi mümkündür. Ancak, açıklandığı üzere bu sıfatlar bir kişi üzerinde birleşmeyebilir. Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair 1999 Tarihli Montreal Sözleşmesi[496] ve Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar

---

maddeye kaydırılmasından sonra, WP 56 Taslağı m. 34'ün 1'inci cümlesi yerine WP 81 Taslağı m. 33 f. 1'de yalnızca "*documentary shipper*" sıfatına yer verilmiştir. Değişiklik gerekçesi olarak "*documentary shipper*" sıfatının m. 1'de, WP 56 Taslağı m. 34'te yazıldığı şekilde tanımlandığı açıklanmıştır, bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 28 [dn. 107].

[493] WP 21 Taslağı m. 1.3'te [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, § 4]; "*consignor*", "*... a person that delivers the goods to a carrier for carriage*" olarak ifade olunmuştur. Bu tanım WP 32 Taslağı m. 1(c)'de [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 7] değişikliğe uğrayarak; "*...a person that delivers the goods to a the carrier or a performing party for carriage*" olarak düzenlenmiştir. Aynı yönde tanım, WP 56 Taslağı m. 1(i)'de [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 8], WP. 81 Taslağı m. 1(11)'de [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 8] ve WP 101 Taslağı m. 1.10'da [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 8] bulunmaktadır.

[494] Bu teklif, İtalya, Kore Cumhuriyeti ve Hollanda tarafından yöneltilmiştir, teklif metni için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**.

[495] UN, **A/CN.9/645**, s. 9 [§ 21].

[496] Bkz.: aş. § 6 II E.

1999'da[497] "*consignor*" olarak ifade olunan kişi her hâlükarda taşıma sözleşmesinin tarafıdır. Dolayısıyla aynı terimin Taşıma Hukuku'na ilişkin MS'lerde farklı şekilde tanımlanmasının özellikle karma taşıma sözleşmelerinde karışıklığa yol açabileceği çekincesi ileri sürülmüştür[498].

Yapılan öneride WP 101 Taslağı anlamında "*consignor*" olarak ifade edilen kişinin, WP 101 Taslağı m. 35 = Rotterdam Kuralları m. 34 hükmü uyarınca, "*shipper*"ın "…temsilcileri ve alt yüklenicileri de dâhil olmak üzere, kendisine yüklenen borçların ifasını bıraktığı her kişi…" arasında yer aldığı belirtilmiştir[499]. Bu kişinin fiil ve/veya ihmali sebebiyle "*shipper*"ın sorumlu olacağı [WP 101 Taslağı m. 35 = Rotterdam Kuralları m. 34] göz önünde tutulduğunda, "*consignor*" sıfatına ayrıca gerek olmadığı savunulmuştur[500].

Bu kapsamda WP 101 Taslağı'nda "*consignor*"ın fiil ve eylemlerinden kendisine her hangi bir borç veya sorumluluk yüklenmediği belirtilmiştir[501]. Dolayısıyla, "*consignor*" sıfatıyla "*shipper*" ve/veya "*documentary shipper*" sıfatları birleşmedikçe, bu kişinin TaslakMS uyarınca herhangi bir borç veya sorumluluğu olmadığı açıklanmıştır. Bu kişinin "*shipper*" ve/veya "*documentary shipper*"ın temsilcisi olacağı ve TaslakMS'de temsilcilerin düzenlenmediği ve bu hususun iç hukuka bırakıldığı açıklanmıştır[502]. Bu sıfatların aynı kişi üzerinde birleştiği durumlarda ise, ayrıca bir üçüncü sıfat olarak "*consignor*"a ihtiyaç duyulmayacağı açıklanmıştır.

---

[497] Bkz.: aş. § 6 II C.
[498] Bu yöndeki öneri için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, § 5.
[499] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, § 2.
[500] Diğer yandan "*performing party*" tanımının verildiği WP Taslağı 101 m. 1(6)'nın (b) bendinde bu kişinin "*shipper*, *documentary shipper*, *consignor*, *controlling party* veya *consignee*" tarafından doğrudan veya dolaylı olarak ücretle tutulan herhangi bir kişiyi kapsamadığı" belirtilmiş ve dolayısıyla "*consignor*" sıfatına sahip olan kişinin bu bent uyarınca "*shipper, documentary shipper*" tarafından doğrudan veya dolaylı olarak ücretle tutulan bir kişi olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 2 [§ 2].
[501] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 3 [§ 3].
[502] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 3 [§ 4].

Yapılan öneri daha sonra UNCITRAL Çalışma Grubu III tarafından değerlendirilmiş[503] ve büyük ölçüde destek görmüştür. Ancak, aksi görüş sahipleri[504] "*consignor*" tanımının Sözleşme'de tutulmasını ve bu kişinin haklarının ve borçlarının ayrıca belirlenmesini önermişlerdir. Belirleme yapılırken de bu kişinin eşyayı taşıyana teslim eden kişi olduğunun göz önünde tutulması ve taşıma sözleşmesinin tarafı olan "*shipper*" ile aynı borçlara ve sorumluluğa sahip olmaması gerektiği açıklanmıştır[505]. Sorunun FOB satışlarda ortaya çıkabileceği açıklanmış ve her zaman "*documentary shipper*" sıfatına sahip bir kişinin olmayabileceği belirtilmiştir[506]. UNCITRAL Çalışma Grubu III, çoğunluk görüşü doğrultusunda karar vermiş ve "*consignor*" tanımı ile TaslakMS'de "*consignor*" ibaresinin geçtiği hükümlerden bu kavramın çıkartılmasına[507] karar vermiştir[508].

2 Rotterdam Kuralları

a. Shipper

Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5'te taşıyan (*carrier*), m. 1 f. 8'de ise, "*shipper*"[509] tanımlanmıştır. Her iki tanımda da bu sıfatların kazanılması

---

[503] Değerlendirme için bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 9 [§§ 20].
[504] Aksi görüş için bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 9 [§ 22].
[505] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 9 [§ 22].
[506] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 9 [§ 22].
[507] "*Consignor*" ibaresi en son WP 101 Taslağı'nda yer almıştır. WP 101 Taslağı'nda "*consignor*" teriminin geçtiği maddeler ve bu maddelere karşılık gelen Rotterdam Kuralları maddeleri köşeli parantez içinde şöyle gösterilebilir: m. 1 f. 6 b. (b) [m. 1 f. 6 b. (b)]; m. 10 [yok]; m. 7 c. 1 [m. 7 c. 1]; m. 12 f. 2 b. (a) [m. 12 f. 2 b. (a)]; m. 33 b. (a) [m. 32 b. (a)]; m. 35 [m. 34]; m. 37 b. (a) [m. 35 b. (a)]; m. 41 f. 3 [m. 39 f. 3]; m. 82 f. 2 b. (a) ve (b) [m. 79 f. (2) b. (a) ve (b)].
[508] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 10 [§ 24].
[509] Rotterdam Kuralları'nda "*shipper*" kelimesinin geçtiği maddeler sırasıyla şunlardır: m. 1 f. 5; m. 1 f. 6 b. (b); m. 1 f. 8; m. 1 f. 9; m. 1 f. 10; m. 1 f. 15; m. 1 f. 19 b. (a); m. 4 f. 2; m. 5 f. 2; m. 8 b. (a); m. 13 f. 2; m. 17 f. 3 b. (h); m. 17 f. 3 b. (i); m. 22 f. 3; m. 25 f. 5; m. 26 b. (a); m. 26 b. (c); m. 27; m. 28, m. 29; m. 30; m. 31; m. 32; m. 33; m. 34; m. 35; m. 36 f. 1, f. 2 ve f. 4; m. 40; m. 42; m. 45 b. (c) ve (d); m. 46 b. (b) ve (c); m. 47 f. 2 (a) ve (b); m. 48 f. 1 b. (b); m. 48 f. 2 ve f. 3; m. 51; m. 55; m. 58; m. 59 f. 1; m. 66 f. 1 b. (b) ve f. 2; m. 80 f. 1, f. 2 b. (c), f. 5.

taşıma sözleşmesinin tarafı olunması ölçütüne bağlı tutulmuştur. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5 uyarınca taşıyan sıfatı, "*shipper*" ile; m. 1 f. 8 uyarınca ise, "*shipper*" sıfatı, taşıyan ile, taşıma sözleşmesi kuran kişiye verilmektedir. Bu kapsamda, Rotterdam Kuralları m. 1 f. 8'de geçen "*shipper*" kavramı, Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak eşyayı taşıyana teslim eden kişi ölçütünü dikkate almamaktadır. Rotterdam Kuralları'nda tanımlanan "*shipper*"ın, Y-TTK uyarınca karşılığı taşıtandır.

b. Documentary Shipper

"*Documentary shipper*"[510] kavramı, gerek milletlerarası denizde eşya taşıma sözleşmelerine gerekse diğer taşıma sözleşmelerine yabancıdır[511]. İlk kez Rotterdam Kuralları ile tanımlanmıştır[512,513]. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında taşıtan olarak adlandırılmayı kabul eden, taşıtan dışındaki kişi, bu sıfatı alır [m. 1 f. 9].

---

[510] RR'de "*documentary shipper*" kavramının geçtiği maddeler sırasıyla şöyledir: RR m. 1 f. 6 b. (b); RR m. 1 f. 9; RR m. 4 f. 2; RR m. 13 f. 2; RR m. 17 f. 3 b. (h) ve (i); RR m. 33 f. 1 ve bu maddenin atfıyla RR m. 27; RR m. 28; RR m. 29; RR m. 30; RR m. 31; RR m. 32; RR m. 34; RR m. 35; RR m. 45 b. (c) ve (d); RR m. 46 b. (b) ve (c); RR m. 47; RR m. 48 f. 1 b. (b); RR m. 55 f. 2; RR m. 79 f. 2 b. (a) ve b. (b). Cumalıoğlu, bu kavramı Türkçe'ye "belge taşıtanı" olarak tercüme etmiştir, bkz. Cumalıoğlu,**Kırkambar Sözleşmesi**, s. 75.

[511] Tespit edildiği kadarıyla bu terim ilk kez hazırlık çalışmaları sürecinde VAN DER ZİEL tarafından dile getirilmiştir, bkz.: yuk. dn. 470.

[512] Rotterdam Kuralları uyarınca "*shipper*" ve "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişilerin sorumluluğuna ilişkin birçok bilimsel çalışma yayımlanmıştır. Ancak bu bilimsel çalışmaların bir çoğunda "*documentary shipper*" kavramının yeni bir kavram olduğu belirtilmekle yetinilmiş ve genellikle Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9 neredeyse aynen yazılarak bu sıfatın içeriği kapsamlı bir şekilde değerlendirilmemiştir. Bu sıfatın içeriğinin algılanabilmesinde yol gösterici nitelikte olan az sayıda bilimsel çalışmalardan bazıları şunlardır: Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 199; D. Rhidian Thomas, "The Position of Shippers under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL**, No. 1-2, s. 24-25; Francesco Berlingieri, Revisiting the Rotterdam Rules, **[2010] LMCLQ**, s. 616-619. BERLİNGİERİ'nin bu çalışması şu makaledeki eleştirilere cevap niteliği taşımaktadır: Anthony Diamond, "The Rotterdam Rules", **[2009] LMCLQ**, s. 495 ["*documentary shipper*" ile ilgili kısım].

[513] Bir önceki dn.'de açıklanan sebeplerden ötürü, çalışmanın bu kısmında bu kavram açıklanırken başvurulan öncelikli kaynak UNCITRAL bünyesinde gerçekleştirilen hazırlık çalışmaları olmuştur, özellikle bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 40 [§§ 118]; UN, **A/CN.9/510**, s. 48 [§ 164]; UN, **A/CN.9/552**, s. 35 [§§ 154]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§§ 34]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 2 [§§ 1].

Tanımın unsurları şu şekilde sıralanabilir:

[a] "*shipper*" dışındaki kişi olması: "*Shipper*" tanımı yukarıda da açıklandığı üzere Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5'te yapılmıştır ve Y-TTK anlamında taşıtan kavramına karşılık gelmektedir. Bu kapsamda Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9 kapsamında ifade olunan kişi, taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi değildir. Diğer bir ifadeyle, bu kişi CIF satıcı veya FOB alıcı değildir.

[b] taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında taşıtan olarak adlandırılmayı kabul etme[514]: Rotterdam Kuralları uyarınca taşıma sözleşmesini kuran kişinin aldığı sıfat "*shipper*"dır. Konişmento metinlerinin ön yüzünde "*shipper*" hanesi yer almaktadır. Söz gelimi, CONLINEBILL 2000'in ön yüzünün sol üst köşesinde "*shipper (full style and address)*" hanesi bulunmaktadır. Konişmento ve diğer taşıma senetlerinde bu haneye girilecek olan kayıt "*documentary shipper*"ın kim olduğunu belirleyecektir. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 23'te "sözleşme kayıtları = *contract particulars*" tanımlanmıştır. Tanım uyarınca, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan, taşıma sözleşmesine veya eşyaya ilişkin (sözleşme şartları, el yazısı ile düşülmüş notlar, imzalar ve cirolar da dâhil olmak üzere) her türlü bilgi sözleşme kaydıdır[515]. Dolayısıyla, CONLINEBILL 2000'in "*shipper*" hanesine girilecek olan bilgi Rotterdam Kuralları m. 1 f. 29 anlamında bir sözleşme kaydıdır. Ancak, Rotterdam Kuralları m. 1 f. 29 kapsamında

---

[514] Türkçe'ye kabul etme olarak tercüme edilen "*accept*" kelimesinin hazırlık sürecindeki oluşturulan metinlerdeki değişimi için bkz.: yuk. dn. 513. "*[a]ccept*" kelimesinin açık olmadığı yolundaki eleştiri ve değerlendirmeler için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1**, s. 32 [§ 97]; UN, **A/CN.9/510**, s. 48 [§ 164]; UN, **A/CN.9/552**, s. 35 [§ 157]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§§ 36-37]. Bu kelimenin hazırlık sürecindeki değerlendirmesi için bkz. Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 618. "*[a]ccept*" kelimesinin "*documentary shipper*" sıfatının kazanılması bakımından önem taşıdığı ve fakat müphem olduğu, bu sebeple bu sıfatın kime ait olduğunun belirlenmesinde mahkemelerin vereceği kararın belirleyici olacağı hakkında bkz. Regina Asariotis, "Main Obligations and Liabilities of the Shipper", **[2004] Transportrecht**, s. 291 [§ 2.4].

[515] "*Contract particular*" teriminin bu şekilde Türkçe'ye tercüme edilmesi ile ilgili bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156.

"*merchant*" kaydı da bir sözleşme kaydıdır[516]. Dolayısıyla, "*documentary shipper*" sıfatının kazanılmasında hangisinin etkili olacağı değerlendirilmelidir. Nitekim, konişmentonun ön yüzünün "*shipper*" hanesinde tek kişi yer alırken, bu kaydın matbu olarak konulduğu konişmentolarda, yük ile ilgili hemen herkes "*merchant*" tanımının içine dâhil edilmekte ve bu kişilerin taşıyana karşı birlikte sorumlu oldukları düzenlenmektedir. FOB satış örneğinden yola çıkılacak olunursa, FOB satıcının adı veya ticaret unvanı konişmentonun "*shipper*" hanesinde yer almamasına rağmen, bu kişi, eşyayı taşıyana teslim eden kişi olarak konişmento anlamında "*merchant*" sayılacaktır. "*Documentary shipper*" sıfatının Rotterdam Kuralları'nda düzenlenme amacı göz önünde tutulduğunda, matbu "*merchant*" kaydının bu sıfatının kazanılmasında etkili olmaması gerektiği sonucuna varılmalıdır[517].

Sözleşme kayıtları Rotterdam Kuralları m. 36'da düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca gerek "*shipper*" tarafından verilecek bilgiler arasında [m. 36 f. 1], gerekse diğer fıkralarda düzenlenen sözleşme kayıtları arasında "*shipper*"ın kim olduğunun belirtilmesine yönelik bir bilgi yer almamaktadır. Aşağıda kapsamlı olarak açıklanacağı üzere[518] Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nde, Y-TTK'daki taşıtana karşılık gelen "*shipper*"a çeşitli borçlar yüklenmiştir. Bu borçlardan biri, sözleşme kayıtlarının oluşturulması için bilgi sağlanmasıdır [m. 31]. Sözleşme kayıtlarında "*shipper*" olarak belirlenecek olan kişinin adı ve soyadı veya ticaret unvanı" da bu bilgiler arasındadır. İlk bakışta sözleşme kayıtlarında taşıtan olarak belirlenecek olan kişinin diğer bir

---

[516] Matbu "*merchant*" kaydının "*documentary shipper*" sıfatına etkisine yönelik çekince UNCITRAL'in hazırlık çalışmalarında gündeme getirilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1**, s. 32 [§ 97]. Aynı yönde bkz. Asariotis, **[2004] Transportrecht**, s. 291 [§ 2.4].

[517] Aksi yönde bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1**, s. 32 [§ 97]. Aynı doğrultuda bkz. Asariotis, **[2004] Transportrecht**, s. 291 [§ 2.4]. "*Merchant*" kaydının Rotterdam Kuralları doğrultusunda değerlendirilmesi için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 298 [§§ 10.0004-10.0005], s. 307 [§ 10.028], s. 310-311 [§ 10.039].

[518] Bkz.: aş. Dördüncü Bölüm.

ifadeyle "*documentary shipper*"ın adı veya ticaret unvanının taşıtan tarafından sağlanacağı izlenimi doğmaktadır. Ancak, 7'nci bölümde düzenlenen borçlara "*documentary shipper*" da tâbidir [m. 33]. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları m. 31'de öngörülen borcun kapsamına "*documentary shipper*"ın da dâhil olduğu söylenebilir. "*Documentay shipper*" taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında "*shipper*" olarak adlandırılmayı kabul eden kişidir. Kabul işleminin herhangi bir şekil şartına tâbi olup olmadığını Rotterdam Kuralları'nın 3'üncü maddesi belirler. Yazılı şekil şartına tâbi işlemler arasında gerek m. 1 f. 9 gerekse m. 31 bulunmamaktadır [m. 3]. Dolayısıyla, "*shipper*" sıfatının kime ait olduğunu taşıyana sağlamakla yükümlü diğer bir kişi "*documentary shipper*"dır. Ancak, bu sıfat taşıma senedinin "*shipper*" hanesine giriş yapıldıktan sonra kazanıldığından, eşyayı taşıyana teslim eden ve taşıtan sıfatına sahip olmayan kişi, bilginin sağlanmasında aktif bir rol oynayamaz. Ne var ki, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan bir kişinin, kendi isminin veya ticaret unvanının taşıma senedinin "*shipper*" kısmında yazılı olduğunu görmesi ve bu duruma sessiz kalması ve senedi bu şekliyle teslim alması durumunda, kendisinin senette taşıtan olarak adlandırılmayı kabul ettiği sonucuna varılmalıdır. Gerçekten de, hazırlık çalışmaları sürecinde "*accept*" kelimesi ile ilgili belirtilen çekincelerde ve bu kelimenin amacını daha iyi ifade eden bir başkasıyla değiştirilmesi arayışlarında, aslında Sözleşme'yi hazırlayanların niyeti açıklanmıştır. "*Documentary shipper*" olarak ifade olunan kişi, taşıma senedinin "*shipper* hanesinde adı veya ticaret unvanı yazılı olan ilk hamildir[519].

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık süreci incelendiğinde, "*documentary shipper*" terimi ile aslında FOB satıcının hukuki durumunun düzenlenmek

[519] Bkz. UN, **A/CN.9/552**, §157'de yer alan "*while it was noted that the word "accepts" accurately reflected the situation where the documentary shipper became the first holder in the case of negotiable instruments*" açıklaması.

istenildiği açıkça anlaşılmaktadır[520]. Bu düzenlemenin arkasında yatan ihtiyaç satış sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Satış sözleşmesi uyarınca, ödenmemiş satış bedelini güvence altına almak isteyen satıcı, taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde gösterilmesiyle birlikte, eşya üzerinde tasarruf [kontrol] hakkına[521] sahip olacaktır[522].

İlk bakışta bu kavram Türk Hukuku'ndaki yükleten terimine eş gözükse de bazı noktalarda ondan ayrılmaktadır[523]. Rotterdam Kuralları uyarınca bu sıfatın kazanılması için taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın taşıyana teslim edilmesi başlı başına yeterli değildir. Rotterdam Kuralları, gerek Hamburg Kuralları'ndan gerekse Y-TTK'dan ayrılarak ölçüt olarak teslimi değil, senedi esas almıştır. Bu durumda, eşyanın satıcının kendisi veya onu temsilen, satıcının ifa yardımcısı tarafından taşıyana teslim edilmesi ile satıcı "*documentary shipper*" sıfatını kazanmaz. Taşıma senedinin "*shipper*" hanesine kimin adı veya ticaret unvanının yazılacağına taşıtan karar verecektir. FOB satışlarda bu karar FOB alıcıdadır. FOB satıcı, FOB alıcı tarafından taşıyana "*documentary shipper*" olarak bildirilmiş ise, eşyanın taşıyana teslimi karşılığında, taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde adını veya ticaret unvanını gören kişinin senedi bu şekliyle kabul etmek veya etmemek yolunda iki seçeneği olacaktır. Taşıma senedindeki bu kaydı görüp kabul etmesi ve/veya senedi bu şekliyle ses çıkarmadan teslim alması durumunda,

---

[520] Hazırlık çalışmalarında "*documentary shipper*" sıfatı hakkında açıklama yapılırken örnek olarak çoğu kez FOB alıcı verilmiştir, bu yönde bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 40 [§§ 121-122]; UN, **A/CN.9/510**, s. 48 [§ 164]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§§ 34-35]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 2 [§ 1]. Ayrıca bkz. Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 617; Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 25; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 198-199.

[521] Rotterdam Kuralları m. 1 f. 12'de "*right of control*" olarak ifade olunan bu sıfatın, Türkçe'ye tasarruf hakkı olarak çevrildiği çalışma için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 155.

[522] Bu hak için bkz.: aş. § 10.

[523] CUMALIOĞLU, "*documentary shipper*" Rotterdam Kuralları'ndaki en önemli ayrımlardan birinin, "*shipper*" "*documentary shipper*" ayrımı olduğunu, böylelikle Rotterdam Kuralları ile taşıtan ve yükletenin milletlerarası sözleşmede ilk kez farklı tanımlandığını belirtmiştir, bkz. Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 75.

RR m. 1 f. 9'un şartları karşılanacak ve bu kişi "*documentary shipper*" sıfatına sahip olacaktır.

Bu sıfatı kazanmanın en önemli sonucu Rotterdam Kuralları m. 30 f. 2[524] kapsamında ortaya çıkmaktadır. Bu maddede "*shipper*" ve "*documentary shipper*"ın [m. 33 f. 1 yönlendirmesiyle] sorumluluklarının niteliği düzenlenmiştir. Rotterdam Kurulları m. 27[525], m. 28[526], m. 29[527]'da öngörülen borçlar kusur sorumluluğuna; m. 31 f. 2[528] ve m. 32'deki[529] borçlar ise, kusursuz sorumluluğa tâbidir. Dolayısıyla, sorumluluğun niteliği göz önünde tutulduğunda taşıma senedinin *"shipper*" hanesinde adı veya ticaret unvanı yer alan kişi, Rotterdam Kuralları m. 31 f. 2 ve m. 32'de öngörülen borçlar bakımından kusuru bulunmasa dahi, taşıtan ile birlikte taşıyana karşı sorumlu olacaktır. Bunun karşılığında ise, bu kişi, eşya alıcıya teslim edilinceye kadar eşya üzerinde tasarruf hakkını kazanacaktır. Ancak, bu hakkın kazanılması da taşıtanın, diğer bir ifadeyle FOB satış örneğinde FOB alıcının onayına tâbidir[530]. Her ne kadar satış sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi birbirinden bağımsız olsa da, eşya üzerinde tasarruf hakkını elde etmek isteyen FOB satıcının, böyle bir hakkı kazanması için alıcı ile kuracağı satış sözleşmesinde bu hakkın kendisine ait olduğunu kararlaştırması önem taşır. Bu kişi, eşyayı taşıyana teslim etmesi karşılığında, taşıma senedinin "*documentary shipper*" hanesinde yer alacak ve eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olacaktır.

Rotterdam Kuralları'nda her ne kadar FOB satıcının durumu düşünülmüş olsa da, taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde adı veya ticaret

---

[524] Ayrıntılı açıklama için bkz.: aş. § 10.
[525] Bkz.: aş. § 13 III ve § 14 IV.
[526] "Taşıtan ve taşıyan arasında bilgi ve talimat sağlanmasında işbirliği = *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*" başlıklı bu maddeye çalışmada ayrı bir başlık açılmamış, diğer borçlara yönelik açıklama yapılırken değinilmiştir.
[527] "Taşıtanın bilgi, talimat ve belge sağlama borcu = *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*" başlıklı bu maddeye çalışmada ayrı bir başlık açılmamış, diğer borçlara yönelik açıklama yapılırken değinilmiştir.
[528] Bkz.: aş. § 15 I C 2.
[529] Bkz.: aş. § 17.
[530] Bkz.: aş. § 10 II B 2 b.

unvanı yazan her kişi bu sıfata sahip olur. Dolayısıyla, taşıma işleri komisyoncusu veya FOB satıcının temsilcisinin, senedi bu hâliyle ses çıkarmadan teslim almaları durumunda, bu kişiler de bu sıfata ve dolayısıyla yukarıda belirtilen borçlara tâbi olurlar[531]. Özellikle, m. 31 ve 32'de öngörülen borçlar bakımından bu kişilerin temel borç ilişkisinde satıcının temsilcisi olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulmaları mümkün gözükmemektedir.

Bu çalışmanın yazarının da dâhil olduğu önceki tarihli bir çalışmada, "*documentary shipper*" kavramının Türkçe karşılığı olarak "yükleten" ibaresi kullanılmıştı[532]. Ancak, daha ayrıntılı yapılan incelemeler sonucunda, "*documentary shipper*" terimi ile "yükleten" sıfatının tam anlamıyla örtüşmediği anlaşılmıştır. Dolayısıyla, bu çalışmada bundan böyle İngilizce resmî tercümede yer alan "*documentary shipper*" kavramının kullanılması daha uygun olacaktır.

II. Diğer Milletlerarası Sözleşmeler

Yukarıda Y-TTK'da yükleten ve taşıtan kavramının denizde eşya taşıma sözleşmelerinde karşılığı aranmış ve fakat bu alanda düzenlenen üç milletlerarası sözleşmede de aynı terime yüklenen farklı anlamlar ve bazen de farklı terimler saptanmıştır.

Çalışmanın bu kısmında Taşıma Hukuku ile ilgili diğer milletlerarası sözleşmelerde yukarıda açıklanan yük ilgilerine karşılık gelen kavramlar

---

[531] THOMAS bu kavramı açıkladıktan sonra, adlarının veya ticaret unvanlarının taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer alması kaydıyla taşıma işleri komisyoncusunun, yükleme ve boşaltma limanındaki acentelerin ve yeri geldiğinde bankanın da "*documentary shipper*" sıfatına sahip olabileceğini belirtilmiştir, bkz. Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 25. Benzer şekilde bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, § 122.

[532] Bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 154 ve bu sayfada dn. 5'te yer alan açıklamalar. Benzer kullanım için bkz. Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 75, **Ecehan Yeşilova-Aras**, "Maritime Transport Contracts", Part II Chapter 6, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer / Duygu Damar (eds.), International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, 2013, s. 133.

ortaya konulmaya çalışılacaktır. Ancak, her bir milletlerarası sözleşme için kapsamlı açıklama yapılmayacak, sadece hangi sıfatın hangi anlama karşılık geldiğinin açıklanması ile yetinilecektir. Aşağıda yer verilecek olan milletlerarası sözleşmeler sırasıyla şunlardır; **[1]** Eşyanın İçsularda Taşınmasına İlişkin 21/6/2001 tarihli Budapeşte Sözleşmesi[533] ("CMNI"), **[2]** Eşyanın Değişik Tür Araçlar ile Taşınmasına ilişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi[534] ("Karma TaşımaMS"), **[3]** Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar[535] ("CIM"), **[4]** Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi[536] ("CMR") **[5]** Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi[537] ("VarşovaMS"), **[6]** Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair 1999 Tarihli Sözleşmesi[538] ("MontrealMS").

A. CMNI

CMNI'nın 1'inci maddesinde "*shipper*" tanımı yer almaktadır [m. 1(4)]. Bu sıfat, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran veya adına veya hesabına taşıma sözleşmesi kurulan kişiye verilmiştir[539]. CMNI'da eşyayı taşıyana

---

[533] MS'nin İngilizce adı: "*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway*".

[534] MS'nin İngilizce adı: "*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods.*"

[535] MS'nin İngilizce adı: "*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail*", RG T: 24/12/2005, Sayı: 26033.

[536] MS'nin İngilizce adı: "*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*", RG T: 4/1/1995, Sayı: 22161.

[537] MS'nin İngilizce adı: "*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929*", RG T: 3/12/1977, Sayı: 16128.

[538] MS'nin İngilizce adı: "*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 1999*", RG T: 1/10/2010, Sayı: 27716.

[539] İngilizce resmî metinde şu şekilde ifade olunmuştur: "*"Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier*". Tanımda yer alan "*whose behalf*" ibaresi ile ilgili YAZICIOĞLU'nun değerlendirmesi için bkz.: yuk. dn. 447.

teslim eden kişiye verilen ayrı bir sıfat yoktur. Bu tanımın Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'ün ilk kısmı ile bire bir aynı olduğu gözlemlenmektedir.

B. Karma TaşımaMS

Karma TaşımaMS uyarınca eşyanın taşınmasını karma taşıma sözleşmesi [*multimodal transport contract*] ile üstlenen kişi "*multimodal transport operator*"[540] sıfatını kazanır [m. 1(2)]. Sözleşme'de yer alan bir başka sıfat ise "*consignor*"dır. Tanım, Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan "*shipper*" tanımı ile bire bir ayrıdır[541]. Her iki tanım arasındaki farklılık sadece terimler arasında gözlemlenmektedir. Hamburg Kuralları'nda kullanılan "*carrier*", "*transport contract*" ve "*shipper*" ibareleri yerine Karma TaşımaMS'de sırasıyla "*multimodal transport operator*", "*multimodal transport contract*" ve "*consignor*" terimlerine yer verilmiştir. Bunun dışında her hangi bir farklılık yoktur. Dolayısıyla, "*consignor*" terimi karma taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişi ve/veya eşyayı taşıyıcıya teslim eden veya adına yahut hesabına teslim edilen kişi anlamına gelmektedir.

C. CIM

CIM m. 3 b. (a)'da "*carrier*", m. 3 b. (b)'de ise "*substitute carrier*" tanımları verilmiştir. Bu maddede ayrıca bağımsız bir "*shipper*" ve/veya "*consignor*" tanımı yer almamaktadır. Taşıma sözleşmesinin diğer tarafına verilen sıfat ancak m. 3 b. (a) ve m. 3 b. (b)'de verilen tanımlardan anlaşılabilmektedir. Taşıma sözleşmesini "*consignor*" ile kuran kişi "*carrier*"

---

[540] MS'nin resmî metninde yer alan tanım şu şekildedir: "*Multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.*"

[541] Karma TaşımaMS m. 1 f. 2'nin resmî metni şu şekildedir: "*"Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.*"

olarak ifade olunmuştur [m. 3 b. (a)]. Dolayısıyla, CIM kapsamında "*consignor*" sıfatının taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişiye ait olduğu anlaşılmaktadır. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde kullanılması düşünülen "*consignor*" terimi ile CIM'de kullanılan arasında farklılık olduğu gözlemlenmektedir. Zira, bu durum hazırlık sürecinin son aşamasında "*consignor*" kavramının çıkartılması sebepleri arasında yer almaktadır[542].

D. CMR

CMR'de ayrı bir tanım maddesi yer almamaktadır[543]. Taşıma sözleşmesinin kuruluşu ve yerine getirilmesi m. 4 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. CMR m. 4 c. 1 uyarınca taşıma sözleşmesi "*consigment note*" tarafından ispat edilir. Ancak, "*consigment note*"un düzenlenmemesi taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez [m. 4 c. 2]. CMR m. 5 c. 1'de "*consigment note*"un "*sender*" ve "*carrier*" tarafından imzalanması gerektiği belirtilmiştir. CMR m. 6 f. 1 b. (b) uyarınca "*consigment note*"da bulunması gereken bilgiler arasında "*sender*"ın ismi ve adresi yer almaktadır[544]. CMR m. 7, m. 10, m. 11 ve m. 22'de "*sender*"a yüklenen sorumluluklar düzenlenmiştir. Bu kapsamda, "*sender*", "*consigment note*"da belirtilen ve bu belgenin altında imzası bulunan kişidir. Y-TTK'nın kara yolu ile eşya taşınmasına ilişkin hükümlerinin mehazı CMR'dir. "*Sender*" teriminin karşılığı olarak Y-TTK'da istikrarlı bir şekilde "gönderen" olarak kullanılmıştır.

E. VarşovaMS

VarşovaMS'de kavramların tanımlandığı bir madde yoktur. Sözleşme'nin m. 5 vd. hükümlerinde "*air consignment note*" düzenlenmiştir.

---

[542] Bkz.: yuk. § 6 I C 1 b.
[543] CMR'nin uygulama alanını belirleyen m. 1'de sadece "*vehicle*" tanımına yer verilmiştir [m.1(3)].
[544] CMR anlamında "*sender*" ibaresi hakkında bkz. Karan, **CMR Şerhi**, s. 142.

VarşovaMS m. 6 f. 1 uyarınca hava taşıma senedi "*consignor*" tarafından 3 nüsha olarak düzenlenir [m. 6 f. 2]. Birinci nüsha "*carrier*" için düzenlenir ve "*consignor*" tarafından imzalanır [m. 6 f. 2 c. 1]. İkinci nüsha "*consignee*" için düzenlenir ve hem "*carrier*" hem de "*consignor*" tarafından imzalanır [m. 6 f. 2 c. 2]. Üçüncü nüsha ise, eşyanın teslimi karşılığında "*carrier*" tarafından imzalanır ve "*consignor*"a verilir. Bu kapsamda hava taşıma sözleşmesini ve bu sözleşme uyarınca eşyanın "*carrier*"a teslim edildiğini ispat eden hava taşıma senedini düzenleyen kişi VarşovaMS'de "*consignor*" olarak ifade edilmiştir. "*Consignor*" teriminin karşılığı olarak MS'nin RG Tercümesi'nde "gönderici" sıfatı kullanılmıştır [ör: m. 3 f. 1]. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda[545] ("TSHK") da kullanılan terim göndericidir [m. 129 f. 3]

F. MontrealMS

MontrealMS m. 11 f. 1 uyarınca hava taşıma senedi taşıma sözleşmesinin kurulduğunu ispat eder. Hava taşıma senedi "*consignor*" tarafından düzenlenir [m. 7]. Dolayısıyla, m. 11 f. 1 ve m. 7 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda taşıma sözleşmesinin taraflarının MontrealMS uyarınca "*carrier*" ve "*consignor*" olduğu söylenebilir. "*Consignor*" kavramının karşılığı olarak MS'nin RG Tercümesi'nde[546] gönderen ibaresi kullanılmıştır [ör: m. 7 f. 3].

§ 7. Ulusal Düzenlemeler

I. Taşıtan ile Yükleten Ayrımı Olan

A. Türk Hukuku

Gerek taşıtan gerekse yükleten kavramlarının Türk Hukuku'nda hangi anlama geldiği yukarıda açıklanmıştır. Taşıtan sıfatı ile yükleten sıfatı aynı

[545] RG T: 19/10/1983, Sayı: 18196, TSHK'da değişiklik tarihlerde yapılan değişikleri de içeren kanun metni için bkz. (Çevrimiçi) www.mevzuat.gov.tr.
[546] Söz gelimi bkz. m. 10 f. 2, RG T: 1/10/2010, Sayı: 27716.

kişi üzerinde birleşebileceği gibi [ör: CIF satıcı], farklı kişilere de ait olabilir [ör: FOB satış]. E-TTK ve Y-TTK'da bu ayrım benimsenmiş ve hükümlerde bu sıfatlar ayrı ayrı ifade edilmiştir[547]. AlmTK'da benimsenen bu ayrım, E-TTK'ya aktarılmış ve oradan bazı değişikliklerle Y-TTK'da da yer bulmuştur[548].

Bu ayrımın deniz aşırı satış sözleşmelerinde özellikle FOB ve FAS satışlarda ortaya çıktığı belirtilmiştir[549]. Eşyanın taşıyana teslim edilmesi bakımından yükletenin taşıtanın bağımsız bir temsilcisi olduğu görüşü hâkimdir[550]. Taşıyan ile her ne kadar arasında bir sözleşme ilişkisi kurulmamış[551] olsa da[552], yükletenin yük ilgilisi olduğu ve bu sebeple kendisine konişmento düzenlenmesini isteme ve konişmentoda gönderileni belirleme gibi hakların tanındığı açıklanmıştır[553]. Diğer bir ifadeyle, bu kişi eşyanın yüklenmesi ile birlikte bağımsız bir hukuki kişilik kazanmakta ve

---

[547] Y-TTK'da yükleten ve taşıtan sıfatlarının birlikte yer aldığı hükümler şunlardır: m. 1110 f. 5; m. 1145 f. 1, f. 2; m. 1146 f. 1 ve f. 2; m. 1148 f. 1, m. 1161 f. 1; m. 1165 f. 1 ve f. 2; m. 1182 f. 1 b. (e); m. 1208 f. 1; m. 1243 f. 1 b. (b). Yükleten sıfatının tek başına kullanıldığı maddeler ise şunlardır: m. 1151 f. 2 ve f. 3; m. 1178 f. 3; m. 1186 f. 1, f. 4 ve f. 5; m. 1228 f. 2, f. 3 ve f. 5; m. 1229 f. 1 b. (a), b. (f) ve b. (g); m. 1232 f. 1 ve f. 4; m. 1241 f. 2 ve f. 3.

[548] Farklılıklardan bazıları şunlardır: E-TTK m. 1063 f. 1 b. 5'te sadece "yükleten" terimine yer verilmişken, bu hükme karşılık gelen Y-TTK m. 1182 f. 1 b. (e)'de "yükleten ve taşıtan" kavramları birlikte kullanılmıştır; Y-TTK m. 1208'de düzenlenen "yükleten ve taşıtanın sorumluluğu"na karşılık gelen bir hüküm E-TTK'da yer almazken, mehaz 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 3 ve onunla aynı doğrultuda olan Hamburg Kuralları m. 12'ye dayanarak Y-TTK m. 1208 hazırlanmıştır. E-TTK m. 1064 ile 1114 hükümleri arasındaki uyumsuzluk Y-TTK m. 1186 f. 5'te yalnızca "yükleten" kavramı kullanılarak giderilmiştir.

[549] Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 4; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 41; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 18 (dn. 60).

[550] Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 4; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 41; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 18; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 52.

[551] Aksi görüş için bkz. Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, s. 170. Bu görüşe yuk. dn. 452'de yer verilmiştir.

[552] Üçüncü kişi yükleten ile taşıtan arasındaki iç ilişkinin satış, vekâlet, komisyon veya alt navlun sözleşmesi olmasının, navlun sözleşmesi bakımından bu kişinin hukuki durumu bakımından önem taşımadığı belirtilmiştir, bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 4.

[553] Bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 5; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 40; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 18.

eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olmaktadır. Böylece satış sözleşmesi uyarınca alacağı güvence altına alınmış olacaktır[554].

B. Alman Hukuku

Alman Hukuku'nda taşıyana eşyayı teslim eden ve karşılığında konişmento düzenlenmesini isteyen kişi "*Ablader*"[555], navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi ise, "*Befrachter*" sıfatını almaktadır[556]. Bu düzenleme yukarıda da belirtildiği gibi E-TTK ve Y-TTK'nın mehazını oluşturmaktadır.

AlmTK'nın Deniz Ticareti Hukuku hükümleri yakın geçmişte değiştirilmiştir[557]. Kanun'un tamamında değişiklik yapılmadığı için Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin yürürlükten kalkan düzenleme "E-AlmDTK", yeni düzenleme ise, "Y-AlmDTK" olarak ifade olunacaktır. Y-AlmDTK'nın düzenlemesi E-AlmDTK'dan farklıdır. Bu sebeple açıklanması yerinde olacaktır. Y-AlmDTK'nın 513'üncü maddesinin[558] ilgili kısımları aynen şu şekildedir[559]:

---

[554] Konişmentonun akreditif bakımından önemi için bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 5.

[555] "*Ablader*" sıfatının hukuki niteliği hakkında farklı tarihlerde iki doktora tezi yayımlanmıştır. Bunlar için bkz. Dierk Ernst, **Der Ablader im Deutschen Seerecht – Die Rechtsstellung des Abladers im Allgemeinen und Seine Rechte und Pflichten in Einzelnen**, Dissertation Hamburg, Hamburg Universität, 1971; Carolin Stumm, **Der Ablader im Seehandelsrecht – Eine rechtsvergleichende Darstellung des deutschen und des amerikanischen Rechts**, Berlin, LIT, 2010.

[556] E-AlmDTK'da "*ablader*" ile "*befrachter*" sıfatlarının birlikte kullanıldığı maddeler şunlardır: m. 543; m. 563 f. 1 ve f. 2; m. 564 f. 1; m. 564 f. 1; m. 609. Yalnızca "*ablader*" teriminin yer aldığı maddeler ise; m. 566; m. 608 f. 1 b. 5; m. 642 f. 1, f. 3 ve f. 5; m. 643 b. 4; m. 645 f. 1 f. 2 b. 2; m. 646; m. 647 f. 1; m. 654 f. 1 ve f. 3; m. 660 f. 1.

[557] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309, Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts**, (Çevrimiçi) http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/103/1710309.pdf. Tasarı'nın hazırlık süreci ve önceki tarihli metinleri için bkz. Beate Czerwenka, **Die geplante Reform des Seehandelsrechts (Einführung-Referentenentwurf-Sachverständigenbericht- Synopse)**, Köln, Bundesanzeiger, 2011. Değişikliğin yayımlandığı RG bilgisi şu şekildedir: Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013, BGBl. 2013 I 831

[558] Bkz. Deutscher Bundestag: 17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309, s. 17; madde gerekçesi için bkz. s. 90-91.

[559] Önceki tarihli taslaklarında 513'üncü maddeye karşılık gelen düzenleme şu şekildeydi: [1] Der Verfrachter hat, sofern dies inm Seefrachtvertrag vereinbart ist, dem Ablader auf dessen

"Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements

(1) **[1]** Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, **[2]** das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen….

(2) **[3]** Ablader ist, **[a]** wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt **und [b]** vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. **[4]** Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader."

Hüküm yukarıdaki gibi parçalara ayrıldığında şu sonuçlara varmak mümkündür. Aksi navlun sözleşmesinde kararlaştırılmadığı sürece taşıyan yükletenin istemi üzerine emre yazılı konişmento düzenler **[1]**. Cümlenin ikinci kısmında, konişmentonun kimin emrine düzenleneceği açıklanmıştır. Buna göre seçim hakkı yükletene bırakılmıştır. Yükletenin seçimine bağlı olarak yükletenin emrine veya gönderilenin emrine yahut sadece emre düzenlenir. Son ihtimalde konişmentonun yükletenin emrine düzenlendiği karinesi ortaya çıkmaktadır **[2]**.

Verlangen ein Konnossement auszustellen. Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und als Ablader vom Befrachter zur Eintragubg in das Konnossement benannt ist; ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader. [2] Das Konnossement ist auf den Namen des Empfängers auszustellen. Sofern dies im Seefrachtvertrag ist, ist ein Orderkonnossement auszustellen,das auf Verlangen des Abladers an desen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen, bkz. Czerwenka, **Die geplante Reform**, s. 301. Bu hükmün gerekçesi için bkz. Czerwenka, **a.e.**, s. 392. Bu hüküm Y-AlmDTK m. 513'ün gerekçesinde de belirtildiği üzere bilinçli bir tercihle değiştirilmiştir, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90.

Buraya kadar birinci fıkranın ilk kısmının büyük ölçüde E-AlmDTK m. 642 f. 1 ile, ikinci kısmının ise E-AlmDTK m. 647 f. 1 c. 1 ve c. 2 ile aynı doğrultuda olduğu görülmektedir.

Hükmün ikinci fıkrası yeni bir düzenlemedir. Bu kısmın tanım niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür. Yukarıda **[3]** olarak belirtilen m. 513 f. 2 c. 1'de "*Ablader*" sıfatına kimin sahip olduğu açıklanırken, cümle, "*und*" bağlacı ile ikiye ayrılmıştır. Dolayısıyla, **[a]** ve **[b]** olarak gösterilen kısımlarda öngörülen koşulların birlikte karşılanması gereklidir. Gerek söze dayalı yorumdan gerekse hükmün gerekçesinden bu sonuca varılmaktadır[560].

Bir kişinin yükleten sıfatına sahip olması için **[a]** ile gösterilen kısımdaki koşul olan eşyanın taşınmak üzere taşıyana teslim edilmesi tek başına yeterli değerlidir. Bu kişinin aynı zamanda taşıtan tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılması gerekecektir. Zira, eşyayı teslim eden kişi ile taşıtan tarafından yükleten olarak adlandırılan kişinin aynı olmaması durumunda yukarıda **[4]** nolu ayrımda öngörülen sonuç gerçekleşecek ve taşıtan aynı zamanda yükleten sayılacaktır.

Hükmün gerekçesinde de, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin hükmün birinci fıkrası uyarınca emre yazılı konişmento düzenlenmesini isteyebilmesi için bu kişinin aynı zamanda taşıtan tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılan kişi olması gerektiği açıklanmıştır[561]. Diğer bir ihtimal, taşıtanın bu imkânı kullanmamasıdır. FOB alıcının konişmentoya yükleten olarak kimin girileceğini taşıyana bildirmemesi hâlinde, FOB satıcı sırf eşyayı taşıyana teslim etmekle yükleten sıfatını kazanmayacak ve emre yazılı konişmento düzenlenmesini isteyemeyecektir. Bu hâlde de taşıtanın yükleten olduğuna yönelik bir karine ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı ve kimin emrine düzenleneceğini belirleme hakkı navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtana [.

---

[560] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90.
[561] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90.

FOB alıcıya] aittir. Hükmün gerekçesinde bu düzenlemenin yürürlükteki kanunda öngörülmeyen bir hususa açıklık getirdiği belirtilmiştir[562].

Y-AlmDTK m. 513 f. 2 c. 1 bir yandan Rotterdam Kuralları'nda öngörülen "*documentary shipper*" tanımına yaklaşıyor gibi olsa da, aranan ölçüt farklıdır. Zira, "*documentary shipper*" sıfatı, konişmentonun "*shipper*" hanesinde adı veya ticaret unvanı yazılı olan kişidir. Kimin bu haneye yazılması gerektiğine yönelik bildirimi taşıtanın yapacağı yukarıda açıklanmıştı[563]. Bu kısma kadar Rotterdam Kuralları düzenlemesiyle Y-AlmDTK m. 513 f. 2 aynı doğrultudadır. Ancak, Rotterdam Kuralları'nda bu sıfatın belirlenmesinde senedin kendisi rol oynarken, Y-AlmDTK'da teslim olgusu ön plana çıkartılmıştır. Bu yönde tercihin bilinçli yapıldığı hükmün gerekçesinde de açıklanmıştır. Rotterdam Kuralları'nda olduğu gibi senetteki kaydın belirleyici olmasının yerinde görülmediği ve bilinçli bir tercihle bu düzenlemenin Y-AlmDTK'ya aktarılmadığı açıklanmıştır[564].

C. İskandinav Hukuku

Danimarka, Finlandiya, Norveç ve İsveç 1924 KonişmentoMS ve bu MS'yi değiştiren 1968 Visby Protokolü'ne ve 1979 ÖÇH Protokolü'ne taraf olmuşlardır[565]. Hamburg Kuralları milletlerarası hukukta yürürlüğe girdikten sonra, bu Devletler, millî mevzuatlarının denizde eşya taşıma ile ilgili kısmını hep birlikte gözden geçirmek konusunda anlaşmışlar ve bunun üzerine hazırlanan Kanun 1/10/1994 yılında yürürlük kazanmıştır[566].

---

[562] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 91.
[563] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.
[564] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90 [sonu], 91 [başı]. Gerekçede "*documentary shipper*" teriminin Almanca karşılığı olarak "*dokumentären Absender*" ibaresi kullanılmıştır.
[565] Bu yönde bilgi için bkz. Atamer/Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s.200 [§ 4 III].
[566] Bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 175, Hugo Tiberg / Johan Schelin, "Transport Law – Sweden", **International Encyclopaedia of Laws**, Marc Huybrechts (ed.), Transport Law – Supp. 31, Wolters Kluwer, 2012, s. 37.

Bu Kanun hazırlanırken Y-TTK'nın denizde eşya taşıma hukuku ile ilgili kısmında olduğu gibi öncelikli kaynak olarak Lahey-Visby Kuralları kabul edilmiş, bu Sözleşme'de düzenlemeyen konular, bu Sözleşme ile çelişmediği ölçüde Hamburg Kuralları'nın ilgili hükümleri ile tamamlanmıştır[567]. Bu dört Devlet'in düzenlemesi bu alanda ortak olduğundan, bunlardan biri hakkında verilecek bilgi diğer Devletler bakımından da geçerlidir.

İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nun[568] 13'üncü Bölümü'nde eşya taşıma sözleşmeleri düzenlenmiştir. Bölüm'ün açılış maddesinde tanımlara yer verilmiştir (Section 1)[569]. Tanımlarda "*sender*"[570] ve "*shipper*"[571] kavramları yer almaktadır. Navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi "*sender*", eşyayı taşıyana teslim eden kişi ise, "*shipper*" olarak ifade olunmuştur. Finlandiya Deniz Ticareti Kanunu'nun İngilizce tercümesinde bu kavramlar sırasıyla "*contracting shipper* (*sender*)" ve "*actual shipper*" olarak tercüme edilmiştir[572].

---

[567] CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 175; Tiberg/Schelin, **International Encyclopaedia of Laws**, s. 37.

[568] İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nun resmî olmayan İngilizce tercümesi için bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, Third Edition, Stockholm 2006. Finlandiya Deniz Ticareti Kanunu'nun resmî olmayan İngilizce tercümesi için bkz. (Çevrimiçi) http://www.helsinki.fi/oikeustiede/oppiaineet/sopimusoikeus/materiaali/FinnishMaritimeCode.chp%2013EEW.pdf.

[569] Danimarka ve Norveç Deniz Ticareti Kanunları'nın bölümlemesi İsveç ve Finlandiya'nınkine göre farklıdır. Metinde yer verilen madde Danimarka ve Norveç Deniz Ticareti Kanunları'nda 251 madde numarasını almaktadır, bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 99 dn. 1.

[570] Bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 99'da bu sıfat şu şekilde ifade edilmiştir: "*sender: the person who enters into a contract with a carrier for the carriage of general cargo by sea*". Bu yönde bilgi için ayrıca bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 258. Ayrıca bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s.1105 [dn. 44].

[571] Tanımın resmî olmayan İngilizce tercümesi şöyledir: "*shipper: the person who delivers the goods for carriage*", bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 99. Bu yönde bilgi için ayrıca bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 258.

[572] İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nda kullanılan terimin İngilizce karşılığının "*sender*" olduğu ve fakat bunun çok uygun bir ifade tarzı olmadığı belirtilerek, bu terim yerine "*contractor*" ve

Terimlerin İngilizce'ye tercümesindeki farklılık bir kenara bırakıldığında, İskandinav Hukuku'nda da tıpkı Alman Hukuku ve Türk Hukuku'nda olduğu gibi eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile navlun sözleşmesini kuran kişilere farklı sıfatlar verilmiştir. İskandinav Hukuku'nda bu kişilerin sorumlulukları da birbirinden farklı şekilde düzenlenmiştir[573]. Kanun metni incelendiğinde, bu sıfatların farklı kişilere ait olması durumunda, Rotterdam Kuralları'nın aksine, bu kişilerin taşıyana karşı birlikte sorumlu olduklarına ilişkin bir düzenlemeye rastlanmamıştır.

D. Yunan Hukuku

Yunanistan Deniz Ticareti Kanunu'nun Altıncı Bölümü denizde eşya taşıma sözleşmelerine ayrılmıştır[574]. Bu Kanun'da kullanılan kavramların hangi anlama geldiği Kanun'da tanımlanmamıştır. Bu sebeple, Yunanistan Deniz Ticareti Kanunu'nda böyle bir ayrımın bulunup bulunmadığının belirlenmesi için maddelerin incelenmesi gereklidir. Bu kapsamda önem taşıyan ilk madde 137'nci maddedir. Maddede eşyanın cinsi, ağırlığı ve değerinin bilerek yanlış bildirilmesi hâlinde taşıyanın sorumlu olmadığı düzenlenmiştir. Bildirimi yapanlar İngilizce tercümede "*freighter or shipper*" olarak ifade olunmuştur[575]. Kanun'da bu iki terimin birlikte geçtiği başka bir

---

"*cargo contractor*" terimlerinin kullanıldığı bir çalışma için bkz. Tiberg/Schelin, **International Encyclopaedia of Laws**, s. 113.

[573] Söz gelimi, navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişinin sorumluluğu bakımından Hamburg Kuralları'nın 12'nci ve 13'üncü maddeleri neredeyse aynen Chapter 14 Section 40 ve Section 41'e aktarılmıştır. Eşyayı taşıyana teslim eden kişinin ise eşyaya ilişkin taşıyana vermiş olduğu bilgilerden doğan garanti sorumluluğu öngörülmüştür [Chapter 14 Section 51]. Bu maddelerin İngilizce tercümesi için bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 117 ve 123.

[574] Yunanistan Deniz Ticareti Kanunu'nun resmî olmayan İngilizce tercümesi için bkz. Theodoros B. Karatzas / Nigel P. Ready, **The Greek Code of Private Maritime Law**, The Netherlands, Springer, 1982. Kanun hakkında genel bilgi için bkz. Karatzas/Ready, **a.e.**, s. 1. Yunanistan Deniz Ticareti Hukuku hakkında daha kapsamlı madde için bkz. Ioannis K. Rokas, **Introduction to Greek Private Maritime Law**, Athens / Komotini, Sakkoulas, 2001, s. 1-9.

[575] Tercüme şu şekildedir: "*[n]o liability shall attach to the carrier if the freighter or shipper knowingly causes the nature, weight or value of the cargo to be falsely recorded in the*

maddeye rastlanmamıştır. Öncelikle "*freighter*" kavramı ile kimin ifade edildiğinin incelenmesi yerinde olacaktır. Kanun'un 170'inci maddesinde taşıyan ile "*freighter*" arasındaki ilişkilerde çarter parti ile ispat edilen navlun sözleşmesi hükümlerinin öncelikle uygulanacağı öngörülmüştür[576]. Bu kişi navlun borçlusu olarak ifade olunmuştur [m. 149 f. 1 c. 1][577]. "*Shipper*" sıfatının kime ait olduğu ise, Kanun'un 141'inci ve 169'uncu maddelerinden anlaşılabilecektir. 141'inci maddede taşıyanın sorumluluğunun sınırı düzenlenmiş ve eşyanın cinsinin veya değerinin yüklemeden önce yazılı olarak "*shipper*" tarafından bildirilmemesi durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olacağı öngörülmüştür. 169'uncu maddede ise, konişmentonun nama veya emre düzenlenmesi bakımından seçim hakkının "*shipper*"a ait olduğu belirtilmiştir[578]. Bu açıklamalar kapsamında, Yunanistan Deniz Ticaret Kanunu'nda da navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi ve eşyayı taşıyana teslim eden kişiye farklı sıfatlar verildiği sonucuna varılmaktadır. Bunlardan "*freighter*" Y-TTK anlamında taşıtana, "*shipper*" ise, yükletene karşılık gelmektedir[579].

---

charter-party or bill of lading.", bkz. Karatzas/Ready, **The Greek Code of Private Maritime Law**, s. 38-39.

[576] 170'nci maddenin ikinci fıkrasının tercümesi şu şekildedir: "*[a]s regards the relationship between the carrier and the freighter, the terms contained in the contract of affreightment, as evidenced by the charter-party, shall prevail.*", bkz. Karatzas/Ready, **The Greek Code of Private Maritime Law**, s. 46.

[577] Hükmün ilgili kısmının tercümesi şu şekildedir: "*[t]he freighter shall pay the agreed freight…*", bkz. Karatzas/Ready, **The Greek Code of Private Maritime Law**, s. 41. Bu madde hakkında açıklama için bkz. Rokas, **Introduction to Greek Private Maritime Law**, s. 103. ROKAS çalışmasında navlun sözleşmesini kuran kişi olarak "*shipper*" eşyayı taşıyana teslim eden kişi olarak "*consignor*" terimlerini tercih etmiştir, bkz. Rokas, **a.e.**, s. 103.

[578] Hükmün İngilizce tercümesi şu şekildedir: "*[t]he bill of lading shall be issued either in the name of a specified person or to order, at the shipper's option.*", bkz. Karatzas/Ready, **The Greek Code of Private Maritime Law**, s. 46.

[579] Yunan Hukuku'nda böyle bir ayrımın olduğu yolunda bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 4 dn. 8.

II. Taşıtan ile Yükleten Ayrımı Olmayan

A. İngiliz Hukuku

1992 tarihli İngiliz Denizde Eşya Taşıma Kanunu'nda[580] ("COGSA 92"), "*shipper*" tanımı yoktur[581]. Doktrinde taşıma konusu eşyayı taşıyana teslim eden kişi "*consignor*"[582], taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişi ise "*shipper*" olarak ifade olunmaktadır. Ancak, yargı kararlarında "*shipper*" kavramının gerek taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran gerekse eşyayı taşıyana teslim eden kişiyi içerir bir şekilde kullanıldığı gözlemlenmektedir[583]. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde CMI'nın göndermiş olduğu soru listesine verilen cevapta "*shipper*" sıfatının genellikle[584] taşıma sözleşmesini kuran kişiye ait olduğu belirtilmiştir[585].

Özellikle "s*traight FOB*" olarak adlandırılan ve eşyanın taşınması için gemi veya gemideki belirli bir kısmın FOB alıcı tarafından ayarlandığı taşımalar bakımından FOB satıcının hukuki durumu yargı kararlarına konu

---

[580] Carriage of Goods by Sea Act 1992, resmî metin için bkz. (Çevrimiçi) http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf.

[581] İngiliz Hukuku'nda bu yönde tek tanımın, Merchant Shipping (Carriage of Cargoes) Regulations 1997'de yer aldığı ve "*shipper*" teriminin "*any person who whether as principal or agent for another, consigns goods for carriage by sea*" olarak ifade olunduğu açıklanmıştır, bkz. Aikens/Lord/Bolls, **Bills of Lading**, s. 64 vd. [§ 3.106].

[582] Bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 63 [§ 3.99]. Aynı çalışmada İngiliz Hukuku'nda "*shipper as consignor*" ve "*shipper as contracting party*" kavramları arasında bir ayrım yapılmadığı açıklanmıştır, bkz. s. 64 [§ 3.106]. Benzer kullanım için ayrıca bkz. Simon Baughen, **Shipping Law**, Fourth Edition, London / New York, Routledge-Cavindish, 2009, s. 28.

[583] Örnek olarak, bkz. *Cho Yang Shipping Co Ltd v. Coral (UK) Ltd.* [1997] C.L.C. 1100, 1102'de "*...[b]ut the shipper may be shipping as the agent of the consignee in which case the contract will be with the consignee...*". Bu uyuşmazlığa ilişkin karar aynı zamanda [1997] 2 Lloyd's Rep. 641'de de yayımlanmıştır.

[584] İngiliz Hukuku'nda bu konuda ayrım bulunmaması şu kararda açıkça görülmektedir: "*...with whom the performing carrier has contracted to carry the goods. This person is normally the shipper...[b]ut the shipper may be shipping as the agent of the consignee in which case the contract will be with the consignee...*" bkz. *Cho Yang Shipping Co Ltd v. Coral (UK) Ltd.* [1997] C.L.C. 1100, 1102.

[585] Bkz. CMI, [1999] **CMI Yearbook**, s. 295.

olmuştur[586]. Bunlardan en önemlisi *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd*[587] kararıdır. Uyuşmazlıkta, eşya yükleme aşamasında[588] zarar görmüş ve satıcı taşıyanı dava etmiştir. Uyuşmazlığa sözleşme mi yoksa haksız fiil hukukunun mu uygulanacağının değerlendirildiği bu yargılamada, düzenlenecek olan konişmentonun "*shipper*" hanesinde yer alacak FOB satıcı ile taşıyan arasında örtülü bir sözleşmenin[589] kurulduğu sonucuna ulaşılmış ve taşıyanın sorumluluğunun 1924 KonişmentoMS uyarınca sınırlı olduğu yolunda karara varılmıştır[590][591].

Dolayısıyla, İngiliz Hukuku bakımından navlun sözleşmesinin tarafı olmayan ve fakat konişmentonun "*shipper*" hanesinde yazılı olan kişi ile taşıyan arasında örtülü bir sözleşme kurulduğu sonucuna varılmaktadır.

Ancak, kurulan bu örtülü sözleşmenin kapsamının navlun sözleşmesinden farklı olduğu açıklanmıştır[592]. FOB satıcı kurulan örtülü sözleşme ile navlun sözleşmesi uyarınca Türk Hukuku'nda taşıtan olarak adlandırılan kişinin tüm haklarına ve borçlarına tâbi olmayacaktır. Bu kişinin elde edeceği en önemli hak, eşya üzerinde tasarruf hakkıdır[593]. Aynı şekilde, bu kişinin taşıyana karşı sorumluluğuna örnek olarak eşyanın tehlikeli niteliği

---

[586] FOB sözleşmeler kapsamında "*shipper* sıfatının en kapsamlı açıklandığı çalışma için bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 111 [§§ 4]; Debattista, **The Sale of Goods**, s. 6 [§§1-10]. FOB satışların her birine ait açıklama yapılan yargı kararı için bkz. *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 Q.B. 402.

[587] *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 Q.B. 402, karar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 143 [§§ 7.74]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 123 [§ 4-011]; Baughen, **Shipping Law**, s. 28; Debattista, **The Sale of Goods**, s. 8 [§§ 1-18].

[588] Uyuşmazlıkta yükleme aşaması taşıyanın faaliyet sahasına dâhildir.

[589] Kullanılan terim "*implied contract*"tır. Konu ile ilgili açıklama için özellikle bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 128 [§ 4-017]; Baughen, **Shipping Law**, s. 27.

[590] İlgili kısım şöyledir: "*[t]his is the sort of situation that is covered by the wider principle; the third party takes those benefits of the contract which appertain to his interest therein, but takes them, of course, subject to whatever qualifications with regard to them the contract imposes*.", bkz. *Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 Q.B. 426.

[591] Karar hakkında bkz.: yuk. dn. 587.

[592] Bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 129 [§ 4-1018].

[593] Bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 129 [§ 4-1018].

sebebiyle gemide meydana gelen zarar gösterilebilir. Dolayısıyla, FOB satıcının adının veya ticaret unvanının konişmentonun "*shipper*" hanesinde yazılı olması onu kendiliğinden navlun sözleşmesinin tarafı hâline getirmez. İngiliz Hukuku anlamında kurulan bu örtülü sözleşmenin kapsamının eşyanın tesliminden doğan haklarla ve borçlarla sınırlı olduğu söylenebilir.

Bu sonucu destekleyen iki yargı kararı örnek olarak verilebilir. Bunlardan ilki, navlun alacağına yöneliktir. *Cho Yang Shipping Co Ltd v Coral (UK) Ltd.*[594] uyuşmazlığında yalnızca konişmentoya bakılarak taşıma sözleşmesinin taraflarını belirlemenin her zaman mümkün olmadığı açıklanmıştır[595]. Yargılama sonucunda gemi malikinin navlunu yalnızca kendisi ile sözleşme ilişkisine girdiği taraftan isteyebileceği sonucuna varılmıştır.

Diğer bir uyuşmazlık ise, tehlikeli eşya sebebiyle taşıyanın maruz kaldığı zarara ilişkindir. Konişmentoda "*shipper*" olarak belirtilen ve fakat navlun sözleşmesinin tarafı olmayan bir kişinin tehlikeli eşya sebebiyle meydana gelen zarar sebebiyle sorumluluktan kurtulabilmesinin tek yolunun ticaret unvanının konişmentonun "*shipper*" hanesinde kendi rızası dışında gösterildiğini ispat etmesi olduğu açıklanmıştır. Ancak, uyuşmazlıkta bu husus ispat edilememiştir. Konişmentonun "*shipper*" hanesinde ticaret unvanı yazılı olan ve konişmentoyu itiraz etmeden bu hâliyle taşıyandan teslim alıp gönderilene ulaştıran şirketin taşıyana karşı sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır[596].

---

[594] [1997] C.L.C. 1100.

[595] Kararın ilgili kısmı şöyledir: "*[i]n English law the bill of lading is not the contract between the original parties but is simply evidence of it… Therefore, as between shipper and carrier, it may be necessary to inquire what the actual contract between them was; merely to look at the bill of lading may not in all cases suffice. It remains necessary to look at and take into account the other evidence bearing upon the relationship between the shipper and the carrier and the terms of the contract between them*.", bkz. [1997] C.L.C. 1100, 1102.

[596] "*…there is in my view no room for doubt. They were shippers of the goods, and were named as such in the bill of lading, without qualification. It was argued on their behalf that it was in fact C.E.G.B. who were the participants in the contract of carriage. To my mind the*

Özellikle *The Athanasia Comninos*[597] uyuşmazlığında yapılan bu son açıklamaların, Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9'da tanımlanan "*documentary shipper*" kavramı ile oldukça benzer olduğu söylenebilecektir. "*Documentary shipper*" tanımının İngiliz Hukuku'na yabancı olmadığı BAUGHEN tarafından da saptanmış ve hatta böyle bir tanım olmasa dahi, bu kişinin m. 1 f. 8'de öngörülen "*shipper*" tanımının içine dâhil olacağı açıklanmıştır[598]. Ancak, bu sonucun ne kadar yerinde olduğu tartışmalıdır. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 8 uyarınca "*shipper*", taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişidir. Taşıma sözleşmesi navlun karşılığında taşıyan ile kurulur [m. 1 f. 1]. Bu iki tanım birlikte değerlendirildiğinde, Rotterdam Kuralları uyarınca navlun borçlusu "*shipper*"dır. Ancak, İngiliz Hukuku uyarınca FOB satıcı ile kurulduğu öngörülen örtülü sözleşmenin kapsamı yukarıda da açıklandığı üzere farklıdır.

B. Amerikan Hukuku

Gerek Harter Act'de gerekse COGSA 1936'da "*shipper*" kavramı tanımlanmamıştır. Rotterdam Kuralları'nın CMI bünyesindeki hazırlık sürecinde, Amerikan DHD'den gelen cevapta bu sıfatın genellikle taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişiye ait olduğu belirtilmiştir[599,600]. Aynı şekilde konişmentonun "*shipper*" hanesinde adı veya ticaret unvanı yer alan

---

position of C.E.G.B. has no bearing on the potential liability of Devco. To show that C.E.G.B. were principals would not relieve Devco from liability, but would entail that both parties were principals vis a vis the plaintiffs. The only circumstance which would discharge Devco would be proof that they were named as participants in the contract of carriage without their consent…" bkz. "*The Athanasia Comninos*" [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, s. 280; kararın bu kısmı hakkında ayrıca bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 144 [§ 7.75].

[597] "*The Athanasia Comninos*" [1990] 1 Lloyd's Rep. 277.

[598] Bkz. Baughen, **Shipping Law**, s. 151, ayrıca bkz. Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 25.

[599] Bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 310.

[600] Benzer yönde cevaplar Japonya ve Arjantin DHD'lerinden de gelmiştir, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 209 [Japonya], s. 144 [Arjantin].

kişinin "*shipper*" olduğuna yönelik aksi ispat edilebilen bir karine oluştuğu açıklanmıştır[601].

1996 yılında alınan bir kararla COGSA 1936'nın yeniden gözden geçirilmesine karar verilmiş ve bu kapsamda çeşitli tarihlerde Taslaklar hazırlanmıştır[602]. Bu Taslaklar Amerikan Kongresi tarafından kabul edilmemiş olsa da, Taslak hükümlerinin incelenmesi, Amerikan yasa koyucusunun bu alandaki duruşunu tespit etmek bakımından önem taşımaktadır. Taslak hazırlanırken Lahey-Visby Kuralları birincil kaynak olarak esas alınmıştır. Taslak'ta "*shipper*" tanımı da yer almaktadır [Sec. 2(a)(9)]. Ancak, bu tanım Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 ile özdeştir.

C. Hollanda Hukuku

Hollanda Taşıma Kanunu'nun[603] 3'üncü Bölümü Deniz Ticareti'ne, bu Bölüm'ün de 2'nci Kısmı denizde eşya taşıma sözleşmelerine ayrılmıştır. Kanun'un 1'inci Bölümü'nde genel hükümler yer almaktadır. Kanun'da geçen bazı kavramların tanımlandığı maddeler arasında denizde eşya taşıma sözleşmesi ve onun tarafları ile ilgili tanım yoktur.

---

[601] Gelen cevapta bu karinenin aksinin ancak bu kişinin temsilci olduğunun açıkça belirtilmesi hâlinde söz konusu olacağı belirtilmiştir, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 310. Bu yönde aksi ispat edilebilir bir karinenin oluştuğunu bildiren DHD'ler şunlardır; Çin, İspanya, Kanada, bkz. CMI, **a.e.**, s. 163 [Kanada], s. 173 [Çin], s. 252 [İspanya].

[602] COGSA 1936'nın tarihçesi için bkz. Sturley, **[1991] 22 JMARLC**, s. 36 vd. COGSA Taslağı için bkz. William Tetley, "The Proposed New US COGSA (The Important International Consequences)", **[1999] ETL**, s. 425. Bu Taslak'ta yer alan "*shipper*" tanımı için bkz. Tetley, **a.e.**, s. 426; Regina Asariotis / Michael N. Tsimplis, "The proposed US Carriage of Goods by Sea Act", **[1999] LMCLQ**, s. 128 [dn. 19]. Taslak hakkındaki değerlendirmeler için bkz. Tetley, **a.e.**, s. 415; Asariotis/Tsimplis, **a.e.**, s. 126. ASARİOTİS/TSİMPLİS tarafından yapılan değerlendirmeye cevap olarak bkz. Michael F. Sturley, "Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a response to English criticisms", **[1999] LMCLQ**, s. 519. STURLEY'e cevap olarak ise, Regina Asariotis / Michael N. Tsimplis, "Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a reply to Professor Sturley's response", **[1999] LMCLQ**, s. 530.

[603] Bu Kanun'un İngilizce ve Fransızca tercümesi için bkz. P. P. C. Haanappel / Ejan Mackaay, **New Netherlands Civil Code: Book 8 -Traffic Means and Transport**, The Netherlands, the Ministry of Justice of The Netherlands, 1996.

Denizde eşya taşıma sözleşmesinin tanımlandığı 370'nci maddede taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişi "*afzender*" olarak ifade olunmuştur[604]. Kanun'un diğer maddeleri de incelendiğinde düzenli olarak bu sıfatın kullanıldığı görülmektedir. Bu kapsamda söze dayalı olarak yapılacak olan yorum, Hollanda Hukuku'nda taşıtan ve yükleten ayrımının bulunmadığıdır. Bu durumda, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı dâhil, Kanun'da "*afzender*" kavramının geçtiği her yerde bu sıfat Y-TTK anlamında taşıtana aittir. Söz gelimi, FOB satışta, konişmento düzenlenmesini isteme hakkı navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran FOB alıcıya ait olacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde CMI DHD'lere gönderilen soru listelerinde yer alan sorulardan biri de, "*shipper*" sıfatının CMI DHD'lerinin bulunduğu Devletler'de tanımlanıp tanımlanmadığı ve bu kişi ile eşyayı taşıyana teslim eden kişi arasında bir ayrım olup olmadığıdır[605]. Hollanda DHD'den gelen cevap, yukarıda söze dayalı olarak yapılan yorumu tam olarak desteklememektedir. Verilen cevapta "*shipper*" ("*afzender*") sıfatının taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran kişiye ait olduğu ve fakat bu kişi ile eşyayı taşınmak üzere taşıyana tedarik eden kişi arasında bir ayrım olduğu belirtilmiştir. Gelen cevapta bu kişi "*belader*" olarak ifade edilmiştir[606]. Hollanda Taşıma Kanunu'nun metni tarandığında, Kanun'un hiçbir yerinde "*belader*" teriminin yer almadığı saptanmıştır. Hollanda DHD tarafından verilen bilgi yalnızca bununla sınırlı olduğundan, "*belader*" olarak adlandırılan ve Y-TTK anlamında yükletene karşılık gelen bu kişiye hangi

---

[604] Tercümede "*afzender"* teriminin karşılığı olarak "*consignor*" kavramı kullanılmıştır, bkz. Haanappel/Mackaay, **New Netherlands Civil Code**, s. 84.

[605] CMI DHD'lerine gönderilen soru listesinin 3.1.1 numaralı sorusunda "iç hukukunuz uyarınca "*shipper*" hangi şekilde tanımlanmıştır ve eşyayı taşıyana taşınmak üzere teslim eden kişi ile *shipper* arasında herhangi bir ayrım bulunmakta mıdır?"; 3.1.2 numaralı sorusunda ise, "konişmentoda "*shipper*" olarak gösterilen kişinin taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran kişi olduğuna yönelik bir karine olup olmadığı" soruları yer almaktadır. Soru listesi ve bu sorulara verilen cevaplar için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 137 vd.

[606] Bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 225.

hakların, borçların ve sorumlulukların yüklendiği sonucuna varmak mümkün olmamıştır.

Rotterdam Kuralları'nın Flemenkçe dilindeki resmî olmayan tercümesine bakıldığında[607], Rotterdam Kuralları'nda tanımlanan "*shipper*" kelimesinin "*afzender*", "*documentary shipper*" teriminin ise "*documentaire afzender*" olarak Flemenkçe'ye tercüme edildiği görülmektedir. Dolayısıyla, kullanılan kavramlar değerlendirildiğinde "*belader*" terimi ile "*documentaire afzender*" kavramlarının Hollanda Hukuku uyarınca birbirleriyle tam olarak örtüşmediği sonucuna varılmaktadır. Rotterdam Kuralları'nın "*documentary shipper*" sıfatını getirmesinin arkasında yatan birincil sebebin FOB satışlar olduğu yukarıda açıklanmıştı[608]. Hollanda DHD'den gelen cevaplardan bir diğeri ise, FOB satışlar ile ilgilidir. Yerleşmiş içtihatlar uyarınca, FOB satıcının adı veya ticaret unvanı konişmentonun "*shipper*" hanesinde yer alsa da, taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran kişinin FOB alıcı olduğunun kabul edildiği belirtilmiştir[609]. Dolayısıyla, Hollanda Taşıma Kanunu ve Rotterdam Kuralları'nın Flemenkçe tercümesi uyarınca FOB alıcı "*afzender*" sıfatına sahip olacaktır. FOB satıcı ise, Rotterdam Kuralları'nın tercümesinde geçen "*documentaire afzender*" olarak kabul edilebilecektir. Hollanda Taşıma Kanunu uyarınca taşıyana karşı sorumlu tutulan kişinin "*afzender*" olduğu dikkate alındığında [m. 383 f. 3], Hollanda'nın Rotterdam Kuralları'na taraf olması durumunda Hollanda iç hukuku ile milletlerarası alanda tâbi olduğu hukuk kuralları arasında farklılık ortaya çıkacaktır. Rotterdam Kuralları uyarınca Flemenkçe olarak "*afzender*" ve "*documentaire afzender*" olarak adlandırılan kişiler birlikte sorumlu tutulmaktadırlar.

---

[607] De Minister van Buitenlandse Zaken, **Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee**; New York, 11 December 2008, (Çevrimiçi) https://zoek.officielebeke ndmakingen.nl/trb-2011-222.html

[608] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

[609] Bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 225.

D. Rus Hukuku

Rus Deniz Ticareti Kanunu'nun 7'nci Bölümü denizde eşya taşıma sözleşmelerine ayrılmıştır[610]. Bu Bölüm'de yer alan terimlerden bazıları açılış hükmünde tanımlanmıştır (m. 115). Tanımlardan biri de resmî olmayan İngilizce tercümede "*shipper*" olarak ifade olunan sıfattır [m. 115 f. 5]. Bu sıfat, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi iki kişiye birden atfedilmiştir. Bunlardan birincisi, navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi, diğeri ise, eşyayı kendi adına taşıyana teslim eden kişidir. Dolayısıyla, FOB satışta bu sıfat iki farklı kişide birden birleşmektedir. Kanun'da tek bir sıfat kullanıldığından, bu sıfata yüklenen haklara ve borçlara ilişkin hükümlerde, hakların ve borçların kimin üzerinde doğduğu belirli değildir. Bu kapsamda örnek olarak konişmentonun düzenlenmesini isteme [m. 142], eşyanın güverteye yüklenmesi hakkında taşıyan ile anlaşma [m. 138], navlunu ödeme [m. 163] verilebilecektir. Rus Deniz Ticareti Hukuku'nda bu yönde bir değerlendirmenin yapıldığı herhangi bir bilimsel çalışmaya ulaşılamamıştır.

E. Çin Hukuku

Çin Halk Cumhuriyeti Deniz Ticareti Kanunu'nun 4'üncü Bölümü denizde eşya taşıma sözleşmelerine ayrılmıştır[611]. Bu Bölüm'ün genel hükümlerinde tanımlara yer verilmiştir. İngilizcesi "*shipper*" olarak ifade olunan terim, m. 42 b. (3)'te iki alt bentte tanımlanmıştır. Tanımın Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 ile bire bir aynı olduğu gözlemlenmektedir[612]. Dolayısıyla,

---

[610] Rus Deniz Ticareti Kanunu'nun resmî olmayan İngilizce tercümesi için bkz. (Çevrimiçi) http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/rmc.pdf.

[611] Çin Halk Cumhuriyeti Deniz Ticareti Kanunu'nun resmî olmayan İngilizce tercümesi için bkz. (Çevrimiçi) http://repub.eur.nl/res/pub/6943/14.pdf.

[612] İki tanım arasındaki tek fark, Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan "*or*" bağlacına yer verilmemesi ve yerine (a) ve (b) bentleri olarak tanımın ikiye ayrılmış olmasıdır. Tanım üzerinde kapsamlı değerlendirme için bkz. Yao-Hongxiu / Lin-Hui, On the Identity of the "Shipper" under the Maritime Code of People's Republic of China", **[1998] 6 Int.M.L.**, s. 196. Bu yönde ayrıca bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 172.

Çin Hukuku'nda "*shipper*" olarak ifade olunan kişi Türk Hukuku'ndaki taşıtanı ve yükleteni birlikte karşılamaktadır.

Bu sıfatın özellikle FOB satışlarda kime ait olduğuna yönelik bir bilimsel çalışmada, FOB satıcının Kanun'da "*shipper*" olarak ifade edilen kişiye tanınan haklara ve borçlara tâbi olması için, kendisinin adı veya ticaret unvanın konişmentonun "*shipper*" hanesinde yazılı olması gerektiği açıklanmıştır[613]. Ancak çalışmada yer verilen yargı kararlarında aksi yönde sonuçlara varılmıştır[614].

§ 8. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Konumu

Taşıma işleri komisyoncusunun ("TİK") hukuki niteliği birçok bilimsel çalışmada açıklanmıştır[615]. Çalışmada bu yönde ayrıntılı değerlendirme yapılmayacaktır. Bu kısımda, Rotterdam Kuralları açısından deniz taşıyanı tarafından düzenlenen konişmentonun "*shipper*" hanesindeki kayıtların, taşıma sözleşmesi uyarınca elde edilecek sıfatlara etkisi ortaya konulmaya çalışılacaktır.

I. Türk Hukuku

Y-TTK[616] uyarınca TİK eşyayı taşıtmayı üstlenir [m. 917 f. 1 c.1]. Eşyanın taşıtılmasında aracılık yapabileceği gibi taşıma işini üzerine de alabilir [m. 926 f. 1 c. 1]. İkinci seçenekte taşımadan doğan haklar ve

---

[613] Bkz. Hongxiu/Hui, **[1998] 6 Int.M.L.**, s. 198.
[614] Bkz. Hongxiu/Hui, **[1998] 6 Int.M.L.**, s. 197'de özetlenen kararlar.
[615] Bkz. Sabih Arkan, "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", **[1980] AÜHFD**, Cilt: XXXVII, Sayı: 1-4; Nil Kula-Değirmenci, **Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2012, s. 90.
[616] Y-TTK'nın 917 ilâ 929'uncu madde düzenlemeleri, hükümlerin madde gerekçesinden anlaşıldığı üzere 25/6/1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen AlmTK'dan aktarılmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 312-315. Reform sonrası AlmTK'nın Dördüncü Kitabının 407 vd. hükümlerinin İngilizce tercümesi için bkz. Rolf Herber, "German Transport Law Reform Act June 25", **[2000] ETL**, s. 23.

yükümlülükler yönünden taşıyan sayılır [m. 926 f. 1 c. 2]. Dolayısıyla, navlun sözleşmesi TİK ile gönderen arasında kurulur. Navlun sözleşmesi uyarınca gönderen taşıtan, taşıma işleri komisyoncusu ise, taşıyan sıfatını alır. TİK, taşıma işini bizzat kendi araçlarıyla gerçekleştirmez ve söz konusu eşyanın taşınması için bir navlun sözleşmesi daha kurarsa bu durumda yapılan bu navlun sözleşmesinde taşıtan sıfatını alır. Eşyayı kendi gemisi ile taşıyan ise, Y-TTK anlamında fiilî taşıyandır [m. 1191]. Dolayısıyla, gönderen ile bu kişi arasında sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Ancak, TİK'nın sadece aracı olarak hareket etmesi hâlinde navlun sözleşmesi doğrudan gönderen ile eşyayı fiilen taşıyan kişi arasında kurulacaktır.

TİK'nın hangi sıfatla hareket ettiğini belirleyen maddeler Y-TTK m. 926 f. 1 c. 1 ve c. 2 ile Y-TTK m. 921'dir. Y-TTK m. 926 f. 1 c. 1 anlamında taşıma işinin üstlenilmesi için TİK'nın bu hakkını kullanması gereklidir [c. 2]. Hükmün gerekçesi incelendiğinde TİK, gönderen ile bu hususu kararlaştırmış olmasa da, bu hakkını kullanacağını bildirerek taşıyan sıfatını elde edecektir[617]. TİK açıkça bir bildirimde bulunmasa da, düzenleyeceği FIATA Bill of Lading tarzında bir taşıma senedi ile bu hakkını kullanmış sayılmalıdır. FIATA Bill of Lading'de TİK taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde taşıyan olarak sorumluluk üstlenen kişi olarak ifade olunmuştur[618]. Diğer bir ihtimal, Y-TTK m. 921 f.1 uyarınca kesin ücret kararlaştırılmış olmasıdır. E-TTK m. 814 f. 2'de[619] de yer alan bu seçenek kapsamında ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bir bedel kararlaştırılması hâlinde, TİK, taşıyanın haklarına ve borçlarına sahip olur. Dolayısıyla, Y-TTK uyarınca TİK'nın aracı mı yoksa taşıma işini üstlenen kişi olarak mı hareket ettiği yukarıda yer

---

[617] TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 314.

[618] FIATA Bill of Lading'de yer alan tanımın ilgili kısmı şu şekildedir: "*"[f]reight Forwarder" means…who…assumes liability for the performance of the…contract as carrier.*"

[619] E-TTK m. 814 f. 2 hakkında bkz. Arkan, **[1980] AÜHFD**, s. 313, 322 vd.; Kula-Değirmenci, **Taşıma İşleri Komisyoncusu**, s. 232. İngiliz Hukuku bakımından bkz. David A. Glass, **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, London / Singapore, LLP, 2004 s. 48 [§ 2.44]; D. J. Hill, **Freight Forwarders**, London 1972, s. 64.

verilen kurallar doğrultusunda belirlenir. Diğer bir ifadeyle, deniz taşıyanı tarafından düzenlenen konişmentonun "*shipper*" hanesinde kimin adının veya ticaret unvanının yazılı olduğu belirleyici ölçüt değildir.

II. İngiliz ve Hollanda Hukuku

Ulaşılan kaynaklardan İngiliz Hukuku'nda da durumun benzer nitelikte olduğu görülmektedir[620]. TİK'nın taşıma işini üzerine alıp almadığı belirlenirken Mahkemeler'in çeşitli ölçütleri[621] göz önünde tuttukları gözlemlenmektedir. Bu ölçütlerden birisi ise ücrettir[622]. Bu kapsamda TİK'nın komisyon ücretinden çok daha fazlasını gönderenden tahsil etmesi ve bu işlemden kâr amacı gütmesi, deniz taşıyanı ile kurulan sözleşmede asil sıfatıyla hareket ettiği yolunda karar alınmasına sebebiyet vermiştir[623].

Deniz taşıyanının düzenlediği konişmentonun "*shipper*" hanesine satıcının ticaret unvanın yazılması çeşitli uyuşmazlıklarda gündeme gelmiştir[624]. Satıcının konişmento ile ispat olunan sözleşmenin tarafı hâline geldiği kararına varılmıştır. Ancak, yukarıda da açıklandığı üzere[625] satıcının tarafı hâline geldiği kabul olunan bu sözleşme, örtülü sözleşmedir. Diğer bir anlatımla, bu sözleşmenin kapsamı ile navlun sözleşmesinin kapsamı aynı nitelikte değildir[626]. Dolayısıyla, İngiliz Hukuku uyarınca satıcı navlun sözleşmesinin taşıtanı sıfatını kazanmamaktadır. Tarafı olduğu kabul edilen

---

[620] Glass, **Freight Forwarding**, s. 72 [§§ 2.92]; Hill, **Freight Forwarders**, s. 39.
[621] Bu koşullar arasında gönderen ile kurulan TİK sözleşmesinin şartları ve kullanılan dil; gönderenin hesabına yapılan işlemlerden gönderenin hangi kapsamda bilgilendirildiği; TİK'nın faaliyetini genellikle hangi şekilde gerçekleştirdiği [eşyanın taşıttırılmasını üstlendiği mi yoksa sadece aracılık mı ettiği]; TİK'nın fillî taşıyan ile ilişkisi; TİK tarafından düzenlenen belgelerin niteliği yer almaktadır, bkz. Glass, **Freight Forwarding**, s. 59 vd. [§§ 2.68].
[622] Bkz. Glass, **Freight Forwarding**, s. 61 [§ 2.72].
[623] Hill, **Freight Forwarders**, s. 39; Glass, **Freight Forwarding**, s. 61 [§ 2.72].
[624] Örnek olarak bkz. *Coli Shipping (UK) Ltd v. Andrea Merzario* [2002] 1 Lloyd's Rep. 608; *Cho Yang Shipping Co Ltd v. Coral (UK) Ltd.* [1997] C.L.C. 1100, 1102. Bu uyuşmazlıklarla ilgili ayrıca bkz. Glass, **Freight Forwarding**, s. 72 [§§ 2.92].
[625] Bkz.: yuk. § 7 II A.
[626] Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 129 [§ 4-1018].

sözleşme, konişmento sözleşmesi olarak da ifade olunan örtülü sözleşmedir[627]. Zira, *Cho Yang Shipping Co Ltd v. Coral (UK) Ltd*. yargılaması[628] sonunda satıcı navlundan dolayı sorumlu tutulmamış, deniz taşıyanına karşı borçlunun TİK olduğu kanaatine varılmıştır. İngiliz Hukuku uyarınca satıcının ticaret unvanın konişmentonun "*shipper*" hanesine yazılmış olması TİK'nın taşıma işinde aracı olarak faaliyet gösterdiği sonucunu doğurmayacaktır. Bu kapsamda satıcı, Alman/Türk Hukuku'nda kabul edilen yükleten sıfatına benzer bir konumda olacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde Hollanda DHD'den gelen cevap, Hollanda Hukuku uyarınca durumun farklı olduğunu göstermektedir. Zira, denizde eşya taşıma işinin TİK tarafından organize edildiği durumlarda, TİK'nın taşıma işini üstlenip üstlenmediğinin belirlenmesi bakımından konişmentonun "*shipper*" hanesinde yer alan kaydın önem taşıdığı belirtilmiştir. Taşıyan konişmentosunda TİK'nın değil de, satıcının "*shipper*" olarak gösterildiği hâllerde, komisyoncunun satıcıyı temsilen aracılık ettiği ve taşıma sözleşmesinin yük ilgilisi ile taşıyan arasında kurulduğuna yönelik bir karinenin oluştuğu açıklanmıştır[629].

III. Rotterdam Kuralları Uyarınca Değerlendirme

Taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde TİK'nın ticaret unvanının yazılı olması durumunda TİK, eşyanın taşıtılmasına ister aracılık etsin, isterse taşıtma işini üzerine alsın, her hâlükarda taşıma senedini bu hâliyle kabul etmesi durumunda "*documentary shipper*" sıfatını kazanır. Dolayısıyla, kusuru bulunmasa dahi RR m. 31[630] ve 32[631] hükümlerine aykırılıktan kaynaklanan zararlardan deniz taşıyanına karşı sorumlu tutulur. Taşıtma işini

---

[627] Bkz.: yuk. § 7 II A.
[628] Bu uyuşmazlık için bkz. yuk. dn. 583, 584, 624.
[629] Bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 226.
[630] Bkz.: aş. § 15 I C.
[631] Bkz.: aş. § 17.

üstlenip üstlenmediği ise, onunla birlikte satıcının da sorumlu olup olmayacağı bakımından önem taşır. Yukarıda öngörülen ölçütler uyarınca taşıtma işine sadece aracılık ettiği ispat edildiği takdirde, TİK ile birlikte "*shipper*" sıfatını alan satıcı da sorumlu olacaktır. Zararın TİK'dan karşılanması hâlinde satıcıya karşı rücu hakkı doğar.

TİK'nın uyuşmazlığa uygulanacak olan hukuk uyarınca sadece aracılık ettiği sonucuna varılırsa bu husus RR m. 27[632], m. 28[633] ve m. 29[634]'da "*shipper*"a yüklenen borçlar bakımından önem taşır. Zira, bu borçlar kusur sorumluluğuna tâbi olduğundan, TİK'nın eşyanın taşıttırılmasına sadece aracılık ettiğini ispat etmesi aynı zamanda oluşan zarar sebebiyle kusuru olmadığını ispat ettiği anlamına gelebilecektir. Dolayısıyla, deniz taşıyanına karşı yalnızca satıcı sorumlu tutulacaktır.

Taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde satıcının ticaret unvanının yer alması, bu kişiyi "*documentary shipper*" konumuna getirir. Ancak, bu durumda TİK'nın Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyana karşı sorumluluktan kurtulup kurtulmamasında belirleyici ölçüt eşyanın taşıttırılmasını üstlenip üstlenmediği olacaktır. Rotterdam Kuralları bu hususu düzenlemediğinden, TİK'nın hangi sıfatla hareket ettiği uyuşmazlığa uygulanacak olan hukuk uyarınca belirlenmelidir. Bu kapsamda, eşyanın taşıttırılmasını üstlendiği sonucuna varıldığı takdirde, RR m. 1 f. 8 anlamında "*shipper*" sayılacak ve RR m. 31 ve m. 32'de sayılan borçlardan kusursuz, m. 27, m. 28 ve m. 29'da öngörülen borçlardan ise, kusuru bulunması hâlinde sorumlu tutulacaktır.

---

[632] Bkz.: aş. § 14 IV.

[633] "Taşıtan ve taşıyan arasında bilgi ve talimat sağlanmasında işbirliği = *Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions*" başlıklı bu maddeye çalışmada ayrı bir başlık açılmamış, diğer borçlara yönelik açıklama yapılırken değinilmiştir.

[634] "Taşıtanın bilgi, talimat ve belge sağlama borcu = *Shipper's obligation to provide information, instructions and documents*" başlıklı bu maddeye çalışmada ayrı bir başlık açılmamış, diğer borçlara yönelik açıklama yapılırken değinilmiştir.

Bununla birlikte, TİK eşyanın taşıttırılması işine sadece aracılık ettiği takdirde, "*shipper*" ve "*documentary shipper*" sıfatları satıcının üzerinde birleşeceği için TİK'nın pasif husumet ehliyeti bulunmayacaktır.

Taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde "X A.Ş. c/o[635] Y Taşımacılık Ltd." şeklinde bir ibare bulunması hâlinde, Rotterdam Kuralları kapsamında "*documentary shipper*" sıfatının kime ait olduğu açık değildir. Zira, X A.Ş.'yi temsilen Y Taşımacılık Ltd. şeklindeki bu kaydın hangi şekilde yorumlanacağı Rotterdam Kuralları'nda belirlenmemiştir. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarına ilişkin birçok belgede, Sözleşme'nin temsil hukukuna ilişkin düzenlemeden bilinçli bir şekilde uzak durduğu[636] ve bu hususun uygulanacak hukuka bırakıldığı belirtilmiştir. Böyle bir ibarenin hangi sonucu doğdurduğunun uyuşmazlığa uygulanacak hukuk uyarınca belirlenmesi yerinde gözükmektedir. Varılan sonuca göre de hangi tarafın "*documentary shipper*" sıfatına sahip olduğu belirlenecektir.

---

[635] İngilizce "*care of*" ibaresinin kısaltmasıdır.
[636] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 3 [§ 4].

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITAN VE YÜKLETENİN HAKLARI VE YETKİLERİ

§ 9. Taşıma Senedi Düzenlenmesini İsteme Hakkı

I. Satış Hukuku

A. CISG

CISG m. 34'te[637] satıcının satış sözleşmesi uyarınca belge verme borcu düzenlenmiştir. Hükmün birinci cümlesinde, satıcının eşyaya ilişkin vermesi gereken belgeleri, sözleşmede öngörülen zamanda, yerde ve şekilde sağlaması gerektiği öngörülmüştür. Her ne kadar taşıma senetlerine yönelik açık bir düzenleme CISG'de yer almıyor olsa da, boşaltma limanında eşyanın taşıyandan teslim alınabilmesi için gerekli konişmento da bu belgelerin kapsamdadır[638]. Dolayısıyla, alıcının taşıyandan eşyayı teslim alabilmesi için ihtiyaç duyulan bir senedin satıcı tarafından tedarik edilmemesi satış sözleşmesine aykırılık teşkil eder[639].

B. Incoterms

Incoterms 2010 A8'de satıcının teslim belgesi hakkındaki yükümlülüğü öngörülmüştür. Bunlardan CIF ve FOB A8[640] düzenlemeleri

---

[637] CISG m. 34 hakkında bkz. Atamer, **CISG**, s. 165 vd.; H. Ercüment Erdem, "Satıcının Malları ve Belgeleri Teslim Borcu", **Milletlerarası Satım Hukuku – Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması (CISG)**, Yeşim M. Atamer (ed.), İstanbul, XII Levha, 2008, s. 152 vd.

[638] Bkz. Atamer, **CISG**, s. 166; Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, 155.

[639] CISG m. 34 uyarınca öngörülen yaptırımlar için bkz. Atamer, **CISG**, s. 169; Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, 156 vd.

[640] Incoterms 2000 C Grubu A8 hükmü hakkında bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 191 vd.; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 119 [CFR A8'e ilişkin bu açıklama CIF satış bakımından da geçerlidir]; Incoterms 1990 uyarınca CIF

açıklanacaktır. Böylece satıcının taşıma sözleşmesini kurduğu ve kurmadığı iki farklı durum ortaya konulmuş olacaktır.

CIF satışlarda satıcı, gecikmeksizin, taşıma senedini[641] alıcıya temin etme borcu altındadır [c. 1]. Bu taşıma senedi, boşaltma limanında alıcının eşyayı teslim almasına olanak sağlamalı [c. 2] ve aksi kararlaştırılmamışsa senedin üçüncü kişiye devredilmesi veya taşıyana ihbarda bulunulması yoluyla taşıma sürecinde eşyayı üçüncü kişiye satma hakkı vermelidir [c. 2]. Dolayısıyla, CIF satışlarda bir konişmentonun düzenlenmesini taşıyandan isteme hakkı satıcıdadır. Bu tür satışlarda satıcı hem satış sözleşmesini kuran hem de eşyayı taşıyana teslim eden kişi olduğundan böyle bir düzenleme yerindedir.

FOB satışlarda ise, satıcı, eşyanın taşıyana teslim edildiğini gösteren bir belgeyi alıcıya temin etme borcu altındadır [c. 1]. Bu belge konişmento olabileceği gibi bir başka taşıma senedi de olabilir[642]. Eğer söz konusu belge bir taşıma senedi değilse, alıcının istemi üzerine, satıcı, taşıma senedi temin edilmesi için gerekli desteği sağlar [c. 2]. Birinci ve ikinci cümle birlikte değerlendirildiğinde FOB satışlarda taşıma senedi düzenlemesini istemeye yönelik satıcının üzerine her hangi bir borç yüklendiği söylenemez.

II. UCP

UCP 500 m. 31'in başlığı "... *Name of Consignor*"dır. Hükmün (iii) paragrafında, banka tarafından kabul edilecek bir taşıma senedinin "*consignor*" hanesinde yer alan kişinin, aksi kararlaştırılmadıkça, kredinin

---

satışlarda taşıyanın konişmento düzenletme borcu hakkında bkz. Erdem, **SİF Satışlar**, s. 103. Incoterms 2008 FOB satış A8 hükmü hakkında bkz. Sevinç Kuyucu, **a.e.**, s. 104. Incoterms 1990 FOB satış A8 düzenlemesi hakkında bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 65 vd.

[641] ERDEM, CFR ve CIF satışlar çerçevesinde satıcının teslim etmesi gereken başlıca belgenin konişmento olduğunu, devredilemez taşıma senedi kullanmak istemeleri hâlinde ise CPT ve CIP satışların tercih edilmesi gerektiğini açıklamıştır. CPT ve CIP satışlara ilişkin Incoterms 2000 A8 uyarınca devredilemez taşıma senedi düzenlenmesinin de mümkün olduğu hakkında, bkz. Erdem, **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, s. 191-192.

[642] Örnek olarak "*mates receipt*" verilebilecektir.

lehtarından bir başkası olması gerektiği yazılıdır. Satış hukuku terimleri kullanıldığında bu kişinin alıcıdan bir başkası olması gerekir. FOB satış örneği üzerinden gidildiğinde, aksi kararlaştırılmadıkça FOB alıcının, diğer bir ifadeyle, taşıtanın ismi senedin "*consignor*"[643] kısmında yer almamalıdır. Dolayısıyla, FOB satış söz konusu olduğunda, bankaya sunulacak konişmentonun "*shipper*" hanesinde FOB satıcı veya TİK'nın ismi bulunduğu takdirde, böyle bir konişmento ödeme mekanizmasında sorun doğurmayacaktır.

UCP 600'de bu yönde bir düzenleme yoktur.

III. Milletlerarası Sözleşmeler

A. KonişmentoMS

KonişmentoMS'de "*shipper*" olarak ifade edilen kişiye tanınan haklardan biri taşıyandan konişmento düzenlenmesini istemektir [m. 3 f. 3][644]. Bu madde uyarınca "[t]aşıyan veya kaptan yahut taşıyanın temsilcisi eşyayı teslim aldıktan sonra, "*shipper*"ın istemi üzerine …bir konişmento düzenler[645]".

---

[643] Konişmentoda bu ibare "*shipper*" olarak anlaşılmalıdır.

[644] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 hükmü, 1968 Visby Protokolü ile değiştirilmemiştir. Bu sebeple metinde varılan sonuç hem 1924 KonişmentoMS hem de Lahey-Visby Kuralları bakımından aynıdır.

[645] Hükmün İngilizce metni şu şekildedir: "*[a]fter receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:*". Maddede yer alan "*on demand of the shipper* = "*shipper*"ın istemi üzerine" ibaresi ILA Taslağı ve 1921 Lahey Kuralları'nda yer almaktaydı. Ancak, gerek ILA Taslağı'nda gerekse 1921 Lahey Kuralları'nda *"issue*" kelimesinden sonra gelen ""*to the shipper*" ibaresi yoktu. 1922 HİLL/JACKSON Taslağı'ndan "*on demand of the shipper*" ibaresi çıkartılmış ve yerine "*to the shipper*" kelimeleri eklenmiştir. Bu değişikliğin sebebi söz konusu tutanaklar yayımlanmadığından anlaşılamamaktadır. 1922 tarihli CMI Konferansı'nda, madde üzerinde değerlendirme yapılırken, değişikliğin söze dayalı olduğu açıklanmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires** s. 190 [LESLİE SCOTT]. Konferans sonunda kabul edilen 1922 Lahey Kuralları'na eski tarihli metinlerde yer alan "*on demand of the shipper*" ibaresi yeniden dâhil edilmiş ve "*to the shipper*" ibaresi de metinden çıkartılmamıştır. Bu yönde eklemeye ilişkin gerekçeye tutanaklardan ulaşmak mümkün olmamıştır.

Hükmün ilk kısmı olan "eşyayı teslim aldıktan sonra = *after receiving the goods into his charge*" ibaresi ILA Taslağı'nda yoktu[646]. ILA'nın 1921 tarihli Lahey Konferansı'nda yapılan öneri[647] üzerine 1921 Lahey Kuralları'na söz konusu kısım işlenmiştir. Bu eklemenin konişmento düzenlenmesi istemini yerine getirmeyen taşıyanın hangi anda temerrüde düşeceğinin belirlenmesi bakımından belirleyici olacağı açıklanmıştır. Ardından, 1923 tarihli CMI Konferansı'nda taşıyanın istem üzerine konişmento düzenlemek zorunda olup olmadığı sorusu gündeme gelmiştir[648]. Cevaben, "*shipper*"ın konişmento düzenlenmesini istememe hakkının bulunduğu ancak, bu hakkını kullandığında taşıyanın konişmento düzenleme borcunun doğduğu ve bu konişmentonun da 3'üncü maddeye uygun bir şekilde düzenlemesi gerektiği bildirilmiştir[649].

Hükmün hazırlık çalışmaları ve sözü dikkate alındığında varılan sonuçlar şunlardır: **[1]** Konişmento düzenlenmesini isteme hakkı KonişmentoMS uyarınca "*shipper*"a tanınmıştır. Bu kişi Sözleşme uyarınca navlun sözleşmesini kuran kişidir[650]. Ancak, navlun sözleşmesini alıcının kurduğu hâllerde bu yetkinin kime ait olacağı sorusunun cevabı belirli değildir[651]. Dolayısıyla, bu sıfatın *lex fori* uyarınca belirleneceği söylenebilecektir[652]. **[2]** Bu hak kullanılmadığı takdirde, taşıyanın konişmento

---

[646] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 186 ve s. 792.
[647] Öneri NORMAN HİLL tarafından yapılmıştır, Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 187; Sturley, **Legislative History I**, s. 190.
[648] Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 198; Sturley, **Legislative History I**, s. 440. Bu tespit Mr. SOHR tarafından yapılmıştır.
[649] Berlingieri, **The Travaux Préparatoires** s. 198; Sturley, **Legislative History I**, s. 440.
[650] Bkz.: yuk. § 6 I A.
[651] Bkz.: yuk. § 6 I A.
[652] Nitekim, bir çalışmada özellikle FOB satış örneği verilerek, 1924 KonişmentoMS'nin bu hüküm ile eşyayı taşıyana teslim eden kişinin aynı zamanda taşıtan olmaması durumunda konişmentonun düzenlenmesini talep hakkının yine de FOB alıcıya ait olacağına yönelik bir düzenlemeyi amaçlamamış olması gerektiğini savunmaktadır, bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 64 [§ 3.102]. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmasında da KonişmentoMS'nin bu düzenlemesi hakkında "*...which provided for the issue of the bill of lading to the shipper, and by way of the definition of the "shipper", as consignor.*" şeklinde

düzenleme borcu bulunmamaktadır. **[3]** Bu hakkın kullanılması durumunda, taşıyan konişmento düzenlemek zorundadır[653]. **[4]** Düzenlenecek olan konişmento asgari olarak KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a), (b) ve (c)'de yer alan kayıtları[654] içermelidir.

Konişmento düzenleme borcunun yerine getirilmemesi durumunda uygulanacak yaptırıma ilişkin KonişmentoMS'de açık bir hüküm yoktur. Bu husus 1923 Lahey Taslağı'nın hazırlık çalışması sürecinde gündeme gelmiştir[655]. Yapılan değerlendirmede taşıyanın tâbi olacağı hukuki ve cezai yaptırımın Taraf Devletler'in iç hukuklarına bırakıldığı açıklanmıştır[656].

B. Hamburg Kuralları

1. Taşıma Senedi Kavramı

Hamburg Kuralları'nın 4'üncü Bölümü'nün 14'üncü ilâ 18'inci maddeleri arasında "taşıma senetleri = *transport documents*" düzenlenmiştir. Bunlardan, 14'üncü ilâ 17'nci maddeler konişmento, 18'inci madde ise konişmento dışındaki taşıma senetleri ile ilgilidir. Sözleşme'nin 1'inci

---

bir açıklama yer almaktadır, bkz UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 218]. CMI bünyesindeki hazırlık çalışmalarında ise, bu istemin kimin tarafından [*the contracting shipper, the consignor or some other party*] yapılacağının KonişmentoMS uyarınca belirsiz olduğu açıklanmıştır, bkz. Stephen Girvin, "Evidentary Aspects of Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL 1-2**, s. 111 [sol sütun].

[653] Bunun tek istisnası m. 6 par. 3'te yer almaktadır, nitekim "...yalnızca taşınacak eşyanın özel niteliklerinin veya durumunun ya da gerçekleştirilecek taşımanın şartlarının, hâl ve durumunun özel bir anlaşma yapılmasını haklı gösterdiği taşımalara uygulanır. " koşulunun karşılandığı taşımalar emredici hükümlerin uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Ancak, bu taşımaların emredici hükümlerin uygulama alanı dışında kalması için bir konişmentonun düzenlenmemiş olması gereklidir [bkz. hükmün bir önceki paragrafı] Dolayısıyla, üçüncü paragraf kapsamındaki bir taşımada taşıyanın konişmento düzenleme borcu bulunmadığı söylenebilecektir, nitekim bu yönde bkz. Richard Williams, "Transport Documentation – the new approach", Chapter: 8, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 197.

[654] Bkz.: aş. § 15 II.

[655] Bu husus 6/10/1923 tarihli oturumda Mr. RİCHTER tarafından gündeme getirilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 195; Sturley, **Legislative History I**, s. 439.

[656] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 196; Sturley, **Legislative History I**, s. 440.

maddesinde yalnızca konişmento tanımlanmıştır [m. 1 f. 7]. Bu tanım yukarıda açıklanmıştır[657].

Konişmento dışındaki taşıma senetlerine yönelik 18'inci maddenin Türkçe tercümesi şu şekildedir[658]:

> "Taşıyan, taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere, konişmentodan [navlun sözleşmesini ispat eden ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya yüklendiğini ve taşıyanın bunun iadesi karşılığında eşyanın teslimini taahhüt ettiğini[659] (senette eşyanın ismen zikrolunan bir şahsın emrine, emre veya hamile teslim olunacağına dair her şart böyle bir taahhüt anlamına gelir[660]) gösteren bir senetten] başka bir senet düzenlediği takdirde, bu senet aksi ispat edilinceye kadar navlun sözleşmesinin kurulmuş olduğunu ve eşyanın senette yazılı olduğu şekilde taşıyan tarafından teslim alındığını ispat eder."

18'inci madde ile konişmento tanımı birlikte okunduğunda, konişmento haricindeki taşıma senetleri, bir kişinin emrine veya sadece emre yahut hamile düzenlenmeyen ve eşyanın taşıyandan teslim alınması için taşıyana ibraz edilmesi gerekli olmayan bir senettir. Diğer bir ifadeyle, bu tanıma nama yazılı ve fakat eşyanın teslim alınması için gerekli olmayan senetler girer. Bu kapsamda deniz yük senedi örnek olarak verilebilecektir. "*Mates receipt*", taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını belgelemesine[661] rağmen taşıma sözleşmesinin kurulmuş olduğunu ispat etmemesi sebebiyle bu kapsamda değerlendirilemez.

---

[657] Bkz.: yuk. § 2 II D.
[658] Tercüme için bkz. Çağa, **[1979] Batider**, s. 342.
[659] Hamburg Kuralları m. 1 f. 7 c. 1 düzenlemesi köşeli parantez içinde belirtilmiştir.
[660] Hamburg Kuralları m. 1 f. 7 c. 2 düzenlemesi parantez içinde belirtilmiştir.
[661] "*Mates receipt*" hakkında bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 30.

2. Taşıma Senedi Düzenlemesini İsteme Hakkı

a. Konişmento

Konişmentonun düzenlenmesini talep hakkı Hamburg Kuralları'nın 14'üncü maddesinin 1'inci fıkrasında öngörülmüştür. Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir:

> "When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading"

Hüküm büyük ölçüde[662] KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile aynı doğrultudadır[663]. "*Shipper*" olarak ifade olunan kişinin istemi üzerine taşıyan konişmento düzenlenmek zorundadır[664]. Hamburg Kuralları m. 14 f. 1'e eklenen "*must*" ibaresi[665] ile taşıyanın istem üzerine konişmento düzenlemek zorunda olduğu açıklığa kavuşturulmuştur.

Hamburg Kuralları'nda yer alan "*shipper*" tanımı doğrultusunda taşıyanın kimin istemi üzerine konişmento düzenleme borcunun doğduğu incelenmelidir. Yukarıda da açıklandığı üzere[666], taşıyan ile denizde eşya taşıma sözleşmesi kuran veya adına yahut hesabına böyle bir sözleşme kurulan veya taşıyana eşyayı fiilen teslim eden ya da adına veya hesabına teslim edilen kişi "*shipper*" olarak ifade edilmiştir. Tanımın konişmento düzenlenmesini isteme hakkı bakımından önemi, navlun sözleşmesini kuran ve eşyayı taşıyana teslim eden kişilerin birbirinden farklı kişiler olması

---

[662] Taşıyanın konişmento düzenleme borcunun muaccel olduğu ana ilişkin bir ekleme yapılmış ve eşyanın fiilî taşıyanın hâkimiyetine girmesi de eklenmiştir. Ancak, bu durumda da konişmento düzenleme borcu, fillî taşıyanın değil, taşıyanın üzerindedir.

[663] Zira, UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları KonişmentoMS m. 3 f. 3 üzerinde yürütülmüştür, bkz. UN, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 206-207, 239; UN, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 197, 288.

[664] Bkz. UN, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 207 [§ 15].

[665] "*[m]ust*" bağlacı Diplomatik Konferans'ta Kanada temsilcisinin teklifi üzerine eklenmiştir, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 284 [§§ 71].

[666] Bkz.: yuk. § 6 I B.

durumunda ortaya çıkmaktadır. Hamburg Kuralları m. 14 f. 1'de yer alan "*on demand of the shipper*" ibaresindeki "*shipper*" terimi yerine m. 1 f. 3'teki tanım yerleştirildiğinde konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkının bu iki kişiye birden ait olduğu sonucu çıkmaktadır[667]. Dolayısıyla, söze dayalı yorumda hem FOB satıcı hem de FOB alıcı bu hakka sahip olacaktır. Ancak bu kişilerden biri böyle bir hakkı kullandığında diğerinin hakkının ne olacağı belirsizdir[668]. Birbirinden farklı iki kişinin de taşıyandan konişmento düzenlenmesini talep etmesi durumunda taşıyanın borcunun kime karşı doğacağı da gündeme gelen bir diğer sorundur.

Sözleşmenin hazırlık sürecinden de bu sorulara açık bir cevap bulmak mümkün değildir. 14'üncü maddenin birinci fıkrasına ilişkin gerek UNCITRAL bünyesindeki[669] gerekse Diplomatik Konferans'taki hazırlık çalışmalarında[670] bu hakkın kime ait olduğuna yönelik her hangi bir açıklama yoktur. Sözleşme'nin 1'inci maddesinin üçüncü fıkrasındaki "*shipper*" tanımı, 14'üncü maddenin kabul edilmesinden sonraki bir aşamada hazırlanmıştır[671]. Bu sebeple, 14'üncü maddeye ilişkin hazırlık çalışmaları bu kapsamda yeterli açıklamayı içermeyecektir.

Ancak, 1'inci maddede yer alan "*shipper*" tanımına yönelik hazırlık çalışmalarında, konişmento düzenlenmesini isteme hakkı gündeme gelmiştir.

---

[667] YAZICIOĞLU benzer bir yorumu güverte yükü bakımından yapmıştır, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 54.

[668] Hamburg Kuralları'nda yer alan "*shipper*" tanımı Çin Hukuku'na aktarılmıştır. FOB satış örnek verilerek tanımın belirsizliğe sebebiyet verdiği açıklanmıştır. Bir taşımada birden fazla "*shipper*"ın bulunmasının mümkün olup olmadığı,bu tanıma giren her iki kişinin konişmento düzenlenmesini talep ettiğinde taşıyanın konişmentoyu ne şekilde düzenleyeceği, ve bu kanunda "*shipper*"a yüklenen borçlardan bu iki kişinin de sorumlu olup olmadığın sorularının yanıtsız olduğu açıklanmıştır. Bu kapsamda, "*actual shipper*" ile "*consignor*" ayrımına gidilmesi ve bu kişilerin hak ve borçlarının ayrı ayrı düzenlenmesinin yerinde olacağı bildirilmiştir, bkz. Hu Zhenliang, **Transport Law in China**, Transport Law Suppl-15 (2003), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2003, s. 156 [§ 328].

[669] Bkz. UN, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 206-207, 239; UN, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 197, 288.

[670] Bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 284-285.

[671] Zira, 14'üncü madde üzerindeki görüşmeler Birinci Çalışma Grubu'nun 20'nci oturumunun sonunda tamamlanmıştır, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 284-288.

Bunlardan Birinci Komisyon'un 5'inci oturumundaki değerlendirme önem taşır. Bu aşamada "*shipper*" ibaresi bakımından önerilen tanım, sözleşmeyi taşıyan ile kuran kişiyle sınırlıydı[672]. Yapılan değerlendirmelerde özellikle FOB ve EX Works satışlarda konişmento düzenlenmesini isteme hakkının sözleşmeyi kuran alıcıya değil, eşyayı taşıyana teslim eden satıcıya tanınması önerilmiştir[673].

Diğer bir görüş ise, eşyayı taşıyana teslim eden kişi aynı zamanda navlun sözleşmesinin tarafı değilse, eşyanın taşıyana tesliminin taşıtan hesabına yapıldığı yolundadır. Bu kişinin konişmento düzenlenmesini istemesi için yetkilendirilmiş olması gerektiği bildirilmiş ve böyle bir yetkinin de taşıyanla kurulan navlun sözleşmesinde verileceği açıklanmıştır. Bu kapsamda, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı kural olarak taşıtana ait olacak, bu hakkın taşıtan olmayan üçüncü kişiye tanınmasının ise, taşıtan tarafından yetkilendirilmiş olması hâlinde mümkün olacaktır[674].

Bu görüş özellikle FOB satış örneği verilerek diğer temsilciler tarafından eleştirilmiştir[675]. 5'inci oturumda tanıma eklenen ikinci kısımdan sonra yapılan değerlendirmelerde de bu konuda bir uzlaşma olduğunu söylemek güçtür. Hatta temsilcilerden birisi, birbirinden iki farklı kişiyi içeren böyle bir tanımın, Sözleşme'nin birçok maddesinde yer alan "*shipper*" ibaresi bakımından yorum sorunlarına sebebiyet vereceğini, dolayısıyla bu ibarenin

---

[672] Bkz.: yuk.: § 6 I B.

[673] Bu düzenlemenin özellikle satış sözleşmesi uyarınca tahsil edilmemiş satış bedelinin güvence altına alınması için gerekli olduğu belirtilmiştir, Norveç temsilcisinin değerlendirmesi için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 209 [§ 13].

[674] Avusturya temsilcisi tarafından yapılan bu açıklama için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 210 [§ 18]. Macaristan temsilcisi de, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişinin temsilcisi olduğunu belirtmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 211 [§ 28].

[675] FOB satışlarda taşıyanın eşyanın kendisine teslim edilmesi karşılığında konişmentoyu bu kişiye vermesi durumunda, kendisi ile navlun sözleşmesini kuran FOB alıcıya karşı navlun sözleşmesini ihlal etmiş olacağını, böyle bir sonucun FOB satışlar bakımından yerinde olmadığı Finlandiya temsilcisi tarafından açıklamıştır, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 210 [§ 22].

geçtiği her bir maddenin yeniden gözden geçirilmesinin en uygun çözüm olacağını ileri sürmüştür[676]. Ancak, Diplomatik Konferans'ın son aşamalarında böyle bir değerlendirmenin yeniden yapılmasının mümkün olamayacağı açıklanmıştır.

Bu bilgiler çerçevesinde çeşitli yorumlar yapmak mümkündür. Yorumlar yapılırken Y-TTK'daki taşıtan ve yükleten ibareleri kullanılacaktır. **[1]** İlk yorum, bu hakkın hem yükletene hem de taşıtana tanındığıdır[677]. Söze dayalı yorum çerçevesinde bu sonuca varılabilir. Ancak, amaca dayalı yorum yapıldığında böyle bir sonucun bilinçli bir şekilde amaçlandığını söylemek yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde güçtür. **[2]** Diğer bir yorum, bu hakkın taşıtana ait olduğudur. Bu durumda, m. 1 f. 3'te yer alan "*shipper*" tanımının ikinci kısmında eşyayı fiilen teslim eden ya da adına veya hesabına teslim edilen kişi ibaresini şu şekilde yorumlamak mümkün olacaktır. Eşyayı fiilen teslim eden kişinin taşıtandan başka bir kişi olması durumunda, bu kişinin eşyayı taşıtan adına veya hesabına teslim ettiği, dolayısıyla yükleten sıfatının da taşıtana, örnek olarak FOB alıcıya ait olduğu söylenebilir. **[3]** Tanıma ilişkin hazırlık süreci de incelendiğinde, tanımın ikinci kısmının eklenmesinin sebebinin yükleten ile taşıtan kavramlarının farklı kişilere ait olduğu durumları düzenlemek olduğu ve bu sebeple "*shipper*" kelimesinin geçtiği her yerde, ayrı ayrı değerlendirme yapılmasının gerektiği bir başka yorumdur. Bu kapsamda konişmento düzenlenmesini isteme hakkı, eşyanın teslimi ile ilgili bir hak olduğundan, bu hak eşyayı fiilen teslim eden kişiye; bu kişi kendi adına veya hesabına teslim etmiyorsa, adına veya hesabına teslim ettiği kişiye ait olacaktır. Bu durumda, m. 15 f. 1 anlamında "*shipper*" sıfatı FOB satıcıya ait olacaktır. **[4]** Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (d) uyarınca "*shipper*"ın adı

---

[676] Norveç temsilcisinin bu yöndeki beyanı hakkında bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 338 [§ 27].

[677] YAZICIOĞLU, benzer bir yorumu güverte yükü bakımından yapmıştır, bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 54.

veya ticaret unvanı konişmentoda yer alması zorunlu bilgilerdendir. Bu haneye konişmentonun düzenlenmesini talep eden veya adına yahut hesabına talep edilen kişinin adı veya ticaret unvanı yazılacaktır. Konişmentoda adı veya ticaret unvanı "*shipper*" olarak geçen kişi, Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 anlamında "*shipper*" olacaktır. Eşyayı taşıyana teslim eden kişi aynı zamanda taşıtan değilse ancak, konişmentonun "*shipper*" hanesinde taşıtanın adı veya ticaret unvanı yazıyorsa, senedin bu şekliyle kabul edilmesi hâlinde, "*shipper*" sıfatına bağlanan haklardan vazgeçtiği yorumu yapılabilecektir.

Bu yorumlardan hangisinin veya hangilerinin Hamburg Kuralları uyarınca amaçlandığı mevcut kaynaklar ışığında ispatlanamamıştır. Ancak, konişmento düzenlenmesini isteme hakkı bakımından KonişmentoMS m. 3 f. 3 hükmünden ayrılma amacı olmadığı anlaşılmaktadır. Zira, UNCITRAL Çalışma Grubu, KonişmentoMS m. 3 f. 3 düzenlemesini esas almıştır[678]. Diplomatik Konferans'ta da hükümde esaslı bir değişiklik yapılmamıştır. Son aşamada eklenen "*shipper*" tanımı uyarınca konişmentoyu isteme hakkının taşıtana mı yoksa yükletene mi ait olduğunun uyuşmazlığa uygulanacak hukuk uyarınca belirlenmesi en makul çözüm olarak gözükmektedir.

b. Diğer Taşıma Senetleri

Sözleşme'nin 18'inci maddesinin giriş kısmı şu şekildedir: "*[w]here a carrier issues a document other than a bill of lading*...". Hükümde taşıyanın kimin istemi üzerine konişmentodan başka bir senet düzenleyeceği veya istem üzerine böyle bir senedi düzenlemek zorunda olup olmadığı anlaşılamamaktadır. Yukarıda satış hukuku ile ilgili kısımda da açıklandığı üzere, satıcının borçlarından biri, eşyanın taşıyana teslim edildiğini belgelemektir[679]. Bu kapsamda satıcının bu borcunu yerine getirmesi için böyle bir istemde bulunacağı söylenebilir. Ancak, hüküm bu bakımdan açık

[678] Bkz.: yuk. dn. 663'teki UN belgeleri.
[679] Bkz.: yuk. § 9 I B.

değildir. Bu sebeple, 14'üncü maddenin kıyasen uygulanması ve "*shipper*"ın istemi üzerine taşıyanın konişmentodan başka bir taşıma senedi düzenleme borcu altında olduğu yorumu yapılabilecektir[680].

c. Düzenlenecek Olan Taşıma Senedinin Türü

Hamburg Kuralları m. 14 ile m. 18 birlikte değerlendirildiğinde şu sonuca varılmaktadır: Konişmentonun düzenlenmesi taşıyandan talep edildiğinde, taşıyan konişmento düzenleme borcu altına girer. Ancak, konişmentonun türünün kimin tarafından belirlendiği hakkında açık bir düzenleme yoktur. Diğer bir ifadeyle, emre, nama veya hamile bir konişmento düzenleneceğine kimin karar vereceği belirsizdir. Bu hakkın da Sözleşme'de "*shipper*" olarak ifade olunan kişiye tanınması uygun olacaktır. Zira, konişmento düzenlenmesini isteme hakkına sahip olan kişinin bu konişmentonun türünü de belirleme yetkisi olması en makul çözüm olarak görülmektedir. Bu kişinin aynı zamanda konişmento yerine başka bir senet düzenlemesini de talep etmeye yetkili olduğu kabul edilmelidir.

C. Rotterdam Kuralları

KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nın aksine Rotterdam Kuralları'nda konişmentoya ilişkin özel hükümler bulunmamaktadır. Bunun yerine Türkçe'ye taşıma senedi[681] ve elektronik taşıma kaydı olarak tercüme

---

[680] Konişmento dışındaki denizde taşıma senetleri bakımından konişmento hükümlerinin diğer denizde taşıma senetlerine kıyasen uygulanmasının amaçlandığı hakkında bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 369. Bu kapsamda bkz. Kübra Yetiş-Şamlı, **Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, İstanbul, XII Levha, 2013, s. 207.

[681] Rotterdam Kuralları'nın taşıma senetleri ile ilgili düzenlemesi hakkında bkz. Williams, **A New Convention**, s. 190 vd.; Francis Reynolds, "Transport documents under the international conventions", Chapter: 13, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 275 vd.; Richard Zwitser, "Cash against mate's receipt under the Rotterdam Rules", **[2010] 16 JIML**, s. 380 vd.; Miriam Goldby, "The performance of the bill of lading's functions under UNCITRAL's draft Convention on the Carriage of Goods: unequivocal legal recognition of electronic equivalents", **[2007] 13 JIML**, s. 160 vd.; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 203 vd.; Girvin,

edilebilecek "*transport document*" [m. 1 f. 14] ve "*electronic transport record*" [m. 1 f. 18] ibareleri tercih edilmiştir. Başka bir anlatımla, daha genel bir kavram kullanılmıştır. Taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları ise kendi içinde devredilebilir [*negotiable*] [m. 1 f. 15 ve m. 1 f. 19] veya devredilemez [*non-negotiable*] [m. 1 f. 16 ve m. 1 f. 20] senet ve kayıtlar olarak ikiye ayrılmıştır.

1. Taşıma Senedi

Taşıma senedi Rotterdam Kuralları m. 1 f. 14'te tanımlanmıştır. Taşıma senedi, bir taşıma sözleşmesi uyarınca, taşıyan tarafından düzenlenen, (a) taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden ve (b) taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren bir senettir[682].

Rotterdam Kuralları'na tâbi bir taşıma senedinin, taşıma sözleşmesi uyarınca düzenlenmesi gereklidir. Yukarıda da açıklandığı üzere taşıma sözleşmesi, eşyanın deniz yoluyla taşınmasının taşıyan tarafından üstlenilmesinin zorunlu olduğu ve deniz taşımasının yanında değişik tür araçlar ile de taşımanın üstlenilebileceği bir sözleşmedir[683]. Bu kapsamda üstlenilen taşımanın bir kısmının mutlaka deniz taşıması olması gerekmektedir[684].

Tanımdan da anlaşıldığı üzere, taşıma senedini düzenleme borcu taşıyanın üzerindedir. Dolayısıyla, taşıtan ile taşıma sözleşmesi kuran kişinin,

---

[2010] EJCCL 1-2, s. 109 vd.; Hakan Karan, "Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules, Chapter: 9, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules**", Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg 2011, Springer, s. 229 vd.; Filippo Lorenzon, "Transport Documents and Electronic Transport Records", Chapter: 8, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 99 vd.

[682] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 155.

[683] Bkz.: yuk. § 2 III A 1.

[684] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 205.

taşıma işini bir ifa edene bırakmış olması durumunda bile taşıma senedi, eşyayı teslim alan ifa eden tarafından değil, taşıyan tarafından düzenlenecektir[685]. Bu kapsamda limandan kapıya kurulan bir eşya taşıma sözleşmesi uyarınca eşyanın taşınmasını üstlenen TİK, taşıyan sıfatına sahip olacağından taşıma senedi düzenleme borcu TİK'nın üzerindedir.

Taşıyan tarafından düzenlenen bu senedin Rotterdam Kuralları m. 1 f. 14 anlamında bir taşıma senedi olması için iki koşulun birlikte gerçekleşmesi gereklidir. Senedin eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığını ve taşıma sözleşmesini ispat etmesi veya içermesi gereklidir. Eşyanın sadece teslim alındığını belgeleyen bir makbuz; örneğin "*mates receipt*"; taşıma sözleşmesini ispat etmediği veya içermediği için Rotterdam Kuralları m. 1 f. 14 anlamında bir taşıma senedi değildir. Sözleşme'nin kural olarak uygulama alanına giren düzenli hat taşımalarında düzenlenen konişmentolar genellikle taşıma sözleşmesini de içermektedir. Örnek olarak CONLINEBILL 2000 verilebilecektir.

a. Devredilebilir Taşıma Senedi

Devredilebilir taşıma senedi Rotterdam Kuralları'nın 1'inci maddesinin on beşinci fıkrasında şu şekilde tanımlanmıştır: "emre" veya "devredilebilir" gibi kayıtlarla veya senede uygulanacak hukuk uyarınca aynı etkiyi doğurduğu kabul edilen başka bir kaydın yer aldığı, eşyanın taşıtanın emrine, gönderilenin emrine yahut hamiline gönderildiğinin belirtildiği ve "devredilemez" ya da "devri mümkün değil" kayıtlarının açıkça yer almadığı taşıma senedidir[686].

---

[685] Bu kapsamda kapıdan kapıya yapılan taşımalar örnek olarak verilmiştir. Bu taşımanın deniz ayağını fiilen gerçekleştiren deniz taşıyanın asıl taşıyanın temsilcisi olarak düzenlediği taşıma senedinin Rotterdam Kuralları'na tâbi olduğu ve fakat kendi adına düzenlediği taşıma senedinin ise Rotterdam Kuralları anlamında bir taşıma senedi olmadığı hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 205 ve bu sayfada yer alan dn. 21.
[686] Tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 155.

Tanım uyarınca taşıma senedi gönderilenin emrine veya sadece emre yahut hamile düzenlenmiş ise, Rotterdam Kuralları m. 1 f. 15 anlamında devredilebilir bir taşıma senedidir. Bu kapsamda İngiliz Temyiz Mahkemesi ["*Court of Appeal*"] kararına konu olan "*Happy Ranger*" kararında[687] da kabul edildiği üzere, gönderilen hanesinde her ne kadar belirli bir kişinin adı yer alıyor olsa bile, senedin metninde yer alan başka bir kayıttan[688] senedin devredilebilir olduğu anlaşılabiliyorsa, bu senet Rotterdam Kuralları m. 1 f. 15 uyarınca devredilebilir bir taşıma senedi olarak kabul edilecektir. Türk Hukuku'ndaki emre ve hamile düzenlenen konişmentolar Rotterdam Kuralları m. 1 f. 15'in kapsamındadır. Ancak, nama yazılı konişmento[689] devredilebilir taşıma senedi değildir. Aynı şekilde deniz yük senedi de bu kapsamda değerlendirilemez.

b. Devredilemez Taşıma Senedi

Rotterdam Kuralları'nda devredilemez taşıma senedi ayrıntılı bir şekilde tanımlanmamış ve devredilebilir taşıma senedi olmayan taşıma senedinin devredilemez taşıma senedi olduğu belirtilmiştir [m. 1 f. 16].

---

[687] Bkz. *Parsons Corp v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger* [2003] 1 C.L.C. 122 (Court of Appeal).

[688] "*Happy Ranger*" kararında konişmentonun gönderilen hanesinden başka bir yerde yer alan "*consignee or to his or their assigns*" ibaresinden senedin devredilebilir bir konişmento olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: "*...[i]n this case the printed words on the front of the bill refer to delivery of the goods to the 'consignee or to his or their assigns'. It is accepted that the latter words mean 'or order'. Those words do not appear in the consignee box but there is nothing in that box or anywhere else in the bill to show that it was not intended that they should have that effect. One cannot spell out such an intention from the mere fact that only a named consignee appears in the consignee box. As a matter of construction the two have to be read together. There is no difficulty in doing this…*", bkz. *Parsons Corp v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger* [2003] 1 C.L.C. 122 (Court of Appeal) § 29.

[689] Y-TTK m. 1228'in gerekçesinde İngiliz uygulamasından farklı olarak nama yazılı konişmentonun eşyayı temsil özelliğinin bulunduğunun belirtildiği açıklanmıştır. Ancak, İngiliz Hukuku'nda "*The Rafaela S*" uyuşmazlığı olarak anılan *J I MacWilliams Company Inc v Mediterranean Shipping Company SA* [2005] 1 Lloyd's Rep. 347, kararında "*straight bill of lading*" olarak adlandırılan senetlerin de 1924 KonişmentoMS'ye tâbi olduğu yolunda karara varılmıştır, bu uyuşmazlık hakkında bkz. yuk. dn. 236'da yer verilen kaynaklar.

Dolayısıyla, m. 1 f. 15'te yer alan tanım bu taşıma senetleri bakımından da belirleyici olacaktır.

Devredilemez taşıma senedi, "devredilemez" veya "devri mümkün değil" kayıtlarını içeren ve eşyanın senette öngörülen kişiye gönderildiğinin belirtildiği, "emre" yahut "devredilebilir" gibi kayıtlarla ya da senede uygulanacak hukuk uyarınca aynı etkiyi doğurduğu kabul edilen başka bir kaydın yer almadığı taşıma senedidir.

Tanım maddesi olan 1'inci maddede açıkça öngörülmemiş olsa da, Rotterdam Kuralları'nın 45'inci ve 46'ncı maddeleri uyarınca devredilemez taşıma senetleri de kendi içinde ikiye ayrılmıştır. Bunlar, eşyayı teslim almak için taşıma senedinin iadesinin gerekli olduğu [m. 46] ve gerekli olmadığı [m. 45] devredilmez taşıma senetleridir. Türk Hukuku'ndaki nama yazılı konişmento ve İngiliz Hukuku'ndaki "*straight bill of lading*" Rotterdam Kuralları m. 46, deniz yük senedi ve "*seaway bill*" ise m. 45 kapsamında değerlendirilmelidir. Ancak belirleyici ölçüt senedin ismi değil, eşyayı teslim almak için taşıma senedinin iadesinin gerekli olup olmadığıdır.

2. Elektronik Taşıma Kaydı

Elektronik ticaretin gelişmesi ile birlikte uygulamada kullanılmaya başlayan elektronik taşıma kayıtları da Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmiştir[690]. Bu çalışmanın kapsamı bakımından elektronik taşıma kayıtları hakkında ayrıntılı açıklama yapılmayacaktır. Ancak, bir senedin Rotterdam Kuralları anlamında taşıma senedi olarak kabul edilmesi için

[690] Tanımın Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Elektronik taşıma kaydı", taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki, elektronik taşıma kaydının taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirilme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası hâline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren: (a) Taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden ve (b) Taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, bilgidir.", bu kapsamda bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 155.

gerekli olan koşullar elektronik taşıma kayıtları bakımından da aranmaktadır [m. 1 f. 18][691]. Aynı şekilde elektronik taşıma kayıtları da benzer ölçütler çerçevesinde devredilebilir[692] [m. 1 f. 19] ve devredilemez[693] elektronik taşıma kayıtları [m. 1 f. 20] olarak ikiye ayrılmaktadır.

3. İstem Hakkı[694]

a. Hazırlık Çalışması Süreci

WP 21 Taslağı m. 8.1'de taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı yer almaktaydı[695]. Yukarıda da açıklandığı üzere Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde son aşamaya kadar yük ilgilisi olarak üç kişi düzenlenmekteydi[696]. Bunlardan birincisi, taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi = "*shipper*"; ikincisi taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer almayı kabul eden kişi = "*documentary shipper*"; üçüncüsü ise, eşyayı taşıyana fiilen teslim eden kişidir = "*consignor*".

WP 21 Taslağı m. 8.1(i)'de "*consignor*", m. 8.1(ii)'de ise "*shipper*" ve "*documentary shipper*" sıfatına sahip olan kişilerin taşıma senedi

---

[691] Bkz. bir önceki dn.'de (a) ve (b) olarak gösterilen bentler.

[692] Tanımın yer aldığı m. 1 f. 19 b. (a) içerik olarak devredilebilir taşıma senedi tanımının verildiği m. 1 f. 15 ile aynı doğrultudadır. Her iki fıkra arasındaki farklılık m. 1 f. 19 b. (b)'de yer alan düzenlemedir. Bu kapsamda devredilebilir taşıma kaydının kullanımı m. 9 f. 1'de yer alan şartları karşılamalıdır.

[693] Çalışmada devredilemez taşıma senetleri bakımından metinde verilen tanım, devredilemez elektronik taşıma kaydı bakımından da geçerlidir.

[694] Taşıma senedinin düzenlenmesini isteme hakkı bakımından özellikle bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 211 vd.; Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 381 vd.; Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 164 vd. [Bu çalışma UNCITRAL'in 17'nci oturumu sonunda oluşan metin hakkında hazırlanmıştır]. UNCITRAL bünyesinde bu konu ile ilgili hazırlık çalışmaları için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41 [§§ 124]; UN, **A/CN.9/526**, s. 13 [§§ 25]; UN, **A/CN.9WG.III/WP.70**, s. 2; UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§§ 218]; UN, **A/CN.9/621**, s. 61 [§§ 267]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 2 vd.; UN, **A/CN.9/645**, s. 26 [§§ 109].

[695] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41.

[696] Bkz.: yuk. § 6 I C.

düzenlenmesini isteme hakkı öngörülmüştür[697]. Bu hüküm, üzerinde söze dayalı bazı değişiklikler gerçekleşmiş olsa da, içerik olarak aynı doğrultuda WP 32 Taslağı m. 33 b. (a) ve (b)'de[698], WP 56 Taslağı m. 37 b. (a) ve (b)'de[699], WP 81 Taslağı m. 36 b. (a) ve (b)'de[700], ve WP 101 Taslağı m. 37 b. (a) ve (b)'de[701] yer almıştır.

Çalışma Grubu'nun son oturumunda İtalya, Kuzey Kore ve Hollanda temsilcileri tarafından yapılan öneri üzerine[702], TaslakMS'den "*consignor*" teriminin çıkartılmasına karar verilmiştir[703]. Bunun üzerine yapılan değerlendirmede, WP 101 Taslağı m. 37 b. (a) hükmünün tamamıyla çıkartılması ve WP 101 Taslağı m. 37 b. (b)'nin ise ikiye bölünerek, UNCITRAL RR Taslağı'na m. 37 b. (a) ve (b) olarak işlenmesine karar verilmiştir[704]. Hüküm bu şekliyle Rotterdam Kuralları m. 35 b. (a) ve (b) olarak kabul edilmiştir.

b. Hak Sahibi

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde taşıma senedinin düzenlemesini istemeye yetkili kişilere ilişkin düzenleme getirilirken öncelikli olarak eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişinin farklı olduğu durumlar gözetilmiştir[705]. Hazırlık çalışmalarında özellikle FOB satış şekli örnek olarak verilmiştir[706]. Aşağıda yapılacak açıklamalarda bu durum göz önünde bulundurulmalıdır.

---

[697] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41, [§§ 124].
[698] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 38.
[699] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 107.
[700] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 29.
[701] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 26-27.
[702] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**.
[703] UN, **A/CN.9/645**, § 109.
[704] UN, **A/CN.9/645**, § 110.
[705] UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 218].
[706] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41 [§ 124]; UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 218, § 220, § 221].

aa. UNCITRAL RR Taslağı Öncesi

Son aşamada TaslakMS'den çıkartılmasına karar verilen "*consignor*" kavramının yer aldığı önceki tarihli TaslakMS'ler, yalnızca, "*consignor*" terimi ile ilgili olduğu ölçüde açıklanacaktır. Bir sonraki alt başlıkta "*shipper*" ve "*documentary shipper*"a yönelik yapılacak açıklamalar hazırlık sürecinin tamamı için de geçerlidir.

Yukarıda da belirtildiği üzere, "*consignor*", eşyanın taşınması için eşyayı taşıyana teslim eden kişi olarak tanımlanmaktaydı[707]. Bu kişinin taşıyandan taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkının yer aldığı en son taslak, WP 101 Taslağı m. 37 b. (a)'dır[708]. Ancak, bu Taslak'ta, "*consignor*", taşıyandan sadece devredilemez taşıma senedi isteme hakkına sahip kılınmıştı. Hükmün ilgili kısmı Türkçe'ye şu şekilde tercüme edilebilecektir: "…, eşyanın taşıma için taşıyan veya ifa edene teslim edilmesi üzerine, eşyayı taşıyana taşınması için teslim eden kişi [*consignor*], eşyanın yalnızca taşıyan veya ifa edene teslim edildiğini ispat eden devredilemez taşıma senedi veya … devredilemez elektronik taşıma kaydı elde etmeye yetkilidir"[709].

Söz konusu taşıma senedinin yalnızca makbuz işlevi bakımından önem taşıdığı[710] ve uyuşmazlık doğduğunda "*consignor*" olarak ifade olunan kişiye bu düzenlemeyle eşyayı teslim ettiğine dair bir belge sağlanmasının amaçlandığı açıklanmıştır[711]. Dolayısıyla, bu aşamaya kadar FOB satış A8 c.

---

[707] Bkz.: yuk. § 6 I C 1 b.
[708] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 26-27.
[709] Hükmün İngilizce resmî metni şöyledir: "*[u]nless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice in the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party: (a) The consignor is entitled to obtain a non-negotiable transport document or, … a non-negotiable electronic transport record that evidences only the carrier's or performing party's receipt of the goods*"
[710] UN, **A/CN.9/526**, § 25.
[711] UN, **A/CN.9/594**, § 218.

1[712] düzenlemesine karşılık gelen bir yaklaşımın benimsendiği söylenebilecektir.

Bu yaklaşım eleştirilmiş ve FOB satıcı veya "*consignor*"ın bu hükümle yeterince korunmadığı çekincesi ileri sürülmüştür[713]. Eşyanın teslim edildiğine yönelik verilen makbuz niteliğindeki belgenin her hangi bir hukuki niteliği bulunmadığı belirtilmiştir. Bazı Devletler'in millî mevzuatları örnek olarak gösterilerek eşyayı taşıyana teslim eden kişinin devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkının bulunduğu ve böylece FOB satıcının temel borç ilişkisindeki bedel alacağını güvence altına aldığı açıklanmıştır. Ancak bu eleştiriler kabul görmemiştir.

Hazırlık sürecinin son aşamasında "*consignor*" kavramının TaslakMS'den çıkartılması önerilmiştir[714]. TaslakMS'nin bu kişiye herhangi bir borç yüklemediği[715] ve TaslakMS'de bulunmasının yegâne amacının kendisine eşyanın teslim edildiğini belgeleyen devredilemez taşıma senedi isteme hakkının tanınması olduğu açıklanmıştır[716]. Teslim borcunun yerine getirildiğini belgeleyen, makbuz niteliğindeki bir belgenin düzenlemesinin istenilmesinin TaslakMS'de yer almasının yerinde olmadığı ve bu konunun millî hukuklara bırakılması önerilmiştir[717]. Öneriyi değerlendiren Çalışma

---

[712] Bkz.: yuk. § 9 I B.
[713] Bu paragrafta yer alan bilgiler için bkz. UN, **A/CN.9/594**, § 220.
[714] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**.
[715] Yapılan öneride eşyayı taşıyana teslim eden kişinin aynı zamanda ya taşıtan ya da "*documentary shipper*" olacağı belirtilmiştir. Söz konusu sıfatın taşıtan veya "*documentary shipper*" üzerinde birleşmediği hâllerde ise, bu kişinin eşyayı taşıtan veya "*documentary shipper*"ın talimatı veya bu kişiler hesabına gerçekleştireceği açıklanmıştır. Bu kişinin RR m. 34 anlamında taşıtanın ve RR m. 33 f. 1'de yapılan yollama doğrultusunda "*documentary shipper*"ın, "adamları, temsilcileri ve alt yüklenicileri de dâhil olmak üzere, kendilerine yüklenen borçların ifasını bıraktıkları" kişi olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla, bu kişilerin fiili veya ihmali sebebiyle RR kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden dolayı sorumluluğun taşıtan veya "*documentary shipper*"ın üzerinde doğacağı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, § 2.
[716] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, § 4.
[717] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, § 4.

Grubu "*consignor*" teriminin ve dolayısıyla WP 101 Taslağı m. 37 b. (a)'nın TaslakMS'den çıkartılmasına karar vermiştir[718].

Her ne kadar WP 101 Taslağı m. 37 b. (a) düzenlemesi, Rotterdam Kuralları'nda yer almamış olsa da, yapılan bu açıklamalar, Rotterdam Kuralları'nı hazırlayanların düşüncesini yansıtmaktadır. Eşyanın teslim edilmesi karşılığında devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesini isteme hakkının hazırlık çalışmalarının hiçbir aşamasında eşyayı taşıyana teslim eden kişiye tanınması düşünülmemiştir.

bb. Rotterdam Kuralları

aaa. Hak Sahibi

Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının düzenlenmesinin istenilmesi hakkı 35'inci maddede şu şekilde düzenlenmiştir: "…eşyanın taşıma için taşıyan veya ifa edene teslim edilmesi üzerine taşıtan (*shipper*) veya, taşıtanın rıza göstermesi[719] hâlinde "*documentary shipper*", taşıtanın (*shipper*) seçimine uygun olarak: (a) devredilemez taşıma senedi veya; … devredilemez elektronik taşıma kaydını, (b) …devredilebilir taşıma senedi veya… devredilebilir elektronik taşıma kaydını…taşıyandan almaya yetkilidir.

Madde sözü itibarıyla değerlendirildiğinde ortaya şu sonuçlar çıkmaktadır: **[1]** Düzenlenecek olan taşıma senedinin devredilebilir veya devredilemez nitelikte olup olmayacağını belirleme yetkisi sadece taşıtana

---

[718] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, §§ 109.

[719] UNCITRAL Çalışma Grubu'nun ilk tarihli Taslakları'nda "*...[i]f the shipper so indicates the carrier...*" ibaresi yer almaktaydı, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41. Bu ibare sonradan "*...if the shipper consents...*" olarak değiştirilmiştir. Bu değişikliğin sebebi olarak ilk Taslaklar'da yer alan ibarenin dar kapsamlı olduğu ve esneklik sağlanması amacıyla böyle bir değişikliğe gidildiği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 29 [dn. 114]. Bu kapsamda onay zımnen de verilebilecektir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 212 [dn. 71].

aittir[720]. **[2]** Taşıyandan taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmesini isteme hakkı kural olarak taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıtana aittir. **[3]** F tipi satış sözleşmelerinde taşıma sözleşmesini kuran kişi FOB alıcı olmasına ve eşyayı taşıyana kural olarak FOB satıcının teslim etmesine rağmen, taşıma senedinin düzenlenmesini isteme hakkına taşıtan sıfatına sahip FOB alıcı sahiptir. **[4]** Eşyayı taşıyana teslim eden "*documentary shipper*"ın doğrudan taşıma senedi düzenlenmesini taşıyandan isteme hakkı bulunmamaktadır. **[5]** Bu hak yalnızca taşıtanın rıza göstermesi hâlinde mevcuttur.

Hazırlık çalışmaları sürecinde FOB satıcının hakkının yeterince teminat altına alınmadığı ve "*documentary shipper*"ın taşıtanın rızasına bakılmaksızın taşıyandan taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkının bulunması gerektiği savunulmuştur[721]. Ancak, WP 21 Taslağı'ndan itibaren taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen FOB satıcının taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmesini isteme hakkının taşıtanın rızasının bulunması hâlinde mümkün olabileceği görüşü hâkim olmuştur. Maddenin FOB tipi satışlarda amaçlanan işleyiş biçimi hazırlık çalışmalarında açıklanmıştır[722]. FOB satışlarda FOB satıcının çoğu kez FOB alıcı hesabına hareket ettiği belirtilmiştir. FOB alıcı hesabına hareket eden FOB satıcıya taşıma sözleşmesi uyarınca taşıma senedi istemine yönelik bağımsız bir hak tanınması uygun görülmemiştir. Bu kapsamda taşıyan tarafından FOB

---

[720] Hükümde açık bir şekilde ifade olunmamasına rağmen, eşyayı teslim almak için devredilmez taşıma senedinin iadesinin gerekli olup olmadığını da belirleme hakkının taşıtana ait olduğu kabul edilmelidir.

[721] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 8 [§§ 22]. Konu hakkında değerlendirmeler için bkz. ayrıca. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 211 vd. [§§ 7.022]; Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 165 vd.; Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 381. UNCITRAL'in 17'nci oturumu sonrasında oluşan Taslak üzerine değerlendirme yapan GOLDBY tarafından getirilen öneride, aksi kararlaştırılmadığı sürece taşıma senedinin satıcının istemi üzerine düzenlenmesi yolunda olmuştur. Bu doğrultuda satıcının senedin "*shipper*" hanesinde yer alarak "*documentary shipper*" sıfatına sahip olması önerilmiştir, bkz. Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 167.

[722] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 221], ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 212 [§ 7.023]; Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 166.

satıcının devredilebilir taşıma senedi almaya yetkili kılınması ancak satıcının FOB alıcı tarafından yetkilendirildiği hakkında taşıyanın bilgilendirilmesiyle mümkün olabileceği kabul edilmiştir.

Bu bilgiler doğrultusunda, taşıtan sıfatına sahip FOB alıcı, satış sözleşmesi hükümleri çerçevesi içinde taşıyanı bilgilendirme borcu altındadır [RR m. 28][723]. Bu sebeple, taşıma sözleşmesinden bağımsız kurulan satış sözleşmesi hükümleri önem arz edecektir[724]. Satış bedelini güvence altına almak isteyen ve kendisine ödeme yapılmadan devredilebilir taşıma senedi vasıtasıyla taşınan eşya üzerindeki tasarruf hakkını elinde tutmak isteyen FOB satıcının satış sözleşmesi uyarınca taşıma senedini isteme hakkını üzerine alması gereklidir. Bu düzenleme ile yalnızca yük ilgililerinin değil, aynı zamanda taşıyanın da menfaatinin korunduğu açıklanmıştır[725]. Zira, taşıyanın taşıma senedini yalnızca taşıtanın isteği doğrultusunda düzenleyeceği belirtilmiştir.

Her ne kadar hazırlık çalışmalarında açıkça belirtilmese de, bu düzenlemenin *Incoterms* hükümleriyle aynı doğrultudadır. F tipi satışların A8 nolu kısmında yer alan ortak hüküm uyarınca, F satışlarda satıcının alıcıya sunması gereken teslim belgesi eşyanın taşıyana teslim edildiğini ispat eden bir belgedir. Satıcının taşıma sözleşmesi bakımından yükümlülüğü, alıcının istemi üzerine masrafları ve rizikoları alıcıya ait olmak üzere taşımaya aracılık etmekle sınırlıdır. Yukarıda da açıklandığı üzere[726], düzenlemenin sözü her ne kadar açık olmasa da, satış sözleşmesine konu olan eşyanın deniz yoluyla taşınması durumunda, taşımaya ilişkin bir senedin düzenlenip düzenlenmemesinin alıcının seçimine bağlı olduğu söylenebilir. Özellikle satış bedelinin taşıma senedinin düzenlenmesinden belirli bir gün sonra

---

[723] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 221].
[724] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 221]; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 212 [§ 7.023]; Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 166-167.
[725] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 212 [§ 7.023].
[726] Bkz.: yuk. § 9 I B.

ödeneceğinin satış sözleşmesinde kararlaştırılması hâlinde, satıcının bedel alacağını teminat altına almak için, taşıma senedinin kendi emrine veya sadece emre düzenleneceğini satış sözleşmesinde öngörmesi kendi menfaatleri bakımından yerinde olacaktır.

Gerek Rotterdam Kuralları'nda gerekse INCOTERMS F tipi satışlarda taşıma senedi kural olarak taşıtan FOB alıcı lehine düzenlenir. Eşyayı taşıyana teslim eden FOB satıcının taşıma senedi düzenlenmesi hakkına sahip olabilmesi için bu konuda taşıtanın onayının bulunması gereklidir. Ancak bu ihtimalde, FOB satıcı taşıma senedinin "*shipper*" hânesinde yer alacak ve Rotterdam Kuralları m. 33 f. 1 uyarınca Sözleşme'de düzenlenen taşıtanın haklarına, borçlarına ve sorumluluklarına tâbi olacaktır. Taşıtanın onayının bulunmaması durumunda ise, FOB satıcı, eşyanın teslimi bakımından FOB alıcının temsilcisi sıfatıyla hareket edecektir.

"*Documentary shipper*" olarak ifade olunan kişinin taşıma senedini almaya yetkili kılınması ancak taşıtanın bu yönde rızasının bulunması hâlinde mümkündür. Bu rıza her hangi bir şekil şartına tâbi tutulmamıştır [RR m. 3]. Rıza açık bir şekilde verilebileceği gibi, örtülü bir şekilde de verilebilir. Bu kapsamda sözleşme kayıtları önem taşır. Taşıtanın borçlarından biri sözleşme kayıtlarında taşıtan olarak belirlenecek olan kişinin adı ve soyadı veya ticaret unvanına yönelik bilginin sağlanmasıdır [RR m. 31]. Dolayısıyla taşıtan, taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde, FOB satıcının yer alacağını bildirdiği takdirde, FOB satıcının taşıma senedini taşıyandan almaya yetkilendirildiği sonucuna varılabilecektir[727]. Sonuç olarak, taşıtandan başka bir kişinin taşıma senedini teslim almaya yetkili kılınması durumunda, bu kişi taşıma senedinin "*shipper*" hanesinde yer alacak ve Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9 anlamında "*documentary shipper*" sıfatına sahip olacaktır. Ancak, taşıtanın onayının bulunamaması hâlinde, eşyayı taşıyana teslim eden FOB satıcı ne

[727] Bkz.UN, **A/CN.9/WG.III/WP.103**, s. 2 [§ 2]. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 212 [§ 7.023].

"*documentary shipper*" ne de "*shipper*" sıfatına sahip olmayacağından, Rotterdam Kuralları çerçevesinde taşıyana karşı herhangi bir sorumluluk ve borç yüklenmeyecektir.

Taşıtanın rızası bulunmamasına rağmen taşıyan tarafından düzenlenen devredilebilir taşıma senedinin "*shipper*" hanesine FOB satıcının adının veya ticaret unvanının yazılması durumunda ve FOB satıcının senedi bu hâliyle kabul etmesi hâlinde bu kişi "*documentary shipper*" sıfatını alır ve eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olur. Bu durumda FOB alıcının uğramış olduğu zarar bakımından taşıyana yönelteceği isteme Rotterdam Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağı sorusu gündeme gelir. Sözleşme'nin 11'inci maddesi uyarınca taşıyanın borçlarından biri Rotterdam Kuralları ve taşıma sözleşmesi hükümlerine uygun olarak, eşyayı varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmektir. Taşıma senedinin Rotterdam Kuralları'nda öngörüldüğü şekilde düzenlenmemiş olmasının bu borca aykırılık teşkil ettiği söylenebilecektir.

bbb. Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlenmesi Borcu

Yukarıda açıklandığı üzere, gerek KonişmentoMS m. 3 f. 3 gerekse Hamburg Kuralları m. 14 f. 1 uyarınca taşıyanın kendiliğinden konişmento düzenleme borcu bulunmamakta, bu borcun doğması için "*shipper*"ın isteminin bulunması gereklidir. Rotterdam Kuralları m. 35'in sözü ise, önceki tarihli MS'lerden farklıdır. Hükmün resmî İngilizce metni[728] şu şekildedir:

> **[1] [a]** Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, **[b]** or it is the

[728] Bu çalışmanın yazarının yer aldığı bir başka çalışmada 35'inci maddede yer alan "*is entitled to obtain*" ibaresi Türkçe'ye "taşıyandan talep etmeye yetkilidir" şeklinde tercüme edilmiştir, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 170. Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda bu kullanım yerinde değildir, terimin "temin etmeye yetkilidir" şeklinde düzeltilmesi uygun olacaktır.

custom, usage or practice of the trade not to use one, **[2]**…the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, **[3]** at the shipper's option:

(a) **[a]** A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or

(b) **[b]** An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless **[aa]** the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or **[bb]** it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Düzenlemenin daha rahat bir şekilde açıklanabilmesi için, hüküm yukarıda parçalara ayrılmıştır. Öncelikle **[1]** ve **[2]** olarak belirtilen kısımlar açıklanacaktır. KonişmentoMS m. 3 f. 3 ve Hamburg Kuralları m. 14 f. 1'de kullanılan "*demand of the shipper*" ibaresine Rotterdam Kuralları'nın 35'inci maddesinde yer verilmemiş, yerine "*is entitled to obtain*" kelimeleri kullanılmıştır. Bu ibare Türkçe'ye "temin etmeye yetkilidir" şeklinde tercüme edilebilir. Hükmün KonişmentoMS m. 3 f. 3'ten ve Rotterdam Kuralları m. 35'ten ayrıldığı bir diğer nokta ise yukarıda **[1] [a]** ve **[b]** ile gösterilen kısmıdır. Bu kısımda taşıtanın veya onun rızasıyla "*documentary shipper*"ın hangi hâllerde taşıma senedini temin etmeye yetkili olmadıkları düzenlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, **[1] [a]** veya **[1] [b]**'de öngörülen hâllerden herhangi birinin söz konusu olması durumunda, taşıyan taşıma senedi düzenlemeyecektir. Bu hâller; **[a]** taşıtan ve taşıyanın taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı kullanılmaması konusunda anlaşmaları veya **[b]**

taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydı kullanılmamasının ticari örf ve âdet, teamül veya uygulamalara[729] uygun olmasıdır[730].

Hükmün sözünden bu hâllerden birinin söz konusu olmaması durumunda taşıyanın taşıma senedi düzenleme borcu altında olduğu anlaşılmaktadır. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı kullanılmaması yolundaki anlaşma Rotterdam Kuralları uyarınca şekil şartına tâbi kılınmamıştır [m. 3]. Dolayısıyla, böyle bir anlaşmanın yapıldığını yahut taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının kullanılmamasının ticari örf ve âdet, teamül ya da uygulamalara uygun olduğunu ispat külfetinin taşıyanın üzerinde olduğunu söylemek mümkündür. Bu hâllerden birisinin söz konusu olmaması durumunda taşıyan taşıma senedi düzenleme borcu altındadır. Ancak, KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nda yer alan "*on demand*" ibaresi Rotterdam Kuralları m. 35'te yer almamaktadır. Dolayısıyla, söze dayalı yapılabilecek olan bir yorum taşıyanın bu durumda taşıtanın istemi olmasa da taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenleme borcu altında olduğudur[731].

Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları incelendiğinde bu yorum doğrulanamamaktadır. Hazırlık çalışmalarında gerek KonişmentoMS m. 3 f. 3 gerekse Hamburg Kuralları m. 14 f. 1 düzenlemelerinde olduğu gibi konişmento düzenleme borcunun istem üzerine doğduğu belirtilmiştir[732]. Bu

---

[729] 1924 KonişmentoMS m. 6 par. 3 uyarınca taşıyanın benzer bir hakkı bulunduğu hakkında bkz. Williams, **A New Convention**, s. 195.

[730] Hazırlık çalışmalarında bu kapsamda "*short ferry voyages*" gösterilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, § 126. Hükümde kabul edilen ölçüt "ticari" örf ve âdet, teamül veya uygulamalardır. Bunun bilinçli bir tercih olduğu ve taşıma senedinin düzenlendiği yer örf ve âdet, teamül veya uygulamalarının ölçüt olmadığı açıklanmıştır. Taşıma senedinin düzenlendiği yerin belirlenmesindeki zorluklar ve bu yerin kolay bir şekilde bertaraf edilebilme ihtimali gerekçe olarak gösterilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, § 126. Ticari örf ve âdet, teamüle ilişkin açık bir tanım yoktur. Bu kapsamda İngiliz Hukuku uyarınca *Royal Exchange v Dixon* (1886) 12 App Cas 11 uyuşmazlığında verilen tanımın geçerli olacağı hakkında bkz. Williams, **A New Convention**, s. 196 [dn. 17]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 100-101 [§ 35-04].

[731] Bu kapsamda bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 100 [§ 35-02].

[732] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 41 [§ 125]; UN, **A/CN.9/594**, s. 55 [§ 218].

kapsamda RR'yi hazırlayanların bilinçli bir tercih doğrultusunda önceki tarihli milletlerarası sözleşmelerden ayrılma niyetinin olmadığını söylemek mümkündür. Dolayısıyla, eşyanın taşıyana veya ifa edene teslim edilmesi üzerine taşıtanın veya onun rızasıyla "*documentary shipper*"ın taşıma senedi düzenlenmesi yolunda bir isteminin bulunmadığı takdirde, taşıtan ile taşıyanın taşıma sözleşmesi düzenlenmemesi konusunda örtülü olarak anlaştıkları yorumu yapılabilir. Ancak, böyle bir anlaşmanın ispat edilmesi külfeti yukarıda da belirtildiği gibi taşıyanın üzerindedir[733]. Diğer yandan bir alt başlıkta da açıklanacağı üzere düzenlenecek olan senedin türünü belirleme yetkisi de taşıtana tanınmıştır. Bu doğrultuda taşıyanın, taşıtanın istemi üzerine taşıma senedi düzenleme borcu altında olduğu yorumu yerinde olacaktır.

ccc. Senedin veya Kaydın Türü

Bir üst başlıkta yer verilen İngilizce resmî metnin **[3]** ile ifade olunan kısmı taşıma senedinin veya elektronik taşıma kaydınının türünü belirleme yetkisinin kime ait olduğunun açıklanmasında önem taşır. Metinden de anlaşıldığı üzere yetki kural olarak taşıtana aittir. Başka bir anlatımla, bu yetki "*documentary shipper*"a tanınmamıştır. Dolayısıyla, "*documentary shipper*" taşıtanın rızasıyla taşıma senedini taşıyandan almaya yetkili kılınmış olsa dahi düzenlenecek olan senedin türünü belirleme yetkisi sadece taşıtana aittir.

Taşıtan devredilemez bir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmesini istediğinde, taşıyan yukarıda **[1]** nolu kısımda öngörülen istisnalar dışında, bu senedi düzenlemek zorundadır. Ancak, benzer sonuç devredilebilir taşıma senetleri bakımından söz konusu değildir. Zira, **[3] [b] [aa]** veya **[bb]**'de öngörülen istisnalardan birisinin gerçekleşmesi durumunda, taşıtan her ne kadar devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı

[733] Bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 100-101 [§ 35-04].

düzenlenmesini istemiş olsa da, taşıyanın böyle bir borcu bulunmaz. Bu istisnalar aynı hükmün **[1] [a]** ve **[b]** olarak belirtilen kısmıyla örtüşmektedir. Tek farklılık, **[1] [a]** ve **[b]**'de taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenleme borcunun istisnaları düzenlenirken, **[3] [b] [aa]** ve **[bb]**'de devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesinin istisnaları düzenlenmiştir. Başka bir anlatımla, taşıyan, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlemek ile yükümlü olmasına rağmen, taşıtanın devredilebilir taşıma senedi düzenlemesinine yönelik istemi ile bağlı değildir. Her ne kadar hükümde açıkça ifade edilmiş olmasa da, taşıyan bu durumda taşıma senedi düzenlemekle yükümlü olduğundan, söz konusu senet veya kaydın türü devredilemez olmalıdır[734].

Hükümde yer alan istisnalar sırasıyla; taşıtan ve taşıyanın devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanılmaması konusunda anlaşmaları **[3] [b] [aa]** veya devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanılmamasının ticari örf ve âdet, teamül veya uygulamalara uygun olmasıdır **[3] [b] [bb]**. İkinci istisna bakımından özellikle uygulamada deniz yük senedinin kullanılmasının yerleştiği kısa mesafeli milletlerarası denizde eşya taşımaları gösterilmiştir[735]. Ancak, bu istisnalardan birincisini anlamlandırmak güçtür. Nitekim, yukarıda **[3]** ve **[3] [b] [aa]** ile gösterilen kısımlar birleştirildiğinde ortaya çıkan metin şu şekildedir: taşıtan veya onun rızasıyla "*documentary shipper*"…taşıtanın seçimine uygun olarak:… taşıtan ve taşıyanın devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanılmaması konusunda anlaşmaları dışında,… devredilebilir taşıma senedi veya … devredilebilir elektronik taşıma kaydınını temin etmeye yetkilidir.

---

[734] Hazırlık çalışmalarında bu husus gündeme gelmiştir. Bu konuda açıklık sağlanması gerektiği ve taşıtanın her hâlde devredilemez taşıma senedi temin etmeye yetkili olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 61 [§ 267].

[735] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 42 [§ 126]. Ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 209'da yer verilen örnek no: 7-4.

Hükümde hem taşıma senedinin hangi şekilde düzenleneceğini belirleme yetkisi taşıtana bırakılmış hem de devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesinin istisnaları arasında taşıtan ile taşıyanın böyle bir senedin düzenlenmemesi konusunda anlaşmaları sayılmıştır. Düzenleme bu şekliyle bir tekrar niteliğindedir. Taşıtanın rızasıyla taşıyandan taşıma senedini veya elektronik taşıma kaydını temin etmeye yetkili kılınan "*documentary shipper*"a senedin türünü belirleme yetkisi tanınmış olsaydı, hüküm anlam ifade edecekti. Bu ihtimalde, "*documentary shipper*" eşyanın teslimi karşılığında devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesini istediğinde, taşıyan taşıtan ile yaptığı anlaşma uyarınca "*documentary shipper*"a böyle bir senet veya kayıt verme borcu altında olmayacaktı. Taraflar arasında anlaşmanın bulunmaması durumunda ise, "*documentary shipper*"ın istemi üzerine kendisine devredilebilir taşıma senedi verilmesi zorunlu olacaktı. Her ne kadar hükmün sözü bu yorumu desteklemese de, bu çözümün benimsenmesi amaca uygun olacaktır.

IV. Ulusal Düzenlemeler

Çalışmanın bir önceki bölümünde eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile navlun sözleşmesini kuran kişi arasında karşılaştırmalı hukukta bir ayrım yapılıp yapılmadığı açıklanmıştı[736]. Çalışmanın bu kısmında, konişmento düzenlenmesini isteme hakkının böyle bir ayrımın saptandığı Devletler'in mevzuatında kime tanındığı açıklanacaktır. Daha sonra, her ne kadar mevzuatlarında böyle bir ayrım bulunmasa da, İngiliz ve Hollanda Hukuku'nun bu kapsamdaki düzenlenmeleri açıklanmaya çalışılacaktır.

A. Türk Hukuku

Y-TTK'nın Üçüncü Bölümü'nün Altı'ncı Ayırımı'nda denizde taşıma senetleri düzenlenmiştir [m. 1228 ilâ 1242]. Her ne kadar bu Ayırım'ın başlığı

[736] Bkz.: yuk. § 7.

denizde taşıma senetleri olsa da, Y-TTK m. 1228 ilâ 1241'de konişmento düzenlenirken, yalnızca 1242'nci maddede diğer denizde taşıma senetlerine ilişkin hüküm yer almaktadır. Y-TTK'nın son hükümlerinden m. 1526 f. 2 ile de güvenli elektronik imza ile konişmento düzenlenmesi mümkün kılınmıştır.

Y-TTK m. 1228 f. 1'de konişmento tanımlanmıştır. Bu tanım Hamburg Kuralları m. 1 f. 7'den aynen iç hukuka aktarılmıştır[737]. Hükmün ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde eşya gemiye alınır alınmaz taşıyanın, yükletenin istediği kadar nüshada yükleme konişmentosu düzenleyeceği öngörülmüştür. Bu hüküm E-TTK m. 1097 f. 1 ve KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile aynı doğrultudadır. Ancak, E-AlmDTK m. 642 f. 1 düzenlemesi takip edilerek, KonişmentoMS'de "*shipper*" olarak ifade olunan sıfat, E-TTK m. 1097 f. 1 ve Y-TTK m. 1228 f. 2'ye yükleten olarak aktarılmıştır. Dolayısıyla, Türk Hukuku'nda konişmentonun düzenlenmesini talep hakkı navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran kişiye değil, eşyayı taşıyana teslim eden yükletene tanınmıştır.

Yükleten ile taşıyan arasındaki ilişkinin sözleşmeden veya kanundan kaynaklanan bir ilişki olduğu ve taşıtanın taşıyan ile anlaşarak yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkını ortadan kaldıramayacağı görüşü mevcuttur[738]. Dolayısıyla, taşıtan ve yükleten sıfatlarının birbirinden ayrıldığı ihtimalde, konişmentonun düzenlenmesini talep hakkı yalnızca yükletene ait olacaktır. Aksi görüş ise, yükletene tanınan bu hakkın navlun sözleşmesinden bağımsız bir hak olmadığı ve yükletenin konişmento düzenlenmesini talep

---

[737] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 369.

[738] Bu kapsamda bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 67 [dn. 250], s. 68 [dn. 251]; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 198. OKAY, üçüncü kişi yükletenin yüklemeyi kendi adına mı yoksa taşıyan adına mı yaptığının ihtilaflı olduğunu açıklamıştır, bkz. Okay, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 16 ve bu sayfada dn. 53'te yer alan kaynaklar. Ancak, OKAY eşyanın yüklenmesinden sonra konişmento düzenlenmesini isteme hakkının yalnızca yükletene ait olduğunu belirtmiştir, bkz. Okay, **a.e.**, s. 18; Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 111. Bir diğer çalışmada ise, Türk Hukuku'ndaki baskın görüşün yükletenin taşıtanın kanuni temsilcisi olarak konişmentonun düzenlemesini isteme hakkının bulunduğu yolundadır, bkz. Karan, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 236.

edemeyeceğinin navlun sözleşmesi hükümleri çerçevesinde belirleneceği yolundadır[739]. Taşıyan ile taşıtan arasında kurulan navlun sözleşmesinde bir konişmento düzenlenmeyeceği kararlaştırılmışsa böyle bir anlaşmanın yükleten bakımından da bağlayıcı olduğu savunulmaktadır. Milletlerarası sözleşmelerin yukarıda açıklanan hükümleri değerlendirildiğinde özellikle en son tarihli Sözleşme olan Rotterdam Kuralları'nın düzenlemesinin ikinci görüş doğrultusunda olduğu gözlemlenmektedir. Bununla birlikte, aşağıda açıklanacağı üzere Y-AlmDTK'nın da düzenlemesi bu görüş doğrultusundadır.

Konişmentonun nama, emre ve hamile düzenlenmesi mümkün olmakla birlikte, aksi kararlaştırılmadığı sürece konişmentonun gönderilenin emrine veya sadece emre düzenleneceği öngörülmüştür [Y-TTKm. 1228 f. 3 c. 1]. Konişmentonun emre düzenlenmesi hâlinde, yükletenin emrine düzenlendiğine yönelik karine kabul edilmiştir [Y-TTK m. 1228 f. 3 c. 2].

Diğer denizde taşıma senetlerine ilişkin Y-TTK m. 1242'nci madde düzenlemesi ise, Hamburg Kuralları m. 18'den aynen iç hukuka aktarılmıştır. Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi bu senedin kimin istemi üzerine düzenleneceğine yönelik bir açıklık Y-TTK m. 1242'de de bulunmamaktadır[740].

---

[739] YAZICIOĞLU, yükletenin konişmentoyu talep hakkının değil, taşıyanın talep üzerine konişmentoyu düzenleme yükümlülüğünün kanundan doğduğunu savunmuş ve üçüncü kişi yükletenin tarafı olmadığı navlun sözleşmesinin hükümlerini değiştiremeyeceğini açıklamıştır, bu kapsamda bkz. Yazıcıoğlu, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s. 660 ve bu sayfada dn. 39'da yer alan kaynaklar.

[740] YAZICIOĞLU, E-TTK uyarınca deniz yük senedi düzenlenmesi bakımından taşıyanın kanundan doğan bir yükümlülüğünün bulunmadığını ve dolayısıyla yükletenin istemi üzerine böyle bir senedi düzenlemek zorunda olmadığını savunmaktadır, bkz. Yazıcıoğlu, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, s. 660. Bu gerekçe Y-TTK bakımından da geçerli kabul edilebilir.

B. Alman Hukuku

E-AlmDTK m. 642 f. 1'de yükleme konişmentosunu talep hakkı "*Ablader*" olarak ifade olunan yükletene tanınmıştır. Bu kişi bir önceki bölümde de ifade edildiği gibi eşyayı taşıyana teslim eden kişidir. Yukarıda açıklanan Y-TTK m. 1228 f. 3 düzenlemesinin mehazı da E-AlmDTK m. 647 f. 1'dir. Dolayısıyla yukarıda Y-TTK m. 1228 f. 2 ve f. 3'e ilişkin yapılan açıklamalar E-AlmDTK bakımından da geçerlidir.

E-AlmDTK m. 642 f. 1 ve m. 647 f. 1 düzenlemesi büyük ölçüde Y-AlmDTK m. 513 f. 1'e aktarılmıştır[741]. Hükmün metni çalışmanın bir önceki bölümünde verilmiştir[742]. Ancak, Y-AlmDTK m. 513 f. 2'ye eklenen "*Ablader*" tanımı ile hükmün işleyişi farklılaşmaktadır. Zira, açıklandığı üzere bir kişinin "*Ablader*" sıfatına sahip olması için yalnızca eşyanın taşınmak üzere teslim edilmesi yeterli görülmemekte, aynı zamanda bu kişinin "taşıtan = *Befrachter*" tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılması gerekli kılınmıştır. Aksi takdirde, taşıtanın yükleten sayılacağı öngörülmüştür [m. 513 f. 2]. Dolayısıyla, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin taşıtan tarafından yükleten olduğunun taşıyana bildirilmemesi durumunda, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkının taşıtana ait olduğunu söylemek mümkündür. Diğer bir ifadeyle, FOB satış örneğinde bu hak, FOB alıcıya ait olacaktır. Bu bilgiler doğrultusunda, Y-AlmDTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte Alman Hukuku ile Türk Hukuku farklılaşmıştır.

---

[741] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90. E-AlmDTK'dan farklı olarak, yeni düzenlemede yer alan "*sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist*" ibaresi ile navlun sözleşmesinde aksine bir düzenleme yapılmasının mümkün olduğu anlaşılmaktadır, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 90.

[742] Bkz.: yuk. § 7 I B.

C. İskandinav Hukuku

İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nun 13'üncü Bölümü'nün 42 ilâ 59'uncu maddelerinde konişmento ve diğer taşıma senetleri düzenlenmiştir[743]. Söz konusu hükümlerden 42 ilâ 57'nci maddeler konişmento, 58 ve 59'uncu maddeler ise, deniz yük senetleri ile ilgilidir. Kanun'un 42'nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan konişmento tanımı Hamburg Kuralları ile aynı doğrultudadır. Kanun'un 44'üncü maddesinin birinci fıkrasında tesellüm konişmentosu, ikinci fıkrasında ise yükleme konişmentosu düzenlenmiştir. Bu hükümlerde konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı eşyayı taşınmak üzere taşıyana teslim eden kişiye tanınmıştır[744]. Dolayısıyla, İskandinav Hukuku ile Türk Hukuku'nun aynı doğrultuda olduğu sonucuna varılmaktadır.

D. Hollanda Hukuku

Çalışmanın bir önceki bölümünde[745] Hollanda Taşıma Kanunu'nda taşıtan ve yükleten ayrımı bulunmadığı ve taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran kişinin "*afzender*" sıfatını aldığı açıklanmıştı [m. 370]. Taşıyan, kaptan veya taşıyanın acentesi, eşyayı teslim aldıktan sonra "*afzender*" olarak ifade edilen kişinin istemi üzerine, bu kişiye karşı konişmento düzenleme borcu altındadır [m. 399 f. 1 ve f. 2][746]. Bu hükmün değerlendirildiği bir bilimsel çalışmada[747] maddenin Rotterdam Kuralları m. 35 ile aynı doğrultuda olduğu ve konişmentonun düzenlenmesini talep hakkının navlun sözleşmesini taşıyan ile

---

[743] Hükümlerin İngilizce tercümesi için bkz. bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 117-125.
[744] Hükmün İngilizce tercümesi şu şekildedir: "*[w]hen the carrier has received the goods he shall, on the shipper demand*, *issue a received-for-shipment bill of lading*". Kanun'un 13'üncü Bölümü'nün birinci maddesinde, "*shipper*", "*the person who delivers the goods for carriage*" olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla, bu hak eşyayı taşınmak üzere teslim eden kişiye aittir, bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 99 ve 119.
[745] Bkz.: yuk. § 7 II C.
[746] Bkz. Haanappel/Mackaay, **New Netherlands Civil Code**, s. 107.
[747] Bkz. Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 380 vd.

kuran kişiye ait olduğu belirtilmiştir[748]. Çalışmada bu konu hakkında iki farklı yargı kararı değerlendirilmiştir. Bu kararlara kısaca değinilmesi, hükmün Hollanda Hukuku'nda işleyişinin anlaşılması bakımından yerinde olacaktır.

Bu kararlardan ilki Rotterdam Mahkemeleri önünde görülen "*Pacific Violet*" kararıdır[749]. Satış sözleşmesine konu olan eşya birbiri ardına birçok satış sözleşmesine konu olmuştur. Satış sözleşmelerinde FOB kaydı yer almakta ve nihai alıcı [üçüncü alıcı] bir taşıyan ile navlun sözleşmesi kurmuştur. Geminin yükleme limanından ayrılmasından önce birinci alıcı, kendisinin satıcı olduğunu taşıyana bildirmiş ve taşıyandan daha sonradan konişmento ile değiştirilmek üzere *mates receipt* talep etmiştir. Birinci alıcı ile ikinci alıcı arasındaki satış sözleşmesi uyarınca, birinci alıcıya satış bedeli, öngörülen belgelerin teslim edilmesi karşılığında ödenecektir. Taşıyan birinci alıcıya herhangi bir belge vermemiş, konişmentoyu da kendisi ile navlun sözleşmesi kuran üçüncü alıcıya iletmiştir. Bunun üzerine ikinci alıcı, birinci alıcı tarafından konişmento dâhil gerekli belgeler sunulmaması nedeniyle satış bedelini ödememiştir. Bu sebeple, birinci alıcı taşıyanı dava etmiştir.

Rotterdam Mahkemesi, öncelikle Hollanda Hukuku uyarınca navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran FOB alıcının [üçüncü alıcı], konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkına sahip olduğunu açıklamıştır. Daha sonra, birinci alıcının hangi ihtimalde konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkına sahip olabileceğini değerlendirmiştir. Böyle bir hakka sahip olabilmek için iki hususun birlikte karşılanması gerektiği belirtilmiştir. Bunlar, birinci alıcı ile nihai alıcı arasındaki ilişkiden böyle bir hakkın birinci alıcıya verildiğinin anlaşılması ve taşıtan tarafından taşıyana bu yönde gerekli talimatların verilmesidir. Uyuşmazlıkta her iki husus da karşılanmadığından, taşıyana yöneltilen bu istem reddedilmiştir.

---

[748] Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 383.
[749] Bu paragrafta yer verilen bilgiler için bkz. Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 383.

Rotterdam Mahkemesi tarafından verilen bir başka kararda ise, farklı bir ölçüt benimsenmiştir. "*Pacific Violet*" uyuşmazlığında olduğu gibi "*Cargo-link*" davasında da eşya birden fazla satış sözleşmesine konu olmuştur[750]. Navlun sözleşmesi ikinci alıcı tarafından kurulmuştur. İkinci alıcı ile satıcı arasındaki bu uyuşmazlıkta, Mahkeme, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkına satıcının sahip olduğunu belirtmiştir. Mahkeme bu kararında da öncelikle bu hakkın kural olarak taşıtana [uyuşmazlıkta ikinci alıcı] ait olduğu açıklanmıştır. Ancak, daha sonra satış sözleşmesi uyarınca hasar ve yararının geçiş ânının FOB satıştaki genel kuralın aksine, ötelendiği ve eşya gemide iken hasarın hâlen satıcı üzerinde olduğu saptanmıştır. Eşya üzerindeki mülkiyet hakkı alıcıya geçmediği için, alıcı aynı zamanda taşıtan olsa bile konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkının kendisine ait olmadığı sonucuna varılmıştır. Bu kararda Rotterdam Mahkemesi, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı bakımından, satış sözleşmesi uyarınca mülkiyetin geçiş ânını göz önünde tutmuştur. Ancak uyuşmazlığın tarafları satıcı ile alıcı değil de, satıcı ile taşıyan olsaydı Mahkeme'nin bu ölçütü yine de kullanıp kullanmayacağı tartışmaya açıktır.

Bu bilgiler çerçevesinde, Hollanda Hukuku uyarınca ister CIF ister FOB satış olsun, konişmento düzenlenmesini taşıyandan isteme hakkının kural olarak taşıtana ait olduğu anlaşılmaktadır.

E. İngiliz Hukuku

Konişmentonun "*shipper*" hanesinde adı veya ticaret unvanı yazılı olan kişi ile taşıyan arasında İngiliz Hukuku uyarınca örtülü bir sözleşme kurulduğunun kabul edildiği yukarıda açıklanmıştır[751]. İngiliz Hukuku hakkında yapılan değerlendirmelerde konişmentonun işlevlerinden birisinin eşyanın taşıyana teslim edildiğini belgelemek olduğu ve kural olarak

[750] Bu paragrafta yer verilen bilgiler için bkz. Zwitser, **[2010] 16 JIML**, s. 383-384.
[751] Bkz.: yuk. § 7 II A.

konişmento istemeye yetkili kılınan kişinin eşyayı taşıyana teslim eden kişi olduğu belirtilmiştir[752]. Bu kapsamda "*mates receipt*"lerin İngiliz Hukuku'ndaki önemi vurgulanmıştır. Konişmentonun "*mates receipt*"in iadesi karşılığında düzenleneceği öngörüldüğü takdirde, kural olarak "*mates receipt*"in adına düzenlendiği kişinin konişmento düzenlenmesini istemeye yetkili olduğu belirtilmektedir. "*Mates receipt*"in de kimin adına düzenleneceği bilgisi eşyayı taşıyana teslim eden[753] kişiye ait olduğundan, bu kişinin beyanının belirleyici olabileceği söylenebilecektir. Ancak, bu kuralın bazı istisnaları bulunduğu kabul edilmektedir. Bunlardan birincisi, navlun sözleşmesinde konişmentoyu istemeye yetkili kılınan kişinin açıkça belirlenmesidir[754]. Eşyayı teslim eden kişinin eşya üzerinde menfaatinin bulunmadığının taşıyan tarafından bilinmesi veya ticari örf veya âdete göre anlaşılabilmesi, yahut eşyayı taşıyana teslim eden kişinin "*mates receipt*"te "*shipper*" olarak başka bir kişinin adını veya ticaret unvanını göstermesi de istisnalar arasında sayılmıştır[755].

---

[752] Bkz. Simon Baughen, "The legal status of the non-contracting shipper", **[2000] IJOSL**, s. 21 vd.; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 65 vd. [§§ 3.107]; Goldby, **[2007] 13 JIML**, s. 164-165 [dn. 25 ve 26]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 111 vd.
[753] Bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 65 [§ 3.108].
[754] Bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 66 [§ 3.112] ve bu sayfada dn. 190'da yer alan *The Lycaon* [1983] 2 Lloyd's Rep. 548'de yayımlanan karar.
[755] Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 66 [§ 3.113-3.114].

§ 10. Tasarruf Hakkı[756]

I. Milletlerarası Satış Hukuku

CISG m. 71'de sözleşmenin kurulmasından sonra satış sözleşmesinin taraflarından birinin, hükmün birinci fıkrasında öngörülen koşullardan herhangi birinin gerçekleşmesi kaydıyla[757] kendi yükümlülüklerini ifasını askıya alma hakkı düzenlenmiştir. Hükmün ikinci fıkrasının sonuçlarının Taşıma Hukuku ve tasarruf hakkı ile bağlantılı olduğu söylenebilir. İkinci fıkra iki cümleden oluşmaktadır. İlk cümle uyarınca satıcı, sözleşmenin kurulmasından sonra, eşyayı göndermiş olmasına rağmen, birinci fıkrada öngörülen koşullardan birinin karşılanması kaydıyla, eşyanın alıcıya teslim edilmesini engelleyebilir. Bu cümlede, alıcının elinde kendisine eşyayı edinme hakkı veren bir belge bulunsa dahi satıcının teslimi engelleyebileceği düzenlenmiştir[758].

Satıcının böyle bir hakkı kullanabilmesi için Deniz Ticareti Hukuku uyarınca eşya üzerinde tasarruf hakkının bulunması gerekir. Satıcı ancak tasarruf hakkının bulunması hâlinde eşyanın gönderilen sıfatına sahip alıcıya

---

[756] Türkçe'ye tasarruf hakkı olarak tercüme edilen bu terimin karşılığı olarak Rotterdam Kuralları'nın resmî İngilizce metninde "*right of control*" ibaresi kullanılmıştır. Deniz taşıması dışında kalan Taşıma Hukuku'na ilişkin milletlerarası sözleşmelerde *[r]ight of disposition of cargo*, *right of disposal* şeklinde terimlere yer verilmiştir, bkz.: aş. § 10 II [dn. 764 ilâ 767]. Deniz Yük Senedine İlişkin CMI Yeknesak Kuralları'nın 6'ncı maddesinde ise, "*right of control*" ibaresi kullanılmıştır. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları'ndaki kullanımda CMI Yeknesak Kuralları'nın göz önünde tutulduğu söylenebilir. Rotterdam Kuralları'nın resmî olmayan Türkçe tercümesinde bu terim tasarruf hakkı olarak tercüme edilmiştir, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 155, 179 vd. Nitekim AKINCI'nın çalışmasında da bu hak Türkçe'de bu şekilde ifade edilmiştir, bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 271 vd.

[757] Hükmün birinci fıkrasının Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Taraflardan biri, sözleşmenin kurulmasından sonra, karşı tarafın (a) ifa veya ödeme kabiliyetindeki ciddi bir yetersizlik nedeniyle, veya (b) sözleşmeyi ifaya hazırlanmasındaki veya sözleşmenin ifası sırasındaki davranışları nedeniyle yükümlülüklerinin esaslı bir kısmını ifa etmeyeceğinin anlaşılması durumunda, kendi yükümlülüklerinin ifasını askıya alabilir."

[758] Hükmün İngilizce resmî metni şu şekildedir: "*[i]f the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them.*"

teslim edilmemesini talep hakkına sahip olabilecektir. CISG m. 71 f. 2 c. 1'de alıcının elinde kendisine eşyayı edinme hakkı veren bir belge bulunsa dahi satıcının bu hakkı kullanabileceği öngörülmüştür. Eşyayı edinme hakkı veren belge, Deniz Ticareti Hukuku uyarınca eşyayı temsil eden bir belge olabilecektir. Diğer bir ifadeyle, belgenin emtia senedi niteliği taşıması gereklidir. Örneğin, deniz yük senedi düzenlendiği takdirde, eşyanın boşaltma limanında taşıyandan teslim alınabilmesi için bu belgenin taşıyana iade edilmesi gerekli değildir. Dolayısıyla, deniz yük senetlerinin eşyayı temsil işlevi bulunmamaktadır. Türk Hukuku'nda CISG m. 71 f. 2 c. 1 anlamındaki bir belge konişmentodur. CISG m. 71 f. 2 c. 1'de geçen belge kelimesi yerine konişmento oturtulduğunda, hüküm şu şekilde okunacaktır; satıcı, birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasından önce, eşyayı göndermiş olduğu takdirde, eşyanın alıcıya verilmesini, alıcının elinde konişmento olsa dahi engelleyebilir. Ancak, aşağıda da kapsamlı bir şekilde açıklanacağı üzere[759], bir kişinin eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olabilmesi için senedin hamili olması, senet birden çok nüsha hâlinde düzenlenmişse tüm nüshaların kendisi tarafından devralınmış olması gereklidir. Konişmentonun alıcıya ciro edilmesi ile birlikte alıcı yetkili hamil konumuna geçer. Konişmentonun birden fazla nüsha hâlinde düzenlenmiş olması hâlinde ise, yalnızca bir nüshanın alıcıya devredilmesi bile satıcının eşya üzerindeki tasarruf hakkını sona erdirir. Taşıyan alıcı tarafından konişmentonun kendisine iade edilmesi durumunda boşaltma limanında eşyayı alıcıya teslim ettiği anda, navlun sözleşmesi uyarınca üstlendiği eşyayı teslim borcunu gereği gibi yerine getirmiş olur. Diğer bir ifadeyle, eşya üzerindeki tasarruf hakkı satıcıda bulunmadığı için, onun talimatını yerine getirmemesi, taşıyanın sorumluluğunu doğurmaz. Dolayısıyla, CISG m. 71 f. 2 c. 1 hükmünün eşyayı yetkili hamil alıcıya teslim eden deniz taşıyanı bakımından bir sorumluluk doğurmadığı söylenebilecektir.

[759] Bkz.: aş. § 10 III A.

Nitekim, CISG m. 71 f. 2 c. 2'de, birinci fıkranın uygulama alanı eşya üzerindeki satıcı ve alıcıya ait olan haklarla sınırlanmıştır[760]. Bu hüküm satış sözleşmesinin tarafı olmayan deniz taşıyanı bakımından etki doğurmaz. Sonuç olarak, bir deniz taşıması söz konusu ise, CISG m. 71 f. 2 c. 1'in satıcının tasarruf hakkını kazanmadan bu şekliyle uygulanması mümkün gözükmemektedir.

II. Milletlerarası Taşıma Hukuku

A. Deniz Yük Senedine İlişkin Yeknesak Kurallar

Taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış olması hâlinde [m. 1 f. (ii)] CMI tarafından hazırlanmış olan Deniz Yük Senedine İlişkin CMI Yeknesak Kuralları ("CMI DYSİYK") uygulama alanı bulacaktır[761]. Ne var ki, taşıma sözleşmesinin bir konişmento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilmemiş olması gereklidir [m. 1 f. (ii)]. CMI DYSİYK'da, taşıma sözleşmesi bu Kurallar'a tâbi taşıma sözleşmesi olarak tanımlanmıştır [m. 2 § 1]. Deniz yük senedi tarafından tevsik edilen[762] bir taşıma sözleşmesinin CMI DYSİYK'ya tâbi olduğunun kararlaştırılması hâlinde Kurallar uygulama alanı bulur. Taşıma sözleşmesinin yazılı veya sözlü olarak kurulması Kurallar'ın uygulanması için önem taşımaz [m. 1 f. (ii)]. Dolayısıyla, bir deniz yük senedi düzenlendiği takdirde bu senet taşıma sözleşmesini ispat eder.

Kurallar'ın 2'nci maddesi uyarınca "*shipper*" taşıma sözleşmesinde adlandırılan yahut taşıma sözleşmesinden belirlenebilen kişidir [m. 2 § 3]. Deniz yük senedi taşıma sözleşmesini ispat ettiğinden, senedin "*shipper*" hanesinde adı ve soyadı veya ticaret unvanı yazılı olan kişinin Kurallar

---

[760] Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[t]he present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.*"
[761] Metin için bkz. CMI, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Uniform-Rules-for-Sea-Waybills/0,2729,12932,00.html.
[762] Kısmen yahut tamamen deniz yoluyla gerçekleşen [m. 2 § 1]

bakımından "*shipper*" olarak kabul edilebilir. Bu kişi taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuran kişi olabileceği gibi [ör: CIF satıcı], eşyayı taşıyana teslim eden ve deniz yük senedinin "*shipper*" hanesinde ticaret unvanı yer alan FOB satıcı da olabilir.

CMI DYSİYK m. 6'da tasarruf hakkı düzenlenmiştir[763]. Bu maddede tasarruf hakkının kural olarak "*shipper*"a ait olduğu öngörülmüştür [m. 6 f. (i) c. 1]. Yukarıdaki açıklamalarla birlikte değerlendirme yapıldığında, tasarruf edenin deniz yük senedinin "*shipper*" hanesinde adı yazılı olan kişi olduğu sonucuna varılabilir. Bu hakkın "*shipper*" tarafından gönderilene devredilmesi mümkün kılınmıştır [m. 6 f. (ii) c. 1]. Ancak, bu hakkın taşıma sürecinde devredilmesi mümkün gözükmemektedir. Zira, bu hakkın gönderilene devredilmesi seçeneği "*shipper*"a tanınmış ve böyle bir devrin en geç eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı ana kadar yapılması öngörülmüştür [m. 6 f. (ii) c. 1]. Böyle bir devrin yapılması hâlinde, kontrol hakkının gönderilene devredildiğinin deniz yük senedine işlenmesi gerekmektedir [m. 6 f. (ii) c. 2]. Bu bilgiler doğrultusunda, deniz yük senedinde aksi bir kayıt bulunmadıkça tasarruf hakkı "*shipper*"a aittir.

Tasarruf hakkının kapsamına eşya ile ilgili talimat verme hakkı [m. 6 f. (i) c. 1] ve aksi uygulanacak hukuk tarafından yasaklanmadığı sürece, gönderileni değiştirme hakkı dâhildir [m. 6 f. (i) c. 2]. Bunlardan ikincisinin söz konusu olabilmesi için gönderilenin boşaltma limanında eşyanın kendisine teslim edilmesi isteminde bulunmaması gerekir [m. 6 f. (i) c. 2]. Diğer bir ifadeyle, boşaltma limanında gönderilen tarafından eşyanın teslimi talep edildiği anda tasarruf hakkı sona erecektir.

[763] Maddenin başlığı "*[r]ight of control*"dur.

B. Milletlerarası Sözleşmeler

1. Deniz Taşımasına İlişkin Olmayan

Her ne kadar tasarruf hakkına ilişkin düzenlemeler denizde eşya taşımasına ilişkin milletlerarası sözleşmelere yabancı olsa da, hava yolu[764], kara yolu[765], demir yolu[766] ve iç su taşımalarına[767] ilişkin milletlerarası sözleşmelerde tasarruf hakkı düzenlenmiştir. Çalışmanın kapsamı bakımından bu düzenlemeler açıklanmayacaktır.

2. Deniz Taşımasına İlişkin

a. KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları

Gerek KonişmentoMS'de gerekse Hamburg Kuralları'nda bu yönde bir düzenleme yoktur.

b. Rotterdam Kuralları

Eşya üzerinde tasarruf hakkı ilk kez Rotterdam Kuralları ile düzenlenmiştir[768]. Tasarruf edenin hakları Sözleşme'nin 10'uncu Bölümü'nde m. 50 ilâ 56 aralığında yer almaktadır[769][770]. Tasarruf hakkı m. 1 f. 12'de,

---

[764] Bkz. MontrealMS m.12 [*[r]ight of disposition of cargo*].
[765] Bkz. CMR m. 12 ve m. 14 ilâ 16.
[766] Bkz. CIM m. 18 ilâ 22. Hükümlerin madde başlıkları sırasıyla şu şekildedir; *[r]ight to dispose of the goods, [e]xercise of the right to dispose of the goods, [c]ircumstances preventing carriage, [c]ircumstances preventing delivery, [c]onsequences of circumstances preventing carriage and delivery*.
[767] Bkz. CMNI m. 14 [*[h]older of the right of disposal*] ve m. 15 [*[c]onditions for the exercise of the right of disposal*].
[768] Böyle bir düzenlemenin önceki tarihli Sözleşmeler'de yapılmamasının gerekçesi olarak konişmentolu taşımalarda tasarruf hakkına ilişkin uygulamanın yerleşmiş olması gösterilmiştir. Günümüzde birçok ticaret alanında devredilebilir taşıma senedi düzenlemesine yönelik uygulamanın azaldığı ve bazı alanlarda tamamen ortadan kalktığı açıklanmıştır. Bu sebeple, denizde eşya taşımasının düzenlendiği bir milletlerarası sözleşmede tasarruf hakkına da yer verilmesi uygun görülmüştür, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [§ 185].
[769] Rotterdam Kuralları'nın tasarruf hakkı ile ilgili düzenlemesi için özellikle bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 275 vd.; Gertjan van der Ziel, "Rights of the Controlling Party", Chapter: 10, **The United Nations Convention on Contracts for**

tasarruf eden ise m. 1 f. 13'te tanımlanmıştır. Bu hakka ilişkin açıklamalar madde sırasıyla değil[771], aşağıda öngörülen sistematik içinde yapılacaktır.

aa. Tanım

Eşyada tasarruf hakkı, taşıma sözleşmesi uyarınca[772] Sözleşme'nin 10'uncu Bölüm hükümlerine uygun olarak eşya ile ilgili taşıyana talimat verme hakkı olarak tanımlanmıştır [m. 1 f. 12][773].

---

the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules", Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 249 vd.; Charles Debattista, "Rights of the Controlling Party", Chapter 10, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 151 vd.; Karl-Johan Gombrii, "Background paper on Right of Control", **[2004] CMI Yearbook**, s. 147-156, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks, s. 147 vd. Bu kapsamda ayrıca bkz. Anthony Diamond, "The next sea carriage Convention?", **[2008] LMCLQ**, s. 178 vd.; Diamond, **[2009] LMCLQ**, s. 522 vd. Bu çalışmanın ilgili kısmının eleştirisi için bkz. Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 522 vd.

[770] Hükümlere ilişkin UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları metinleri için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 vd. [§§ 185]; UN, **A/CN.9/510**, s. 19; UN, **A/CN.9/526**, s. 31 vd. [§§ 101]; UN, **A/CN.9/576**, s. 52 [§ 52]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 2 vd. [bu kapsamda ayrıca bkz. Gombrii, **[2004] CMI Yearbook**, s. 147 vd.]; UN, **A/CN.9/594**, s. 5 vd. [§§ 9] [en kapsamlı değerlendirmenin bu aşamada yapıldığı gözlemlenmektedir]; UN, **A/CN.9/642**, s. 21 vd. [§§ 86]; UN, **A/CN.9/645**, s. 36 vd. [§§ 168]. Hazırlık sürecinde oluşturulan Taslaklar'da yer alan ilgili düzenlemeler için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 vd.; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 52 vd.; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 44 vd.; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 40 vd.; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 38 vd.; UN, **A/CN.9/645**, s. 81 vd.

[771] Madde numaraları ve başlıkları şu şekildedir: m. 50 [Tasarruf hakkının kullanılması ve kapsamı]; m. 51 [Tasarruf eden sıfatı ve tasarruf hakkının devredilmesi]; m. 52 [Taşıyanın talimatları yerine getirmesi]; m. 53 [Teslim edilmiş sayılma]; m. 54 [Taşıma sözleşmesinde değişiklik]; m. 55 [Taşıyana ek bilgi, talimat veya belge sağlanması]; m. 56 [Anlaşma ile değişiklik yapılması]. Hükümlerin Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 179 vd.

[772] DEBATTİSTA, tanımda yer alan "taşıma sözleşmesi uyarınca" ibaresinin hangi anlama geldiğini değerlendirmiş ve iki farklı yorumun yapılmasının mümkün olduğunu belirtmiştir. Birinci yorum, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulduğu bir eşya taşımasında tasarruf edenin taşıma sözleşmesi uyarınca tasarruf hakkına kendiliğinden sahip olacağıdır. Diğer bir yorum ise, taşıma sözleşmesinde bu hakkın açıkça tanınması hâlinde tasarruf hakkının kullanılabileceğidir. DEBATTİSTA, İngiliz Hukuku'nda bu yorumlardan ikincisinin kabul edilebileceği görüşündedir, bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 152 [§ 50-04]. Ancak, aşağıda da açıklanacağı üzere, Rotterdam Kuralları'nda tasarruf hakkına ilişkin hükümlerden bazıları emredici olmayan bir şekilde düzenlenmiştir. Dolayısıyla, tasarruf edenin kural olarak Rotterdam Kuralları'nda öngörülen tasarruf hakkına sahip olduğu ve bu hakkın taşıma sözleşmesinde RR'de öngörüldüğü şekilde sınırlandırılmaması durumunda kendiliğinden var olduğunun kabul edilmesi yerinde olacaktır.

Sözleşme'nin 10'ncu Bölümü ile birlikte değerlendirme yapıldığında bu talimatların kendi içinde taşıma sözleşmesinde değişiklik yapan ve yapmayan talimatlar olarak ikiye ayrıldığı söylenebilir. Zira, tasarruf eden taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili her türlü talimatı verme veya bu talimatlarda değişiklik yapma hakkına sahiptir [m. 50 f. 1 b. (a)]. Taşıma sözleşmesinde değişiklik yapan talimatların da kendi içinde ikiye ayrıldığı gözlemlenmektedir. Bunlar, tasarruf edenin tek taraflı iradesiyle taşıma sözleşmesini değiştiren talimatlar ve taşıyanın kabul etmesi hâlinde taşıma sözleşmesini değiştiren talimatlar olarak ayrılırlar. Tasarruf edenin tek taraflı beyanıyla taşıyan tarafından yerine getirilmesi zorunlu olan eşya ile ilgili talimatlar kapalı liste hâlinde sayılmıştır, bunlar sırasıyla; kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde eşyayı teslim alma hakkı [m. 50 f. 1 b. (b)] ve gönderileni, tasarruf edenin kendisi de dâhil olmak üzere, herhangi bir başka kişi ile değiştirme hakkıdır [m. 50 f. 1 b. (c)]. Taşıma sözleşmesinde yapılacak değişikliklere ilişkin tasarruf edene tanınan taşıyan ile anlaşma hakkı [m. 54 f. 1] ise, taşıyanın bu değişikliği kabulü hâlinde gerçekleşecektir. Bu haklar aşağıda kapsamlı bir şekilde açıklanacaktır.

---

[773] Tasarruf hakkının tanımı WP 81 Taslağı'na kadar, tasarruf hakkının düzenlendiği bölümün açılış maddesinin içinde yer almaktaydı. Çalışma Grubu bu kısmın tanımlar arasına alınmasına 17'nci oturumunda karar vermiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 40 [dn. 160]. WP 32 Taslağı'nda yer alan tanım şu şekildeydi; "…*right to agree with the carrier to a variation of the contract of carriage and the right under the contract of carriage to give the carrier in respect of these goods*…", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 52 ve bu sayfada dn. 180. Dolayısıyla, tasarruf hakkı, hem taşıma sözleşmesinde değişiklik yapma hem de eşya ile ilgili taşıyana talimat verme hakkı olarak tanımlanmıştı. Ancak, bir sonraki Taslak olan WP 56 Taslağı'nda tanımın ilk kısmı Redaksiyon Komitesi tarafından çıkartılmış ve fakat bu değişikliğin hangi sebeple yapıldığı açıklanmamıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 44 ve bu sayfada yer alan dn. 182. Rotterdam Kuralları m. 50 vd. hükümleri değerlendirildiğinde tasarruf edenin taşıyana hem talimat verme hakkı hem de taşıyan ile anlaşarak taşıma sözleşmesini değiştirme hakkının bulunduğu görülmektedir. Bu sebeple, tasarruf hakkına yönelik tanımın "Sözleşme'nin 10'uncu Bölümü'ne uygun olarak eşya ile ilgili talimat verme ve taşıma sözleşmesini değiştirme hakkı" olarak tanımlanmış olmasının daha uygun olacağı düşünülmektedir.

bb. Hak Sahibi ve Hakkın Kullanılması

Tasarruf eden sıfatının kime ait olduğu çeşitli ihtimaller göz önünde tutularak düzenlenmiştir [m. 51]. Bu kapsamda taşıma senedinin niteliğine göre bir ayrımın yapılması mümkün gözükmektedir. Bu ayrım şu şekilde özetlenebilir; **[1]** taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalar[774] [m. 51 f. 1], **[2]** taşıma senedi düzenlenen taşımalar: **[a]** devredilemez taşıma senedi düzenlenen taşımalar **[aa]** eşyanın teslim alınması için senedin iadesinin gerekli olmadığı taşımalar [m. 51 f. 1][775], **[bb]** eşyanın teslim alınması için senedin iadesinin gerekli olduğu taşımalar [m. 51 f. 2]; **[b]** devredilebilir taşıma senedi düzenlenen taşımalar [m. 51 f. 3]; **[c]** devredilebilir elektronik taşıma kaydı düzenlenen taşımalar [m. 51 f. 4], **[d]** devredilemez elektronik taşıma kaydı düzenlenen taşımalar [m. 51 f. 1][776].

aaa. Taşıma Senedi Düzenlenmeyen Taşımalar

Rotterdam Kuralları m. 51 f. 1 b. (a) uyarınca taşıtan ("*shipper*"), kural olarak, eşya üzerinde tasarruf hakkına sahiptir. Diğer bir ifadeyle, eşya üzerindeki tasarruf hakkı taşıma sözleşmesinin tarafı olan CIF satıcı yahut FOB alıcıya ait olacaktır. Ancak, taşıtan taşıma sözleşmesi kurulduğu aşamada bu hakkın sahibi olarak, söz konusu hakkı bir üçüncü kişiyi de

---

[774] Sözleşme'nin 51'inci maddesinin birinci fıkrasında açıkça böyle bir ayrım yapılmamıştır. Hüküm kural olarak tasarruf eden sıfatının kime ait olduğunu düzenlemektedir. Ancak, bu fıkranın giriş cümlesinde, maddenin ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkraları saklı tutulmuştur. İkinci fıkrada, eşyanın teslim alınması için taşıma senedinin iade edilmesinin gerekli olduğunu belirten devredilemez taşıma senetleri, üçüncü fıkrada, devredilebilir taşıma senedi ve dördüncü fıkrada devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarına ilişkin düzenleme yer almaktadır. Dolayısıyla, fıkrada yer alan özel hükümler çıkartılınca, birinci fıkranın uygulama alanına giren taşımalar, herhangi bir taşıma senedinin düzenlenmediği, eşyanın teslim alınması için taşıma senedinin iade edilmesinin gerekli olmadığı taşıma senetleri ve devredilemez elektronik taşıma kayıtlarının düzenlendiği taşımalar ile sınırlı olacaktır. Bu sebeple böyle bir ayrımın yapılması uygun görülmüştür.

[775] Bkz. bir önceki dn.

[776] Bkz.: yuk. dn. 774.

tanıyabilecektir [m. 51 f. 1 b. (a)][777]. Hükümde bu hakkın sahibi olarak gönderilenin, "*documentary shipper*"ın yahut diğer bir üçüncü kişinin belirlenebileceği açıklanmıştır.

"*Documentary shipper*" sıfatı yukarıda da açıklandığı üzere taşıma senedine bağlı olarak kazanılan bir sıfattır[778]. Bu başlık altında taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalarda tasarruf hakkının kime ait olduğu değerlendirildiği için böyle bir ihtimal söz konusu değildir. Gönderilen sıfatının kazanılması ise, yalnızca taşıma senedine bağlı tutulmamış ve taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı teslim almaya yetkili kılınan kişinin de bu sıfatı kazanacağı öngörülmüştür [m. 1 f. 11]. Dolayısıyla, CIF satışlarda, taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı teslim almaya yetkili gönderilen olan CIF alıcının, taşıma sözleşmesinin kuruluşu anında ayrıca tasarruf eden olarak da belirlenmesi mümkündür. FOB satışlarda ise, FOB satıcının "diğer bir üçüncü kişi" olarak tasarruf eden olarak tayin edilmesi söz konusu olabilir.

Tasarruf hakkının sonraki aşamalarda da devri mümkün kılınmıştır. Tasarruf hakkının devredilmesi Rotterdam Kuralları m. 51 f. 1 b. (b)'de düzenlenmiştir. Ancak, bu hükmün Sözleşme'nin 56'ncı maddesi ile birlikte değerlendirilmesi gereklidir. Sözleşme'nin 56'ncı maddesinin ikinci

---

[777] Hazırlık çalışmalarının ilk tarihli metinlerinde, aksi taşıtan ve gönderilen tarafından kararlaştırılmadıkça ve bu yönde bir bildirim taşıyana yapılmadıkça tasarruf eden sıfatı taşıtana aitti, bkz. WP 21 Taslağı m. 11.2 b. (a) altb. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59]. Tasarruf hakkının temel borç ilişkisi olan satış sözleşmesi bakımından önem taşıması ve tasarruf hakkının kime ait olduğunun çoğu zaman taşıma sözleşmesinin kurulmasından çok önceki bir aşamada belirlenmesi sebebiyle hüküm bu şekilde düzenlenmişti bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 32 [§ 105], bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 53 [dn. 184]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 3 [§ 9]. Ancak, sonraki aşamalarda hâkim görüş, tasarruf edenin kim olduğunun belirlenmesi sürecine gönderilenin dâhil edilmemesi yolunda oluşmuştur, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 3 [§ 10]. Taşıma sözleşmesinin taşıtan ile taşıyan arasında kurulduğu ve düzenleme uyarınca tasarruf hakkının kural olarak taşıtana ait olduğu öngörüldüğüne göre, tasarruf hakkının kendisinden bir başkasına ait olacağı yolunda da karar verme hakkı taşıtana bırakılmıştır. Dolayısıyla taşıma sözleşmesi kurulurken tasarruf eden sıfatının kime ait olacağını belirleme yetkisi taşıtanındır, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 3 [§ 10]. Taşıtanın böyle bir bildirimde bulunmaması durumunda, tasarruf hakkı kendisine ait olacaktır.

[778] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

cümlesinde, m. 51 f. 1 b. (b)'de öngörülen tasarruf hakkının devredilmesinin kısıtlanması yahut ortadan kaldırılması mümkün kılınmıştır. Bu hakkın kime ait olduğu taşıma sözleşmesinde belirlendiği için tasarruf hakkının devrinin kaldırılmasının da taşıma sözleşmesinde kararlaştırılması gerektiği söylenebilir. Dolayısıyla, bu kararın verilmesinde taşıtan ve taşıyan belirleyici olacaktır.

Böyle bir anlaşma bulunmadığı takdirde tasarruf eden, tek taraflı iradesiyle eşya üzerindeki tasarruf hakkını bir üçüncü kişiye devredebilir. Bu devrin taşıyana karşı geçerlik kazanması taşıyanın onayına tâbi değildir. Ancak, devrin geçerli olması şekil şartına tâbi tutulmuştur [m. 3]. Devir işlemi taşıyan hakkında devreden tarafından[779] devrin taşıyana yazılı bir şekilde bildirilmesi ile geçerli olacaktır [m. 51 f. 1 b. (b) c. 2 ve m. 3]. Yazılı şekil şartı m. 3 c. 2'de öngörülen koşulun gerçekleşmesi kaydıyla elektronik haberleşme yoluyla da yapılabilecektir.

Tasarruf eden, tasarruf hakkını kullanırken kimliğini gereği gibi ispat etmelidir [m. 51 f. 1 b. (c)]. Taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalarda böyle bir hükmün öngörülmesi yerinde olacaktır.

---

[779] Hazırlık sürecinde taşıyana yapılacak olan bildirimin devreden yahut devralan tarafından gerçekleştirilebileceği şeklinde bir düzenleme yer almaktaydı, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [m. 11.2 b. (a) alt.b. (ii) c. 2]. Ancak, birçok hukuk sisteminde devralan tarafından yapılan bir bildirim ile hakkın devrinin gerçekleşmediği çekincesi ileri sürülmüş ve bu sebeple hükümde bildirimin sadece devreden tarafından yapılması kararlaştırılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 33 [§ 107]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 53 [dn. 185]. Bildirimin yalnızca tasarruf eden tarafından yapılmasının, hükmün işleyişini de kolaylaştıracağı düşüncesi hâkim gelmiştir. Zira, taşıyanın o ana kadar muhatabı, devreden tasarruf edendir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 9-10 [§ 27].

bbb. Devredilemez Taşıma Senedi

(1) Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olmaması

Yukarıda da açıklandığı üzere deniz yük senedi eşyanın teslim alınması için senedin iade edilmesinin gerekli olmadığı senetlerdendir[780]. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına deniz yük senedi ve bu nitelikteki taşıma senetleri de girdiğinden[781], bu senetler bakımından da tasarruf hakkı düzenlenmiştir[782]. Böyle bir senedin düzenlendiği taşımalar için de tasarruf eden sıfatı m. 51 f. 1 uyarınca belirlenecektir. Bir önceki başlıkta yapılan açıklamalar büyük ölçüde bu kısım için de geçerlidir. Ancak, bu taşımalarda bir senet düzenlendiği için bazı farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Çalışmanın bu kısmında bu farklılıklara değinilecektir. Ayrıca yukarıda ana hatlarıyla açıklanan CMI DYSİYK düzenlemesi ile de karşılaştırma yapılacaktır[783]. Anlatım kolaylığı olması bakımından "eşyanın teslim alınması için senedin iade edilmesinin gerekli olmadığı senet" ibaresi yerine "deniz yük senedi" terimi kullanılacaktır. Dolayısıyla, "deniz yük senedi" ibaresine ilişkin verilecek olan bilgiler bu senetlerin tamamı bakımından geçerlidir.

Bu taşımalarda da tasarruf eden sıfatı kural olarak taşıtana ("*shipper*") aittir [m. 51 f. 1 b. (a)]. Bu kişi taşıma sözleşmesi kurulurken "*documentary shipper*"ı, gönderileni, yahut bir üçüncü kişiyi [örnek olarak bankayı] tasarruf eden olarak belirleyebilir [m. 51 f. 1 b. (a)]. Yukarıda yapılan açıklamaların aksine, deniz yük senedi ile ispat edilen taşımalarda, bir senet düzenlenmesi

---

[780] Bkz. yuk. § 2 I B.

[781] Bkz.: yuk. § 2 III [dn. 291], § 10 II B 2 b aa.

[782] Günümüzde birçok ticaret alanında devredilebilir taşıma senedi düzenlemesine yönelik uygulamanın azaldığı ve bazı alanlarda tamamen ortadan kalktığı açıklanmıştır. Bu sebeple, denizde eşya taşımasının düzenlendiği bir milletlerarası sözleşmede tasarruf hakkına yer verilmesi uygun görülmüştür, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [§ 185].

[783] Hazırlık çalışmalarında getirilen önerilerden biri, eşyayı temsil işlevi bulunmayan devredilemez taşıma senetleri bakımından CMI DYSİYK ile uyum sağlanmasıdır, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 19 [§ 56].

sebebiyle, taşıtanın "*documentary shipper*"ı, tasarruf eden olarak belirlemesi mümkün olacaktır. Çalışmanın bir önceki bölümünde kapsamlı bir şekilde açıklandığı üzere "*documentary shipper*", kural olarak, senedin "*shipper*" hanesinde adı yahut ticaret unvanı yer alan kişidir[784]. FOB satış örneği verildiğinde, tasarruf eden kural olarak FOB alıcıdır. Ne var ki, FOB alıcı taşıma sözleşmesini kurarken FOB satıcıyı tasarruf eden olarak belirleme hakkına sahiptir. Bu yönde bir belirleme olmadıkça tasarruf eden sıfatı FOB alıcıya ait olur. Diğer bir anlatımla, deniz yük senedinin "*shipper*" hanesinde adı yahut ticaret unvanı yazılı olan kişi kendiliğinden tasarruf hakkına sahip değildir. Hükmün hazırlık çalışmalarında, böyle bir düzenleme ile FOB satıcının menfaatinin yeterince güvence altına alınmadığı çekincesi gündeme getirilmiştir[785]. Ancak, yapılan değerlendirmede, FOB alıcının taşıma sözleşmesi kurulurken FOB satıcıyı tasarruf eden olarak tayin edebileceği, zira satış sözleşmesi hükümleri uyarınca böyle bir belirlemede bulunma borcu altında olacağı açıklanmıştır[786]. Tıpkı bir önceki bölümde de belirtildiği üzere[787], temel borç ilişkisi olan satış sözleşmesinde satıcı ile alıcının bu hakkın FOB satıcıya ait olduğunu kararlaştırması önem kazanmaktadır. Aksi hâlde, alıcının satıcıyı tasarruf eden olarak belirlememesi, ne satış sözleşmesine ne de taşıma sözleşmesine aykırılık oluşturacaktır.

Bu düzenleme CMI DYSİYK ile de karşılaştırmalı olarak değerlendirildiğinde, Rotterdam Kuralları'nın düzenlemesinin CMI DYSİYK'dan ayrıldığı saptanmaktadır. Yukarıda da açıklandığı üzere CMI DYSİYK m. 6 uyarınca deniz yük senedinin "*shipper*" hanesinde adı veya ticaret unvanı yer alan kişinin tasarruf eden sıfatına sahip olduğu sonucuna varılmıştı[788]. Rotterdam Kuralları'nın yürürlük kazanması ihtimalinde, matbu

---

[784] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.
[785] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 9 [§ 24].
[786] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 9 [§ 24].
[787] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.
[788] Bkz.: yuk. § 10 II A.

senetlerde değişiklik yapılması ve deniz yük senedinin ön yüzüne "*controlling party*" ibaresinin eklenmesi yerinde olacaktır[789]. Zira, senetlerde yer alan "*shipper*" hanesi, tasarruf hakkının kime ait olduğunu tek başına belirlemeye yetmeyecektir[790].

Tasarruf hakkının kısıtlanması yahut kaldırılması ve tasarruf hakkının devredilmesi ile ilgili yukarıda yapılan açıklamalar deniz yük senetleri için de geçerlidir. Ancak, bu düzenleme de CMI DYSİYK'dan iki noktada ayrılmaktadır. CMI DYSİYK m. 6 f. (ii) uyarınca tasarruf hakkını devretme hakkı bulunmasına rağmen, devretme yetkisi belirli bir süre ile sınırlandırılmıştır[791]. Rotterdam Kuralları'nda bu yönde bir kısıtlama yoktur. Diğer bir farklılık ise, tasarruf hakkının devredilmesi hâlinde söz konusu devrin deniz yük senedine işlenmesi noktasındadır. CMI DYSİYK m. 6 f. (ii) c. 2'de tasarruf hakkının gönderilene devredildiğinin deniz yük senedinde belirtilmesi gerekli kılınmıştır. Bu konu Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında gündeme gelmiş olmasına rağmen[792], böyle bir zorunluluk Rotterdam Kuralları bakımından söz konusu değildir. Diğer bir ifadeyle, bu husus, CMI DYSİYK'nın aksine devreden tasarruf edenin istemine bırakılmıştır. Ancak, tasarruf edenin değiştirilmesi, taşıma sözleşmesinde

---

[789] Bu yönde bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 157 [§ 51-08].

[790] Rotterdam Kuralları uyarınca tasarruf edenin haklarından birisi eşya ile ilgili taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde talimat vermektir. Bu hakların içinde geminin vardığının bildirilmesi de yer alabilir. Bu yönde bildirim matbu konişmentonların "*notify party*" hanesinde ticaret unvanı yazılı olan kişiye yapılır. Dolayısıyla, bu hanede ticaret unvanı yazılı olan kişi, satıcı yahut satıcının temsilcisi yahut bir banka ise, eşya üzerindeki tasarruf hakkının bu kişilerde bulunduğuna yönelik bir karinenin olduğu savunulabilecektir.

[791] Yukarıda da açıklandığı üzere, "*shipper*" eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması anına kadar tasarruf hakkını gönderilene devredebilecektir [CMI DYSİYK m. 6 f. (ii) c. 1], bkz.: yuk. § 10 II A.

[792] Bu kapsamda CMI DYSİYK m. 6 düzenlemesi örnek olarak gösterilmiştir. Ancak, tasarruf eden sıfatının kime ait olduğunun öneminin yalnızca taşıyan ile yük ilgilileri bakımından söz konusu olduğu açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/594**, s. 9 [§ 26]. Bu konu resmî olmayan bir toplantıda da gündeme gelmiş ve toplantıda her iki görüş de eşit sayıda destek görmüştür, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 4 [§ 17], Çalışma Grubu'na önerilen bu yöndeki taslak için bkz. UN, **a.e.**, s. 9 [§ 27]. Tasarruf eden sıfatı bakımından bankalar örnek olarak gösterilmiş ve tarafların bu sıfatın kime ait olduğu bilgisini verebileceği ve böyle bir düzenlemeye gerek olmadığı belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 9 [§ 26].

yapılan bir değişik olarak değerlendirilir. Bu durumda Sözleşme'nin 54'üncü maddesinin ikinci fıkrasının birinci cümlesi uygulama alanı bulur[793]. Böyle bir yorumun kabul edilmesi durumunda tasarruf edenin istemi üzerine tasarruf eden sıfatında meydana gelen değişiklik deniz yük senedinde belirtilecektir.

Deniz yük senedinin eşyayı temsil işlevi bulunmadığından, tasarruf hakkı kullanılırken deniz yük senedinin taşıyana sunulmasına yönelik her hangi bir şart öngörülmemiştir. Tasarruf edenin kimliğini gereği gibi ispat etmesi yeterli kılınmıştır [m. 51 f.1 b. (c)]. Kimliğin ispat edilmesi için deniz yük senedinin sunulması gerekli değildir. Zira, eşyanın taşıyandan teslim alınabilmesi için deniz yük senedinin ibraz edilmesi gerekmez[794].

(2) Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olması

Rotterdam Kuralları m. 51 f. 2'de eşyayı temsil işlevi olan[795] bir devredilemez taşıma senedi düzenlenmesi hâlinde tasarruf eden sıfatının kime ait olduğu öngörülmüştür[796]. Bu durumda da taşıtan ("*shipper*") kural olarak

---

[793] Bkz.: aş. § 10 II B 2 b cc aaa (3).

[794] Bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 158 [§51-10].

[795] Eşyanın teslim alınması için taşıma senedinin iade edilmesinin gerekli olduğunu belirten devredilemez bir taşıma senedi ["*a non-negoitable transport document that requires surrender*"].

[796] WP 81 Taslağı'na kadar tasarruf eden sıfatı yalnızca devredilebilir taşıma senedinin düzenlendiği ve düzenlenmediği taşımalar hakkında öngörülmüştü, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59-60 [m. 11.2 b. (a)] ["*[w]hen no negoitable transport document or no negoitable electronic record is issued*"] ve [m. 11.2 b. (b)] ["*[w]hen a negoitable transport document isissued*"], benzer yönde bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 53 [m. 54 f. 1 ve f. 2]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 45 ve 46, [m. 56 f. 1 ve f. 2]. Diğer bir ifadeyle, Rotterdam Kuralları m. 51 f. 2'ye karşılık gelen bir düzenleme TaslakMS'de yoktu. Bu yöndeki ilk düzenleme için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 40 [m. 53 f. 1 ve f. 2]. Dolayısıyla, eşyanın teslimi için devredilemez taşıma senedinin iade edilmesinin gerekli görüldüğü senetler bakımından da tasarruf eden sıfatı kural olarak taşıtana aitti ve taşıtan taşıma sözleşmesinin kurulduğu anda gönderilen yahut "*documentary shipper*" ya da bir üçüncü kişiyi tasarruf eden olarak belirleyebiliyordu. Her ne kadar Çalışma Grubu'nda nama yazılı senetler bakımından özel bir düzenleme yapılması yolunda her hangi bir karar alınmamış olsa da, WP 81 Taslağı'nı hazırlayan Redaksiyon Komitesi tarafından böyle bir ayrıma gidilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 40 [m. 53 f. 1 ve f. 2]. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde RR m. 51 f. 2 düzenlemesi ile ilgili Çalışma Grubu'nda kapsamlı değerlendirme yapılmadığı gözlemlenmektedir, bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 21 [§ 91]; UN, **A/CN.9/645**, s. 36 [§§ 171]. Redaksiyon Komitesi bu ayrımı Sözleşme'nin 9'uncu

tasarruf eden olarak belirlenmiştir [m. 51 f. 2 b. (a)]. Tasarruf hakkının devredilmesi bakımından ise, hüküm yukarıda açıklanan m. 51 f. 1 düzenlemesinden ayrılmaktadır. Bu senetler, eşyayı temsil işlevine sahip olduklarından ve eşyanın boşaltma limanında teslim alınması için taşıyana iade edilmeleri gerektiğinden, tasarruf hakkının devri de senede bağlı tutulmuştur. Diğer bir ifadeyle, RR m. 51 f. 1 düzenlemesinin aksine tasarruf hakkının devredildiğinin taşıyana bildirilmesi gerekmez. Zira, tasarruf hakkının devri, taşıma senedi namına düzenlenen gönderilene senedin ciro edilmeden devredilmesi ile gerçekleşir [m. 51 f. 2 b. (a) c. 1]. Söz konusu senet birden fazla nüsha düzenlenmişse, tasarruf hakkının devrinin gerçekleşmesi için tüm asıl nüshaların devredilmesi gereklidir [m. 51 f. 2 b. (a) c. 2].

Hükmün CIF ve FOB satışlar bakımından ayrı ayrı değerlendirilmesi uygun olacaktır. CIF satışlarda taşıtan ve "*documentary shipper*" sıfatları satıcıda birleşmektedir. Taşıma senedi namına düzenlenen alıcı ise, gönderilen sıfatına sahiptir. Düzenlenen senet alıcıya devredilmediği takdirde eşya üzerinde tasarruf hakkı CIF satıcıya aittir. Aşağıda da açıklanacağı üzere, tasarruf hakkının kapsamı içinde gönderileni değiştirmek de yer almaktadır[797]. Dolayısıyla, senet her ne kadar nama yazılı olsa da, eşya taşıyanın zilyetliğindeyken CIF satıcı taşıyana talimat vererek kendini veya bir başkasını gönderilen olarak tayin edebilirr.

Bölümü'nde yer alan eşyanın teslimine ilişkin kısımda m. 45 vd.'de öngörülen ayrımı takip ederek gerçekleştirmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 21 [§ 91]. Zira, Sözleşme'nin 45'inci, 46'ncı ve 47'nci maddelerinde sırasıyla devredilebilir taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalarda eşyanın teslimi, senedin iadesinin gerekli olduğu devredilemez taşıma senetlerinde eşyanın teslimi ve devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesi durumunda eşyanın teslimine ilişkin hükümler yer almaktadır. Hazırlık çalışmaları süreci göz önünde tutulduğunda, düzenlemenin Redaksiyon Komitesi tarafından son aşamada yapıldığı ve Çalışma Grubu tarafından fazla değerlendirilmediği anlaşılmaktadır. Bu sebeple, doğabilecek yorum sorunlarına ilişkin yeterli gerekçeye ulaşılamamıştır.

[797] Bkz.: aş. § 10 II B b cc aaa (2).

Hükmün sözünden benzer bir hakkın FOB satışlarda FOB satıcı için öngörülmediği sonucu çıkmaktadır. Zira, taşıtan tasarruf edendir ve taşıma senedinde adı ve soyadı veya ticaret unvanı belirtilen gönderilene senedin ciro edilmeden devredilmesiyle tasarruf hakkı gönderilene geçirilebilir [m. 51 f. 2 b. (a) c. 1]. FOB satışta taşıtan ve gönderilen sıfatları kural olarak FOB alıcıda birleşir. FOB alıcı RR m. 51 f. 2 b. (a) uyarınca tasarruf edendir. Sözleşme'nin 51'inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin aksine bu hakkın "*documentary shipper*" yahut bir üçüncü kişiye devredilmesi hükmün açık sözü uyarınca mümkün değildir[798]. Dolayısıyla, nama yazılı bir senet söz konusu olduğunda FOB satıcının eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibi olma ihtimali bulunmamaktadır[799]. Ancak, bu hak, CIF satışlarda, CIF satıcıya aittir. Tasarruf edenin gönderileni değiştirme hakkı emredici bir düzenleme değildir [m. 56]. Bu sebeple, aksi taşıma sözleşmesinde kararlaştırılabilir. Dolayısıyla, temel borç ilişkisi olan satış sözleşmesinde bu yönde bir kısıtlamanın yapılması CIF alıcının menfaatine olacaktır. Her ne kadar temel borç ilişkisi, CIF satıcı ile taşıyan arasında kurulan navlun sözleşmesine doğrudan etki etmese de, CIF satıcının tasarruf hakkını kullanarak gönderileni değiştirmesi satış sözleşmesine aykırı olacak ve satış hukuku hükümlerine göre CIF alıcı oluşan zararını giderebilecektir. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde böyle bir sonucun bilinçli bir şekilde amaçlanıp amaçlanmadığı anlaşılamamaktadır[800].

Tasarruf hakkının kullanılması hükmün (b) bendinde düzenlenmiştir. Tasarruf eden tasarruf hakkını kullanmak için senet bir nüsha hâlinde düzenlenmişse, senedi [m. 51 f. 2 b. (b) c. 1]; birden fazla asıl müsha olarak

---

[798] Tasarruf hakkının hangi sebeple yalnızca gönderilene devredilebileceğine yönelik herhangi bir açıklamaya hazırlık çalışmalarından erişmek mümkün olmamıştır. Hükmün hazırlık çalışması süreci için bkz.: yuk. dn. 796.

[799] Aslında senedin nama yazılı olduğu göz önünde tutulduğunda bu sonucun yerinde olduğu söylenebilir.

[800] Hükmün hazırlık çalışmaları süreci için bkz.: yuk. dn. 796.

düzenlenmişse, tüm nüshaları göstermeli [m. 51 f. 2 b. (b) c. 1] ve kimliğini gereği gibi ispat etmelidir. Senedin birden fazla nüsha hâlinde düzenlenmesi ve bu nüshalardan yalnızca birinin devredilmesi hâlinde, senedin tüm nüshaları bir kişinin zilyetliğinde bulunmadığından, taşıtan ya da gönderilen tasarruf hakkına sahip olmaz [m. 51 f. 2 b. (b) c. 2][801]. Dolayısıyla, senedin bir nüshasının devredilmesi taşıtanın tasarruf hakkından feragat ettiği anlamına gelecektir.

ccc. Devredilemez Elektronik Taşıma Kaydı

Rotterdam Kuralları'nda devredilemez elektronik taşıma kaydı, bu kaydın niteliği gereği olarak, kendi içinde eşyanın teslimi için taşıma kaydının iadesinin gerekli olduğu ve olmadığı şeklinde ikili bir ayrıma tâbi tutulmamıştır. Bu sebeple, yukarıda deniz yük senetleri bakımından yapılan açıklamalar, diğer bir ifadeyle RR m. 51 f. 1 düzenlemesi, devredilemez elektronik taşıma kayıtları bakımından da geçerlidir.

ddd. Devredilebilir Taşıma Senedi

Rotterdam Kuralları m. 51 f. 3'te devredilebilir bir taşıma senedinin düzenlendiği taşımalarda tasarruf eden sıfatının kime ait olduğu öngörülmüştür. Bu taşımalarda senede bağlı bir yaklaşım kabul edilmiştir. Senet tek nüsha düzenlendiği takdirde senedin hamilinin, birden fazla nüsha düzenlendiği hâlde tüm nüshaların hamilinin tasarruf eden olduğu açıklanmıştır [m. 51 f. 3 b. (a)][802]. Öncelikle Rotterdam Kuralları uyarınca senedin hamilinin kim olduğunun belirlenmesi gerekir.

---

[801] Nüshalardan birinin bile tasarruf edenin zilyetliğinden çıkması durumunda eşya üzerinde kimsenin tasarruf hakkı bulunmadığı hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 61 [§ 189].

[802] Devredilebilir taşıma senetleri bakımında mevcut yerleşmiş ticari uygulamanın Rotterdam Kuralları'na aktarıldığı açıklanmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 282 [§ 9.023].

Hamil sıfatı m. 1 f. 10'da tanımlanmıştır. İki bentten oluşan bu hükmün (a) bendinde devredilebilir taşıma senetlerinin, (b) bendinde ise, elektronik taşıma senetlerinin hamili tanımlanmıştır. Düzenlemenin (a) bendi uyarınca, bir kişinin devredilebilir taşıma senedinin hamili sayılabilmesi için iki koşul birlikte karşılanmalıdır. İlki, devredilebilir taşıma senedinin zilyedi olunmasıdır [m. 1 f. 10 b. (a)]. Diğer koşul ise, senedin düzenlenme şekline göre değişir. Bu koşul, hükmün (i) alt bendinde emre düzenlenen taşıma senetleri bakımından öngörülmüştür. Bu senetlerde, taşıtan ya da gönderilen olarak gösterilen kişi veya senedin usulüne uygun olarak kendisine ciro edildiği ciranta, hamil sıfatına sahiptir. Bu noktada çeşitli ayrımlara gitmek mümkündür. Devredilebilir taşıma senedi, sadece emre veya taşıtanın emrine ya da ismi öngörülen taşıtanın emrine düzenlenmiş olabilir. Senedin gönderilen hanesinde emre kaydı bulunduğu takdirde, "*shipper*" hanesinde adı yazılı olan kişi senedin hamili olacaktır[803]. Bu kişi Rotterdam Kuralları m. 1 f. 9 uyarınca "*documentary shipper*" sıfatını kazanır. Çalışmanın bir önceki bölümünde kapsamlı bir şekilde açıklandığı üzere bu sıfat eşyanın taşıyana teslim edilmesiyle elde edilmez[804]. Bu sıfatın kazanılması, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran taşıtanın bu yönde yapacağı bildirime tâbi tutulmuştur. Dolayısıyla "*documentary shipper*"ı belirleme yetkisi kural olarak taşıtana aittir. Bu kişi, FOB satışlarda FOB alıcının kendisi olabileceği gibi, bu yönde bildirim yapılması ve FOB satıcının da kabul etmesi hâlinde FOB satıcı da olabilir. Her ne kadar RR m. 51 f. 3'te açıkça yazılı olmasa da, hükmün m. 1 f. 10 ve m. 1 f. 9 ile birlikte değerlendirilmesi sonucunda devredilebilir taşıma

---

[803] Bu hükmün sonucunun Y-TTK m. 1228 f. 3 c. 2 ve c. 3 ile aynı doğrultuda olduğu söylenebilir. Zira, Türk Hukuku'nda aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir [m. 1228 f. 3 c. 2]. Konişmentoda sadece emre kaydının yer alması durumunda konişmentonun yükletenin emrine düzenlendiği karinesi ortaya çıkar [m. 1228 f. 3 c. 3].

[804] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

senetleri bakımından da tasarruf eden sıfatının belirlenmesinin dolaylı olarak taşıtana ait olduğu sonucuna varılmaktadır.

Hamil senedi yahut birden fazla nüsha düzenlenmişse tüm nüshaları zilyetliğinde tuttuğu takdirde tasarruf hakkına sahip olur. Senedin bir üçüncü kişiye ciro edilmesiyle birlikte, tasarruf hakkı cirantaya geçer. Senedin birden fazla nüsha düzenlenmesi ihtimalinde tek bir nüshanın üçüncü kişiye ciro edilmesi tasarruf hakkını üçüncü kişiye devretmez. Bu ihtimalde senedin tüm nüshalarına hiç kimse zilyet olmadığından, eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip bir kişi de bulunmaz[805].

Senedin gönderilenin emrine düzenlenmesi durumunda gönderilen, tüm nüshalara zilyet olduğu andan itibaren tasarruf hakkına sahip olacaktır. Böyle bir ihtimalde, senedin "*shipper*" hanesinde adı yazılı olan kişinin tasarruf hakkına hiçbir aşamada sahip olmadığı söylenebilir.

Beyaza ciro edilen veya hamiline düzenlenen bir senette, senedin hamilinin, hamil sıfatına sahip olacağı öngörülmüştür [m. 1 f. 10 b. (a) altb. (ii)]. Dolayısıyla, böyle bir durumda senedi, senet birden fazla nüsha hâlinde düzenlenmişse tüm nüshaları zilyetliğinde bulunduran kişi, başka bir koşul aranmaksızın tasarruf eden olur.

Tasarruf hakkının devri senedin Rotterdam Kuralları m. 57 düzenlemesine uygun bir şekilde devredilmesiyle gerçekleşir [m. 51 f. 3 b. (b) c.1]. Emre düzenlenen devredilebilir taşıma senetleri, belirli bir kişiye veya beyaza ciro edilerek devredilebilir [m. 57 f. 1 b. (a)]. Hamile yazılı veya beyaza ciro edilmiş devredilebilir bir taşıma senedi ise, yalnızca senet üzerindeki zilyetliğin geçirilmesi ile devredilebilecektir [m. 57 f. 1 b. (b)].

---

[805] Tasarruf hakkının birden fazla nüsha hâlinde düzenlenen taşıma senetlerinin tamamına zilyet olan kişiye ait olacağına yönelik düzenleme yapılırken uygulamanın takip edildiği açıklanmıştır. Aynı şekilde, bu nüshalardan birinin bile tasarruf edenin zilyetliğinden çıkması hâlinde eşya üzerinde kimsenin tasarruf hakkı bulunmadığı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 61 [§ 189]. İngiliz Hukuku'nda devredilebilir taşıma senetleri bakımından uygulamanın bu yönde olmadığı hakkında bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 162 [§ 51-21].

Senedin birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmiş olması, tasarruf hakkının devrinin geçerlilik kazanması için tüm asıl nüshaların 57'nci maddede öngörüldüğü şekilde devri ile birlikte eşya üzerindeki tasarruf hakkının devri de kendiliğinden gerçekleşecektir.

Tasarruf hakkının kullanılması için tasarruf eden devredilebilir taşıma senedini; senet birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmişse tüm asıl nüshaları[806,807]; taşıyana göstermelidir[808] [m. 51 f. 3 b. (c)]. Beyaza ciro edilmiş yahut hamile düzenlenmiş taşıma senetleri bakımından tasarruf hakkının kullanılabilmesi için herhangi bir başka koşul aranmamaktadır. Ancak, senet emre düzenlenmiş ise, taşıtan veya gönderilenin yahut cirantanın bu hakkı kullanabilmesi için ayrıca bu kişilerin hamil kimliğini gereği gibi ispat etmeleri gerekli kılınmıştır [m. 51 f. 3 b. (c)].

---

[806] Hazırlık çalışmalarında tasarruf hakkı kullanılırken senetlerin tamamının taşıyana gösterilmemesinin talimatların yerine getirilmesine etkisinin açık olmadığı çekincesi belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 33 ve 34 [§ 110]. Çalışma Grubu bu durumda tasarruf hakkının kullanılamayacağı görüşünde olduğunu açıklamıştır, bkz. UN, **a.e.**, § 110. Böyle bir ekleme RR m. 53 f. 3 b. (c)'ye yapılmış ["*failing which the right of control cannot be exercised*"] ve konu açıklığa kavuşturulmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 54'te m. 54 f. 2 b. (c).

[807] Bu kapsamda gündeme gelen konulardan biri eşyanın teslimi ile ilgilidir. Devredilebilir taşıma senedi birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlense bile, TaslakMS uyarınca boşaltma limanında tek bir asıl nüshanın yetkili hamiline eşyanın teslim edilmesi ile birlikte taşıyan teslim borcunu gereği gibi ifa etmektedir. Tasarruf hakkının da benzer bir düzenleme ile bir nüshanın hamiline tanınması önerilmiştir. Ancak, Çalışma Grubu her iki hükmün bilinçli olarak birbirlerinden farklı düzenlendiğini, önerilen şekilde bir düzenleme getirildiği takdirde, senedi iyi niyetle devralan kişinin menfaatinin olumsuz şekilde etkilenebileceği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 21-22 [§ 92].

[808] Hazırlık çalışmalarında gündeme gelen bir başka husus, taşıma senedinin bir nüshasının taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu takdirde, hükmün hangi şekilde işleyeceğine yönelik olmuştur, UN, **A/CN.9/526**, s. 34 [§ 110]. Daha sonraki Taslaklar'da taşıyana gösterilecek olan nüshaların taşıyanın zilyetliğinde bulundurduğu nüshanın dışında kalanlar olduğuna yönelik bir ekleme yapılmıştır, örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 54'te m. 54 f. 2 b. (c). Ancak, sonraki aşamada böyle bir ekleme yapılmasının gereksiz olduğu açıklanmış ve hükmün zaten bu şekilde anlaşılacağının açık olduğu belirtilmiştir, UN, **A/CN.9/594**, s. 12 [§ 38]. Dolayısıyla, nihai metinde böyle bir düzenleme yoktur.

cc. Tasarruf Hakkının Kapsamı ve Sınırı

Tasarruf hakkının kapsamının belirlenmesinde Sözleşme'nin 50'nci [tasarruf hakkının kullanılması ve kapsamı], 54'üncü [taşıma sözleşmesinde değişiklik yapma] ve 56'ncı [anlaşma ile değişiklik yapılması] maddeleri önem taşımaktadır. Özellikle, 56'ncı maddede Rotterdam Kuralları'nın 10'uncu Bölümü'nde yer alan tasarruf hakkına ilişkin düzenlemelerden hangilerinin aksinin kararlaştırılabileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla, hükümlerin hepsi emredici değildir. Bu sebeple, tasarruf hakkının kapsamı açıklanırken her bir hakkın aksinin kararlaştırılıp kararlaştırılamayacağı da belirtilecektir.

Düzenlemenin açıklamasına geçilmeden, öncelikle 50'nci maddenin birinci fıkrasının sözüne değinilmelidir. Bu hükümde tasarruf hakkının söz konusu fıkrada sayılan hâllerle sınırlı bir şekilde kullanılabileceği öngörülmüştür. İlk bakışta bu hakkın kapsamının kapalı bir liste hâlinde sayıldığı izlenimi doğmaktadır[809]. Ancak, böyle bir sonucun tam olarak yerinde olmadığı söylenebilir. Zira, Sözleşme'nin 54'üncü maddesinde taşıma sözleşmesinde değişiklik yapılması ile ilgili olarak taşıyan ile anlaşma hakkı tasarruf edene tanınmıştır. Bu sebeple, tasarruf hakkının kapsamının şu şekilde bir ayrıma tâbi tutulması uygun olacaktır: **[1]** tasarruf edenin tek taraflı bir hukuki işlemle yerine getirmeye yetkili kılındığı tasarruf hakları, **[2]** kullanılması taşıyanın kabulüne bağlı tasarruf hakları.

aaa. Tek Taraflı Hukuki İşlemle Yerine Getirilen Haklar

Rotterdam Kuralları'nın 50'nci maddesinin birinci fıkrasında tasarruf hakkının kapsamı belirlenmiştir. Bunlar sırasıyla; **[1]** taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili talimat verme veya talimatta değişiklik

[809] Nitekim 50'nci maddede kullanılan "*limited to*" ibaresinden tasarruf hakkının m. 50 f. 1'de öngörülenlerle sınırlı olduğu anlaşılmaktadır, bu yönde ayrıca bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 36 [§ 124].

yapma hakkı [m. 50 f. 1 b. (a)]; **[2]** kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde eşyayı teslim alma hakkı [m. 50 f. 1 b. (b)]; ve **[3]** gönderileni, tasarruf edenin kendisi de dâhil olmak üzere, herhangi bir başka kişi ile değiştirme hakkıdır [m. 50 f. 1 b. (c)]. Bu kısımda öncelikle bu hakların emredici niteliği açıklanacak, daha sonra her bir tasarruf hakkı ile ilgili bilgi verilecektir.

(1) Hakların Emredici Niteliği

Hükümlerin emredici niteliği m. 56'da belirlenmiştir. Buna göre taraflar m. 50 f. 1 b. (b) ve (c)'nin etkilerini değiştirme hakkına sahiptirler[810]. Hükmün açık sözü uyarınca, tasarruf edenin eşya üzerindeki tasarruf hakkının kendisi kaldırılamaz ve fakat bu hakkın kapsamı sınırlandırılabilir. Zira, m. 50 f. 1 b. (a) düzenlenmesi 56'ncı maddede liste hâlinde sayılan hükümler içinde yer almamaktadır. Bu sebeple, tasarruf edenin taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili talimat verme veya talimatta değişiklik yapma hakkı kaldırılamaz. Ancak, diğer iki hakkın tasarruf hakkının kapsamı dışında bırakılması mümkündür.

Bu hakların kullanılması her ne kadar tasarruf edenin tek taraflı talimatı ile gerçekleşse de, taşıtan ile taşıyan arasında kurulan taşıma sözleşmesinde m. 50 f. 1. (b) ve (c)'de öngörülen tasarruf hakları kaldırılabilir. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesini ispat eden bir taşıma senedinde, tasarruf edenin eşyayı kararlaştırılan bir ara limanda teslim alma hakkının veya gönderileni değiştirme hakkının bulunmadığına yönelik matbu bir kayıt ile tasarruf hakkının kapsamı sınırlandırılabilir[811]. Ne var ki, taşıma

---

[810] Hazırlık çalışmalarında tasarruf hakkının emredici nitelikte düzenlenmemesi büyük bir kesim tarafından desteklenmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 36 [§ 124].

[811] Bu kapsamda şöyle bir matbu kaydın tasarruf hakkını sınırlayacağı belirtilmiştir: "*[o]nce the goods have been received by the carrier for carriage the Merchant shall not be entitled…to instruct or require delivery of the goods at other than the port of discharge or the place of delivery named on reverse hereof…,for any reason whatsoever including but not*

senedinde eşya üzerinde tasarruf hakkının bulunmadığı şeklindeki bir kayıt geçersizdir[812]. Zira, tasarruf edenin her hâlükarda taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili talimat verme hakkı vardır ve bu hak emredicidir[813].

(2) Haklar

Tasarruf haklarından ilki taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili talimat verme veya talimatta değişiklik yapma hakkıdır [m. 50 f. 1 b. (a)]. Bu talimatlar tasarruf eden tarafından tek taraflı olarak verilir[814] ve taşıyan, m. 52 f. 1'de sayılan istisnalardan birisi söz konusu değilse bu talimatı yerine getirmek zorundadır. Aksi takdirde, aşağıda da açıklanacağı üzere sorumlu olur. Hükümde kullanılan taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek nitelikteki talimatlar ibaresi yoruma açıktır. Hazırlık çalışmalarında eşyanın belirli derecede taşınmasına yönelik verilen talimatın bu bendin kapsamına giren bir talimat olduğu sıkça örnek olarak verilmiştir[815]. Tasarruf edenin,

---

limited to the exercise of any right of stoppage in transit conferred by the merchant's contract of sale or otherwise.", bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 295 [§ 9.054].

[812] Bu yönde bir kaydın m. 50 f. 1 b. (b) ve b. (c)'de öngörülen hakları kaldırmayacağı kabul edilmelidir. Hükmün sözünden hangi hakkın kaldırılması isteniyorsa onun açık bir şekilde belirtilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.

[813] Rotterdam Kuralları m. 79 uyarınca Sözleşme'de aksi öngörülmedikçe taşıyanın sorumluluğunu azaltan yahut kaldıran kayıtlar geçerli değildir. Sözleşme'nin 56'ncı maddesinde sayılan hükümler RR m. 79 anlamında aksine bir düzenlemedir. Dolayısıyla, 56'ncı maddede yer almayan 10'uncu Bölüm hükümleri emredici niteliktedir.

[814] İlk tarihli TaslakMS'lerde tasarruf hakkının içinde taşıma sözleşmesinde değişiklik yapma hakkı da yer alıyordu, örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [m. 11.1 b. (iv)]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, m. 53 b. (d). Ancak, WP 56 Taslağı ile birlikte tasarruf edenin taşıma sözleşmesinde taşıyan ile anlaşarak değişiklik yapma hakkı, tasarruf hakkının kapsamının belirlendiği maddeden çıkartılarak ayrı bir hükme aktarılmıştır. Dolayısıyla, eşyanın öngörülen teslim yerinden önce teslim alınmasına ve gönderilenin değiştirilmesine yönelik tasarruf hakları her ne kadar bir sözleşme değişikliği niteliğinde olsa da, bu hakların tasarruf edenin tek taraflı beyanı ile kullanılabileceği açıklığa kavuşturulmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 5 [§ 10 ve 11].

[815] Bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 32 [§ 102]; ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 277 [§ 9.009].

taşıyanın kendisine bildirimde bulunmadan eşyayı alıcıya teslim etmemesi de bu kapsamda bir talimat olarak değerlendirilmelidir[816].

Eşyayı kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde teslim alma hakkı ve gönderileni değiştirme hakkı kural olarak satış sözleşmesi uyarınca satış bedelinin ya da kredi sözleşmesi uyarınca bankanın kredi alacağının güvence altına alınması bakımından önem taşır[817]. Hazırlık çalışmalarında her iki hakkın da, taşıma sözleşmesi değişikliği niteliğinde olduğu ve bu sebeple taşıyanın onayına tâbi tutulması önerilmiştir[818,819]. Ancak, çoğunluk görüşü her iki hakkın da, niteliği itibarıyla tek taraflı olarak kullanılan haklar olduğu ve bu sebeple taşıyanın onayına tâbi tutulmaması yolunda oluşmuştur[820]. Dolayısıyla, bu haklar her ne kadar taşıma sözleşmesi değişikliği niteliğinde olsalar da, tasarruf edenin talimatı üzerine, 52'nci maddede öngörülen sınırlamalar söz konusu olmadığı müddetçe[821], taşıyan tarafından uygulanmak zorundadırlar.

Sözleşme'nin 50'nci maddesinin birinci fıkrasında öngörülen tasarruf haklarından özellikle (b) bendinde yer alan eşyayı kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde teslim alma hakkı üzerinde çekinceler ileri sürülmüştür[822]. Hüküm hazırlık çalışmalarının başında eşyanın varma yerine ulaşmasından önce teslim edilmesini isteme

---

[816] Sturley/Fujita/van der Ziel, s. 278 [§ 9.010].
[817] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 2 [§ 5].
[818] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 2 [§ 5]; UN, **A/CN.9/594**, s. 5 [§ 10].
[819] Diğer bir öneri teslim yerinin değiştirilmesine yönelik talimat verme hakkının yalnızca devredilebilir taşıma senedinin hamiline tanınması yolunda olmuştur. Devredilemez taşıma senetlerinin düzenlendiği taşımalarda tasarruf hakkının gönderileni değiştirme hakkı ile sınırlandırılması önerilmiştir. Zira, deniz yük senetleri bakımından CMI DYSİYK'nın düzenlemesinin bu yolda olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 19 [§56].
[820] UN, **A/CN.9/594**, s. 5 [§ 11].
[821] Bkz.: aş. § 10 II B 2 b cc aaa (3).
[822] Çekinceler için özellikle bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 6 [§ 14 ve § 15]. Özetle bu talimatın taşıyana külfet getireceği ve ekonomik sonuçlarının ağır olacağı açıklanmıştır.

hakkı olarak kaleme alınmıştı[823]. Hükmün bu hâliyle taşıma sözleşmesinde öngörülen rotadan başka bir yerde de eşyanın teslim edilmesini isteme hakkı vereceği[824] ve bu durumun taşıyan üzerinde öngörülemez nitelikte maddi bir külfet oluşturacağı çekincesi getirilmiştir[825]. Bunun üzerine, hakkın yalnızca rota üzerinde daha önceden kararlaştırılan bir liman ile sınırlandırılmasına karar verilmiştir[826,827]. Dolayısıyla, bu hak geminin yolculuğun başlangıçta kararlaştırılan rotasını değiştirecek bir şekilde eşyanın ara bir limanda teslim edilmesi hakkını vermez[828]. Aynı şekilde, Rotterdam Kuralları'na tâbi değişik tür araçlarla eşya taşıma sözleşmesinde deniz taşımasından önceki veya bu taşımayı takip eden bir kara taşıması aşamasında tasarruf edenin eşyayı ancak yol üzerinde herhangi bir yerde teslim alma hakkı bulunmaktadır[829].

Gönderileni değiştirme hakkının içeriği bakımından ise, hazırlık süreci esnasında herhangi bir çekince ileri sürülmemiştir.

(3) Şekil Şartı

Tasarruf edenin eşyayı kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde teslim alınmasına ya da

---

[823] İlk tarihli TaslakMS'lerde hükmün metni şu şekildeydi: "*[d]emand delivery of the goods before their arrival at the place of destination.*", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [m. 11.1 b. (b)]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 53 [m. 53 b. (b)].

[824] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 6 [§ 15]. Ancak, hazırlık çalışmalarının başlarında tasarruf hakkının rotadan sapmaya sebebiyet vermesi durumunda bile kullanılabilmesi gerektiği görüşü çoğunluk tarafından benimsenmekteydi, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 2 [§ 6].

[825] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 6 [§ 15].

[826] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 6 [§ 15]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 44 [dn. 184].

[827] Hüküm bu şekliyle de eleştirilmiştir. Tasarruf edenin talimatı uyarınca eşya her ne kadar yolculuğun başında öngörülen rotadaki bir limanda teslim edilse bile, özellikle konteyner taşımalarında, en altta yer alan bir konteynerin, ara limanda boşaltılmasının taşıyan bakımından ek maliyet doğuracağı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 7 [§ 15]. Ancak, bu çekince RR m. 52 f. 1 ilâ 3 hükümleri doğrultusunda önlenebilecektir, bu düzenleme hakkında bkz.: aş. § 10 II B 2 b cc aaa (3).

[828] Hükmün sözünden bu hususun açıkça anlaşılması gerektiği bildirilmiştir. Zira, resmî metinde yer alan "*scheduled port of call*" ibaresi bu sebeple eklenmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 6 [§ 15 ve § 16].

[829] RR m. 50 f.1 b. (b)'de yer alan "*in respect of inland carriage, any place en route*" şeklindeki ibareden bu sonuca varılması mümkündür.

gönderilenin değiştirilmesine yönelik bir talimat vermesi durumunda bu yönde bir talimatın taşıma sözleşmesini değiştirdiği sonucuna RR m. 54 f. 2 c. 1'den varılmaktadır. Böyle bir değişikliğin eşyayı temsil işlevine sahip senetlerde belirtilmesi [m. 54 f. 2 c. 1] ve RR m. 38'e uygun bir şekilde imzalanması [m. 54 f. 2 c. 2][830] gereklidir. Rotterdam Kuralları uyarınca eşyayı temsil işlevine sahip taşıma senetleri devredilebilir taşıma senedi, devredilebilir elektronik taşıma kaydı ve iadesi gerekli devredilemez taşıma senedidir. Söz gelimi bu senetlerden birinin düzenlendiği bir taşımada, tasarruf edenin gönderileni değiştirme hakkını kullanması için senedi veya senedin tüm nüshalarını taşıyana ibraz etmesi gereklidir. Bu talimatı yerine getiren taşıyan senedin gönderilen hanesine talimat doğrultusunda gönderilen olarak tayin edilen kişiyi girmeli ve imzalamalıdır. Böyle bir şekil şartı senedi devralan iyi niyetli üçüncü kişileri korumak amacıyla getirilmiştir[831]. Zira, bu senetlerin içeriği aksi ispatlanamayan bir karine oluşturduğundan, böyle bir düzenleme yapılması uygun görülmüştür[832].

İadesi gerekli olmayan taşıma senedi bakımından böyle bir zorunluluk öngörülmemiştir. Bu senetler, eşyayı temsil işlevine sahip olmadıklarından, tasarruf eden, senetten bağımsız olarak tasarruf hakkını kullanabilecektir[833]. Ancak, tasarruf edenin istemi üzerine iadesi gerekli olmayan taşıma

---

[830] Uygulamada bu değişikliklerin yanına paraf atıldığı ve bu madde bakımından da parafın yeterli olacağı hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 292 [§ 9.048]. Değişikliğin taşıma senedine girilmesi ve fakat imzalanmaması durumunda, bu değişikliğin üçüncü kişi hamil bakımından geçerli olup olmayacağının Rotterdam Kuralları uyarınca belirsiz olduğu hakkında bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 168 [§ 54-03].
[831] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 61 [§ 189]; UN, **A/CN.9/594**, s. 8 [§ 19 ve § 20].
[832] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 8 [§ 20].
[833] Bu senetlerin çoğunlukla tasarruf edenin zilyetliğinde bulunmadığı göz önünde tutulmuş ve senedin içeriği aksi ispat edilemeyen bir karine oluşturmadığından böyle bir hukuki zorunluluğun olmadığı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 8 [§ 20].

senetlerine veya devredilemez elektronik taşıma kayıtlarına da bu değişiklikler taşıyan tarafından girilecektir [m. 54 f. 2 c. 1][834].

(4) Hakların Sınırı

Taşıyan, tasarruf eden tarafından verilen talimatları kural olarak yerine getirmek zorundadır. Ancak, Sözleşme'nin 52'nci maddesinde bu kurala istisna getirilmiştir. Diğer bir anlatımla, 52'nci maddede öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla taşıyan talimatları yerine getirmek zorundadır. Dolayısıyla, sayılan koşulların tasarruf hakkının kullanılmasının ön şartı olduğu söylenebilir.

Bu koşullar hükmün birinci fıkrasında üç bent hâlinde sayılmıştır. Bunlar sırasıyla; **[1]** talimatları veren kişinin tasarruf hakkını kullanmaya yetkili olması[835], **[2]** talimatların makul bir şekilde yerine getirilebilir olması[836], **[3]** talimatların, teslim işlemleri de dâhil olmak üzere, taşıyanın

---

[834] CMI DYSİYK m. 6 düzenlemesi farklıdır. CMI DYSİYK m. 6 f. (ii) uyarınca tasarruf edenin tasarruf hakkını gönderilene devretmesi durumunda tasarruf hakkının devredildiğinin taşıyan tarafından deniz yük senedi yahut benzer nitelikteki senede yazılması gereklidir [c. 2].

[835] Devredilebilir bir taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydı veya iadesi gerekli, devredilemez bir taşıma senedi düzenlendiği takdirde, senedin yahut senet birden fazla nüsha düzenlenmişse tüm nüshaların tasarruf eden tarafından taşıyana gösterilememesi, bu kişinin tasarruf hakkını kullanmaya yetkili olmadığı sonucunu doğuracaktır, bu kapsamda bkz.: yuk. § 10 II B 2 b bb bbb (2).

[836] Hükmün resmî İngilizce metni çok açık değildir: "*[t]he instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier*"; bu hüküm Türkçe'ye şu şekilde tercüme edilmiştir; talimatların, taşıyana ulaştıkları zamanda öngördükleri şartlara uygun ve makul bir şekilde yerine getirilebilir olması, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 181. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında aktif olarak yer alan kişiler tarafından hazırlanan bilimsel çalışmada bu bendin kısaca talimatın zamanında verilmesi gerektiği anlamına geldiği açıklanmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 286 [§ 9.035]. Aynı çalışmada, bu bent ile ilgili iki örnek verilmiştir. Eşyanın ara limanda teslim edilmesine yönelik bir talimatın geminin o ara limandan ayrılmasından sonra taşıyana ulaşması, zamanında verilmeyen bir talimat; eşyanın taşıma sırasında havalandırılmasına ve ambar kapaklarının havalandırma sebebiyle açılmasına ilişkin bir talimatın verildiği anda hava koşullarının kötü olması talimatın ulaştığı anda yerine getirilmesinin makul olmamasına örnek olarak verilmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **a.e.**, s. 286-287. DEBATTİSTA hükmün sözünün açık olmadığını belirtmiş ve iki şekilde yorumlamanın mümkün olduğunu açıklamıştır. Birinci yorum, talimatın derhâl yerine getirilmesi mümkün değilse taşıyanın bu talimatı yerine getirmeyi reddedebileceği, diğeri ise, zamanında verilmeyen talimatın yerine getirilmesi mümkün olunca yerine getirilmesi

olağan işlemleri ile çelişmemesidir[837]. Bu koşullardan bir veya birden fazlasının karşılanmaması durumunda taşıyan talimatı yerine getirmek zorunda değildir.

Önceki tarihli TaslakMSler'de talimatların taşıyana ek masraf yüklemesi, taşıyanın bu talimatları yerine getirmemesi için geçerli bir sebep olarak düzenlenmişti[838]. Ancak, daha sonra bu koşul değiştirilmiştir[839]. Bu kapsamda iki farklı fıkra önem taşımaktadır. Masrafların borçlusu tasarruf eden olarak öngörülmüştür [m. 52 f. 2]. Talimatın yerine getirilmesi ek bir masrafa sebebiyet verecekse ve bu durum makul bir şekilde taşıyan tarafından öngörülebiliyorsa, bu masraflar için taşıyan, tasarruf edenden güvence istemek

---

şeklindedir. Yazar hükmün sözünden ilk yapılan yoruma varılabileceği ancak bu durumda tasarruf hakkının uygulama alanının oldukça daralacağını açıklamıştır, bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 164 [§ 52-05]. Ancak, Sturley/Fujita/van der Ziel, **a.e.**, s. 287'de varılan sonuç ikinci yorumla paraleldir.

[837] Eşyanın belirlenen rotada bulunmayan bir limanda teslim edilmesine yönelik verilen bir talimat ve başka bir eşyanın altında bulunan eşyanın ara limanda teslim edilmesinin istenmesi, hazırlık çalışmalarında taşıyanın olağan işlemleri ile çelişen talimatlara örnek olarak verilmiştir, bkz. Gombrii, **[2004] CMI Yearbook**, s. 154 vd. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında bulunan kişiler tarafından hazırlanan bilimsel çalışmada ise, üzerinde başka konteynerler bulunan bir konteynerin ara limanda teslim edilmesine yönelik verilen bir talimatın, diğer konteynerlerin boşaltılmasına yeniden yüklenmesine istifine ilişkin masrafların tasarruf eden tarafından karşılanması kaydıyla yerine getirilmesi gerektiği açıklanmıştır. Konteynerlerin boşaltılmasının ve yüklenmesinin taşıyan tarafından yerine getirilen olağan işlemler arasında yer aldığı belirtilmiştir. Bu durumun istisnası olarak söz konusu talimatın yerine getirilmesinin çok zaman alması ve geminin bu sebeple gecikmesi gösterilmiştir. Ayrıca, boşaltma limanında eşyanın gemiden boşaltılmaması yahut gönderilene hazırlık ihbarı verilmemesine yönelik talimatlar taşıyanın olağan teslim işlemleri ile çelişen talimat olarak örneklendirilmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 287.

[838] Hüküm şu şekildeydi "*...if any instruction…would not cause any additional expense…to the carrier…then the carrier shall execute the instruction…*", örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 55 [m. 55 f. 1 b. (c)]. Yapılan değerlendirmelerin sonrasında talimatın başlı başına ek masrafa yol açması haklı sebepler arasından çıkartılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 14 [§§ 47] Yapılan bu eklemeyle hüküm şu şekilde uygulanacaktır: 52'nci maddenin birinci fıkrasında öngörülen üç koşuldan birinin karşılanmaması hâlinde taşıyan, tasarruf eden tarafından verilen talimatı yerine getirmeme hakkına sahiptir. Bu üç koşuldan birisi bulunmuyorsa, örneğin talimat taşıyanın olağan faaliyetleri ile çelişmiyorsa ve fakat ek masrafa sebebiyet vermesi muhtemel ise, taşıyan bu talimatın yerine getirilmesi için uygun bir güvence isteme hakkına sahiptir. Tasarruf eden bu güvenceyi sağlamazsa taşıyanın talimatı yerine getirmeme hakkı olacak ve bu sebeple taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir, bkz. UN, **a.e.**, s. 15 [§ 53].

[839] Örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 47 [dn. 197].

hakkına sahiptir [m. 52 f. 3 c. 1]. Öngörülen güvencenin[840] tasarruf eden tarafından verilmemesi durumunda, talimatın yerine getirilmemesi taşıyanın sorumluluğuna sebebiyet vermeyecektir [m. 52 f. 3 c. 2][841]. Diğer bir ifadeyle, doğabilecek ek masraflara karşılık güvence sağlanması yukarıda sayılanlara ek olarak bir dördüncü koşul olarak eklenebilecektir.

bbb. Taşıma Sözleşmesini Değiştirme Hakkı

Hazırlık çalışmalarının başında tasarruf hakkının içinde taşıma sözleşmesini değiştirme hakkı[842] da yer almaktaydı[843]. Sonraki aşamalarda taşıma sözleşmesini değiştiren tasarruf haklarının kendi içinde farklı düzenlemeye tâbi tutulması kararlaştırılmıştır[844]. Taşıma sözleşmesi değişikliği niteliğinde kabul edilen eşyanın teslim yerinden önce teslim edilmesini isteme hakkı ve gönderileni değiştirme hakkı özel düzenlemeye tâbi tutulmuş ve bunların taşıyanın onayına tâbi olmadan tasarruf eden tarafından kullanabileceği öngörülmüştür[845]. TaslakMS'de tasarruf hakları arasında yer alan taşıma sözleşmesini değiştirme hakkı ise, diğerlerinden ayrılarak bağımsız bir maddede düzenlenmiştir [m. 54]. Bu hak hukuken diğerlerinden farklıdır. Zira, tasarruf edenin taşıma sözleşmesi kurulduktan sonra taşıma sözleşmesini değiştirebilmesi için taşıyanın da kabulü

---

[840] DEBATTİSTA, güvence miktarının yeterli olup olmamasının uyuşmazlığa sebebiyet vereceği görüşündedir, bkz. Debattista, **A Practical Annotation**, s. 165 [§ 52-08].

[841] Hükümde, böyle bir güvencenin sağlanmaması durumunda taşıyanın talimatları yerine getirmeyi reddedebileceği açıkça öngörülmüştür.

[842] Boşaltma limanında eşyanın gönderilene teslim edilmeyip tasarruf eden adına ve hesabına boşaltma limanında bir depoya boşaltılması yolunda tasarruf eden ile taşıyanın anlaşması, taşıma sözleşmesinde yapılan değişikliğe örnek olarak verilmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 290 [örnek no: 9-17].

[843] Örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 59 [m. 11.1 b. (iv)]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, m. 53 b. (d).

[844] WP 56 Taslağı ile birlikte tasarruf edenin taşıma sözleşmesinde taşıyan ile anlaşarak değişiklik yapma hakkı, tasarruf haklarının sayıldığı maddeden çıkartılarak ayrı bir hükme aktarılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 44 [m. 55].

[845] Bkz.: yuk. § 10 II B 2 cc aaa (2).

gerekmektedir [m. 54 f. 1]. Dolayısıyla, bu hak tasarruf eden tarafından tek taraflı kullanılan bir hak değildir.

Bu hakkın tanınmasının başlıca amacı taşıma sözleşmesi kurulduktan sonra taşıyanın tek muhatabının tasarruf eden olduğunun açıklığa kavuşturulmasıdır[846]. Tasarruf eden ile taşıyanın anlaşarak taşıma sözleşmesinde değişiklik yapması durumunda bu değişikliğin temel borç ilişkisini hangi yönde etkileyeceği sorusu gündeme gelmektedir. Hazırlık çalışmalarında bu husus değerlendirilmiş[847] ve MS Taslakları'nın birinde bu değişikliğin temel borç ilişkisinin tarafı olan taşıtan ve taşıyanın haklarını ve borçlarını etkilemeyeceği açıklanmıştır[848]. Her ne kadar bu düzenlemeye resmî metinde yer verilmemişse de hükmün çıkartılmasının sebebi olarak bu sonucun açık olduğu ve böyle bir düzenlemeye gerek duyulmadığı gösterilmiştir[849]. Ancak, yukarıda da açıklandığı üzere[850], tasarruf eden ile taşıyanın taşıma sözleşmesinde yaptıkları değişikliklerin eşyayı temsil işlevi bulunan devredilebilir taşıma senedi ve elektronik taşıma kaydına ve iadesi gerekli devredilemez taşıma senedine işlenmesi gereklidir [m. 54 f. 2]. FOB satış örneğinde, tasarruf edenin FOB satıcı olarak belirlenmesi durumunda, bu değişiklik taşıma senedine işlense bile, değişikliğin taşıma sözleşmesinin tarafı olan FOB alıcıya karşı hangi şekilde etki edeceği tartışmaya açıktır. Bu durumda taşıyan ile taşıtan arasında taşıma sözleşmesi hükümlerinin mi yoksa tasarruf eden ile taşıyan tarafından yapılan ve taşıma senedine işlenen değiştirilmiş taşıma sözleşmesinin hükümlerinin mi uygulanacağı belirsizdir.

Tasarruf edenin taşıma sözleşmesini değiştirmesine yönelik RR m. 54 hükmü m. 56'da sayılan maddeler arasında yer almamaktadır. Diğer bir ifadeyle, emredici niteliktedir. Taşıma sözleşmesi kurulurken taşıyan ile

---

[846] Bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 32 [§ 103].
[847] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 7 [§ 18].
[848] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 43 [m. 56 f. 3].
[849] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 37 [§ 175].
[850] Bkz.: yuk. § 10 II B 2 cc aaa (3).

taşıtan tasarruf edenin taşıma sözleşmesini değiştirme hakkının bulunmadığını kararlaştıramaz.

dd. Hakkın Kullanılma Süresi

Bu bölüme ilişkin hükümlerden hazırlık sürecinde üzerinde en çok tartışılan hususlardan biri tasarruf edenin tasarruf hakkını hangi zaman aralığında kullanabileceğine yöneliktir. CMI DYSİYK m. 6 f. (i)'de eşya boşaltma limanına ulaştıktan sonra, gönderilenin eşyanın kendisine teslim edilmesini istediği anda eşya üzerindeki tasarruf hakkının sona ereceği öngörülmüştür[851]. Rotterdam Kuralları bu süreyi uzatarak Sözleşme'nin 12'nci maddesinde yer alan taşıyanın sorumluluk süresine atıf yapmış ve tasarruf hakkının taşıyanın sorumluluk süresi boyunca bulunduğunu ve bu sürenin bitiminde ortadan kalkacağını öngörmüştür [m. 50 f. 2][852]. Bu süre kural olarak eşyanın teslim edilmesi ile sona erer [m. 12 f. 1]. Ancak, bu düzenlemeye yönelik ileri sürülen çekinceler de dikkate alınarak uzlaşma sağlanması amacıyla bu madde emredici hükümlere tâbi tutulmamıştır [m. 56][853]. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin tarafları tasarruf hakkının süresini

---

[851] Hazırlık çalışmalarında yöneltilen önerilerden biri tasarruf hakkının süresi bakımından CMI DYSİYK ile tam uyumun sağlanması yolunda olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 33 [§ 106].

[852] CMI DYSİYK'dan farklı bir düzenlemeye gidilmesinin başlıca sebebi olarak tasarruf hakkının kullanılmasına genellikle eşyanın boşaltma limanına varmasından sonra ihtiyaç duyulması gösterilmiştir. Aksi hâlde, tasarruf edenin satış bedelinin ödenmesinden önce eşyanın teslim edilmemesi yolunda bir talimat veremeyeceği belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 33 [§ 106]. Satış bedelinin ödenmemesi durumunda tasarruf eden sıfatına sahip satıcının gönderileni değiştirme hakkı bulunacaktır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın boşaltma limanındaki temsilcisine teslim edilmesini tasarruf hakkını kullanarak sağlayabilecektir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 3 [§ 13]. Bu çekince yalnızca deniz yük senedi düzenlenen taşımalar için geçerlidir. Yukarıda da açıklandığı üzere, eşyayı temsil işlevine sahip devredilebilir taşıma senedinin yahut iade edilmesi gerekli devredilemez taşıma senedinin düzenlenmesi durumunda, tasarruf hakkının kullanılması için senet tek nüsha düzenlenmişse o nüshanın, birden fazla nüsha düzenlenmişse tüm nüshaların, tasarruf hakkının kullanılması için sunulması gereklidir. Başka bir ifadeyle, bu nüshalardan birinin bile gönderilene devredilmesi eşya üzerinde tasarruf hakkını sona erdirir.

[853] Tasarruf hakkının kullanılma süresi bakımından hazırlık çalışmalarında üç farklı görüş ortaya çıkmıştır. Birinci görüş, eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilenin eşyanın

taşıma sözleşmesinde belirleme hakkına sahiptir[854]. Rotterdam Kuralları'na tâbi bir taşımada aksine bir düzenleme bulunmadıkça bu hakkın eşyanın teslim edilmesi ile birlikte sona ereceği kabul edilmelidir[855].

ee. Tasarruf Edenin Sorumluluğu

Tasarruf eden tarafından verilen talimatların yerine getirilmesi bazı masraflara yahut zarara sebebiyet verebilecektir. Rotterdam Kuralları m. 52 f. 2'de taşıyanın tasarruf edene yöneltebileceği istemler düzenlenmiştir. Yukarıda da belirtildiği üzere talimatların yerine getirilmesi sebebiyle doğan masraflar tasarruf eden tarafından karşılanır.

Ayrıca talimatın yerine getirilmesi sebebiyle gemide taşınan diğer eşyaların zarar görmesi ve taşıyanın bu sebeple sorumlu tutulması gündeme gelebilecektir. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında yapılan değerlendirmelerde talimatın yerine getirilmesi sebebiyle üçüncü kişinin eşyasının zarar görme ihtimalinin bulunmasının da talimatın yerine getirilmemesi için haklı sebep teşkil etmesi[856] önerilmişti[857]. Böyle bir

---

teslim edilmesini istediği ânda tasarruf hakkının sona ermesi yolundadır. Diğer görüş ise, teslimin istenmesi ile birlikte tasarruf hakkının gönderilene geçmesini önermiştir. Son görüş, tasarruf hakkının eşyanın teslim edilmesi ile birlikte sona ermesidir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 11 [§ 33]. Bu yaklaşıma yönelik çekinceler özellikle teslim işlemlerinin başlaması durumunda böyle bir talimatın taşıyan bakımından yaratacağı güçlükler noktasında olmuştur, bkz. UN, **a.e.**, s. 11 [§ 34]. Ne var ki bu durumda taşıyanın bu talimata uymama hakkının bulunduğu söylenebilir. Zira, RR m. 52 f. 1 b. (c) uyarınca böyle bir talimat taşıyanın teslim işlemleri de dâhil olmak üzere olağan faaliyeti ile çelişir, bu kapsamda bkz.: yuk. § 10 II B 2 cc aaa (4). Konu ile ilgili değerlendirmeler için ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 279 [§§ 9.015].

[854] Tasarruf eden ile taşıyanın anlaşarak tasarruf hakkı süresini belirleme yahut belirlenen süreyi değiştirme hakkının bulunduğu söylenebilir. Böyle bir belirleme, Rotterdam Kuralları m. 54'te öngörülen taşıma sözleşmesinde yapılan bir değişiklik niteliğinde kabul edilmelidir.

[855] CMR m. 12 f. 2 uyarınca gönderilen eşyanın teslimini talep ettiği anda tasarruf edenin eşya üzerindeki tasarruf hakkı sona erer ve bu hak gönderilene geçer. CMI DYSİYK m. 6 f. (i) c. 2'de isei tasarruf hakkının gönderilenin eşyanın teslimini isteğinde son bulacağı öngörülmüştür. Benzer düzenleme CIM m. 18 f. 2 b. (c)'de ve CMNI m. 14 f. 2'de yer almaktadır.

[856] Bu yönde bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 15 [§ 50].

[857] Bu husus her ne kadar talimatın yerine getirilmemesi bakımından haklı bir sebep oluşturmasa da, taşıyan talimatı yerine getirirken doğmasını öngördüğü zıya veya hasar için

düzenlemenin yerine taşıyanın talimatları özenle yerine getirirken, taşınan diğer eşyaların zıyaı veya hasarı sebebiyle ödemekle sorumlu tutulabileceği tazminattan dolayı tasarruf edenin taşıyana karşı sorumlu olacağına yönelik bir düzenleme yapılmasının daha uygun olacağına karar verilmiştir. Dolayısıyla, hükmün bu kısmına taşıyanın tasarruf edene yönelik rücu istemleri dâhildir[858].

ff. Tasarruf Edenin Ek Bilgi ve Belge Sağlama Borcu

Çalışmanın bir sonraki bölümünde açıklanacağı üzere "*documentary shipper*" ve taşıtanın borçlarından birisi bilgi, talimat ve belge sağlamaktır [m. 29]. Benzer bir düzenleme Rotterdam Kuralları'nın 55'inci maddesinde de öngörülmüştür. Bu maddenin başlığı taşıyana ek bilgi, talimat ve belge

---

tasarruf edenden güvence istemeye yetkilidir [m. 52 f. 3 c. 1]. İkinci fıkradan farklı olarak üçüncü fıkranın bu kısmında "taşınan diğer eşyaların zıyaı ve hasarı sebebiyle taşıyanın ödemekle sorumlu tutulabileceği tazminat da dâhil olmak üzere" şeklinde bir ibare yoktur. Taşıyanın talimatı yerine getimesi sonucunda üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun doğmasına yönelik tasarruf edenden bir garanti mektubu istemesi ve böyle bir güvencenin verilmemesi durumunda talimatı yerine getirmeme hakkının bulunup bulunmadığı sorusu gündeme gelmektedir. Rotterdam Kuralları'nın üçüncü fıkrasında öngörülen güvence makul bir miktarla sınırlı olduğu göz önünde tutulduğunda bu soruya olumsuz cevap verilmesi yerinde olacaktır.

[858] Rücu istemlerinin kapsamı talimatın yerine getirilmesi sebebiyle üçüncü kişinin maruz kaldığı eşya zıyaı ve hasarı ile sınırlıdır. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın bu sebeple sorumluluğuna sebebiyet veren gecikme zararlarına yönelik rücu istemleri Rotterdam Kuraları'nın uygulama alanı dışındadır, bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 23 [§ 98]. Hâlbuki hükmün önceki tarihli metinlerinde taşıyanın gecikmeden kaynaklanan rücu istemleri de bu düzenlemenin içinde yer almaktaydı, örnek olarak bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 42 [m. 54 f. 2]. Ancak, taşıtanın gecikmeden dolayı sorumluluğu Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmediğinden, taşıyanın talimatı yerine getirmesi sebebiyle uğradığı ve tazmin ettiği gecikme zararlarından dolayı tasarruf edene rücu hakkı da hükmün kapsamından çıkartılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 23 [§ 98], kapsamlı bilgi için bkz.: aş. § 18 III. Hazırlık çalışmalarında bu düzenlemenin sadece taşıyan ile tasarruf eden arasındaki ilişki bakımından söz konusu olduğu, diğer bir ifadeyle, taşıyanın tasarruf edenin talimatını yerine getirmesi sebebiyle üçüncü kişilerin maruz kaldıkları gecikme zararlarından dolayı Rotterdam Kuralları uyarınca sorumlu olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 23 [§ 98]. Taşıyanın bu sorumluluğu için tasarruf edene yönelik rücu talepleri bakımından ise, Rotterdam Kuralları'nda açık bir düzenleme yer almadığından, bu kapsamda uygulanacak hukukun mevzuatı belirleyici olacaktır, bkz. UN, **a.e.**, s. 23 [§ 98].

sağlanmasıdır[859]. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında her iki düzenleme arasındaki farklılık ortaya konulmuştur. Zira, 29'uncu madde düzenlemesi taşımanın bir önkoşulu niteliğindeyken, 55'inci maddede, taşıyanın taşıma sürecinde taşınan eşyaya ilişkin ihtiyaç duyduğu ek bilgi, belge ve talimatların sağlanması amaçlanmıştır[860]. Her iki hükmün uygulama alanının zaman bakımından farklı olduğu söylenebilir.

Bu borç kapsamında sağlanacak olan bilgi, belge ve talimatlar, taşıtan tarafından daha önceden sağlanmamış olan ve taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyanın borçlarını yerine getirmesi için ihtiyaç duyulan ve başka yollarla taşıyan tarafından edinilmesi mümkün olmayan bilgi, belge ve talimatlardır [m. 55 f. 1][861].

Rotterdam Kuralları uyarınca söz konusu bilgi, belge ve talimatlar, taşıyanın veya ifa edenin istemi üzerine kural olarak tasarruf eden tarafından sağlanmalıdır [m. 55 f. 1]. Tasarruf hakkının düzenlendiği maddede ifa eden kavramının açıkça yer aldığı tek hüküm budur[862]. Hazırlık çalışmalarında bu konu gündeme gelmiştir[863]. Özellikle denizde ifa edenin menfaati bakımından, doğrudan tasarruf eden ile eşya hakkında bağlantıya geçmesinin yerinde

---

[859] Hükmün resmî İngilizce metninde yer alan başlık "*[p]roviding additional information, instructions or documents to carrier*" şeklindedir.

[860] Bkz. UN, **A/CN.9/642**, s. 26 [§ 109].

[861] Bu kapsamda verilen örneklerden bazıları şunlardır: Yolculuk sırasında gemi adamları ambardan gelen değişik koku sonrasında kimyasal maddenin varilden sızdığını fark eder. Söz konusu eşya hakkında kapsamlı bilgiye sahip olmayan ve el kitabından da yeterli bilgiye ulaşamayan taşıyanın, zararın azaltılması için tasarruf edenle bağlantıya geçmesi yahut öngörülen boşaltma limanında grev olması sebebiyle bir başka elverişli liman tayin edilmesi için talimat istenmesi; bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 293 [§ 9.052].

[862] Hazırlık çalışmalarının önceki tarihli metinlerinde 10'uncu Bölüm'ün diğer maddelerinde de "*performing party*" ibaresi yer almaktaydı. Örnek olarak, Rotterdam Kuralları m. 52'ye karşılık gelen WP 21 Taslağı m. 11.3 hükmü için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 61.

[863] Bu yönde bir ekleme yapılması hazırlık çalışmalarının başında WP 21 Taslağı'ndan hemen sonra yapılmıştır. Öneride özellikle eşyayı zilyetliğinde bulunduran antrepo ve yükleme boşaltma işçilerinin tasarruf edenden yahut taşıtandan talimat isteyebilecekleri açıklanmıştır, bkz. UN**, A/CN.9/526**, § 22. Hazırlık çalışmalarının sonraki aşamalarında bu kapsamda yapılan değerlendirmeler için ayrıca bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 17 [§ 60], s. 18 [§61].

olacağı düşünülmüştür[864]. Dolayısıyla, tasarruf edenin bu borcu taşıyan veya taşımanın bir kısmını üstlenen ifa eden tarafından kendisine yapılan istem üzerine doğacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın 55'inci maddesi uyarınca borçlu kural olarak tasarruf edendir [m. 55 f. 1]. Zira, hazırlık sürecinde taşıyanın taşıma esnasında tek muhatabının tasarruf eden olduğu öngörülmüştür[865]. Bu sebeple, kural böyle şekillendirilmiştir. Ancak, özellikle devredilebilir taşıma senetleri bakımından bilgi, belge veya talimata ihtiyaç duyulduğunda, taşıyanın senedin hamilinin, dolayısıyla tasarruf edenin kim olduğunu bilemeyeceği[866], yahut bu kişinin eşya hakkında yeterli bilgiye sahip olamayacağı düşünülerek[867] taşıyan ya da ifa edenin ek bilgi, talimat veya belgeleri başka kişilerden de edinebilmesine olanak tanınmıştır. Hükmün ikinci fıkrasında kademeli olarak önce taşıtan daha sonradan da "*documentary shipper*"ın da ek bilgi, belge yahut talimat sağlamakla yükümlü tutulabileceği öngörülmüştür. Bu kişilerin söz konusu yükümlülüğe tâbi olmaları için iki koşuldan birinin gerçekleşmesi gereklidir. Bunlardan ilki taşıyanın, makul çaba göstermesine rağmen tasarruf eden ile irtibata geçememesi iken, ikincisi yeterli bilgi, talimat veya belgelerin tasarruf eden tarafından sağlanamamış olmasıdır.

---

[864] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 18 [§ 61].

[865] Hazırlık çalışmalarının ilk tarihli taslaklarında ek bilgi, talimat yahut belgenin tasarruf eden veya taşıtandan istenebileceği düzenlenmişti. Diğer bir anlatımla, taşıyan veya ifa eden bu iki kişiden birine doğrudan gidebilmekteydi. Ancak, Çalışma Grubu, taşıma başladıktan sonra taşıyanın tek muhatabının tasarruf eden olduğuna yönelik bir ilkenin benimsendiğini ve aksine yapılacak böyle bir düzenlemenin bu ilkeye aykırılık teşkil edeceğini belirtmiştir. Dolayısıyla, hükümde değişikliğe gidilerek bu madde uyarınca öngörülen yükümlülüğün kural olarak tasarruf edenin üzerinde olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 36 [§ 121].

[866] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 293 [§ 9.052].

[867] Hazırlık çalışmalarında bu kapsamda örnek olarak akreditif bankaları verilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, § 60 [s. 17]. Ayrıca, tasarruf edenin kural olarak taşıtan tarafından belirlendiği ve kendisinin bu sıfatı kazanmada kabulünün aranmadığı, dolayısıyla bu kişinin tasarruf eden sıfatına sahip olduğunu bilemeyebileceği ihtimali üzerinde de durulmuştur. Ancak, böyle bir durumda da bu kişi büyük bir ihtimalle eşya üzerinde menfaat sahibi olan bir kişi olduğundan öncelikle ona başvurulmasının yerinde olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 18 [§ 61].

Bu bilgiler doğrultusunda 55'inci madde ile amaçlananın aslında yük ilgilisinin ve taşıyanın menfaatinin korunması olduğu söylenebilir. Zira, eşya hakkında gerekli bir bilgi, belge yahut talimata ihtiyaç duyulduğu takdirde, oluşması muhtemel bir zararın ya da oluşan bir zararın artmasının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Eşya ile ilgili en kapsamlı bilgiye sahip olan kişi tasarruf eden olarak düşünüldüğü için öncelikli olarak bu yükümlülük onun üzerindedir. Ancak, tasarruf edenin, söz gelimi bir banka olması durumunda, eşya ile ilgili gerekli bilgi, talimat ve belgelerin taşıtan veya "*documentary shipper*"dan edinileceği düşünülmüştür.

Bu borcun hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda yaptırımın ne olacağına ilişkin açık bir düzenleme bu maddede yoktur. Hazırlık çalışmalarında bu konu da gündeme getirilmiştir. Çalışma Grubu'nda bu borcun yerine getirilmemesinin yaptırımına açıkça yer verilmemesi kararlaştırılmıştır. Zira, eşya ile ilgili istenilen ek bilgi, talimat yahut belgelerin verilmemesinin m. 17 f. 3 b. (h) uyarınca taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebi doğuracağı belirtilmiştir[868]. Ne var ki, bu sonuç sadece hakkında bilgi, talimat yahut belge istenilen eşya bakımından söz konusu olacaktır. Diğer bir anlatımla, bu borcun yerine getirilmemesi sebebiyle gemide taşınan diğer eşyaların hasara yahut zıyaa uğraması veya gemide bir zarar oluşması durumunda ne tür bir yaptırımın uygulanacağı açık değildir. Bu durumda uyuşmazlığa uygulanacak hukukun belirleyici olacağı söylenebilecektir[869].

---

[868] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 18 [§ 62]; UN, **A/CN.9/642**, s. 26 [§ 111].

[869] RR m. 52 f. 2'de tasarruf edenin sorumluluğuna ilişkin yer alan hükmün kıyasen uygulanması hükmün açık sözü uyarınca mümkün gözükmemektedir. Zira, bu fıkrada öngörülen sorumluluk tasarruf edenin verdiği bir talimatın taşıyan tarafından yerine getirilmesi sonucu oluşan zararla ilgilidir, bu hüküm için bkz.: yuk. § 10 II B 2 b ee.

gg. Taşıyanın Sorumluluğu[870]

Bu başlık altında taşıyanın tasarruf edenin talimatını yerine getirmesi ve getirmemesi sebebiyle sorumluluğu değerlendirilecektir. Bu ihtimallerden birincisi tasarruf edenin talimatının yerine getirilmesi sebebiyle eşyanın zayi olması veya hasara uğramış olmasıdır. Özellikle tasarruf eden ile gönderilen sıfatlarının aynı kişi üzerinde birleşmemesi durumunda bu sorumluluk önem taşır. Rotterdam Kuralları'nın tasarruf hakkı ile ilgili bölümünde bu konu ile açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu çerçevede taşıyanın sorumluluğuna ilişkin 17'nci madde düzenlemesi önem taşır. Hükmün üçüncü fıkrasında sorumsuzluk sebepleri sayılmıştır. Bunlardan biri tasarruf edenin fiil yahut ihmalleri sebebiyle zararın meydana gelmiş olmasıdır [17 f. 3 b. (h)]. Taşıyanın tasarruf edenin talimatını usulüne uygun bir şekilde yerine getirmesi ihtimalinde, taşıyan gönderilenin maruz kaldığı zarardan sorumlu tutulmaz.

Tasarruf edenin talimatının haklı bir gerekçe olmaksızın yerine getirilmemesi sebebiyle oluşan eşya zıyaı, hasarı veya teslimde gecikmeden dolayı taşıyanın sorumluluğu m. 52 f. 4'te düzenlenmiştir. Bu hükümde Sözleşme'nin 17 ilâ 23'üncü maddelerinde yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere atıf yapılmış ve taşıyanın sorumluluğunun sınırı da m. 59 ilâ 61'e yapılan atıfla düzenlenmiştir. Hazırlık çalışmalarında talimatın yerine getirilmemesi sebebiyle oluşan zararın genellikle ekonomik nitelikte bir zarar olduğu ve bu hususun özel şekilde düzenlemesi önerilmişse de[871], böyle bir

---

[870] WP 21 Taslağı'nda taşıyanın talimatları yerine getirmemesi sebebiyle sorumluluğu düzenlenmemişti. Çalışma Grubu'nda bu hususun uygulanacak millî hukuka bırakılıp bırakılmaması değerlendirilmiş ve ağırlıklı görüş bu hususun Sözleşme'de açıkça düzenlenmesi yolunda oluşmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 19 [§ 56]; UN, **A/CN.9/526**, s. 35 [§ 116]. Bu kapsamda yapılan değerlendirmelerde taşıyanın sorumluluğunun kusursuz sorumluluk mu yoksa özen sorumluluğu mu şeklinde olması gerektiği tartışılmış ve sonuç olarak özen sorumluluğu olarak düzenlenmesi yolunda karara varılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1**, s. 4 [§§ 19].

[871] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 16 [§ 56].

düzenleme yapılmamıştır. Anılan zararlardan doğan sorumluluğun uyuşmazlığa uygulanacak hukuka bırakıldığı açıklanmıştır[872]. Taşıyanın sorumluluğunun sınırı bakımından Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulacağından, böyle bir zarardan dolayı da taşıyanın sorumluluğunun Sözleşme'de öngörülen sınırlara tâbi olacağı belirtilmiştir[873].

hh. Tasarruf Hakkının Denizde İfa Edene Etkisi

Taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen deniz taşımasını üstlenen denizde ifa edene tasarruf hakkı kapsamında bir yetkinin doğrudan ileri sürülüp sürülemeyeceğine yönelik herhangi bir açık hüküm Sözleşme'nin 10'uncu Bölümü'nde yoktur. Rotterdam Kuralları'nın 19'uncu maddesinin birinci fıkrası uyarınca denizde ifa eden taşıyanın tâbi olduğu borç ve sorumluluklara tâbidir. Bu sebeple, tasarruf hakkı dâhilinde bir talimatın doğrudan denizde ifa edene yöneltilmesi durumunda ve denizde ifa edenin bu talimatı yerine getirmemesi hâlinde, denizde ifa edenin taşıyan ile birlikte sorumlu tutulmalıdır [m. 20]. Ancak, denizde ifa eden, talimatı yerine getirmesi sebebiyle diğer yük ilgililerine ödemek zorunda kaldığı tazminatı, tasarruf edene rücu ettiğinde Rotterdam Kuralları'nın m. 52 f. 2 hükmünün uygulama alanı bulup bulmayacağı sorusuna verilecek cevap açık değildir. Rotterdam Kuralları uyarınca denizde ifa eden taşıyanın tâbi olduğu haklara tâbi tutulmamıştır. Aşağıda da açıklanacağı üzere taşıtanın Rotterdam Kuralları uyarınca, sorumluluğu sadece taşıyana karşıdır. Bu sebeple, denizde

---

[872] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 16 [§ 56]. Taşıyanın ekonomik zarardan sorumluluğunun RR düzenlenmiş olmasının daha yerinde olacağı hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 289 [§ 9.040].

[873] Ekonomik zararlardan sorumluluk iç hukuka bırakıldığından, bu zararlardan dolayı sorumluluğun sınırlandırılmasının da iç hukuka bırakılması yolunda öneriler gelmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 16 [§ 57]. Ancak, öneri kabul edilmemiş ve taşıyanın sorumlu olduğu tazminatın sınırının Rotterdam Kuralları'na tâbi olması kararlaştırılmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 289 [§ 9.041].

ifa eden bakımından Sözleşme hükümlerinin değil uyuşmazlığa uygulanacak hukukun mevzuatının belirleyici olacağı söylenebilir.

III. Ulusal Düzenlemeler

A. Türk Hukuku

Tasarruf hakkına ilişkin ayrıntılı bir düzenleme Y-TTK'nın Deniz Ticareti Hukuku Kitabı'nda yoktur[874]. Ancak, konişmentoya ilişkin bazı hükümlerin birlikte değerlendirilmesi neticesinde bir sonuca varılması mümkündür. Bu hükümler sırasıyla; m. 1228 f. 3, m. 1230, m. 1232'dir. Aşağıda bunlar sistematik bir şekilde değerlendirilecektir[875].

1. Hükümlerin Emredici Niteliği

Yükletenin talimatı madde başlıklı m. 1232 f. 1 ve f. 4 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde Y-TTK'nın eşya üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin düzenlemesinin emre, nama ve hamile yazılı konişmentolar ile sınırlı olduğu sonucuna varılmaktadır[876]. Taşıma senedi düzenlenmeyen yahut m. 1242 anlamında konişmentodan başka bir taşıma senedi düzenlenen taşımalar için Y-TTK'da tasarruf hakkı ile ilgili bir düzenleme yoktur. Bu sebeple, deniz yük senedi veya benzer nitelikteki bir senedin düzenlendiği bir taşımada, CMI DYSİYK'nın uygulanması kararlaştırıldığı takdirde, CMI

---

[874] Y-TTK'nın Taşıma İşleri başlıklı Dördüncü Kitabı'nda gönderenin tasarruf hakkı düzenlenmiştir. Y-TTK m. 868'de gönderenin emir, talimat ve tasarrufları, m. 869'da ise, taşıma teslim engellerine ilişkin hükümler yer almaktadır. Bu hükümlerin mehazı CMR m. 12 [Y-TTK m. 868], CMR m. 14 ilâ 16'dır [Y-TTK m. 869] ve AlmTK m. 418 [Y-TTK m. 868], AlmTK m. 419'dur [Y-TTK m. 869], bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 298-299.

[875] Y-TTK m. 1232'nin mehazı E-TTK m. 1108'dir. Hükmün gerekçesinde de, E-TTK m. 1108'in dilinin güncelleştirilerek alındığı belirtilmiştir, bkz.: TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370. Dolayısıyla, E-TTK m. 1108'e ilişkin açıklamalar Y-TTK bakımından da geçerlidir, bu konuda bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 128-129; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 271 vd.

[876] Y-TTK m. 1232 f. 1'de "emre yazılı bir konişmento düzenlenmişse", f. 4'te ise, "konişmento emre yazılı değilse" ibaresi yer almaktadır.

DYSİYK'nın 6'ncı maddesinde tasarruf hakkına ilişkin öngörülen hükümler uygulama alanı bulacaktır. Aynı şekilde, sözleşme özgürlüğü çerçevesinde navlun sözleşmesinin tarafları olan taşıyanve taşıtan, tasarruf hakkının içeriğini diledikleri gibi kararlaştırabilirler.

Tasarruf hakkını düzenleyen Y-TTK'nın ilgili hükümlerinin emredici nitelikleri bakımından 1243'üncü madde önem taşır. Bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda ya da diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da denizde taşıma senetlerine ilişkin 1228 ilâ 1242'nci maddelerinde öngörülen taşıyanın borçlarını ve sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıtlar ve şartlar geçersizdir [m. 1243 f. 1]. Yükletenin talimatı madde başlıklı m. 1232 bu aralıktadır. Dolayısıyla, bu hüküm taşıyan aleyhine emredici niteliktedir. Taşıyanın bu maddedeki borcunu azaltan düzenlemeler geçersiz olmalıdır. Ancak, Y-TTK m.1243'te ayrıca, diğer denizde taşıma senetlerinde yer alan ve 1228 ilâ 1242'nci maddede öngörülen borçları hafifleten hükümlerin de geçerli olmayacağı belirtilmiştir. Y-TTK m. 1228 ilâ 1241'de konişmentoya ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Diğer denizde taşıma senetleri ise, yalnızca 1242'nci maddede düzenlenmiştir. Söz gelimi, m. 1232 [yükletenin talimatı] düzenlemesi, hükmün açık sözü uyarınca yalnızca denizde taşıma senetlerinden konişmentolu taşımalar bakımından uygulama alanı bulmalıdır. Bu sebeple, 1243'üncü maddenin birinci fıkrasında 1228 ilâ 1242'nci maddelere yapılan atıflar, diğer denizde taşıma senetleri bakımından 1242'nci madde ile sınırlı olarak yorumlanmalıdır.

2. Tasarruf Eden Sıfatı

Y-TTK uyarınca tasarruf hakkının kime ait olduğunun belirlenmesinde konişmentonun düzenlenme şekli ve hamili önem taşır. Emre düzenlenen bir konişmentoda tasarruf hakkının konişmentonun; yahut konişmentonun birden fazla nüsha hâlinde düzenlenmesi durumunda tüm nüshaların; hamiline ait

olduğu sonucuna varılmaktadır [m. 1232 f. 1 ve f. 2]. Konişmento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir [m. 1228 f. 3 c. 1]. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir [m. 1228 f. 3 c. 2]. Konişmento sadece emre olarak düzenlenmişse, yükletenin emrine düzenlendiği karinesi doğar [m. 1228 f. 3 c. 3]. Böyle bir durumda, konişmentonun meşru hamili yükletendir. Yükleten tüm nüshaların hamili olması şartıyla tasarruf eden sıfatına da sahiptir.

Konişmentonun gönderilenin emrine düzenlenmesi durumunda ise, hamil gönderilendir. Ancak, Y-TTK m. 1232 f. 1'de belirsiz bir özne kullanılmıştır[877]. Diğer bir anlatımla, hükmün uygulama alanı bulması için konişmentonun kimin emrine düzenlenmiş olduğu önem taşımaz[878]. Bu fıkrada öngörülen talimatın taşıyan tarafından yerine getirilmesi için konişmentonun bütün nüshalarının taşıyana iade edilmesi gereklidir [Y-TTK m. 1232 f. 1]. Bu sebeple, gönderilenin emrine düzenlenen konişmentonun tüm nüshalarının yükletenin elinde bulunması durumunda yükletenin tasarruf eden olduğu söylenebilir[879]. Ancak, yükleten yahut gönderilenden dışındaki bir üçüncü kişinin tasarruf eden sıfatına sahip olması için bu kişinin yalnızca konişmentonun tüm nüshalarına zilyet olması yeterli olmamalıdır. Aynı zamanda taşıyan, ciro silsilesini kontrol etmeli ve bu kişinin meşru ciranta olduğu takdirde verilen talimatı yerine getirmelidir. Aksi takdirde, taşıyan yük ilgililerine karşı sorumlu tutulmalıdır.

---

[877] Hükümde "[e]mre yazılı bir konişmento düzenlenmişse…" ibaresi yer almaktadır.

[878] Y-TTK m. 1232 f. 1'de "[e]mre yazılı bir konişmento düzenlenmişse kaptan, yükletenin…talimatını…yerine getirir." düzenlemesi yer almaktadır.

[879] Hükmün birinci fıkrasında "kaptan…yükletenin…talimatını ancak kendisine konişmentonun bütün nüshaları geri verildiği takdirde yerine getirir" denilmiştir. AKINCI, konişmentonun yükletenden başka bir üçüncü kişinin emrine düzenlenmesi durumunda yükletenin konişmento hamili alacaklısı olarak değil, yükleten olarak eşya üzerinde devam eden bir tasarruf hakkına dayandığını belirtmiştir, bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 272.

Y-TTK m. 1234 f. 4'te konişmentonun emre yazılı olmadığı hâllerde yükleten ve ismi senette yazılı gönderilenin onayının bulunması hâlinde konişmento iade edilmese bile eşyanın teslim edilebileceği öngörülmüştür. Hükmün sözünden bu düzenlemenin nama ve hamile yazılı konişmentolar bakımından uygulanabileceği sonucu çıkmaktadır. Ancak, hamile yazılı bir konişmentoda böyle bir sonucun amaçlandığı senedin niteliği göz önünde tutulduğunda tartışmalıdır[880]. Zira, hamile yazılı konişmentoda gönderilen hanesinde adı yazan bir gönderilen bulunmamaktadır. Bu hüküm E-TTK m. 1108 f. 3'ten aynen Y-TTK m. 1234 f. 4'e aktarılmıştır[881]. Ancak, E-TTK'da Y-TTK m. 1228 f. 3 c. 1'e karşılık gelen bir düzenleme yer almamaktadır. Zira, E-TTK m. 1101 f. 1'de emre, f. 2'de nama yazılı konişmento düzenlenebileceği öngörülmüştür. Dolayısıyla, E-TTK m. 1108 f. 3'te yer alan "emre yazılı olmadığı hâllerde" ibaresinden nama yazılı konişmento anlaşılmalıdır. Bu sebeple, Y-TTK m. 1234 f. 4'ün de uygulama alanını nama yazılı konişmentolar ile sınırlı tutmak uygun olacaktır. Y-TTK m. 1234 f. 4'ten nama yazılı bir konişmentoda tasarruf edenin kim olduğunun anlaşılması mümkün değildir. Zira, bu fıkrada konişmentonun ya da bütün nüshalarının iade edilmemesi hâlinde taşıyanın eşyayı teslim etmesine yönelik bir düzenleme yer almaktadır. Bu sebeple, konişmento namına düzenlenmeyen yükletenin, konişmentoların tüm nüshalarına sahip olduğu takdirde eşya üzerinde tasarruf hakkının mevcut olup olmadığı belirsizdir.

Hamile yazılı konişmentolarda ise, senedin tüm nüshalarını elinde bulunduran kişinin eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olduğu görüşünü benimsemek yerinde olacaktır[882].

---

[880] AKINCI, E-TTK'da bu konuda bir açıklık bulunmadığını ve tasarruf hakkının kapsamının emre yazılı konişmentolarda olduğu şekilde anlaşılması gerektiğini açıklamıştır, bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 273.
[881] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370.
[882] Bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 273.

Emre ve nama yazılı konişmentolarda yükletenin konişmento nüshalarından birini devretmesi durumunda eşya üzerinde kimsenin tasarruf hakkı bulunmaz[883]. Tüm asıl nüshaların devri hâlinde ise, tasarruf hakkı devredilir[884]. Ancak, senedin, adı veya ticaret unvanı belirtilen gönderilen emrine düzenlenmesi hâlinde, senedin nüshalarına zilyet olan kişinin tasarruf eden sıfatını kazanması için, emre yazılı konişmentonun gönderilen tarafından kendisine ciro edilmiş olması, diğer bir ifadeyle, yetkili hamil olması gereklidir. Sadece emre ya da yükletenin emrine düzenlenen bir konişmentoda, tasarruf hakkının devri, cironun yükleten tarafından yapılması durumunda mümkün olacaktır.

3. Tasarruf Hakkının Kapsamı

Y-TTK m. 1230 f. 1 uyarınca konişmentonun meşru hamili eşyayı boşaltma limanında konişmentonun iadesi karşılığında teslim alma hakkına sahiptir. Konişmento birden fazla nüsha olarak düzenlenmişse tek bir nüshanın yetkili hamiline de eşya teslim edilir [1230 f. 2]. Emre yazılı bir konişmento söz konusu ise ve bu konişmento yalnızca emre yahut yükletenin emrine düzenlenmişse, yükletenin konişmentonun bir nüshasını kendisinde tutması satış hukuku uyarınca satış bedeline kavuşması bakımından menfaatinedir[885]. Zira, yükleten, konişmentoyu ciro ettiği kişiden önce başvurarak eşyayı teslim alabilecektir. Diğer yandan, yükletenin elinde tuttuğu nüshayı boşaltma limanındaki temsilcisine ciro etmesi durumunda ve bu kişinin gönderilen ile eşyanın teslimini birlikte istemesi ihtimalinde taşıyan, her ikisinin de istemini reddederek eşyayı umumi ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmek zorundadır [m. 1231 f. 1]. Bu aşamadan sonra yükletenin

---

[883] Bu sonuca Y-TTK m. 1232 f. 1'den ulaşılmaktadır. Talimatın tüm nüshaların geri verildiği takdirde yerine getirileceği öngörülmüştür.
[884] Bu sonuca Y-TTK m. 1232 f. 2'den varmak mümkündür. Zira, bu fıkrada gemi varma limanına ulaşmadan, konişmento hamilinin eşyanın teslimini istemesi hâlinde Y-TTK m. 1232 f. 1'in uygulanacağı öngörülmüştür.
[885] Bu kapsamda bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 273.

satış hukuku hükümlerine göre eşyanın satış bedelinin ödenmesi üzerine alıcıya teslim edilmesi isteminde bulunma hakkı doğacaktır. Ancak, buraya kadar sayılan hükümler, tasarruf hakkının değil, yükletenin hamil sıfatının sonuçlarıdır.

Y-TTK uyarınca tasarruf hakkının kapsamı eşyanın bir ara limanda veya boşaltma limanında kendisine teslim edilmesini istemekle sınırlıdır[886]. Söz gelimi, gönderilenin emrine düzenlenen bir konişmentonun hamili gönderilen olsa da, konişmentoların tüm nüshalarını zilyetliğinde bulunduran yükleten eşyanın bir ara limanda veya boşaltma limanında kendisine teslim edilmesi hakkını elde eder. Bu istem, kendisine kanundan ötürü tanınan tasarruf hakkının bir sonucudur[887]. Taşıyanın eşyayı kendisine senedi iade etmeyen alıcıya garanti mektubu karşılığında teslim etmesi durumunda yükleten taşıyanın da sorumluluğuna gidebilir. Taşıyanın bu davranışının Y-TTK m. 1187 f. 1 anlamında pervasızca hareket olduğu ve dolayısıyla sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacağı savunulabilir.

Y-TTK m. 1232'nin sözünden konişmentoların tüm nüshalarının taşıyana sunulması durumunda taşıyanın eşyayı bir ara limanda teslim etmesi borcu altında olduğu anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın haklı bir gerekçe ile bu talimatı yerine getirmeyebileceğine veya bu sebeple yapacağı masraflara ilişkin güvence verilmemesi hâlinde bu talimatı yerine getirmek zorunda olmadığına yönelik bir düzenleme yoktur[888]. Ancak, özellikle konteyner taşımasında, ara limanda teslim edilmesi istenilen konteynerin boşaltılması geminin gecikmesine sebebiyet verecekse yine de teslim etmekle yükümlü tutulmasının ne kadar yerinde olduğu tartışmaya açıktır.

---

[886] Tasarruf hakkının konişmento hamilinin menfaatinin korunması amacıyla sınırlandırıldığı belirtilmiştir, bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 271.
[887] Bkz. Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 272.
[888] Aksi düzenleme için bkz. Y-TTK m. 868 f. 1 c. 2 ve c. 3.

Sonuç olarak, Y-TTK'nın tasarruf hakkına ilişkin düzenlemesi hem düzenlenen senetlerin niteliği, hem de tasarruf hakkının kapsam ve sınırı bakımından Rotterdam Kuralları'na göre daha dar kapsamlıdır. Ayrıca, eşyanın ara limanda teslimini isteme hakkının aksinin Rotterdam Kuralları uyarınca kararlaştırılması mümkün iken, Y-TTK uyarınca bu hakkın emredici nitelikte olduğu sonucuna varılmıştır.

B. Alman Hukuku

Bu başlık altında Y-AlmDTK'da öngörülen tasarruf hakkına ilişkin hükümlerin hangileri olduğu ve bu hükümlerin mehazı açıklanacaktır. Ayrıca tasarruf eden sıfatının kime ait olduğu belirtilecektir. Aşağıda da açıklanacağı üzere Y-AlmDTK'nın tasarruf hakkına ilişkin düzenlemesi büyük ölçüde Y-TTK'nın Taşıma İşleri Hukuku Kitabı'ndaki hükümlerle aynı doğrultudadır. Bu sebeple, çalışmanın kapsamı da göz önünde tutularak bu başlık altında tasarruf hakkının içeriği bakımından bilgi verilmeyecektir.

E-TTK m. 1108'in mehazı E-AlmDTK m. 654'tür[889]. E-TTK m. 1108 aynen Y-TTK m. 1234'e aktarıldığından, Y-TTK'nın bu maddesinin de mehazı E-AlmDTK m. 654'tür. Ancak, AlmTK'nın Deniz Ticareti Hukuku kısa süre önce değiştirilmiştir. Tasarruf hakkı Y-AlmDTK'nın 491'inci[890],

---

[889] E-AlmDTK m. 654 hükmünün resmî metni şu şekildedir: "*(1) Ist ein an Order lautendes Konnossement ausgestellt, so darf der Kapitän den Anweisungen des Abladers wegen Rückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämtlichen Ausfertigungen des Konnossements zurückgegeben werden. (2) Dasselbe gilt, wenn ein Konnossementsinhaber die Auslieferung der Güter verlangt, bevor das Schiff den Bestimmungshafen erreicht hat. (3) Handelt der Kapitän diesen Vorschriften entgegen, so bleibt der Verfrachter dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements verpflichtet. (4) Lautet das Konnossement nicht an Order, so sind die Güter, auch wenn keine Ausfertigung des Konnossements beigebracht wird, zurückzugeben oder auszuliefern, wenn der Ablader und der im Konnossement bezeichnete Empfänger damit einverstanden sind. Werden jedoch nicht sämtliche Ausfertigungen des Konnossements zurückgegeben, so kann der Verfrachter verlangen, daß ihm wegen der deshalb zu besorgenden Nachteile zuvor Sicherheit geleistet wird.*

[890] *Nachträgliche Weisungen* madde başlıklı hükmün resmî Almanca metni şöyledir: ***(1)*** *Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht*

492'nci[891] ve 520'nci[892] maddelerinde düzenlenmiştir. Bu maddelerden 491 ve

---

weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefert. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen. ***(2)*** *Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeit- punkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.* ***(3)*** *Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.* ***(4)*** *Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.* ***(5)*** *Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen den- selben Vertragsparteien getroffen wird.*"

[891] "*Beförderungs- und Ablieferungshindernisse*" madde başlıklı hükmün resmî metni şöyledir: *"****(1)*** *Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsbe- rechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.* ***(2)*** *Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein. (3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; ver- traut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehen- den Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.* ***(4)***

492'de tasarruf hakkı sahibi[893], tasarruf hakkının kapsamı[894], tasarruf hakkının süresi[895], deniz yük senedi düzenlendiği takdirde tasarruf hakkının kullanılma şekli[896], taşıyanın talimatları yerine getirmesinin koşulları[897], taşımanın taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde yapılamayacağının anlaşılması veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkması durumunda taşıyanın borçları[898] ve hakları düzenlenmiştir. 520'nci maddede ise, bir konişmento düzenlenmesi hâlinde tasarruf eden sıfatının kime ait olacağı[899] ve tasarruf

---

Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist."

[892] "*Befolgung von Weisungen*" madde başlıklı hükmün resmî metni şu şekildedir: "***(1)** Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.* ***(2)** Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.*"

[893] Y-AlmDK m. 491 f. 1 c. 1 uyarınca taşıtana aittir, bkz.: yuk. dn. 890. Hükmün gerekçesi için bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 13.

[894] Tasarruf hakkının kapsamı Y-AlmTK m. 491 f. 1 c.2'de belirlenmiştir; buna göre tasarruf hakkının kapsamı, taşımanın durdurulması, başka bir teslim yerine taşınması yahut başka bir boşaltma limanında teslim edilmesi veya başka bir gönderilene teslim edilmesidir, bkz.: yuk. dn. 890.

[895] Tasarruf edenin tasarruf hakkı eşyanın boşaltma limanına varması ile sona erer [m. 491 f. 2 c. 1] ve gönderilene geçer [m. 491 f. 2 c. 2], bkz.: yuk. dn. 890.

[896] Deniz yük senedi düzenlendiği takdirde taşıtan deniz yük senedinde öngörülmüş olmak kaydıyla tasarruf hakkını kendi nüshasını ibraz ederek kullanabilir [m. 491 f. 3], bkz.: yuk. dn. 890.

[897] Tasarruf edenin talimatları taşıyanın işletmesi bakımından zarar doğurabilecek yahut diğer yük ilgililerinin menfaatlerini zarara uğratabilecek nitelikteyse, taşıyan bu talimatı yerine getirmek zorunda değildir [bkz. m. 491 f. 1 c. 3]. Talimatların yerine getirilmesinden doğan masraflardan tasarruf eden sorumludur ve taşıyan önceden talimatların yerine getirilmesi için güvence isteyebilir. Güvence verilmezse taşıyan talimatları yerine getirmek zorunda değildir [m. 491 f. 1 c. 4], bkz.: yuk. dn: 890.

[898] Böyle bir durumda taşıyan, tasarruf edenden talimat almakla yükümlü tutulmuştur, bkz. Y-AlmDTK m. 492, bkz.: yuk. dn. 891.

[899] Konişmento düzenlendiği takdirde Y-AlmDTK m. 491 ve 492'de öngörülen hakların konişmentonun meşru hamiline ait olduğu m. 520 f. 1 c. 1'de öngörülmüştür, bkz.: yuk. dn. 892.

hakkının hangi şekilde kullanılacağı[900] ile taşıyanın sorumluluğu[901] öngörülmüştür. Dolayısıyla, tasarruf hakkı Y-AlmDTK'da E-AlmDTK'ya göre ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir.

Y-AlmDTK'nın tasarruf hakkına ilişkin hükümlerinin kaynağı AlmTK m. 418 ve 419'dur[902]. Söz konusu hükümler kara taşımasında tasarruf hakkını düzenlemektedir. Bu hükümler, Deniz Ticareti Hukuku'na ilişkin bazı eklemelerle Y-AlmDTK m. 491'e ve m. 492'ye aktarılmıştır. Y-AlmDTK m. 520 ise, kısmen E-AlmDTK m. 654'ten alınmıştır[903].

AlmTK m. 418 ve 419'un mehazı, sırasıyla CMR m. 12 ve CMR m. 14 ilâ 16 düzenlemeleridir[904]. Bu hükümler aynı zamanda Y-TTK m. 868 ve 869'a da aktarılmıştır[905]. Y-TTK'nın kara taşımasına ilişkin bu düzenlemelerinde AlmTK'nın 418'inci ve 419'uncu maddeleri de göz önünde tutulmuştur[906]. Dolayısıyla, Y-TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda yer alan tasarruf hakkına ilişkin hükümlerle Y-AlmDTK'nın deniz taşımasına ilişkin düzenlemelerinde öngörülen tasarruf hakkı birbirine benzemektedir. Ancak, Y-TTK'nın Deniz Ticareti Hukuku Kitabı'ndaki tasarruf hakkı hükümleri, Alman Deniz Ticareti Hukuku ile aynı doğrultuda değildir.

Y-AlmDTK uyarınca tasarruf eden kural olarak taşıtandır [m. 491 f. 1 c.1]. Ancak, bir konişmento düzenlendiği takdirde bu sıfat konişmentonun meşru hamilinindir [m. 520 f. 1 c. 1]. Konişmento birden fazla nüsha düzenlenmişse, tasarruf hakkının kullanılması konişmentonun tüm asıl

---

[900] Tasarruf hakkının kullanılması için konişmento birden fazla nüsha düzenlenmişse tüm nüshaların sunulması gereklidir, bkz. Y-AlmDTK m. 520 f. 1 c. 2, bkz.: yuk. dn. 892.
[901] Bu kapsamda bkz. Y-AlmDTK m. 491 f. 5 ve m. 520 f. 2. Y-AlmDTK m. 520 f. 2 c. 2 ile Rotterdam Kuralları m. 52 f. 4 ile aynı doğrultuda olduğu hükmün gerekçesinde açıklanmıştır, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 95.
[902] Bkz. m. 491 ve 492'ye ilişkin madde gerekçeleri, Deutscher Bundestag: 1**7. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 73-74.
[903] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 95.
[904] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 73-74. CMR'nin tasarruf hakkına ilişkin düzenlemesi hakkında bkz. Karan, **CMR Şerhi**, s. 216 vd.
[905] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 298-299.
[906] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 298-299.

nüshalarının taşıyana ibraz edilmesi şartına tâbi tutulmuştur [m. 520 f. 1 c. 2]. Y-AlmDTK m. 513 f. 1 uyarınca konişmentonun kimin emrine düzenleneceğine karar verme yetkisi yükletene tanınmıştır. İlk bakışta tasarruf hakkının kime ait olacağını da belirleme hakkının yükletene ait olduğu söylenebilir. Ancak, bir önceki bölümde de açıklandığı üzere yükleten sıfatının belirlenmesinde taşıtanın iradesi rol oynamaktadır[907]. Bu sebeple, konişmentolu taşımalarda tasarruf hakkının da kime ait olduğunu belirleme yetkisinin dolaylı olarak taşıtana ait olduğu söylenebilir. Konişmento düzenlenmeyen taşımalarda ise, ister bir deniz yük senedi veya benzer başka bir senet düzenlenmiş olsun, isterse her hangi bir taşıma senedi düzenlenmemiş olsun tasarruf eden sıfatı taşıtana aittir.

§ 11. Güverte Taşımasına İzin Verme

I. UCP

Güverte taşımasına yönelik gerek UCP 500 m. 31'de[908] gerekse UCP 600 m. 26'da[909] yer verilen düzenlemeler aynı doğrultudadır. Buna göre, eşyanın güverteye yüklendiği ya da yükleneceğine yönelik bir kayıt taşıma senedinde yer almamalıdır[910]. Ancak, taşıma senedinde eşyanın güverteye yüklenebileceğine ilişkin bir kaydın kabul edilebilir olduğu öngörülmüştür[911].

---

[907] Bkz.: yuk. § 7 I B.

[908] UCP 500 m. 31'in başlığı "*On Deck*", "*Shipper's Load and Count*", "*Name of Consignor*"dır, bkz. ICC, **Uniform Customs and Practice for Documentary Credits**, **Publication No. 500**, Effective January 1, 1994.

[909] UCP 600 m. 26'nın başlığı ""*On Deck*", "*Shipper's Load and Count*", "*Said by Shipper to Contain*" *and Charges Additional to Freight*"dir, bkz. ICC, **Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision**, **ICC Publication No. 600LF**, Implementation Date July 1, 2007.

[910] UCP 500 m. 31 (i)'de "*[u]nless otherwise stipulated in the Credit, banks will accept a transport document which does not indicate…that the goods are or will be loaded on deck…*" düzenlemesi bulunmaktadır; bkz. ICC, **Publication No. 500**, m. 31. UCP 600 m. 26(a)'da ise, benzer bir şekilde "*[a] transport document must not indicate that the goods are or will be loaded on deck…*" ibaresi yer almaktadır, bkz. ICC, **Publication No. 600LF**, m. 26. Bu yönde bkz. William Tetley, "Deck Carriage under the Hague Rules", **[1977] 3 The Maritime**

II. Konişmento Kayıtları

BIMCO'nun resmî internet sitesindeki[912] örnek konişmentolarda güverte taşıması ile ilgili çeşitli kayıtlar yer almaktadır[913]. Bu kayıtlara düzenli hat taşımasında ve çarter parti ile birlikte kullanılan konişmentolarda rastlanmaktadır.

Düzenli hat taşımalarında yaygın şekilde kullanılan CONLINEBILL 2000'in[914] arka yüzünün 16'ncı maddesinin (b) bendinde "*[t]he carrier shall have right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant*" ibaresi yer almaktadır. Benzer bir kayıt, COMBICONBILL[915] m. 7 par. 2'de de bulunmaktadır[916].

Lawyer, s. 42; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 52; Ülgener, **Çarter Sözleşmesi I**, s. 255.

[911] Bu husus UCP 500 m. 32(i) c. 2'de "*[n]evertheless,banks will accept a transport document which contains a provision that the goods may be carried on deck, provided that it does not specifically state that they are or will be loaded on deck,*"; UCP 600 m. 26(a) c. 2'de ise, "*A clause on a transport document stating that the goods may be loaded on deck is acceptable*" şeklinde ifade olunmuştur, bkz. ICC, **Publication No. 500**, m. 31; bkz. ICC, **Publication No. 600LF**, m. 26.

[912] BIMCO, (Çevrimiçi) www.bimco.org.

[913] Bu çalışmada yer verilen konişmento kayıtlarından bazılarının ve yer verilmeyen Multidoc95, P & O Nedlloyd Bill, "K" Line Bill of Lading ve P & I Club General Cargo Clause'da güverte taşımasına ilişkin yer alan kayıtlar için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 325 vd. [§ 10B].

[914] BIMCO LINER BILL OF LADING, CODE NAME: "CONLINEBILL 2000" [Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978, November 2000], konişmentonun örnek metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/CONLINEBILL2000.aspx.

[915] Negotiable COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING, CODE NAME: "COMBICONBILL" [Revised 1995], konişmentonun örnek metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/COMBICONBILL.aspx.

[916] CONLINEBILL 2000'den farklı olarak COMBICONBILL m. 11 par. 2'nin son cümlesinde "*[f]urthermore,they [The Hague/Visby Rules]shall apply to all goods, whether carried on deck or under deck*" ibaresi yer almaktadır. Dolayısıyla, COMBICONBILL uyarınca gerçekleştirilen denizde eşya taşımalarında güverte yükünün maruz kaldığı zarar m. 11 f. 1'in koşullarının karşılanması hâlinde KonişmentoMS'ye tâbi olacaktır.

Çarter partiler ile kullanılan konişmentolarda ise, BIMCHEMVOYBILL 2008[917], CONGENBILL 2007[918], CEMENTVOYBILL 2006[919], HEAVYLIFTVOYBILL[920], HEAVYCONBILL 2007[921] örnek olarak verilecektir. Bunlardan BIMCHEMVOYBILL 2008'in, CONGENBILL 2007'nin, CEMENTVOYBILL 2006'nın arka yüzünün 2'nci maddesinin dördüncü paragrafında "*[t]he carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising ... with respect to deck cargo…*"[922] ibaresi yer almaktadır. Konişmentonun ön yüzünde ise, güverte yüküne ilişkin herhangi matbu kayıt yoktur. HEAVYLIFTVOYBILL ve HEAVYCONBILL 2007'de ise, durum farklıdır. HEAVYLIFTVOYBILL'in ön yüzünde dörtlü bir bölme bulunmaktadır. Bunlardan "*shipper's description of goods*" hanesinin yanında "*state whether goods carried on deck or under deck*" bölümü bulunmaktadır. Bu dörtlü hanenin altında, "*quantity carried on deck*" ve "*quantity carried under deck*" kısımları yer almaktadır. Bu kısmın altında ise, "*[u]nless specifically indicated above, all cargo is carried on deck at Shipper's risk;…*" ibaresi bulunmaktadır. Konişmentonun arka yüzünün ikinci maddesinde, hukuk seçimine ilişkin matbu kayıt yer almaktadır. KonişmentoMS'nin

---

[917] BIMCHEMVOYBILL 2008, BILL OF LADING To be used with the BIMCHEMVOY 2008 charter party, konişmento metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/BIMCHEMVOYBILL_2008.aspx.

[918] BIMCO CONGENBILL 2007, BILL OF LADING To be used with charter parties, konişmento metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/BIMCHEMVOYBILL_2008.aspx.

[919] BIMCO CEMENTVOYBILL 2006, BILL OF LADING To be used with the CEMENTVOY 2006 charter party, konişmento metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/CEMENTVOYBILL2006.aspx.

[920] BIMCO HEAVYLIFTVOYBILL, BILL OF LADING To be used with the HEAVYLIFTVOY Charter Party, konişmento metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/HEAVYLIFTVOYBILL.aspx.

[921] BIMCO HEAVYCONBILL 2007, BILL OF LADING To be used with the HEAVYCON 2007 charter party, konişmento metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/HEAVYCONBILL_2007.aspx.

[922] Bu gibi matbu kayıtların KonişmentoMS uyarınca geçerliği hakkında bkz. Tetley, **[1977] 3 The Maritime Lawyer**, s. 36 vd.

uygulanacak hukuk olarak belirlendiği bu maddenin başında "*[i]f the cargo is shipped under deck*" ibaresi vardır. Dolayısıyla, KonişmentoMS, ambarda taşınan eşyalar hakkındaki uyuşmazlıklar bakımından belirleyici olacaktır. Aynı maddenin son paragrafında "*[t]he carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising ... with respect to deck cargo...*" kaydı vardır. HEAVYCONBILL 2007 de benzer doğrultudadır. Bu konişmentonun ön yüzünde "*state whether goods carried on deck or under deck*" bölümü yer almayıp, sadece "*quantity carried on deck*" ve "*quantity carried under deck*" kısmı bulunmaktadır. Konişmentonun ön ve arka yüzünde güverte yüküne ilişkin diğer kayıtlar ise, HEAVYLIFTVOYBILL ile aynı doğrultudadır.

Bu kayıtlar her bir MS düzenlenmesi açıklandıktan sonra değerlendirilecektir.

III. Milletlerarası Sözleşmeler

A. KonişmentoMS

1. Düzenleme

KonişmentoMS'de güverte yükü ayrıntılı bir şekilde düzenlenmemiştir. Sözleşmenin 1'inci maddesinin (c) bendinde eşya tanımı yer almaktadır. Tanımda, eşya teriminin navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağı belirtilip de fiilen bu şekilde taşınan yüklerin dışında kalan eşya, mal, ticari emtia ve her türlü diğer nesneyi kapsadığı öngörülmüştür[923]. Diğer bir ifadeyle, güverte yükü belirli koşulların karşılanması kaydıyla eşya tanımının dışında bırakılmıştır. Dolayısıyla, KonişmentoMS güvertede taşınan eşyaya kural olarak uygulanmaz. Böyle bir düzenlemenin başlıca sebebi,

[923] KonişmentoMS m. 1 b. (c)'nin İngilizce metni şu şekildedir: "*"Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.*" Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Ünan/*et al.*, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 181 [§ 4 II B].

güverte taşımasında belirsizlik unsurunun ön planda olması ve denizde eşya taşımasına ilişkin genel kuralların öngörüldüğü bir sözleşmede güverte taşımasına ilişkin özel düzenlemenin yerinde olmayacağı düşüncesidir[924]. Hükmün hazırlandığı yıllarda güverte taşımasına konu olan yük genellikle kereste yükü ile sınırlıydı[925]. KonişmentoMS'deki boşluğun özellikle konteyner taşımasına[926] geçilmesinden sonra ihtiyaçlara cevap verdiğini söylemek güçtür.

2. Hazırlık Çalışmaları

Güvertede taşınan eşyanın 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanı dışında kalması için eşyanın navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağının belirtilmesi ve fiilen güvertede taşınması gereklidir. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde ILA Taslağı'nda ve 1921 Lahey Kuralları'nda güverte yükünün hiçbir koşul aranmaksızın uygulama alanı dışında bırakıldığı saptanmaktadır[927]. Ekleme 1922 HİLL/JACKSON Taslağı'nda yapılmıştır[928]. HİLL/JACKSON Taslağı'nın tutanaklarına erişmek mümkün olmadığından, bu eklemenin sebebi anlaşılamamaktadır. Ancak, çalışmanın birinci bölümününde de açıklandığı üzere, bu Taslak'taki eklemeler yük ilgililerinin menfaatine yapılmıştır[929]. Dolayısıyla, m. 1 b. (c)'ye yapılan eklemeyi de bu doğrultuda yorumlamak mümkündür.

---

[924] Mr. BAGGE'in sorusu üzerine; oturum başkanı şu yanıtı vermiştir; "*this trade was subject to such uncertainties that it did not seem possible to take account of them in a convention covering the carriage of goods in general.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 132; Sturley, **Legislative History I**, s. 389.
[925] Bkz. UN, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 46].
[926] Konteyner taşıması hakkında bkz. İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları** (Doktora Tezi), İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982.
[927] ILA Taslağı ve 1921 Lahey Kuralları m. 1 b. (c) düzenlemesinin ilgili kısmı şu şekildedir: ""*Goods" includes goods…except…cargo carried on deck.*" bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792, 795.
[928] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 802.
[929] Bkz.: yuk. § 1 III B 3.

Hazırlık çalışmalarının sonraki aşamalarında hükmün tanım maddesinden çıkartılıp, 3'üncü maddeye eklenmesi önerilmiştir[930]. Öneride güverte yükü bakımından sözleşme özgürlüğü ilkesinin benimsenmesi ve taşıyanın güverte yükü bakımından özen sorunluluğunun bulunmadığını kararlaştırmasına imkân tanınması istenmiştir. Böylece, güverte yükü yalnızca taşıyanın özen sorumluluğu bakımından Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kalacaktı. Ancak, düzenlemenin uzlaşma sonucu oluştuğu ve bu şekliyle korunması gerektiği açıklanmıştır[931]. Bununla birlikte, önemle üzerinde durulan husus güverte yükünün kural olarak KonişmentoMS'nin uygulama alanı dışında bırakıldığı ve Taraf Devletler'in iç hukuklarında bu konuda düzenleme serbestisi altında olduğudur[932]. Diğer bir ifadeyle, Taraf bir Devlet dilediği takdirde güverte taşımasını emredici sorumluluk rejimine de tâbi tutabilecektir.

3. Değerlendirme

KonişmentoMS'nin uygulama alanı dışında kalan güverte taşıması, navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağı belirtilen ve fiilen güvertede taşınan eşyadır[933]. Dolayısıyla, bu iki koşulun birlikte karşılanması gereklidir.

---

[930] Mr. BAGGE'in m. 3 f. 8'e aktarılmasını önerdiği düzenleme şu şekildedir: "*These clauses will not prevent the carrier from stipulating a reserve exonerating himself from all liability as to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and unloading of live animals or of cargo which by the contract of carriage is declared to be deck cargo and is, in fact, carried on deck.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 133; Sturley, **Legislative History I**, s. 433.

[931] LESLİE SCOTT'ın bu gerekçeyi doğrulayan beyanı şu şekildedir; "*they wanted absolutely no change to the terms of this compromise, which had been obtained after a long debate.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 134; Sturley, **Legislative History I**, s. 437.

[932] Oturum başkanının bu yöndeki açıklaması şu şekildedir: "*...it was decided to mention in the proceedings that it was understood that national legislation remained absolutely free to stipulate in so far as concerned live animals and deck cargo as they understood them.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 134; Sturley, **Legislative History I**, s. 438.

[933] KonişmentoMS'nin uygulama alanına giren güverte taşımalarının, **[1]** eşyanın gvertede taşınması ancak, temiz konişmento düzenlenmiş olması, **[2]** eşyanın güvertede taşınması ancak, konişmentoda yalnızca genel nitelikte bir sorumsuzluk kaydı bulunması, **[3]** eşyanın güvertede taşınması ve fiilen bu şekilde konişmentoda taşındığının konişmentoda gösterilmiş olması, ancak konişmentoda uyuşmazlığın KonişmentoMS'ye tâbi olduğunun belirtilmesi

Bu koşullardan birincisi, eşyanın navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağının belirtilmesidir. KonişmentoMS anlamında navlun sözleşmesi yalnızca, bir konişmento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilen bir sözleşmedir [m. 1 b. (b)]. Taşıyan ise, "*shipper*" ile navlun sözleşmesini kuran gemi malikini ve çartereri kapsar [m. 1 b. (a)][934]. İlgili hükümlerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda navlun sözleşmesi, gemi maliki veya çarterer ile "*shipper*" arasında kurulan ve bir konişmento yahut eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilen bir sözleşmedir.

1924 KonişmentoMS m. 1 b. (c)'nin İngilizce tercümesinde "*by the contract of carriage is stated as being carried*" ifadesi yer almaktadır. Bu ibare "navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağının belirtildiği" şeklinde Türkçe'ye tercüme edilebilir[935]. Bu yönde belirtme, taşıyan ile taşıtan arasında yazılı bir navlun sözleşmesi varsa bu sözleşmede veya sözleşmenin sözlü veya bir iletişim aracı ile kurulması durumunda yapılan açıklamaların doğruluğunu belgeleyen *fixture recap* veya *booking note*'da[936] ya da navlun sözleşmeni ispat eden veya hükümlerini içeren bir konişmentoda yapılabilecektir[937].

Eşyanın güvertede taşınacağı navlun sözleşmesi veya *fixture recap* yahut *booking note*'da öngörüldüğü takdirde, bu taşımaya onay veren yük ilgilisinin navlun sözleşmesinin tarafı olan CIF satıcı yahut FOB alıcı olması gerektiği söylenebilir. Ancak, söz konusu belgelerde bu yönde bir belirtme yoksa ve fakat taşıyan tarafından düzenlenen konişmentoda eşyanın güvertede

---

ihtimallerinde uyuşmazlığın KonişmentoMS'nin uygulama alanına gireceği hakkında bkz. Tetley, **[1977] 3 The Maritime Lawyer**, s. 37; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1578.

[934] Bu paragrafta yer alan 1924 KonişmentoMS hükümlerinin Türkçe tercümesi için bkz. . Ünan/*et al.*, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 181 [§ 4 II B].

[935] Türkçe tercüme için bkz. Ünan/*et al.*, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 181 [§ 4 II B].

[936] *"Booking note*" hakkında bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 30.

[937] KonişmentoMS uyarınca "*shipper*"ın güverte taşımasına onayının etkisi hakkında kapsamlı değerlendirme için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1598 vd.

taşınacağı öngörülmüşse, yük ilgililerinden kimin onay vermesi gerektiği açık değildir. FOB satış örneğinde, navlun sözleşmesinin tarafı FOB alıcı olmasına rağmen, eşya FOB satıcı tarafından taşıyana teslim edilir. Konişmentonun FOB satıcı emrine veya sadece emre düzenlenmesi hâlinde, düzenlenen konişmentoda eşyanın güvertede taşınacağının öngörülmesi ve FOB satıcı tarafından konişmentonun bu hâliyle teslim alınması durumunda, bu yönde bir belirtmenin FOB alıcıya karşı geçerli olup olmadığı belirsizdir.

Bu kapsamda iki farklı olasılık söz konusu olabilecektir. Bunlardan birincisi, navlun sözleşmesi veya *fixture recap* yahut *booking note*da bu yönde herhangi bir düzenleme yapılmamış olmasıdır. Böyle bir hâlde, uygulanacak hukuk uyarınca Türk Hukuku'nda yükleten olarak ifade olunan FOB satıcının senedi bu şekliyle teslim almış olmasının, eşyanın güvertede taşınmasına yönelik geçerli bir rıza olup olmadığının belirlenmesi gerekir. Cevabın olumlu olması hâlinde, söz konusu taşıma 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanı dışında kalır.

Diğer olasılık ise, taşıyan ile taşıtan arasında kurulan navlun sözleşmesinde eşyanın güvertede taşınmayacağının açıkça kararlaştırılmış olması ihtimalidir. Bu durumda, konişmentoda her ne kadar eşyanın güvertede taşındığı belirtilmiş ve senet bu hâliyle FOB satıcı tarafından kabul edilmiş olsa bile, taşıyan meydana gelen zararlardan, FOB alıcıya karşı navlun sözleşmesi hükümlerine göre sorumlu tutulmalıdır. Ancak, bu taşımada düzenlenen konişmentonun FOB alıcı tarafından bir üçüncü kişiye devredilmesi hâlinde, bu kişi ile taşıyan arasındaki ilişkiye konişmento hükümleri uygulanacağından, konişmentoda güverte taşımasına yönelik yer alan kaydın üçüncü kişiye karşı geçerli olduğu söylenebilecektir. Bu sonucun ne kadar yerinde olduğu tartışmaya açıktır.

Çalışmanın birinci bölümünde 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanı belirlenmişti[938]. Çarter sözleşmeleri uyarınca düzenlenmiş olan bir konişmentoya, taşıyan ile 3. kişi gönderilen arasındaki ilişkiyi düzenlediği andan itibaren 1924 KonişmentoMS uygulanır[939]. Dolayısıyla, güverte yükü bakımından 1924 KonişmentoMS'nin üçüncü kişi gönderilen hakkında uygulanmaması için eşyanın güvertede taşınacağının navlun sözleşmesinde belirtilmesi yeterli olmamalı, bu hususun ayrıca konişmentoda da öngörülmesi gereklidir. Konişmentodan navlun sözleşmesine atıf yapıldığı takdirde, bu atfın tek başına güverte yükü bakımından yeterli görülmemesi uygun bir yorum olacaktır.

KonişmentoMS'de güvertede taşınan eşyanın bir konteyner taşıması olup olmadığına yönelik her hangi bir ayrım yapılmamıştır. Düzenli hat taşımalarında kullanılan CONLINEBILL 2000 ve COMBICOMBILL taşıyan ile taşıtan arasında kurulan navlun sözleşmesinin şartlarını içerir[940]. Bu kayıtlar değerlendirildiğinde konteyner taşımaları bakımından CONLINEBILL 2000 m. 16 b. (b) ve COMBICOMBILL m. 7 par. 2'de 1924 KonişmentoMS m. 1 b. (c) anlamında konteyner içindeki eşyanın güvertede taşınacağının belirtildiği sonucuna varılmalıdır. Benzer sonuca HEAVYLIFTVOYBILL ve HEAVYCONBILL 2007'nin ön yüzünden de ulaşılmaktadır. Ne var ki, BIMCHEMVOYBILL 2008, CONGENBILL 2007, CEMENTVOYBILL 2000'in arka yüzlerinde güverte yükü bakımından konulan sorumsuzluk kayıtları bu kapsamda tek başına yeterli sayılmamalıdır[941]. Dolayısıyla, bu konişmentolar ile gerçekleşen taşımaların

---

[938] Bkz. yuk. § 2 I.
[939] Bkz. yuk. § 2 I C.
[940] Multidoc95, P & O Nedlloyd Bill, "K" Line Bill of Lading'de güverte taşımasına ilişkin yer alan kayıtlar için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 326.
[941] TETLEY, bu gibi kayıtların bir seçenek niteliğinde olduğunu ve bu imkânın taşıyan tarafından kullanılması hâlinde eşyanın güvertede fiilen taşındığının konişentodan anlaşılması gerektiğini belirtmiştir. Yazar, konişmentonun arka yüzünde yer alan bu gibi matbu kayıtlara rağmen, temiz konişmento düzenlenmesi hâlinde, diğer bir ifadeyle ön yüzünde eşyanın fiilen

1924 KonişmentoMS'ye tâbi olmaması için bu konişmentoların ön yüzünde yer alan "*[s]hipper's description of cargo*" ile ilgili kısma veya başka bir yere eşyanın güvertede taşındığının yazılması gereklidir[942].

KonişmentoMS m. 1 b. (c)'de öngörülen bir diğer koşul, eşyanın fiilen güvertede taşınmasıdır. Konişmentoda yer alan "*carried on deck*" veya "*shipped on deck*" gibi kayıtlar eşyanın fillen güvertede taşındığı karinesini doğurur. Eşyanın fillen nerede taşındığı yolunda çıkması muhtemel bir uyuşmazlıkta yükleme durumunu belgeleyen "*BAY PLAN*"de yer alan kayıtlar belirleyici olabilecektir.

B. 1968 Visby Protokolü

Protokol'ün hazırlık sürecinde gündemde yer alan değişikliklerden biri de güverte taşımasına yönelikti. Ancak, CMI Stockholm Konferansı'nda bu değişiklik önerisi reddedilmiş[943] ve Diplomatik Konferans'a sunulan taslakta yer almamıştır[944].

---

güvertede taşındığının açıkça belirtilmemesi hâlinde, taşıyanın konişmentoda tanınan bu seçeneği kullanmadığı sonucuna varılması gerektiğini belirtmiştir. Zira, ön yüzde güverte taşımasına ilişkin açık bir kayıt bulunmadığı hâllerde ön yüzün arka yüze üstün gelmesi gerektiğini belirtmektedir, bkz. Tetley, **[1977] 3 The Maritime Lawyer**, s. 36, 39-40. Temiz konişmentonun eşyanın ambarda taşındığı anlamına geldiği hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1570 vd.

[942] Bu kapsamda *Swenska Traktor v Maritime Agencies* [1953] 2 Q.B. 295 uyuşmazlığı örnek olarak verilebilecektir. Bu uyuşmazlıkta konişmentoda taşıyana eşyayı güvertede taşıma hakkını veren kayıtların taşıyanın sorumsuzluğu bakımından tek başına yeterli olmadığı aynı zamanda eşyanın fiilen güvertede taşındığının da konişmentodaki kayıtlardan anlaşılması gerektiği yolunda karara varılmıştır. Uyuşmazlık hakkında bkz. Tetley, **[1977] 3 The Maritime Lawyer**, s. 40; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1593.

[943] Böyle bir değişikliğin yapılması bakımından acil bir ihtiyaç bulunmadığı belirtilmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, 125 ve bu sayfada dn. 282'deki CMI Stockholm Conference Report.

[944] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, 125 ve bu sayfada dn. 282'deki CMI Stockholm Conference Report.

C. Hamburg Kuralları

1. Hazırlık Çalışmaları

KonişmentoMS'nin aksine Hamburg Kuralları m. 9'da güverte yükü ile ilgili özel düzenleme vardır. KonişmentoMS'nin kabul edilmesinden sonra geçen zaman içinde güverte taşımasının yaygınlaşması[945] ve güvertede taşınan eşyaların istif ve muhafaza edilmesinde alınan güvenlik önlemlerinin artması, bu yönde özel düzenleme yapılmasını gerektirmiştir[946]. Eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan ve kaynaklanmayan zararlar bakımından ayrım yapılmasının ve taşıyanın her hâlükarda ikincisi bakımından sorumsuzluğunu öngören konişmento kayıtlarına geçerlik tanınmasının bu gelişmeler kapsamında yerinde olmadığı görüşü hâkim gelmiştir[947].

Hazırlık çalışmalarında[948] bu kapsamda üç farklı düzenleme önerilmiştir[949]. İlki, güverte yükünün tamamının hazırlanacak olan

---

[945] 1924 KonişmentoMS'nin düzenlendiği yıllarda güverte taşımasının büyük ölçüde kereste taşıması ile sınırlı olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 46].

[946] Hamburg Kuralları'nın hazırlandığı yıllarda güverte yükünün geminin ilk gecesinde kasırgaya maruz kalacağı öngörülerek istif edildiği hakkında bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [dn. 47].

[947] Benzer kayıtlar çalışmanın ilk kısmında açıklanan matbu konişmento kayıtlarında da yer almaktadır, örnek olarak bkz. BIMCHEMVOYBILL 2008, CONGENBILL 2007 ve CEMENTVOYBILL 2006 m. 2 par. 4. Yukarıda yer verilen matbu konişmentolardan sadece COMBICONBILL'de güverte yükü KonişmentoMS'nin emredici kurallarına tâbi tutulmuştur, bkz.: yuk. dn. 915. Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında bu kayıtların geçerliğinin devamında taşıyanın bir menfaati bulunmadığı yolunda bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 46]. Hazırlık çalışmalarında güverte yükünden doğan sorumluluğun her hâlükârda Hamburg Kuralları m. 5'e tâbi tutulması yolunda alınan karar hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 106 [dn. 300].

[948] Hamburg Kuralları'nın güverte yükü hakkındaki UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları için bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 270 vd.; UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 127 vd.; UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 237 vd.; UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 282 vd; Diplomatik Konferans süreci için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 258-260 [Birinci Komisyon'un 14'üncü Oturumu], s. 260-263 [Birinci Komisyon'un 15'inci Oturumu]. Ayrıca bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 621 vd.

[949] Bkz. UN, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 272 [§§ 52].

milletlerarası sözleşme hükümlerine tâbi tutulmasıdır[950]. Diğer bir görüş, sadece konteyner taşımasının özel olarak düzenlenmesi olmuştur[951]. Son bir ihtimal olarak da, Sözleşme'nin uygulama alanı dışında bırakılacak olan güverte yüklerinin özel olarak belirlenmesi önerilmiştir[952]. Çalışma Grubu'nda hâkim gelen görüş bunlardan birincisi olmuş ve bu kapsamda temel ilkeler[953] şu şekilde benimsenmiştir[954]: **[1]** eşyanın güvertede taşınabilmesi için bu konuda taşıyan ile "*shipper*"ın anlaşması veya teamülün bu yönde olması yahut mevzuatın eşyanın güvertede taşınmasını öngörmesi gerektiği[955], **[2]** "*shipper*" ile yapılan bu anlaşmanın konişmentoya yansıtılmaması hâlinde, güverte taşımasına yönelik bir anlaşmanın yapıldığını ispat külfetinin taşıyana ait olduğu ve fakat taşıyanın her hâlükarda konişmentoyu iyi niyetle iktisap eden üçüncü kişiye karşı böyle bir anlaşmanın varlığını ileri süremeyeceği[956], **[3]** anlaşmanın veya böyle bir teamülün bulunmamasına yahut mevzuatın güverte taşımasını zorunlu kılmamasına rağmen eşyanın güvertede taşınması durumunda eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan zarardan taşıyanın

---

[950] Bu çerçevede önerilen hüküm için bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 273 [§ 60].

[951] Bu kapsamda KonişmentoMS m. 1 b. (c)'de yer alan eşya tanımının sonuna "*[h]owever, "goods" shall include all freight containers, whether carried on deck or below deck*" ibaresinin eklenmesi önerilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 273-274 [§ 63].

[952] Güverte taşımasının tanımlanması ve bu yönde bir düzenlemenin Lahey Visby Kuralları m. 1 b. (c)'ye eklenmesi önerilmiştir. Bu kapsamda güverte üzerinde yer alan ve fakat geminin korunaklı bazı kısımları örnek olarak verilmiştir, *hatch-trunks, bridge-decks veya hospital spaces*. Bu yerlere istif edilen eşyanın, güverte altına istif edilmesiyle aynı derecede korunaklı olduğu hakkında bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 274 [§ 65]. Eklenmesi önerilen düzenleme şu şekildedir: "*[h]owever, cargo that is stowed above the main deck but within permanent enclosures that provide for cargo substantially the same security as if it were stowed below deck shall not be considered to be "deck cargo" within the meaning of this article*".

[953] Bu ilkeler için bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, . 127 [§ 98].

[954] UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 127 [§§ 96]. Ancak, Lahey Visby Kuralları m. 1 b. (c)'de yer alan eşya tanımına ekleme yapılmamış ve bu tanımın istisnaları arasından güverte yükünün tamamen çıkartılmasına ve güverte taşımasının bağımsız bir maddede düzenlenmesine karar verilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, § 96.

[955] Hazırlık çalışmalarının bu aşamasında öngörülen husus Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'in düzenlenmesine esas oluşturmuştur.

[956] Bu ilke, Hamburg Kuralları m. 9 f. 2 c. 1 ve c. 2'ye yansımıştır.

sorumlu tutulması[957], **[4]** bu sorumluluğun taşıyanın fill veya ihmalinin bir pervasızca hareket oluşturmaması durumunda sınırlı sorumluluk rejimine tâbi tutulması[958].

Benimsenen ilkeler çerçevesinde yapılan değerlendirmelerde bu ilkelerin açıkça ambarda taşınması kararlaştırılan, buna rağmen güvertede taşınan eşya bakımından uğranılan zararın taşıyanın pervasızca hareketi olarak kabul edilmesinin de eklenmesi önerilmiştir[959]. Bu ilkeler hakkında gerek UNCITRAL Çalışma Grubu'nda gerekse Diplomatik Konferans'ta bazı çekinceler ileri sürülmüşse de, bu ilkelerin Hamburg Kuralları m. 9'un resmî metnine yansıdığı görülmektedir.

2. Düzenleme

a. Kural

Taşıyanın eşyayı güvertede taşıması şu üç koşuldan birinin gerçekleşmesi hâlinde mümkündür: **[1]** taşıyan ile "*shipper*"ın eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği konusunda anlaşmaları, **[2]** eşyanın güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun olması, **[3]** mevzuat gereği eşyanın güvertede taşınmasının zorunlu olması [m. 9 f. 1]. Dolayısıyla, bu üç

---

[957] Her ne kadar bu yönde bir düzenleme Hamburg Kuralları m. 9'a doğrudan geçirilmiş olmasa da, m. 9 f. 3 düzenlemesinin zıt anlamından bu sonuca ulaşılmaktadır.

[958] Hamburg Kuralları m. 9 f. 3'e bu ilke aktarılmıştır.

[959] UNCITRAL Çalışma Grubu temsilcilerinin büyük bir bölümü bu öneriyi desteklemiştir. Böyle bir önerinin sebebi olarak sigorta sözleşmesi gösterilmiştir. Yük ilgilisi eşya üzerindeki menfaatini sigorta sözleşmesine konu ederken, eşyanın ambarda taşınacağını beyan ederek, himayeyi bu şekilde edinmektedir. Ancak, bu anlaşmaya rağmen, eşyanın güvertede taşınması sonucunda oluşan zarar, sigorta himayesinin dışında kalmaktadır. Dolayısıyla, sigorta şirketinden tam tazminat elde edemeyen yük ilgilisinin zararının tamamını taşıyandan tazmin etmesi amaçlanmaktadır, bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 128 [§ 101]. Temsilcilerden bazıları taşıyanın sorumluluğunun sınırının kalkmasının sadece ambarda taşımaya yönelik açık anlaşmanın ihlali hâlinde değil, izinsiz güvertede taşımanın tamamı için söz konusu olmasını önermişlerdir, bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 127 [§ 101]. Benzer bir öneri Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında da yapılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/525**, § 79. Y-AlmDTK'nın hazırlık sürecinde getirilen benzer teklif için bkz.: aş. § 11 IV B [dn. 1077].

koşuldan herhangi birinin karşılanmaması hâlinde eşya güvertede taşınamaz[960].

b. Anlaşma

aa. Anlaşma Dışı Güverte Taşıması

Yukarıda öngörülen üç koşuldan **[2]** veya **[3]** ile gösterilenlerden birisinin karşılanması hâlinde, taşıyan ile "*shipper*" arasında eşyanın güvertede taşınacağı veya taşınabileceği yolunda bir anlaşma söz konusu olmasa bile, taşıyan, eşyayı güvertede taşıma hakkına sahiptir.

Bunlardan ilki eşyanın güvertede taşınmasının mevzuat gereği zorunlu tutulmasıdır[961]. Hazırlık çalışmalarında örnek olarak tehlikeli eşyalar verilmiştir[962]. Güverteye yüklenmesi zorunlu olan tehlikeli eşyaların saptanmasında belirleyici olacak düzenlemelerden biri IMDG Kuralları'dır[963]. Sözleşme'de açıkça belirtilmese de, bu yüklerin ambarda taşınması yolunda anlaşma yapılması mümkün değildir[964].

Diğer bir ihtimal, anlaşma bulunmamasına rağmen, eşyanın güvertede taşınmasının ticari teamüle[965] uygun olmasıdır. Hamburg Kuralları'nın

---

[960] 9'uncu maddenin birinci fıkrasında sayılan koşullardan birinin karşılanması hâlinde güverte taşıması Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı dışında kalmamaktadır. Eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan eşya zıyaı, hasarı yahut teslimde gecikmeden taşıyan sorumlu değildir. Dolayısıyla, taşıyanın Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca sorumluluğu devam etmektedir. Sözleşme'nin 9'uncu maddesinin birinci fıkrasına aykırılık hâlinde ise, taşıyan güverte taşıması sebebiyle kaynaklanan zararlardan da sorumlu olacaktır, Hamburg Kuralları'nda taşıyanın güverte yükü bakımından sorumluluğu hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 105 vd.

[961] UNCITRAL Taslağı'na yönelik beyanlarda Doğu Blok Devletleri, mevzuat gereği güvertede taşınması zorunlu olan eşya bakımından ayırıcı ölçütün yükleme limanı mevzuatı olmasını önermişlerdir, bkz. UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 282 [§ 5].

[962] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 47].

[963] *International Maritime Dangerous Goods Code*, bilgi için bkz. IMO, (Çevrimiçi) www.imo.org. ve aş. § 17 II B.

[964] Bu yönde bkz. Susan Hodges / David A. Glass, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 261.

[965] Hazırlık çalışmalarında ticari teamül kavramına yönelik çekinceler ileri sürülmüştür. Bu kavramın belirsiz olduğu, bölgeden bölgeye hatta limandan limana farklılık gösterebileceği

hazırlık çalışmalarında bu kapsamda tren vagonları, buhar kazanları, trafo, kereste yükü[966] ve konteynerler[967] örnek olarak verilmiştir. Bunlardan konteyner dışında sayılanların ya hacimleri itibariyle ambara yüklenmelerinin mümkün olmadığı veya mümkün olsa bile, hacimleri ve biçimsiz şekilleri sebebiyle ambarda çok yer kaplamaları ve başka bir yükün yüklenmesi imkânını ortadan kaldırdıkları açıklanmıştır[968]. Konteyner taşıması bakımından, deniz seviyesinin on iki metre yukarısında güvertede taşınan bir konteyner ile ambarda taşınan bir konteynerin maruz kaldığı tehlikenin benzer olduğu açıklanmıştır[969]. Ancak, gerek konteynerlerin gerekse yukarıda sayılan diğer eşyaların ambara yüklenmeleri fiziki olarak mümkün ise, taşıyan ile "*shipper*"ın eşyanın ambara yüklenmesi hususunda anlaşmalarının mümkün

---

çekincesi bildirilmiştir. Çekinceler üzerine bu konunun değerlendirilmesi amacıyla söz konusu ibare köşeli parantez içine alınmıştır. Ancak hüküm bu şekilde kabul edilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/88, **[1974] UNCITRAL Yearbook**, s. 128 [§ 105(a)].

[966] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 47]. Kereste yükü ve konteyner taşımalarının ticari teamüle uygun güverte taşıması olduğu hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 107.

[967] UNCITRAL Taslağı'na yöneltilen görüşlerde, *International Chamber of Shipping* ("ICS"), 9'uncu maddenin birinci fıkrasının uygulama alanına konteyner taşımalarının da girdiğinin açıklığa kavuşturulması amacıyla, konteyner içinde gemiye yapılan yükleme ile eşyanın güvertede taşındığına yönelik bir anlaşmanın var olduğu karinesinin eklenmesini önermiştir, bkz. UN, A/CN.9/109, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 282 [§ 3]. Almanya ise, hükmün, konteyner dışında kalan eşyanın güvertede taşınması için taşıyan ile "*shipper*"ın açıkça anlaşması gerektiği şeklinde değiştirilmesini önermiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 282 [§ 4]. Benzer yönde değerlendirmeler ve öneriler Diplomatik Konferans'ta da yapılmıştır. Birinci Komisyon'un 14'üncü oturumunda Fransız temsilcisi, konteyner yüklemesinin "*shipper*" ile güverte taşıması bakımından anlaşma yapıldığı anlamına geleceği yolunda bir ekleme yapılmasını önermiştir. Öneri her ne kadar İtalyan, Avusturyalı ve Alman temsilciler tarafından desteklenmiş olsa da kabul edilmemiştir. Alman temsilcisi, güvertede taşınması ticari teamüle uygun olan eşya kavramının içine konteynerlerin de girdiğini ve fakat bu konuda açıklık sağlanması için değişikliğin gerekli olduğunu belirtmiştir. Ortaya çıkabilecek yorum sorunları bakımından da, bu değişikliğin konteyner gemisinde taşınan konteynerler ile sınırlandırılmasını önermiştir, bu öneriler hakkında bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 258 vd. Rotterdam Kuralları'nda konteyner hakkındaki özel düzenleme için bkz.: aş. § 11 D b.

[968] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 271 [§ 47]. Benzer yönde bkz. Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili – notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, Aybay, 2000, s. 217.

[969] Bkz. UN, A/CN.9/63, **[1972] UNCITRAL Yearbook**, s. 273 [dn. 63], bu beyan İsveç Hükümeti tarafından yapılmıştır.

olduğu sonucuna varılmalıdır[970]. Dolayısıyla, bu yönde yapılan açık bir anlaşmaya rağmen eşyanın güvertede taşınması hâlinde oluşan zarardan taşıyan sorumludur[971].

Taraflar arasında bir anlaşma bulunmadığı takdirde, eşyanın güvertede taşınmasının mevzuat gereği zorunlu olduğunu veya güverte taşımasının ticari teamüle uygunluk gösterdiğini ispat külfeti taşıyana ait olmalıdır.

bb. Anlaşmanın Tarafları

Eşyanın güvertede taşınmasına yönelik anlaşmanın taşıyan ile "*shipper*" arasında yapılması gerektiği öngörülmüştür [m. 9 f. 1]. 9'uncu maddenin birinci fıkrası, Sözleşme'nin 1'inci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan "*shipper*" tanımı ile birlikte okunduğunda, böyle bir anlaşmanın Y-TTK anlamında hem taşıtan hem de yükleten tarafından kurulabileceğini göstermektedir[972]. Sözleşme'nin 1'inci maddesinin üçüncü fıkrasındaki "*shipper*" tanımı, 9'uncu maddenin kabul edilmesinden sonraki bir aşamada oluşturulmuştur[973]. Bu tanımın kabul edilmesinden sonra, "*shipper*" ibaresinin yer aldığı maddelerin yeniden gözden geçirilmediği[974] dikkate alındığında, taşıyan ile böyle bir anlaşmanın yapılması yetkisinin iki farklı kişiye birden tanınmasının amaçlanıp amaçlanmadığı konusunda yorum sorunları ortaya çıkmaktadır.

Hazırlık çalışmaları sürecinde ikinci fıkra görüşülürken bir temsilci, hükmün yalnızca taşıyan ve taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişi arasındaki ilişkiye uygulanması amacıyla oluşturulduğunu ve bu kişiler

---

[970] Bu yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 108.
[971] Hamburg Kuralları m. 9 f. 4 uyarınca taşıyan böyle bir durumda sorumluluk sınırından yararlanamaz.
[972] Bu yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 53-54 ve s. 106.
[973] Güverte taşımasına yönelik son değerlendirme Diplomatik Konferans'ta kurulan Birinci Çalışma Grubu'nun 15'inci oturumunda yapılmıştır, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 260-263. Ancak, "*shipper*" tanımı Birinci Komisyon'un 34'üncü oturumunda nihai hâlini almıştır, bkz.: yuk. § 6 B.
[974] Bu yönde yapılan öneri hakkında bkz.yuk. § 9 III B 2 a. [dn. 676].

arasında eşyanın güvertede taşınmasına yönelik bir anlaşma bulunduğu takdirde, böyle bir anlaşmayı ispat külfetinin taşıyanın üzerinde olduğunu beyan etmiştir[975]. Bu açıklamadan, taşıtan ile yükletenin birbirinden farklı kişiler olmaları durumunda, eşyanın güvertede taşınmasına yönelik anlaşma yapma yetkisinin taşıtanda olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, bir temsilci tarafından yapılan bu yorumun tüm Çalışma Grubu'na izafe edilmesinin ne kadar yerinde olduğu tartışmaya açıktır[976].

cc. Anlaşmanın İçeriği

Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'de yer alan anlaşmanın içeriğinin ne yönde olması gerektiği hükmün ikinci fıkrasından anlaşılmaktadır. Eşyanın güvertede taşınacağı veya taşınabileceği[977] şeklindeki bir kayıt taşıyan ile "*shipper*" arasında bir anlaşma bulunduğunu ispat edecektir. Eşyanın güvertede taşınacağına yönelik bir kayıt UCP 500 m. 31 ve UCP 600 m. 26 uyarınca kabul edilmezken, güvertede taşınabileceği şeklindeki bir kayıt geçerli bir konişmento kaydı olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları m. 9 f. 1 ile m. 9 f. 2 birlikte değerlendirildiğinde, düzenlemenin UCP 500 ve 600 uyarınca[978] geçerli bir konişmento kaydı olabileceği söylenebilir.

---

[975] Finlandiya temsilcisinin tutanaklara geçen beyanı şu şekildedir: "*...[t]he provisions were so drafted as to apply only to relations between the carrier and the person with whom he had concluded the contract of carriage. If it was necessary to determine whether an agreement had been concluded between them concerning the carriage of goods on deck, the burden of proof would rest upon the carrier...*" bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 260.

[976] Yunanistan temsilcisinin açıklamasından bu temsilcinin algısının navlun sözleşmesinin tarafı olan kişi ile "*shipper*"ın farklı kişiler olduğu yorumu yapılabilecektir: "*[t]he term "third party" should be interpreted to mean any person other than the shipper and the contracting party.*", bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 260.

[977] 9'uncu maddenin ikinci fıkrasında kullanılan resmî İngilizce ibare "*shall or may be carried on deck*"tir.

[978] Bkz.: yuk. § 11 I. *Group Association of P & I Clubs* tarafından üyelerine Hamburg Kuralları m. 9 kapsamında tavsiye edilen konişmento kaydı için bkz. aş. dn. 995.

dd. Anlaşmanın Şekli

Hükmün sözünden anlaşmanın herhangi bir şekil şartına tâbi olmadığı anlaşılmaktadır[979]. Bu sebeple, anlaşma yazılı veya sözlü olabileceği gibi örtülü bir şekilde de yapılabilir[980]. Ancak, güverte taşımasına yönelik bir anlaşmanın yapıldığını ispat etme külfeti taşıyanın üzerine bırakılmıştır [m. 9 f. 2 c. 2]. Gerek anlaşmanın ispat edilmesi gerekse bu anlaşmanın tarafı olmayan üçüncü kişiye karşı hüküm ifade etmesi için 9'uncu maddenin birinci fıkrasında taşıyanın konişmentoya yahut taşıma sözleşmesini ispat eden başka bir belgeye eşyanın güverteye yüklenmesi konusunda anlaşıldığına yönelik bir kayıt düşmesi gerektiği vurgulanmıştır. Takip eden ikinci cümleden[981] anlaşıldığı üzere, böyle bir kaydın düşülmesi taşıyana yüklenen bir külfet niteliğindedir. Bu kaydın konulmaması durumunda taşıyan, konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürme hakkını kaybedecektir. Ancak, bu sonuç sadece konişmento bakımından söz konusudur. Hükümden de anlaşıldığı üzere, taşıyan konişmentoya veya taşıma sözleşmesini ispat eden başka bir belgeye böyle bir kaydı düşme külfeti altındadır.

Böyle bir kaydın girilmesinin taşıyana yüklendiği dikkate alındığında, taşıma sözleşmesini ispat eden bir başka belgeden, Hamburg Kuralları m. 18'de düzenlenen konişmento dışındaki taşıma senetleri anlaşılmalıdır. Söz gelimi, deniz yük senedi düzenlendiği takdirde, güverte taşımasına ilişkin bir anlaşmanın olduğunu belirtmeyen deniz yük senedi, taşıyan aleyhine,

---

979 Hamburg Kuralları'nın 9'uncu maddesinin resmî İngilizce metninde bu husus şu şekilde ifade edilmiştir: *"…is in accordance with an agreeement with the shipper*" [m. 9 f. 1]; "*[i]f the carrier and the shipper have agreed…*" [m. 9 f. 2]; "*…contrary to express agreement for carriage under deck…*" [m. 9 f. 4].

980 Aynı doğrultuda bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 106 ve bu sayfada dn. 302'de yer alan kaynaklar.

981 Hükmün Türkçe tercümesi şu şekilde yapılmıştır, "[b]öyle bir meşruhat verilmediği takdirde güvertede taşıma hususunda bir anlaşma mevcut olduğunu ispat taşıyana düşer; ancak taşıyan, gönderilen dahil, konişmentoyu iyi niyetle iktisap eden üçüncü şahıslara karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkını haiz değildir", bkz. Çağa, **[1979] Batider**, s. 335.

gönderilen lehine bir karine oluşturur. Taşıyan, eşyanın güvertede taşınacağının öngörüldüğü navlun sözleşmesini yahut bu sözleşmenin içeriğini ispat eden *fixture recap*, yahut *booking note*'u sunarak aleyhine oluşan karinenin aksini ispat edebilir[982] [m. 9 f. 2 c. 2'nin birinci kısmı]. Bu husus özellikle navlun sözleşmesinin tarafı olmayan CIF alıcı bakımından önem taşır.

CIF ve FOB satışlar bakımından hükmün işleyişi şu şekilde olacaktır: CIF satışta, CIF satıcı, hem yükleten hem de taşıtan olduğundan, eşyanın güvertede taşınmasına yönelik anlaşma taşıyan ile CIF satıcı arasında yapılır. Bu anlaşma üzerine taşıyan; konişmento düzenlenmişse konişmentoya, konişmentodan başka bir taşıma senedi düzenlenmişse, bu senede, böyle bir anlaşma yapıldığına dair kayıt düşecektir. Bu kaydı düşen taşıyan, eşyanın güvertede taşınmasına yönelik bir anlaşmanın bulunduğunu navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişilere karşı ileri sürebilir[983]. Böylece, taşıyan eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan zarardan gönderilene karşı sorumlu olmaz. Ancak, hasar, zıya veya gecikmenin sebebi güverte taşımasından değil de, taşıyanın yahut adamlarının 5'inci maddedeki kusurlarından kaynaklanıyorsa, taşıyan sorumludur ve sorumluluğu m. 6 uyarınca kural olarak sınırlıdır [m. 9 f. 3]. Eşyanın konişmentoya bir kayıt düşülmeden güvertede taşınması durumunda ise, oluşan zarardan da taşıyan CIF alıcıya karşı sorumludur [m. 9 f. 3][984]. Taşıyan, CIF satıcı ile eşyanın güvertede taşınmasına yönelik yaptığı bir anlaşmayı CIF alıcıya karşı ileri süremez[985]. Taşıyanın sorumluluğu kural olarak 6'ncı madde sınırlıdır [m. 9 f. 3]. CIF alıcının, CIF satıcı ile taşıyanın eşyanın ambarda taşınması konusunda

---

[982] Bu doğrultuda Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 109 [sonu] – 110 [başı].
[983] Deniz yük senedi bakımından ise sadece bu yönde bir karine doğar.
[984] Ancak, böyle bir kaydın deniz yük senedinde bulunmaması durumunda taşıyanın CIF alıcıya karşı güverte taşımasına yönelik bir anlaşmanın bulunduğunu ispat etmesi mümkün olabilecektir.
[985] Bu sonuç sadece konişmentonun düzenlenmesi hâlinde söz konusudur.

anlaştığını ispat etmesi durumunda ise, bu husus Sözleşme'nin 8'inci maddesi uyarınca pervasızca bir hareket olarak kabul edilecek ve taşıyan sorumluluğunu sınırlayamayacaktır [m. 9 f. 4][986].

FOB satışta ise, FOB satıcı yükleten, FOB alıcı taşıtan sıfatına sahiptir. Bu kapsamda iki ihtimal söz konusu olacaktır. Birinci olasılık, FOB alıcı ile taşıyanın eşyanın güvertede taşınacağı veya taşınabileceği yolunda anlaşmış olmalarıdır [m. 9 f. 1]. Taşıyan, bu hâlde, konişmentoya veya denizde taşıma senedine bu yönde bir kayıt düşme külfeti altındadır [m. 9 f. 2 c. 1]. Bu külfetini yerine getirmez ve eşya güvertede taşınırsa, taşıyan aleyhine, FOB alıcı lehine böyle bir anlaşma olmadığı yolunda karine doğacaktır [m. 9 f. 2 c. 2]. FOB alıcı, her ne kadar gönderilen sıfatına da sahip olsa da, aynı zamanda navlun sözleşmesinin de tarafı olduğu için Hamburg Kuralları m. 9 f. 2 c. 2 anlamında üçüncü kişi olmayacak ve taşıyan bu karinenin aksini ispat edebilecektir[987]. İkinci ihtimal ise, taşıyan ile FOB alıcı arasında her hangi bir anlaşma olmamasına rağmen, eşyayı teslim alan taşıyanın konişmentoya eşyanın güvertede taşınabileceğine[988] yönelik bir anlaşma olduğuna ilişkin bir kayıt düşmesi ve senedin "*shipper*" hanesinde FOB satıcının gösterilmesidir. Bu noktada Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'ten kaynaklanan yorum sorunu gündeme gelecektir. FOB satıcının yükleten sıfatı ile senedi bu hâliyle teslim alması ve ses çıkarmaması taşıyan ile "*shipper*" arasında zımnen bir anlaşma olduğunu belgeleyebilir. Böyle bir durumda, FOB alıcının navlun sözleşmesinde yahut *fixture recap*'te eşyanın ambarda taşınacağının

---

[986] Hamburg Kuralları m. 9 f. 4'ün sözünden bu sonucun çıktığı hakkında bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 256. Aymı doğrultuda bkz. Damar, **Wilful Misconduct**, s. 144. Ambarda taşımaya dair anlaşmaya aykırı şekilde eşyanın güvertede taşınmasının pervasızca hareket teşkil ettiğine yönelik kanundan [Y-TTK m. 1151 f. 5] kaynaklanan aksi ispat edilemeyen bir varsayım öngörüldüğüne dair, bkz. Yetiş-Şamlı, **Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, s. 174.

[987] Yunanistan temsilcisinin "*[t]he term "third party" should be interpreted to mean any person other than the shipper and the contracting party.*" beyanı bu sonucu doğrulamaktadır, açıklama için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 260.

[988] "*[i]f the cargo is shipped on deck*" şeklindeki bir kayıt bu kapsamda örnek olarak verilebilir.

kararlaştırıldığını ileri sürerek taşıyanın sorumluluğuna gitmesinin mümkün olup olmadığı sorusu gündeme gelir. Bu kapsamda iki farklı yorum yapmak mümkündür. İlki, FOB satıcının da Hamburg Kuralları m. 1 f. 3 anlamında "*shipper*" sıfatına sahip olduğu ve bu sebeple eşyanın güvertede taşınacağına yönelik yapılan bu anlaşmanın geçerli olduğu ve FOB alıcı ile yapılan anlaşmayı değiştirdiğidir[989]. İkinci yorum ise, FOB alıcı ile taşıyan arasındaki ilişkilerin navlun sözleşmesine tâbi olduğu, ve taşıyanın güverte taşıması sebebiyle kaynaklanan zıya, hasar veya gecikmeden FOB alıcıya karşı sorumlu tutulacağıdır[990]. Bu yorumlardan hangisine üstünlük tanınması gerektiği Hamburg Kuralları m. 1 f. 3'te yer alan "*shipper*" tanımının belirsizliği yüzünden açık değildir. Ancak ikinci yorumun daha yerinde olduğu kanaati oluşmaktadır.

c. Konişmento Kayıtları

Güvertede taşınan eşyanın zıyaı yahut hasarından taşıyanın hiçbir hâlde sorumlu olmadığına ilişkin konişmentoda yer alan kayıtlar[991] Hamburg Kuralları uyarınca geçerli değildir. Taşıyanın güverte yükü bakımından sorumluluğu Hamburg Kuralları m. 5 anlamında her hâlükarda devam eder.

Bazı koşulların karşılanması kaydıyla, taşıyan eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmamıştır. Bunlardan birincisi, yukarıda da açıklandığı üzere bu konuda bir anlaşma olmasıdır. Böyle bir anlaşmanın varlığı konişmentoda yer alan kayıtlarla da ispat edilebilecektir. Matbu konişmentolarda yer alan "eşya güverteye yüklendiği

---

[989] Türk Hukuku hakkında bu konun değerlendirilmesi için bkz. aş. § 11 IV A.
[990] Taşıyan bu hâlde sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip değildir [m. 9 f. 4].
[991] BIMCHEMVOYBILL 2008'in, CONGENBILL 2007'nin, CEMENTVOYBILL 2006'nın arka yüzünün 2'nci maddesinin dördüncü paragrafında yer alan "*[t]he carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising ... with respect to deck cargo…*" şeklindeki kayıt yahut HEAVYLIFTVOYBILL'in ön yüzünde yer alan "*…is carried on deck at Shipper's risk;…*" ibaresi bu kapsamda örnek olarak verilebilir.

takdirde" şeklindeki bir kayıt[992] bu anlamda yeterli olacaktır. Ancak eşyanın yalnızca fiilen güverteye yüklendiğini gösteren kayıtların[993] aynı zamanda böyle bir anlaşmanın da bulunduğunu belgeleyip belgelemediği yoruma açıktır. Yükletenin konişmentoyu bu hâliyle kabul etmesi, eşyanın güvertede taşınmasına yönelik zımni bir onayının bulunduğu anlamına gelebilecektir. Böyle bir anlaşmanın bulunmadığını veya eşyanın kapalı bir yerde taşınacağına yönelik bir anlaşmanın var olduğunu ispat külfeti, aynı zamanda gönderilen sıfatına sahip taşıtana [FOB alıcı] düşecektir. Aynı sonucun üçüncü kişi konişmento hamili bakımından da söz konusu olup olmadığı tartışılabilecektir. Zira, eşyanın güverteye yüklendiğini konişmentoda görmesine rağmen, senedi yine de bu hâliyle devralan üçüncü kişinin Hamburg Kuralları m. 9 f. 2 c. 2 anlamında iyi niyetinin bulunmadığı da savunulabilir. Ancak, eşyanın güverteye taşıtanın istemi üzerine ya da taşıtan ile anlaşıldığı üzere yüklendiğinin yazılmasının[994] yaşanabilecek muhtemel yorum sorunlarının önüne geçilmesi için en doğru çözüm olduğu düşünülmektedir[995]. Yukarıda belirtilen konişmentolar incelendiğinde bu yönde matbu kaydın hiçbir konişmentoda yer almadığı saptanmaktadır. Bu durumun sebepleri arasında UCP 500 ve 600'ün yukarıda açıklanan hükümlerinin etkili olduğu söylenebilecektir[996].

İkinci bir koşul ise, bu yönde bir teamül olmasıdır. Hazırlık çalışmaları da göz önünde tutulduğunda konteyner taşıması bu kapsamda gösterilebilecektir. Ancak, bu durumda da bazı yorum sorunları ortaya

---

[992] "*[i]f the cargo is shipped on deck*" kaydı, bu kapsamda örnek olarak verilebilir.

[993] Bkz. yukarıda HEAVYLIFTVOYBILL ve HEAVYCONBILL 2007'de yer alan kayıtlara ilişkin açıklamalar.

[994] "*shipped on deck as agreed*" yahut "*shipped on deck upon shippers request*" şeklinde girilebilecek ibareler böyle bir anlaşmayı açıkça belgeleyebilecektir.

[995] Hamburg Kuralları'nın bu maddesiyle uyum sağlamak amacıyla *Group Association of P & I Clubs* tarafından Eylül ayının sirkülerde yer alan kayıt şu şekildedir: "*[t]he shipper has agreed that the cargo carried under this Bill of Lading may be carried on deck or under deck at the carrier's option.*", bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 328 [§ 10.24] ve dn. 26.

[996] Bkz.: yuk. § 11 I.

çıkmaktadır. Konteynerin türü veya eşyanın taşındığı geminin bir konteyner taşımasına tahsis edilmiş bir gemi olup olmadığı bu kapsamda örnek verilebilir[997]. Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'de açıkça konteyner ibaresi kullanılmadığından, her bir somut uyuşmazlıkta yorum sorunları ortaya çıkabilecektir[998]. Ancak, konteyner içindeki eşyanın ambarda taşınmasına yönelik taşıyana verilen açık bir talimata rağmen[999], konteynerin güvertede

---

[997] Bu konuda bkz. aş. açıklanan Rotterdam Kuralları'nda [§ 11 III D] ve Y-AlmDTK'da [§ 11 IV B] yer alan düzenlemeler. Konişmentoda güverte taşıması bakımından sorumsuzluk kaydı yer almasa da, konteyner gemilerinde gerçekleştirilen konteyner taşımalarının teamül uyarınca güverte taşımasına uygun olduğu hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 329 [§ 10.28]. Alman Mahkemesi bir kararında bir ro-ro gemisinde konteyner içinde teslim edilen eşyanın güverteye yüklenmesi sonucunda uğradığı zararı değerlendirirken, geminin konteyner gemisi olmaması sebebiyle yük ilgilisinin konteynerin güverteye yüklenmesi ihtimalini göz önünde tutmak zorunda olmadığı yolunda karar verilmiştir. Diğer bir ifadeyle, her konteyner taşımasının teamül gereği güvertede taşınan yüklerden olmadığı açıklanmıştır, kararın künyesi ve bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 108'de dn. 307. ABD South Carolina Eyaleti Mahkemesi 1997 tarihli bir kararında "*...the court concludes that on-deck stowage on the container ships at issue do not constitute an unreasonable deviation as contemplated by § 1304(4) of COGSA. Therefore, the bills of lading control and the package limitation is not voided.*" gerekçesi ile konteyner gemisinde gerçekleşen güverte taşımasının teamüle uygun olduğu sonucuna varılmıştır, bkz. *Federal Insurance Company v. Cho Yang Shipping Co. Ltd., Megaslot Shipping Co. Ltd., and Deutsche Seereederei Rostock GmbH & Co.* [1997] A.M.C. 2954. Benzer yönde bkz. D.*I. Eng. Corp. v. Nippon Express USA, (Illinois) Inc.* [2000] WL 1218410. Konteyner gemilerinde meydana gelen zararlarda her bir somut olayda zararın sebebi hakkında yorum yapılması hakkında bkz. Deniz, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 100. Konteynerlerin güvertede taşınabileceği hakkında ticari teamül oluştuğu hakkında bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 256. Konteynerlerin güvertede taşınması ile ilgili Hamburg Kuralları'nın kabul edilmesinden önceki tarihli bir çalışma için bkz. Janice Gonzales, "Stowage of Containers on Deck", **[1975] 1 The Maritime Lawyer**, s. 114 vd. Karşılaştırmalı hukukta konteynerlerin güvertede taşınmasının ne şekilde yorumlandığı hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1546-1550, 1576 vd.,

[998] *Nelson Pine Industries Ltd v. Seatrans New Zealand Ltd* [1995] 2 Lloyd's Rep. 290 uyuşmazlığında "*open-topped container*" içinde gemiye yüklenen eşya güvertede taşınmış ve zarar görüşmüştür. Bu uyuşmazlıkta her ne kadar "*booking* note"da eşyanın ambarda taşınacağına ilişkin bir hüküm yer alıyor olsa da, eşyanın istifine ilişkin uygulamalara da kararda değinilmiştir. Uyuşmazlıkta zarara tuzlu su sebebiyet vermiştir. Mahkeme, "*containers, trailers, and transportable tanks*" ibaresinin rüzgâr ve yağmur suyu geçirmez ekipmanlar olarak değerlendirilmesi gerektiği, "*open-topped container*" taşımasında meydana gelen bu zarardan taşıyanın sorumlu olduğu yolunda karara varmıştır, bu karar hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 325 [§ 10.15]. "*Open-top container*" hakkında Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmasında yapılan değerlendirme için bkz. aş. dn. 1024.

[999] Kereste yükü de konteyner gibi teamülen güvertede taşınması mümkün olan eşyalardandır. Ancak, kereste yükünün ambarda taşınmasına yönelik verilen bir talimata rağmen güvertede taşınması sebebiyle oluşan zarardan, taşıyan, bu eşyanın ticari teamül gereği güvertede

taşınması sebebiyle taşıyan sorumlu kalacak ve sorumluluğu sınırlı olmayacaktır [m. 9 f. 4].

Ancak, bu kayıtlar yukarıda yer verilen UCP 500 m. 31 ve UCP 600 m. 26 düzenlemeleri doğrultusunda ödeme mekanizmasında sorun doğurabilecektir. Böyle bir sorunun yaşanmaması amacıyla yük ilgilisi tarafından verilmesi muhtemel garanti mektuplarının milletlerarası sözleşmeler uyarınca geçerliği ise, bir sonraki bölümde[1000] açıklanacaktır.

D. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın 25'inci maddesi gemideki güverte yüküne özgülenmiştir[1001]. Hazırlık çalışmalarına ilişkin belgeler[1002] incelendiğinde, diğer maddelere kıyasla, 25'inci madde üzerinde daha kolay uzlaşmaya varıldığı gözlemlenmektedir. Nitekim, WP 21 Taslağı'nda yer alan hüküm[1003] bazı küçük değişikliklerle nihai metine yansımıştır.

---

taşınabileceğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır, bu kapsamda bkz. *The Nea Tyhi*, [1982] 1 Lloyd's Rep. 606.

[1000] Bkz.: aş. § 16 III.

[1001] 25'inci maddenin başlığı "*[d]eck cargo on ships*"tir. Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 166-167. Bu hüküm hakkında özellikle bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 125 vd.; Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 237 vd.; hüküm hakkında ayrıca bkz. D. Rhidian Thomas, An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties", Chapter: 3, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 80 vd.; [bu çalışma aynı zamanda **14 IML**, s. 509'da da yayımlanmıştır]; Filippo Lorenzon, "Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage", Chapter: 6, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 75 vd.

[1002] Güverte taşıması UNCITRAL Çalışma Grubu'nun 10'uncu, 13'üncü, 19'uncu ve 21'inci oturumlarında görüşülmüştür, bu oturumlara ilişkin tutanaklar sırasıyla şunlardır: UN, **A/CN.9/525**, s. 24 vd. [§§ 76]; UN, **A/CN.9/552**, s. 24 vd. [§§ 103]; UN, **A/CN.9/621**, s. 26 vd. [§§ 120]; UN, **A/CN.9/645**, s. 20 vd. [§§ 73].

[1003] WP 21 Taslağı m. 6.6'da yer alan düzenleme için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 34-35 [Bu belgede hemen hemen bütün maddelere ilişkin bir gerekçe yer alırken, söz konusu madde hakkında gerekçe yoktur].

1. Kural

Eşyanın geminin güvertesinde taşınması Rotterdam Kuralları'nın 25'inci maddesinin birinci fıkrasının (a) ilâ (c) bentlerinde öngörülen koşullardan birisinin karşılanması durumunda mümkündür. Dolayısıyla, hükmün sözünden eşyanın kural olarak güvertede taşınamayacağı sonucuna varılmaktadır.

2. İstisnalar

Rotterdam Kuralları uyarınca güverte taşımasına izin verilen hâller m. 25 f. 1'de üç farklı bentte düzenlenmiştir[1004]. Bunlar sırasıyla; **[1]** güverte taşımasının mevzuat gereği zorunlu olması [b. (a)], **[2]** eşyanın güverte taşımasına elverişli konteynerin içinde veya üzerinde yahut bir taşıtta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmesi [b. (b)], **[3]** güverte taşımasının **[a]** taşıma sözleşmesine [b. (c)] veya **[b]** söz konusu ticari alanın örf ve âdet, teamül veya uygulamalarına uygunluk göstermesidir [b. (c)].

Hüküm incelendiğinde, RR m. 25 f. 1 b. (a), b. (c)'nin Hamburg Kuralları m. 9 f. 1 ile aynı doğrultuda olduğu görülmektedir. RR m. 25 f. 1 b. (c)'nin Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'den ayrıldığı tek nokta, Hamburg Kuralları'nda kullanılan "*agreement* = anlaşma" ibaresi yerine Rotterdam Kuralları'nda "*contract of carriage* = taşıma sözleşmesi" kavramının tercih edilmiş olmasıdır. Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (b) ise, yeni bir düzenlemedir.

[1004] Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1'in resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[g]oods may be carried on the deck of a ship only if: (a) Such carriage is required by law; (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or; (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.*"

a. Taşıma Sözleşmesine Uygunluk Gösterme

Taşıma sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığı bir yerden başka yere eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir [m. 1 f. 1]. Bu sözleşme taşıyan ile taşıtan ("*shipper*") arasında kurulur [m. 1 f. 5 ve f. 8]. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı bu sözleşmeyi ispat eder veya içerir [m. 1 f. 14 b. (b), m. 1 f. 18 b. (b)]. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan, taşıma sözleşmesine veya eşyaya ilişkin (sözleşme şartları, el yazısı ile düşülmüş notlar, imzalar ve cirolar da dâhil olmak üzere) her türlü bilgi sözleşme kayıtları olarak ifade olunmuştur [m. 1 f. 23]. Sözleşme kayıtlarının oluşturulması için taşıtan tarafından sağlanması gereken bilgiler m. 36 f. 1 ve m. 31 f. 1'de yer alanlar ile sınırlıdır. Bu kayıtlar arasında güverte taşımasına ilişkin özel bir düzenleme yer almamaktadır. Aynı şekilde, m. 36 f. 2 ile 3'te yer alan sözleşme kayıtları arasında da güverte taşımasına ilişkin bir bilgi yoktur. Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (c)'de benimsenen güverte yükü bakımından taşıma sözleşmesine uygunluk gösterme ölçütü herhangi bir şekil şartına tâbi tutulmamıştır [m. 3].

Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (c) uyarınca güverte taşıması, taşıma sözleşmesine uygunluk göstermelidir[1005]. Öncelikle, Hamburg Kuralları'nın aksine, RR m. 25'te anlaşma kelimesinin yerine taşıma sözleşmesi kullanılması sebebiyle eşyanın güvertede taşınmasına karar vereceklerin

[1005] Hazırlık çalışmalarında bu konuda çeşitli sorular gündeme getirilmiştir. Özellikle eşyanın güvertede taşınması konusunda açık bir anlaşmanın bulunması gerekip gerekmediği yahut eşyanın güvertede taşınacağının konişmentoda belirtilmesinin bu düzenleme bakımından yeterli görülüp görülmediği irdelenmiştir. 13'üncü oturumda bu soruların cevaplanması için henüz erken olduğu ve sonraki aşamalarda bu konunun değerlendirilmesi kararlaştırılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 25 [§ 105]. Çalışma Grubu bu oturum sonunda "*in accordance with contract of carriage*" ibaresini köşeli parantez içine almıştır, bz. UN, **a.e.**, § 106. Güverte taşıması Çalışma Grubu'nun gündemine ancak 19'uncu oturumda gelmiş ve bu oturumda hükmün bir ilâ dördüncü fıkraları üzerinde hiçbir değerlendirme yapılmamış ve Redaksiyon Komitesi tarafından oluşturulan ve WP 81 Taslağı'nda yer alan düzenleme aynen kabul edilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 26 [§ 118 ve § 121], WP 81 Taslağı'nda yer alan hüküm için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 23. Dolayısıyla, bu soruların cevabında, tutanaklar yetersiz kalmaktadır.

taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyan ile taşıtan, olduğu söylenebilir[1006]. Ancak, bu karar herhangi bir şekil şartına tâbi tutulmamıştır [RR m. 3]. Bu kapsamda yazılı bir taşıma sözleşmesi varsa taşıma sözleşmesinde veya bu sözleşmenin içeriğini belgeleyen "*fixture recap*" veya "*booking note*"da, ya da sözlü bir şekilde güverte taşıması öngörülebilecektir. Ancak, son seçenekte ispat külfeti değişik ihtimallerde farklı kişilere aittir. Aynı şekilde, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı taşıma sözleşmesini ispat ettiği veya içerdiği için bu senette yahut elektronik taşıma kaydında yer alan sözleşme kayıtlarında da güverte taşıması öngörülebilecektir.

Hamburg Kuralları m. 9 f. 2'nin aksine Rotterdam Kuralları m. 25'te bu yönde yapılan anlaşmanın taşıyan tarafından taşıma senedine veya elektronik taşıma kaydına kaydedilmesi gerektiğine yönelik her hangi bir yükümlülük öngörülmemiştir. Ancak, özellikle taşıma sözleşmesinde veya taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydı dışında bu sözleşmeyi ispat eden bir belgede böyle bir kayıt bulunmaması durumunda anlaşmanın var olduğunu ispat külfeti taşıyana ait olacaktır[1007]. Zira, 25'inci maddenin birinci fıkrasında öngörülen diğer istisnalar da söz konusu değilse taşıyanın eşyayı güvertede taşıması mümkün değildir. Taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydında güverte taşımasına ilişkin bir bilgi yer alması olasılığında ise, böyle bir

---

[1006] Bu yorum doğru görülmese bile en azından eşyanın güvertede taşınması bakımından konudaki yetkinin "*shipper*" olarak ifade olunan taşıtana ait olduğu söylenebilecektir. Yukarıda da açıklandığı üzere "*documentary shipper*" olarak ifade olunan kişiyi belirleme yetkisi taşıtandadır. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinde güverte taşımasına yönelik herhangi bir kayıt bulunmasa da, taşıma senedinin düzenlenmesini talep hakkı ancak "*shipper*" tarafından yetki verilmesi üzerine "*documentary shipper*"a ait olacağından, taşıma senedinde eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin bir kaydı görüp ses çıkarmayan kişi, taşıtan tarafından belirlenen kişi olacaktır.

[1007] Ancak, Rotterdam Kuralları m. 25 f. 4 uyarınca sözleşme kayıtlarında eşyanın güvertede taşınabileceğinin belirtilmemesi hâlinde, taşıyan, devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının iyiniyetli hamiline karşı bu maddenin 1'inci fıkrasının (c) bendi hükmünü ileri süremeyeceğinden, devredilebilir taşıma senetlerine ilişkin sözleşme kayıtlarında eşyanın güvertede taşınabileceğinin belirtilmesi taşıyan için bir külfet niteliğindedir. Aksi takdirde, taşıyan, üçüncü kişiye karşı taşıtan ile aralarında bu yönde bir sözleşme olduğunu ileri süremeyecektir.

anlaşmanın var olmadığını ispat külfeti bu sefer taşıtanın üzerinde olacaktır. Böyle bir ihtimalde taraflar, daha önceden başka bir belgede eşyanın güvertede taşınmayacağını kararlaştırmamışlarsa taşıtanın taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan bu yöndeki bir bilginin aksini ispat etmesi oldukça güçtür.

Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan ne tür bilginin güverte taşımasının taşıma sözleşmesine uygunluk göstereceği hükmün sözünden açık değildir. Aynı şekilde hazırlık çalışmalarından da herhangi bir bilgiye ulaşılamamaktadır[1008]. Bu kapsamda 25'inci maddenin dördüncü fıkrasında yer alan düzenlemenin belirleyici olması gerektiği düşünülmektedir. Söz konusu fıkranın ilgili kısmının resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.*"[1009].

Hükümde, taşıyanın hangi ihtimalde, devredilebilir taşıma senedinin iyi niyetli üçüncü kişi hamiline karşı eşyanın güvertede taşımasının taşıma sözleşmesine uygunluk gösterdiğini ileri sürebileceği düzenlenmiştir. Sözleşme kayıtlarında eşyanın güvertede taşınabileceğinin belirtilmesi bu çerçevede yeterli sayılmıştır. Cümlede kullanılan "*may*" kelimesi bu kapsamda önem taşır[1010]. Dolayısıyla, eşyanın güvertede taşınabileceğinin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında belirtilmesi yeterli olup, eşyanın güvertede taşınacağı konusunda taşıtan ile taşıyanın anlaştıklarına ya da eşyanın güverteye yükleneceğine veya fiilen yüklendiğine ilişkin bir

---

[1008] Bkz.: yuk. dn. 1002'deki belgeler.
[1009] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 167.
[1010] Dolayısıyla, taşıma senedinde taşıyana eşyanın güvertede taşınması ile ilgili bir seçim hakkı tanınması da yeterli olacaktır. Taşıma senedinde eşyanın güvertede taşınacağına yönelik açık bir kaydın yer alması bu fıkra bakımından aranmamaktadır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 129 [§ 5.137].

kaydın yer alması gerekli değildir. Sadece böyle bir ihtimalin belirtilmesi yeterli görülmüştür.

Üçüncü kişi hakkında etki doğuran böyle bir düzenleme, navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtan için evleviyetle geçerli olmalıdır. Bu sebeple, "*if carried on deck*"[1011] şeklindeki bir kayıt, eşyanın güvertede taşınmasına taşıma senedi uyarınca uygunluk gösterildiği sonucunu doğurmalıdır. Aksini ispat etme külfeti, taşıtanın üzerine bırakılmalıdır. Bu sonuç özellikle gönderilen ve taşıtan sıfatlarının üzerinde birleştiği FOB alıcı bakımından önem taşımaktadır.

Bu düzenlemenin UCP 500 ve 600'ün yukarıda belirtilen maddeleriyle uyumlu olduğu saptanmaktadır[1012]. Hazırlık çalışmaları tutanaklarından hüküm düzenlenirken UCP 500 ve 600'den esinlenildiğine yönelik herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Ancak düzenlemelerin benzerliği, RR m. 25 f. 4'ü hazırlayanların UCP hükümlerini de göz önünde tutmuş olabilecekleri ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

b. Güverte Taşımasının Mümkün Olduğu Diğer Hâller

Eşyanın mevzuat uyarınca güvertede taşınmasının zorunlu olması ve güverte taşımasının söz konusu ticari alanın örf ve âdet, teamül ve uygulamalarına uygunluk göstermesi[1013] eşyanın güvertede taşınamayacağına yönelik kurala getirilen diğer istisnalardır. Bu iki istisna, Hamburg Kuralları

[1011] Bkz.: yuk. dn. 988.
[1012] Bkz.: yuk. § 11 I.
[1013] Bu hüküm bir noktada Hamburg Kuralları'ndan ayrılmaktadır. Ticari alanın örf ve âdet, teamül ve uygulamalarına uygunluk göstermeye ilişkin koşul güverte taşımasının taşıma sözleşmesine uygunluk göstermesi ile birlikte m. 25 f. 1 b. (c)'de düzenlenmiştir. Hükmün dördüncü fıkrasında sözleşme kayıtlarında eşyanın güvertede taşınabileceğinin belirtilmemesi hâlinde, taşıyanın, devredilebilir taşıma senedinin iyi niyetli hamiline karşı m. 25 f. 1 b. (c) hükmünü ileri süremeyeceği öngörülmüştür. Dolayısıyla, her ne kadar ticari teamül eşyanın güvertede taşınmasını gerektirse de, devredilebilir taşıma senedinde eşyanın güvertede taşınabileceğne yönelik bir kayıt bulunmadıkça, taşıyan, güverte taşımasından kaynaklanan zararlardan sorumlu olmadığını senedin iyi niyeli üçüncü kişi hamiline karşı ileri süremeyecektir. Ancak senedin niteliği devredilemez olduğu takdirde, eşyanın güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun olduğu taşıyan tarafından ileri sürülebilecektir.

m. 9 düzenlemesiyle aynı doğrultuda olduğundan bu kısımda kapsamlı şekilde açıklanmayacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere, mevuzat uyarınca eşyanın güvertede taşınmasının zorunlu tutulması durumunda taşıyan ve taşıtanın eşyanın ambarda taşınacağını kararlaştırmaları mümkün olmamalıdır. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (a), aynı maddenin beşinci fıkrasının uygulama alanına girmez. Güverte taşımasının ticari alanın örf ve âdet, teamül ile uygulamalarına uygunluk gösterdiği takdirde ise, taşıma sözleşmesinin tarafları bu eşyanın yine de güverte altında taşınacağını kararlaştırabilirler[1014].

Bu başlık altında Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (b)'de öngörülen yeni bir düzenlemeye ana hatlarıyla değinilecektir[1015]. Bu bentte hem taşınan eşyanın niteliği hem de eşyayı taşıyan geminin niteliği göz önünde tutularak bir istisna öngörülmüştür. Taşıma konusu eşyanın güverte taşımasına elverişli bir [a] konteynerin[1016] içinde veya üzerinde[1017], veya [b] taşıtın[1018] içinde taşınması durumunda[1019], taraflar açıkça taşıma sözlemesinde

---

[1014] Böyle bir açık anlaşmaya rağmen eşyanın güvertede taşınması ve bu sebeple zarar görmesi durumunda taşıyan, Sözleşme'nin 25'inci maddesinin beşinci fıkrası uyarınca sorumluluk sınırından faydalanamaz.

[1015] Kapsamlı değerlendirme için bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 237 vd.

[1016] Konteynerler taşımasına ilişkin yapılan değerlendirmede bir geminin konteyner taşıma kapasitesinin yaklaşık % 65'nin güverte kısmı olduğu ve bu sebeple konteyner taşımalarında taşıyana konteynerin güverteye veya ambara istif edilmesi konusunda ticari esneklik sağlanmasının gerektiği belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/525**, s. 25 [§. 78].

[1017] Hazırlık çalışmalarında "*on containers*" ibaresinin kullanılmasının sebebine yönelik bir soruya verilen cevaptan, bu terimin "*flat container*"ler düşünülerek kullanıldığı ortaya çıkmaktadır, bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/525**, s. 24 [§ 76].

[1018] Türkçe'ye taşıt olarak tercüme edilen bu terimin resmî İngilizce metindeki karşılığı "*vehicle*"dır. Bu ibare ile kara yolu veya demir yolu eşya taşıma aracı kastedilmektedir [m. 1 f. 27], bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156.

[1019] Taşıt ibaresi hazırlık çalışmalarının son oturumu olan 21'inci birleşimde yapılan değerlendirmelerin sonrasında 25'inci maddeye eklenmiştir, değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 20 vd. [§§ 73]. Yapılan öneride kara yolu taşıtlarının deniz taşımasına sıklıkla konu olduğu ve bunların, bu taşımaya tahsis edilmiş gemilerin güvertelerinde yahut iç kısımlarında taşındıkları açıklanmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 21 [§ 74]. Bu sebeple, bu taşıtların da konteynerler ile benzer düzenlemeye tâbi olması önerilmiştir. Bu yönde yapılan değerlendirmelerden sonra bir başka öneri tren vagonları bakımından getirilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 21 [§ 75]. Tren vagonlarının günümüzde nadir bir şekilde güverte taşımasına konu

kararlaştırmamış olsalar da eşyanın güvertede taşınmasının mümkün olduğu kabul edilmektedir. Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında da konteyner taşımasının özel olarak düzenlenmesi önerilmiş ve fakat bu gibi taşımaların ticari teamül uyarınca güverte taşımasına uygun olan eşya içinde değerlendirilebileceği düşünülerek bu yönde özel bir düzenlemeye gidilmemiştir[1020].

Hükmün sözünden kolaylıkla anlaşılmasa da, güverte taşımasına elverişli olma ölçütü, hem konteynerler hem de taşıtlar bakımından aranmaktadır[1021]. Rotterdam Kuralları uyarınca konteyner ibaresi oldukça

---

edilmelerine rağmen yine de bu vagonları taşımaya elverişli gemiler ile yapılan taşımaların bulunduğu açıklanmıştır. Yukarıda da açıklandığı üzere Hamburg Kuralları uyarınca bu taşıtların güvertede taşınması ticari teamül içinde değerlendirilmekteydi, bkz. yuk. § 11 III C 2 b aa.

[1020] Bkz.: yuk. dn. 1018. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında ise bu önerinin tam tersi getirilmiştir. Konteyner taşımasının ticari alanın örf ve âdet, teamül ve uygulamalarının içinde yer aldığı ve ayrıca böyle bir özel düzenleme yapılmasına gerek olmadığı ileri sürülmüştür. Ancak (b) ve (c) bentlerinin farklı ticari uygulamalara tâbi oldukları ve bu sebeple açıkça böyle bir düzenlemenin yapılması gerektiği görüşü ağır basmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 24 [§ 104].

[1021] Hükmün İngilizce resmî metni şu şekildedir: "*[t]hey are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles*". Bu çalışmanın yazarının da hazırlayanları arasında bulunduğu bir çalışmada bu bent "[e]şyanın konteynerin içinde veya üzerinde veya güverte taşımasına elverişli bir taşıtta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmiş olması" şeklinde tercüme edilmiştir, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 166. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde "*vehicle*" ibaresinin bu bende eklenmesinden önce son taslaklardan biri olan WP 81 Taslağı'nın m. 25 f. 1 b. (b) düzenlemesinin "*[t]hey are carried in or on containers on decks that are specially fitted to carry such containers*" şeklinde olduğu görülmektedir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 24. Bundan önceki Taslak'ta yer alan ve konteyner teriminden önce gelen "*fitted to carry cargo on deck*" ibaresinin gereksiz görülmesi sebebiyle WP 81 Taslağı'ndan bu kısım çıkartılmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 24 [dn. 81]. Ne var ki, 21'inci oturumda kara yolu taşıtları ve demir yolu araçlarının hükme eklenmesi kararlaştırılınca, Çalışma Grubu bu araçlardan güvertede taşınmaya uygun olanların bu bent içinde değerlendirilmesi gerektiği yolunda karara varmış ve böyle bir ekleme yapılmasını istemiştir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 22 [§ 81]; eklemenin yer aldığı metin için bkz. UN, **a.e.**, s. 70. Hazırlık çalışmalarına aktif bir şekilde katılım gösteren kişilerce hazırlanan bir çalışmada, konteyner teriminin Sözleşme'nin 1'inci maddesinin yirmi altıncı fıkrasında çok geniş bir şekilde kaleme alındığı ve o tanım içinde yer alan her türlü taşıma teçhizatının değil sadece güvertede eşya taşımasına elverişli olanların 25'inci maddenin uygulama alanına tâbi olduğu açıklanmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 127. Her ne kadar yukarıda yapılan tercümenin yanlış olduğu tam olarak ispat edilememiş olsa da, m. 25 f.

kapsamlı bir şekilde tanımlanmıştır[1022]. Dolayısıyla, eşya her ne kadar Rotterdam Kuralları m. 1 f. 26 tanımına uygun bir teçhizatta taşınıyor olsa da, bu teçhizat, güverte taşımasına elverişli olmadığı takdirde Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (b) uyarınca güvertede anlaşma olmaksızın taşınması mümkün bir konteyner olarak değerlendirilmeyecektir[1023]. Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (b) anlamında bir güverte taşımasının söz konusu olması için eşyayı taşıyan gemi bakımından da bazı özellikler aranmaktadır. Hükümde güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmiş olması koşulu getirilmiştir. Bu koşulun karşılanması için konteynerlerin yahut taşıtların istifi, muhafaza edilmesi ve elleçlenmesi bakımından geminin gerekli teknik özellikleri taşıması gerektiği belirtilmiştir[1024]. Bu sebeple,

---

1 b. (b)'nin bu şekilde yorumlanması amaca uygun olacaktır, bu yönde ayrıca bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 263.

[1022] Rotterdam Kuralları m. 1 f. 26'nın resmî İngilizce metninde yer alan konteyner tanımı şu şekildedir: ""*[c]ontainer" means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load*", bu tanım Türkçe'ye "[k]onteyner", eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizattır" şeklinde tercüme edilmiştir, Süzel/Damar, **[2010] Batider**,s. 156. Konteyner tanımı hakkında bkz. Deniz, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 3 vd. Daha yeni tarihli bir çalışma için bkz. Ezgi Hepgülerler, **Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanlarının Hukuki Sorunları**, Ankara, Seçkin, 2011, s. 19 vd.

[1023] Hazırlık çalışmalarının 13'üncü oturumunda konteyner tanımının çok geniş olması sebebiyle bu bendin uygulama alanına giren konteynerlerin kapalı konteyner veya güverte taşımasına elverişli konteynerlerden biri ile sınırlandırılması önerilmiştir. Ancak, bu öneri kapalı konteynerler bakımından kabul edilmemiştir. Bu kapsamda kısmen kapalı olan bazı konteynerlerin de ("*semi-closed konteyner*") bazı çeşitlerinin güverte taşımasında kullanıldığı belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 24 ve 25 [§ 104]. Üstü açık konteyner bakımından Avustralya Mahkemesi tarafından verilen karar için bkz.: yuk. dn. 998. Konteyner çeşitleri hakkında bkz. Hepgülerler, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 23 vd.

[1024] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 127. Bir yük gemisinin güvertesinde taşınan konteyner bakımından geminin gerekli donanıma sahip olmadığı ve böyle bir gemide taşınan konteynerin güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun olmadığı hakkındaki ABD Mahkemesi kararı için bkz. *Encyclopedia Britannica v Hong Kong Producer*, [1969] A.M.C. 1741. Bu uyuşmazlık hakkında bkz. Gonzales, **[1975] 1 The Maritime Lawyer**, s. 121. Uyuşmazlıkta konteyner gemileri bakımından eşyanın güvertede taşınabileceğine yönelik teamül oluştuğu da açıklanmıştır, bkz. Gonzales, **a.e.**, s. 121. Gerekli donanım kavramı hakkında bkz. Gonzales, **a.e.**, s. 117.

konteyner bakımından bir konteyner gemisinin[1025], taşıt bakımından ise ro-ro gemisinin kural olarak öngörülen koşulu karşıladığı söylenebilecektir. Ancak, gemi konteyner gemisi[1026] olmasa bile, söz konusu teknik özellikleri karşıladığı ölçüde bu kapsamda değerlendirmelidir[1027]. Zira, hüküm yalnızca konteyner gemilerine izafe edilmemiştir.

Her iki hâlde de tarafların taşıma sözleşmesinde eşyanın güverte altında taşınacağına yönelik aksine bir düzenleme öngörmeleri mümkündür.

c. Hükmün İşleyişi

Çalışma konusunun sınırları kapsamında Rotterdam Kuralları m. 25 hükmü yukarıda değerlendirilmiştir. Taşıyanın sorumluluğuna ise girilmemiştir. Bütünlüğün sağlanması amacıyla Rotterdam Kuralları m. 25'te beş fıkra hâlinde yapılan düzenlemenin bu başlık altında sistematik bir şekilde ayrıntılara girilmeden özetlenmesi yerinde olacaktır.

Taşıyan, eşyayı güvertede taşımaya ister yetkili olsun ister olmasın, taşıyanın bu eşyalar bakımından özen sorumluluğu [RR m. 13], elverişlilikten kaynaklanan sorumluluğu [RR m. 14] devam etmektedir [RR m. 25 f. 2]. Taşıyan, yetkisiz bir şekilde eşyayı güvertede taşıyorsa bu sorumluluğunun yanında güverte taşımasının sebebiyet verdiği eşya zıyaı, hasarı veya teslimde gecikmeden de sorumludur ve Roterdam Kuralları m. 17'de öngörülen savunmaları ileri süremez [örneğin denizin tehlike ve kazaları] [RR m. 25 f. 3]. Taşıyanın eşyayı güvertede taşımaya yetkili olması için: **[1]** Eşyanın güvertede taşınmasının mevzuat uyarıca zorunlu olması, **[2]** [1]'de öngörülenler dışında kalan tüm eşyalar bakımından eşyanın güverte altında taşınacağının açıkça kararlaştırılmaması, **[3]** eşyanın güvertede taşımaya uygun bir konteyner veya bir taşıt olması ve bu eşyanın taşınması için gemi

---

[1025] Konteyner gemileri hakkında kapsamlı açıklama için bkz. Hepgülerler, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 37 vd.
[1026] Konteyner gemisi hakkında bkz. Hepgülerler, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 37 vd.
[1027] Bu yönde Y-AlmDTK düzenlemesi için bkz.: aş. § 11 IV B.

gerekli teknik özellikleri olması, **[4]** eşyanın güvertede taşınması ticari alanın örf ve âdet, teamül ile uygulamalarına uygunluk göstermesi, **[5]** [1], [3], [4] ile belirtilen kısımlara girmeyen bir eşyanın güvertede taşınmasının taşıma sözleşmesine uygunluk göstermesi.

Yukarıda [1] ve [3]'te öngörülen eşyalar bakımından devredilebilir taşıma senedinde[1028] bu eşyaların güvertede taşınabileceğine yönelik bir bilgi yer almasa dahi, taşıyan iyiniyetli hamile karşı güverte taşıması sebebiyle kaynaklanan zarardan sorumlu değildir[1029]. Ancak, [4] ve [5] ile gösterilen taşımalarda taşıma senedinde böyle bir kayıt yer almadığı takdirde üçüncü kişiye karşı sorumludur. Sorumluluk kural olarak 59'uncu ve 60'ıncı maddeler uyarınca sınırlıdır. Eşyanın güverte altında taşınacağının açıkça kararlaştırılmış olmasına rağmen güvertede taşınması ya da yetkisiz güvertede taşımanın 61'inci madde uyarınca bir pervasızca hareket teşkil etmesi durumunda[1030] taşıyan sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

3. Konişmento Kayıtları

Taşıyanın güvertede taşınan eşyanın zıyaından veya hasarından hiçbir hâlde sorumlu olmadığına ilişkin matbu konişmento kayıtları[1031] Rotterdam

---

[1028] veya devredilebilir elektronik taşıma kaydında

[1029] Hazırlık çalışmalarında devredilemez taşıma senedinde de güverte taşıması bakımından bir kayıt bulunmaması durumunda bu senedin iyiniyetli üçüncü kişi hamilinin koruması önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 26 [§ 110]. Bu hususun sonraki aşamalarda değerlendirilmesi kararlaştırılmış olsa da, bu yönde bir değerlendirmenin yapılmadığı gözlemlenmektedir.

[1030] Eşyanın ambarda taşınmasına yönelik açık anlaşmaya rağmen yine de güvertede taşınması sonucu meydana gelen zararlar ister güverte taşımasından kaynaklansın, isterse zararın sebebi bu olmasın, taşıyanın Sözleşme'de öngörülen sorumluluk sınırlarından her hâlükarda faydalanmamasına yönelik bir düzenleme getirilmesi önerilmiştir. Örnek olarak geminin elverişsizlik sebebiyle batması verilmiş ve bu durumda nedensellik bağı bulunmadığı için güverte yükü bakımından sınırların kalkmasının yerinde olmadığı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 26 [§ 114].

[1031] BIMCHEMVOYBILL 2008'in, CONGENBILL 2007'nin, CEMENTVOYBILL 2006'nın arka yüzünün 2'nci maddesinin dördüncü paragrafında yer alan "*[t]he carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising … with respect to deck cargo…*" şeklindeki kayıt yahut HEAVYLIFTVOYBILL'in ön yüzünde yer alan "*…is carried on deck at Shipper's risk;…*" ibaresi bu kapsamda örnek olarak verilebilir.

Kuralları uyarınca geçerli değildir. Zira, taşıyanın güverte yükü bakımından sorumluluğu Sözleşme'nin 13'üncü ve 14'üncü maddeleri uyarınca her hâlükarda emredici olarak devam etmektedir.

Sözleşme kayıtlarında yer alan "eşya güverteye yüklendiği takdirde" şeklindeki bir kaydın[1032] taşıma sözleşmesine uygun bir güverte taşımasının söz konusu olduğu karinesi hem taşıma sözleşmesinin tarafı olan FOB alıcıya hem de tarafı olmayan üçüncü kişi CIF alıcıya karşı ileri sürülebilecektir. Bu karinenin aksi ancak eşyanın ambarda taşınması yolunda anlaşıldığının ispat edilmesi durumunda söz konusu olacaktır.

CONLINEBILL 2000'in[1033] arka yüzünün 16'ncı maddesinin (b) bendinde "*[t]he carrier shall have right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant*" ibaresi yer almaktadır.

Böyle bir kayıt konişmentoda yer almasa dahi konteynerin güverte taşımasına elverişli olması ve geminin güverte taşıması için gerekli teknik özelliklere sahip olması durumunda taşıyan konteynerlerin güvertede taşınması bakımından yetkilidir. Bu koşulları sağlamayan konteyner taşıması hakkında CONLINEBILL 2000 m. 12 b. (b)'de yer alan böyle bir kaydın Rotterdam Kuralları m. 25 f.1 b. (c) anlamında güverte taşımasına uygun bir taşıma sözleşmesinin bulunduğuna yönelik bir sözleşme kaydı olduğu söylenebilir. Ancak, bu yorum yeterli gerekçelerle ispat edilememektedir.

[1032] "*[i]f the cargo is shipped on deck*" kaydı bu kapsamda örnek olarak verilebilir.

[1033] BIMCO LINER BILL OF LADING, CODE NAME: "CONLINEBILL 2000" [Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978, November 2000], konişmentonun örnek metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/CONLINEBILL2000.aspx.

IV. Ulusal Düzenlemeler

Bu başlık altında yalnızca Türk Hukuku ile Alman Hukuku karşılaştırılacaktır. İngiliz ve Amerikan Hukuklar'ında çalışma konusu ile ilgili verilen yargı kararları yukarıda ilgili kısımlar açıklanırken dipnotlarında aktarılmıştır. Taşıyanın güverte taşımasından sorumluluğu konusunda ise çalışmanın kapsamı bakımından açıklama yapılmaması uygun görülmüştür[1034].

A. Türk Hukuku

E-TTK m. 1029'da[1035] yükletenin[1036] muvafakati olmadıkça eşyanın güverteye konamayacağı düzenlenmiştir[1037]. Konişmentoda eşyanın güvertede

---

[1034] Bu konuda bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 239 vd.; 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. 1031 vd.

[1035] E-TTK m.1029 hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 52 vd.; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 104 vd.; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 332; Deniz, **Konteyner Taşımacılığı**, s. 96 vd.; Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, 67 vd. E-TTK m. 1029 ile ilgili Yargıtay kararları için bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları** (1943-1961), 2. Bası, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1963, s. 198 [§ 120-121]; Tarık Başbuğoğlu, **Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu – Açıklamalar – İçtihatlar, 2. Cilt (Madde 816-1475), Deniz Ticareti – Sigorta Hukuku**, Ankara, Yetkin, 1988, s. 1311-1312; Gönen Eriş, **Açıklamalı – İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, Cilt III: Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara, Seçkin, 1990, s. 396 ve 397'de 1029'uncu maddeye ilişkin açıklamalar, s. 397-400'de içtihatlar, Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 214-222 [s. 216 ve 217'de yapılan açıklamalar 1029'uncu maddenin uygulanmasında yol gösterici niteliktedir]; İsmail Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, **Üçüncü Cilt: Madde 816-1475**, 4. Bası, İstanbul, Beta, 2004, s. 2759-2661 ve bu sayfalarda yer alan dn. 17 ilâ 22.

[1036] Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 52'de bu rızanın yükletene (veya taşıtana) ait olması gerektiği belirtilmiştir. Ancak, E-TTK m. 1029'un sözünden farklı olarak hangi sebeple taşıtanın da rızasının yeterli olabileceğine yönelik her hangi bir açıklama yapılmamıştır. Bu yönde kullanım bu sıfatların birbirinden ayrıldığı FOB satışlarda önem göstermektedir. Benzer yönde kullanım için bkz. Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 397 [m. 1029'a ilişkin açıklamalar].

[1037] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 15/4/1986 tarih ve 1986/1381 E., 1986/2176 K. sayılı kararında, E-TTK m. 1029'da yer alan yükletenin muvafakati kavramını şu şekilde yorumlamıştır: "…*yükletenin malın başında bulunup yüklemeye nezaret ettiğini, güverteye yapılan yüklemeye itiraz etmediğini bildirdiğine göre, bu durumu isbat imkânı kendisine*

taşınacağının yazılı olması ve fiilen de eşyanın bu şekilde taşınması durumunda E-TTK m. 1116'da öngörülen emredici kuralların aksi kararlaştırılabilecektir [m. 1117 f. 1 b. 1][1038]. E-TTK m. 1029'un mehazı E-AlmDTK m. 566 f. 1, m. 1117'nin ise, E-AlmDTK m. 663 f. 2 b. 1'dir. E-TTK m. 1117 f. 1 b. 1 aynı zamanda KonişmentoMS m. 1 b. (c) ile aynı doğrultudadır[1039]. Bu iki maddenin birlikte değerlendirilmesi sonucunda güverte yükü bakımından E-TTK düzenlemesi şu şekilde açıklanmaktadır: Konişmentolu taşımalarda, yükletenin onayının bulunduğu takdirde, taşıyan eşyayı güverteye yüklemeye yetkili kılınmıştır. Konişmentoya eşyanın güvertede taşınacağının yazılması ve fiilen de bu şekilde taşınması

---

tanınarak…bilirkişilerden yükün güvertede veya ambarda taşınması hâlinde ne kadar miktar navlun alınması gerektiği, alınan navlun bedelinin "yükün güvertede taşınması ücreti mi yoksa ambarda taşınması ücretinin mi olduğunun belirlenerek…yükün güverteye konulmasına muvafakatı bulunup bulunmadığının belirlenmesi gerekir…". 1986 tarihli bu kararda, taşımaya konu olan eşya, konteyner içinde taşıyana teslim edilmiştir. Yargıtay'ın bu kararından yükletenin güverte taşımasına yönelik onayının zımni de olabileceği [eşyanın başında bulunup yüklemeye nezaret etmesi] anlaşılmaktadır. Ancak, bu hususun taşıyan tarafından ispat edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Yargıtay Kararı'ndan navlunun miktarının da yükletenin onayı bakımından belirleyici bir ölçüt olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır, bu kararın metni için bkz. Başbuğoğlu, **Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu** s. 1312; Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 398 vd.; Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 218 vd. Navlun borçlusu kural olarak yükleten değil taşıtandır. Dolayısıyla, navlunun miktarına yönelik kabul edilen bu ölçüt yükletenin değil, taşıtanın zımni onayını belgelemelidir. Alınan navlun miktarının örtülü bir onayın var olduğunu gösterdiği hakkındaki ABD Mahkemesi kararı için bkz. *English Electric Valve Co v M/V Hoog Mallard* [1987] AMC 1351, 1359. Yargıtay 11. Hukuk Mahkemesi 1991 yılında bu içtihadını daha da ileri götürerek "*…[y]ükün güvertede taşınmasının geminin ve yükün özellikleri icabı mutad sayılması, bu durumda açıkça muhalefetini bildirmeyen yükletenin malın güvertede taşınmasına zımnen muvafakat etmiş addonulması…*" ölçütünü benimsemiştir. Uyuşmazlığa konu olan taşıma kereste taşıması idi. Ancak, Yargıtay hem eşyanın hem de geminin özelliklerinin güverte taşımasına uygun olması ölçütünü benimsemiştir. Böyle bir taşımaya açıkça karşı çıkılmamasının yükletenin onayı yerine geçeceğini kabul etmiştir. AYBAY, her ne kadar bu kararda benimsenen ölçütün E-TTK m. 1029'un tersyüz edecek şekilde yorumlanabileceğini belirtmiş olsa da, Yargıtay'ın bu kararının denizcilik tekniğindeki gelişmelere uygun olduğunu açıklamıştır. Kararın metni ve karar hakkında değerlendirme için bkz. Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 214 vd.

[1038] E-TTK m. 1117 hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 196 vd.; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 312; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 179; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 371.

[1039] Bkz.: yuk. § 11 III A. Her iki hüküm arasındaki tek farklılık 1924 KonişmentoMS'de kullanılan terim navlun sözleşmesi iken, E-TTK m. 1117 f. 1 b. 1'de konişmento ibaresi tercih edilmiştir.

durumunda, konişmentoda yer alan taşıyanın sorumsuzluk kayıtları geçerli olacaktır[1040]. E-TTK m. 1117 f. 1 b. 1'de E-TTK m. 1116'nın tamamına atıf yapılmıştır. Dolayısıyla, güverte yükü bakımından, bir sorumsuzluk kaydı konulduğu takdirde, taşıyanın yüke özen sorumluluğunun [m. 1061] ve elverişlilik sorumluluğunun [m. 1019] bulunmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu sonucun kabul edilmesi hâlinde zararın eşyanın güvertede taşınması sebebiyle ortaya çıkması veya taşıyan tarafından istifin gereği gibi yapılmamasından ya da geminin elverişsizliğinden kaynaklanması arasında bir ayrım olmadığı söylenebilir[1041]. Diğer bir ifadeyle, geminin elverişsizlik sebebiyle batması hâlinde, taşıyan, ambarda taşınan yükler bakımından sorumlu tutulacak, güvertede taşınanlar bakımından sorumlu olmayacaktır. Böyle bir sonucun günümüzde ne kadar yerinde olduğu tartışmaya açıktır[1042]. Ancak taşıyanın yükletenin onayı bulunmadan eşyayı güvertede taşıması durumunda bu kayıtlar geçerli olmayacak ve taşıyanın E-TTK m. 1061 sorumluluğu gündeme gelecektir.

E-TTK m. 1117'de öngörülen koşullar eşyanın güvertede taşınacağının konişmentoda yazılı olması ve fiilen de eşyanın bu şekilde taşınmasıdır. Yükletenin böyle bir kaydı içeren bir konişmentoyu teslim alması kendisinin zımnı rızası anlamına gelebilecektir[1043]. Dolayısıyla, yükletenin onayına yönelik koşul bu ihtimalde de gerçekleşecek ve taşıyanın sorumluluğu yine emredici hükümlere tâbi olmayabilecektir. FOB alıcı ile taşıyan arasında kurulan navlun sözleşmesinde eşyanın ambarda taşınacağının yazılı olması ihtimalinde de böyle bir sonuca varabilmenin mümkün olup olmadığı sorusu

---

[1040] Aksi takdirde, taşıyanın E-TTK m. 1061 uyarınca özen yükümlülüğü bu eşya bakımından da devam edecektir, bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 197. Yükletenin güverte taşımasına yönelik rızasının bulunması tek başına taşıyanın E-TTK m. 1019 ve m. 1061'de öngörülen sorumluluklarını kaldırmaz, bkz. Çağa/Kender, **a.e.**, s. 53.

[1041] E-TTK m. 1117 b. 1'den 1116'ncı maddeye yapılan atıf bu sonucu doğurmaktadır.

[1042] Bu sonuç Y-TTK bakımından da geçerlidir. E-TTK m. 1117 f. 1 b. (1) düzenlemesi büyük ölçüde Y-TTK m. 1244 f. 1 b. (a)'da korunmuştur.

[1043] Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 53'te güverteye yükleme yetkisi veren bir konişmentonun itirazsız kabul edilmesinin zımni rıza anlamına geldiği açıklanmıştır.

gündeme gelmektedir. Diğer bir anlatımla, FOB satıcının konişmentoyu bu hâliyle teslim alması eşyanın güvertede taşınacağına yönelik sonradan verilen bir rıza olarak mı kabul edilecektir?[1044] Bu soruya olumsuz cevap verilmesi uygun olacaktır. Zira, FOB alıcı ile taşıyan arasındaki ilişkide, FOB alıcı üçüncü kişi olmadığı için, navlun sözleşmesi hükümlerine üstünlük tanımak amaca uygun olacaktır[1045]. Ancak bu konişmentonun FOB alıcı tarafından üçüncü kişiye devredilmesi hâlinde, üçüncü kişi, eşyanın güvertede taşındığına yönelik kaydı görerek bu senedi devraldığı için güverte yükü hakkındaki sorumsuzluk kayıtları kendisine karşı geçerli kabul edilebilecektir[1046]. Böyle bir sonucun da ne kadar yerinde olduğu tartışılabilecektir.

[1044] Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 9/7/1958 tarihli ve 1958/38 E., 1958/37 K. sayılı kararında, "*...yükletenin rızası olmadıkça malın güverteye konulamayacağı...malın güverteye konulduğuna İnhisarlar İdaresinin memurlarının da vakıf olduğu...zabta imza koyan bu memurlar, taraflar arasındaki akit hükümlerini değiştirmeye selahiyetli değildirler...*" şeklinde bir gerekçe yer almaktadır. Bu kararı değerlendiren AYBAY, güverteye yüklemeye örtülü izin veren kimselerin, navlun sözleşmesinin şartlarını değiştirmeye yetkili olmaları gerektiğini, yükleten sıfatını haiz olan kuruluşun örneğin kamyon şoförünün istifte hazır bulunmuş olmasının yeterli olmadığını belirtmektedir, bkz. Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 216. Bu karar ve açıklama çerçevesinde örneğin FOB satıcının güverte yüküne ilişkin navlun sözleşmesinde yer alan kaydı değiştirmeye yetkili olup olmadığı sorusu gündeme gelmektedir. Hukuk Genel Kurulu önündeki bu uyuşmazlıkta taraflar arasındaki navlun sözleşmesinde eşyanın ambara yüklenmesi kararlaştırılmıştı. Dolayısıyla bu soruya verilecek cevap, çalışmanın metninde ortaya konulan hususun yanıtı bakımından da belirleyici olacaktrır. Karar için bkz. Aybay, **a.e.**, s. 221 vd.; Başbuğoğlu, **Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu** s. 1311; Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 397.

[1045] Taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olması ve navlun sözleşmesinde eşyanın ambarda taşınacağının kararlaştırılması durumunda, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan yükletenin taşıyanla eşyanın güvertede taşınacağını kararlaştırmasının navlun sözleşmesi hükümlerini değiştireceği ve bunun yerinde olmadığı hakkında bkz. Ergon Çetingil / Rayegân Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, **[2006] DenizHD**, Özel Sayı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 134. Bu yönde ayrıca bkz. Yeşilova-Aras, **Transport Law in Turkey**, s. 138.

[1046] Bu yönde bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 240.

Y-TTK m. 1244 f. 1 b. (a)'da E-TTK m. 1117 f. 1 b. (1) düzenlemesi büyük ölçüde korunmuştur[1047]. Hükümde, 1151'inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşya bakımından Y-TTK m. 1243 f. 1'de öngörülen hükümlerin aksinin kararlaştırılabileceği düzenlenmiştir[1048]. Y-TTK m. 1151 hükmü güverteye konacak eşyaya ilişkindir. Hükmün birinci fıkrası E-TTK m. 1029 ile aynı doğrultudadır[1049]. Hükmün ikinci fıkrası Hamburg Kuralları m. 9 f. 1, üçüncü fıkrası Hamburg Kuralları m. 9 f. 2, beşinci fıkrası ise Hamburg Kuralları m. 9 f. 4 ile aynı doğrultudadır[1050]. Y-TTK m. 1151 f. 4 c. 1'in ilk kısmı ve c. 2 düzenlemeleri Hamburg Kuralları m. 9 f. 3 ile uyumludur. Y-TTK m. 1151 f. 4 c. 1'in ikinci kısmı ise, Hamburg Kuralları m. 9 f. 3'ten ayrılmaktadır[1051]. Dolayısıyla, bir yandan

---

[1047] Hükmün gerekçesinde de "6762 sayılı Kanunun 1117 nci maddesinden bazı değişiklikler yapılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır." denilerek bu husus belirtilmiştir, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.

[1048] Hükmün gerekçesinde "Tasarının 1243 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca, eşyanın güvertede taşınması hakkındaki 1151 inci maddede yer alan hükümler emredicidir; ancak, 1151 inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedine "eşyanın güvertede taşınması" hakkında bir kayıt düşülmüşse, o eşyaya ilişkin sorumluluk rejimi 1243 üncü maddede öngörülen emredici düzene tâbi olmaz. Diğer bir deyişle, eşyanın güvertede taşınması 1151 inci maddeye uygun ve denizde taşıma senedinde belirtilmişse, taşıyan, 1243 üncü maddenin getirdiği sınırlamaya tâbi olmaksızın, sorumluluğunu 1244 üncü maddenin üçüncü fıkrasının çizdiği çerçevede kaldırabilir veya daraltabilir." açıklamasıyla hangi hâllerde sorumsuzluk kayıtlarının geçerli olacağı açıklanmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.

[1049] Bu husus madde gerekçesinde de belirtilmiştir, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 345

[1050] Hükmün mehazının Hamburg Kuralları olduğu ve sebebi madde gerekçesinde şu şekilde açıklanmıştır; "Maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesinden aynen alınmıştır. 1924-1968 Brüksel-Visby Sözleşmesinde ve 6762 sayılı Kanunda, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler açıkça belirlenmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesi, bu ihtiyacı karşılayan çağdaş ve menfaat dengelerine uygun çözümler getirdiğinden, hükmün aynen iktibas edilmesi uygun görülmüştür.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 345.

[1051] Madde gerekçesinde her ne kadar bu fıkranın Hamburg Kuralları'nın 9'uncu maddesinden alındığı açıklanmış olsa da (bkz.: yuk. dn. 1050), her iki düzenleme arasında önemli bir farklılık bulunmaktadır. Hamburg Kuralları m. 9 f. 3'ün resmî İngilizce metninde yer alan hüküm şu şekildedir: "*[w]here the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of*

KonişmentoMS m. 1 b. (c) hükmü korunurken diğer yandan Hamburg Kuralları m. 9 hükmü iç hukuka işlenmiştir[1052]. Hamburg Kuralları'nda yer alan "*shipper*" ibaresi Y-TTK m. 1154 f. 2 ve f. 3'e yükleten olarak aktarılmıştır. E-TTK m. 1029'un Y-TTK m. 1151 f. 1'e alınması Hamburg Kuralları'nın düzenlemesiyle herhangi bir uyumsuzluk yaratmamaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'in zıt anlamından eşyanın güvertede taşınamayacağı kuralı ortaya çıkmaktadır[1053].

Bu bilgiler doğrultusunda Y-TTK m. 1151 uyarınca bir eşyanın güvertede taşınması için taşıyan ile yükleten arasında bir anlaşma bulunması, böyle bir anlaşmanın bulunmaması ihtimalinde mevzuatın güverte taşımasını zorunlu kılması yahut ticari teamülün bu yönde olması gereklidir. Bu

---

this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be." Bu hüküm Y-TTK m. 1151 f. 4'e şu şekilde yansımıştır: "Eşyanın güvertede taşınmış olması birinci veya ikinci fıkraya aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur. Taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, yerine göre, 1186 veya 1187 nci maddeler uygulanır." Hamburg Kuralları m. 9 f. 3 uyarınca yetkisiz bir güverte taşıması söz konusu olduğunda, Hamburg Kuralları m. 5 f. 1'de taşıyanın sorumluluğuna ilişkin öngörülen hüküm dikkate alınmaksızın ["*notwithstanding*"], güverte taşınmasından kaynaklanan zarardan taşıyan sorumlu olur. Bu sonucu hükümde kullanılan "*notwithstanding*" bağlacı doğurmaktadır. Bu bağlaç ÇAĞA tarafından yapılan tercümede çok doğru olmayan bir şekilde "saklı kalmak kaydıyla" olarak tercüme edilmiştir, bkz. Çağa, **[1979] Batider**, s. 335-336. Benzer kullanım Y-TTK m. 1151 f. 4'te de mevcuttur. Farklı tercümenin doğurduğu en önemli sonuç, Y-TTK uyarınca bu zarardan sorumlu olmadığını ispat edebilme imkânının bulunmasıdır. Hâlbuki Hamburg Kuralları m. 9 f. 3 uyarınca, yetkisiz güverte taşımasında taşıyan kusuru bulunmasa bile güverte taşımasından kaynaklanan zararlardan sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulmasının tek yolu zararın güverte taşımasından kaynaklanmadığını ispat etmesine bağlıdır. Dolayısıyla Y-TTK m. 1151 f. 4 düzenlemesi gerekçede de öngörüldüğü üzere mehaz Hamburg Kuralları'na uygun bir şekilde yorumlanmalıdır.

[1052] Y-TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerine Hamburg Kuralları tamamlayıcı olarak eklenmiştir, nitekim bu husus gerekçede şu şekilde açıklanmıştır; "Bu itibarla, 1968 ve 1979 yılında Brüksel Sözleşmesinde Visby ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yeniliklerin Tasarıya alınması uygun görülmüştür. 1978 tarihli Hamburg Kuralları da Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek yeni bazı hükümler ihtiva etmektedir. Bunlardan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 342-343 [1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar].

[1053] Bkz. yuk. § 11 III C 2 a.

anlaşmanın içeriği ikinci fıkradan çıkmaktadır. Anlaşmanın eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda olması yeterlidir. Bu anlaşma yazılı bir şekil şartına tâbi değildir. Ancak, anlaşmanın etkisini iyi niyetli üçüncü kişiye karşı göstermesi için denizde taşıma senedine eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda bir kaydın düşülmesi gereklidir. Aksi takdirde böyle bir anlaşmanın varlığı üçüncü kişiye karşı ileri sürülemez [m. 1151 f. 3]. Öncelikle, mehaz Hamburg Kuralları'nda bu anlaşmanın üçüncü kişiye etki etmesi için konişmentonun iyi niyetli hamili bakımından böyle bir koruma öngörülürken[1054], Y-TTK'da denizde taşıma senedini[1055] iyi niyetle iktisap eden üçüncü kişiye de bu koruma tanınmıştır. Deniz yük senedi[1056] düzenlenmiş olması ancak, deniz yük senedine eşyanın güvertede taşınabileceğinin yazılmaması hâlinde deniz yük senedinin hamiline karşı taşıyanın güverte taşımasına yönelik bir anlaşmanın varlığını ispat etmesinin Hamburg Kuralları bakımından mümkün[1057], Y-TTK uyarınca mümkün olmadığı sonucuna varılmaktadır. Bu sonuç, söze dayalı yorumdan çıkmaktadır. Ancak Y-TTK m. 1242'de yer alan diğer denizde taşıma senetlerine ilişkin karinenin[1058] genişleterek yorumlanması ve mehaza uygun olarak konişmento dışındaki senetler bakımından Hamburg Kuralları'nda benimsenen çözümün benimsenmesi yerinde olacaktır.

[1054] Bkz. yuk. § 11 III C 2 b dd.

[1055] Y-TTK'nın 1228 ilâ 1242 hükümleri denizde taşıma senetlerine ayrılmıştır. Bunlardan m. 1228 ilâ 1241'de konişmento, 1242'nci maddede ise, diğer denizde taşıma senetleri düzenlenmiştir. Dolayısıyla, diğer denizde taşıma senetleri de Y-TTK anlamında bir denizde taşıma senedidir.

[1056] Deniz yük senedi (*sea-way bill*) Y-TTKm. 1242'de öngörülen diğer denizde taşıma senetlerindendir.

[1057] Bkz.: yuk. § 11 III C 2 b dd.

[1058] Y-TTK m. 1242 hükmü şu şekildedir: "Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir." Hükmün gerekçesinde ise, konişmento yanında denizde eşya taşınmasında kullanılan diğer senetlerin de ispat fonksiyonunun açıklanması amacıyla hükmün Hamburg Kuralları'nın 18'inci maddesinden alındığı açıklanmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.

Diğer bir yorum sorunu emredici hükümler bakımından ortaya çıkmaktadır. Y-TTK m. 1244 f. 1 b. (a)'da 1151'inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşya bakımından m. 1243 f. 1'de öngörülen hükümlerin aksinin kararlaştırılabileceği öngörülmüştür. Ancak, böyle bir anlaşma bulunmasa dahi mevzuat gereği güvertede taşınması zorunlu olan eşyanın veya ticari teamül uyarınca güverte taşımasına uygun eşyanın konişmentoda herhangi bir kayıt yer almasa dahi Hamburg Kuralları uyarınca güvertede taşınması mümkündür. Bu sebeple, konişmentoya söz konusu eşyaların güvertede taşınabileceğine ilişkin bir kayıt düşülmese bile, söz konusu eşyalar güverte taşımasına Hamburg Kuralları m. 9 f. 1 uyarınca elverişli kabul edildikleri için bunların güvertede taşınmalarından kaynaklanan zıya veya hasardan taşıyan üçüncü kişilere karşı da sorumlu olmayacaktır. Benzer sonuca Y-TTK m. 1151 f. 2'den de ulaşılmaktadır. Ancak, hüküm Y-TTK m. 1243 f. 1 ile birlikte değerlendirildiğinde ilginç bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Bu yüklerin güvertede taşınması her hangi bir anlaşma bulunmasa dahi mümkündür. Ancak, söz konusu eşyaların güvertede taşınacağı konişmentoda belirtilemezse, eşyalar fiilen güvertede taşınsalar da emredici hükümlere tâbi olurlar. Güverte taşıması sebebiyle meydana gelen zarardan, taşıyan sorumlu olmaz. Ancak, taşıyan ile yükleten arasında anlaşma bulunması ihtimalinde, Y-TTK m. 1243'ün şartları karşılanınca, taşıyan hem Y-TTK m. 1178'deki özen sorumluluğundan[1059] hem de güverte taşıması sebebiyle maruz kalınan zarardan sorumlu tutulamaz. Böyle bir sonucun oluşmasının başlıca sebebi, KonişmentoMS ile Hamburg Kuralları'nın güverte yüküne ilişkin düzenlemesinin farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Zira, Hamburg Kuralları uyarınca taşıyanın güverte zararı dışındaki zararlar bakımından 5'inci maddede öngörülen sorumluluğu her hâlükarda emredici

[1059] Konişmentoda sorumsuzluk kaydı bulunması kaydıyla bu sonuca ulaşılması mümkündür.

olarak devam etmektedir[1060]. Güverte taşımasından kaynaklanan zararlar bakımından ise, yalnızca Hamburg Kuralları m. 9 f. 1'e uygun bir şekilde gerçekleştirilen taşımalarda sorumsuzluk söz konusudur. Yukarıda KonişmenoMS'nin düzenlemesi açıklanırken hazırlık sürecinde güverte yükünün milletlerarası sözleşmenin uygulama alanı dışında bırakıldığı ve bu taşımaların millî hukuklarda dilediği gibi düzenlenmesinin mümkün olduğu ispatlanmıştı[1061]. Dolayısıyla, Y-TTK'nın öncelikli amacı her ne kadar KonişmentoMS ile uyum sağlanmak olsa da, 1244 f. 1 b. (a) düzenlemesine hiç yer verilmemesi ve güverte taşıması bakımından da taşıyanın her hâlükarda 1178'inci maddede öngörülen sorumluluğunun bulunduğunun kabul edilmiş olması Y-TTK ile KonişmentoMS arasında bir uyumsuzluk meydana getirmeyecekti. Hamburg Kuralları'nın sistemi farklı bir şekilde kurulduğundan her iki düzenlemenin birlikte iç hukuka aktarılmasının yerinde olmadığını söylenmek mümkündür.

Hamburg Kuralları m. 9'da yer alan "*shipper*" ibaresi Y-TTK m. 1151 f. 2 ve f. 3'e yükleten olarak işlenmiştir. Bu çerçevede de çeşitli yorum sorunları gündeme gelmektedir. İlki, FOB alıcının taşıyan ile eşyanın güvertede taşınması konusunda anlaşmış olmasıdır. Ancak, FOB satıcı tarafından düzenlenmesi istenilen konişmentoda eşyanın güvertede taşınabileceğine yönelik bir kaydın yer almaması durumunda ve fakat eşyanın güvertede taşınması ve bu sebeple zayi olması ihtimalinde, FOB alıcının tazminat istemine karşılık taşıyanın aralarındaki anlaşmayı ileri sürüp süremeyeceği sorusu gündeme gelmektedir. FOB alıcı navlun sözleşmesinin tarafı olduğundan, Y-TTK m. 1151 f. 3 anlamında iyiniyetli üçüncü kişi değildir. Y-TTK m. 1151 f. 3 c. 2 uyarınca taşıyan, böyle bir anlaşmanın varlığını kural olarak ispat edebilme hakkına sahiptir. Ancak Y-TTK'da güverte taşıması bakımından anlaşmaya yetkili kılınan kişi yükletendir.

[1060] Bkz.: yuk. § 11 III C 2 c.
[1061] Bkz.: yuk. § 11 III A 2.

Dolayısıyla, FOB alıcının, yükleten ile taşıyanın eşyanın güvertede taşınmaması yolunda sonradan anlaştıklarını ileri sürmesinin mümkün olup olmadığı sorusu gündeme gelmektedir. Bu kapsamda her ne kadar konişmentoda eşyanın güvertede taşınabileceğine yönelik bir kayıt olmasa da, FOB satıcının yüklemeye nezaret etmesi durumunda onun zımni rızasının olduğu söylenebilir. Ancak, böyle bir zorlama yorum yerine, taşıyana FOB alıcı ile yaptığı bu anlaşmayı ileri sürme hakkının tanınmasının yerinde olduğu düşünülmektedir.

Diğer yandan, taşıyan ile taşıtanın eşyanın ambarda taşınacağını kararlaştırmalarına rağmen, taşıyanın eşyayı güverteye yüklemesi ve FOB satıcı adına düzenlediği konişmentoda da eşyanın güvertede taşınabileceği yolunda matbu bir kaydın yer alması durumunda, yükletenin senedi bu şekliyle kabul etmesinin eşyanın güvertede taşınabileceğine yönelik bir anlaşma olarak kabul edilip edilmeyeceği de bir başka sorundur[1062]. Bu kapsamda yapılabilecek yorumlardan birisi Y-TTK m. 1151'in sözüne dayanacaktır. Hükümde yer alan "eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması" ibaresinde belirsiz özne kullanılmıştır. Dolayısıyla, taşıtanın bu anlaşmayı ileri sürme hakkının mevcut olduğu söylenebilir. Daha yerinde bir yorum, Y-TTK m. 1237 f. 2'ye dayanacaktır. Bu hüküm uyarınca taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalacaktır. Ancak bu yorumun kabul edilmesi ihtimalinde bu sefer üçüncü kişi gönderilenin durumu belirsiz olacaktır. FOB alıcının konişmentoyu bir üçüncü kişiye devretmesi hâlinde konişmentodaki kayda rağmen üçüncü kişinin taşıtan ile taşıyan arasında eşyanın ambarda taşınabileceğine yönelik anlaşmaya dayanmasının mümkün olup olmadığı sorusu gündeme gelir[1063]. Bu sorunun olumsuz cevaplanması

[1062] Bu durumun zımni anlaşma olduğu hakkında bkz.: yuk. dn. 1037.

[1063] Güverte taşımasına ilişkin konişmentoda yer alan sorumsuzluk kaydına rağmen, Hamburg Kuralları m. 9 f. 2'nin sözünün, üçüncü kişinin taşıyan ile taşıtan arasında eşyanın ambarda

uygun gözükmektedir. Zira, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır. Konişmentoda yer alan kaydın üçüncü kişinin m. 1151 f. 5 anlamındaki iyi niyetini kaldırdığı söylenmelidir.

Bu yorum sorunları çerçevesinde, eşyanın güverteye yüklenmesine yönelik yetkinin yükletene tanınmasının doğru bir seçim olup olmadığı konusu yeniden irdelenmelidir. Hükmün düzgün bir şekilde işlemesinin bu yetkinin taşıtana, yahut taşıtanın konişmento düzenlenmesini isteme konusunda yetkilendirmiş olması kaydıyla yükletene tanınmasının daha uygun bir çözüm olacağı söylenebilecektir.

B. Alman Hukuku

E-TTK m. 1029'un mehazı E-AlmDTK m. 566 f. 1'dir[1064]. Her iki hüküm de birbirleriyle aynı doğrultudadır.

Y-AlmDTK m. 486 f. 4'te taşıyanın hangi hâllerde güverte taşımasına yetkili olduğu, m. 500'de bu yetkinin bulunmaması hâlinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Y-AlmDTK m. 507 f. 1 b. 2'de ise, güverte taşımasında sorumluluk sınırının kalktığı hâller düzenlenmiştir.

E-AlmDTK m. 566 f. 1'in sözü Y-AlmDTK m. 486 f. 4 c. 1[1065] ve c. 2[1066]'de değişmiştir. Hükmün birinci cümlesinde taşıtanın onayı olmadan taşıyanın eşyayı güverteye yükleyemeyeceği öngörülmüştür. İkinci cümlede ise, bir konişmento düzenlenmesi hâlinde yükletenin onayının bulunmasının yeterli olduğu belirtilmiştir. Ancak, yükleten tanımı Y-AlmDTK m. 513 f.

---

taşınacağına yönelik yapılan anlaşmaya dayanabileceği şeklinde anlaşıldığına yönelik bkz. Hodges/Glass, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 256.

[1064] Hükmün resmî metni şu şekildedir: "*Ohne Zustimmung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf Verdeck verladen noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.*" [m. 566 f. 1].

[1065] Bu fıkranın birinci cümlesi şu şekildedir: "*Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf deck verladen.*", bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11. Gerekçe için bkz. **a.e.**, s. 69.

[1066] Fıkranın ikinci cümlesi ise "*Wird ein Konnossement ausgestellet, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich.*" şeklindedir, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11. Gerekçe için bkz. **a.e.**, s. 69.

2[1067] doğrultusunda yorumlanmalıdır. Bu kişi taşıtan tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılmalı ve aynı zamanda eşyayı taşıyana teslim eden kişi olmalıdır [m. 513 f. 2 c. 1]. Aksi hâlde taşıtan yükleten sayılacaktır [m. 513 f. 2 c. 2]. Dolayısıyla, Y-AlmDTK m. 513 f. 2 c. 1'de aranan koşullar gerçekleşmedikçe, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin açık veya örtülü bir onayı bulunsa da, güverteye yapılan yükleme yetkisiz bir yükleme olacaktır. Bunun sonucu olarak da eşyanın güverteye yüklenmesi sebebiyle oluşan eşya hasarından ve zıyaından taşıyan, kusuru olmasa dahi sorumlu tutulacaktır [m. 500 c. 1][1068]. Hükmün ikinci cümlesinde taşıyan aleyhine bir karine öngörülmüştür[1069]. Oluşan zararın güverte taşıması sebebiyle meydana geldiği karinesi oluşur. Zararın güverte taşıması sebebiyle meydana gelmediğini ispat külfeti taşıyanın üzerindedir. Eşyanın güverte taşıması sebebiyle hasara uğradığı sabit ise veya taşıyan bu sebeple meydana gelmediğini ispat edememişse, taşıyanın kusuru olmasa dahi sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Y-AlmDTK m. 486 f. 4 c. 3'te[1070] taşıtanın [ve m. 513 f. 2 c. 1'deki[1071] koşulların gerçekleşmesi kaydıyla yükletenin] onayının aranmadığı güverte taşımaları düzenlenmiştir. Hüküm büyük ölçüde Rotterdam Kuralları m. 25 f.

[1067] Bkz.: yuk. § 7 I B.

[1068] "*Unerlaubte Verladung auf Deck*" başlıklı 500'üncü maddenin birinci cümlesi şu şekildedir: "*Hat der Verfrachter ohne die nach nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde.*" bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 15 [Gerekçe için bkz. s. 81]

[1069] "*Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.*", bkz. Deutscher **Bundestag: 17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 15 [Gerekçe için bkz. s. 81].

[1070] Y-AlmDTK m. 486 f. 4 c. 3 düzenlemesi şu şekildedir: "*Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.*", bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11 [Gerekçe için bkz. s. 70].

[1071] Bkz.: yuk. dn. 1064.

1 b. (b) ile aynı doğrultudadır[1072]. Ancak Y-AlmDTK'da konteyner ve taşıt ibareleri kullanılmamış, yerine "*Lademittel*" terimi tercih edilmiştir. Bu ibare Türkçe'ye yükleme teçhizatı[1073] olarak tercüme edilebilecektir. Hüküm uyarınca eşyanın güverte taşımasına elverişli bir yükleme teçhizatının içinde veya üzerinde bulunması ve güvertenin böyle bir teçhizatı taşınması için donanımlı olması hâlinde taşıtan veya yükletenin onayı bulunmasa dahi eşyanın güvertede taşınabileceği öngörülmüştür. Hükmün gerekçesinde konteyner gemisi ibaresinin hükmün uygulama alanını daraltmamak amacıyla bilinçli bir şekilde kullanılmadığı belirtilmiştir[1074]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (b) kapsamında yukarıda yapılan açıklamalar Y-AlmDTK m. 486 f. 4 c. 2 bakımından da geçerli olacaktır.

Y-AlmDTK m. 507 f. 1 b. 2'de[1075] ise, taşıyanın sınırlı sorumluluğunu ileri süremeyeceği hâller arasında güverte taşımasına ilişkin özel bir düzenleme yer almaktadır. Hüküm uyarınca taşıyanın taşıtan veya yükleten ile eşyanın güverte altında taşınacağı yolunda anlaşması[1076] ve fakat yine de eşyanın güverteye yüklenmesi ve zararın bu sebeple oluşması durumunda

---

[1072] Gerekçe'de de Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (c)'ye atıf yapılmıştır, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 70.

[1073] Rotterdam Kuralları'nın konteyner tanımında yer alan "*equipment*" kelimesi Türkçe'ye teçhizat olarak tercüme edilmiştir, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156. Bu tercih yapılırken Y-TTK m. 1351 f. 1 b. (l) düzenlemesi esas alınmıştır, bkz. Süzel/Damar, **a.e.**, s. 156 [dn. 7].

[1074] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 70.

[1075] "*Wegfall der Haftungsbefreiungen und –begrenzungen*" madde başlıklı hükmün giriş cümlesi ve (b) bendi şu şekildedir: "*Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn…der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.*", bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 16 [Gerekçe için bkz. s. 84-85].

[1076] Rotterdam Kuralları m. 25 f. 5'te "*express agremeent*" ibaresi yer almaktadır. Y-AlmDTK m. 507 b. (2)'de ise sadece "anlaşılması" ibaresi kullanılmıştır ["*vereinbart hat*"]. Gerekçede "*express = ausdrücklich*" ibaresinin bilinçli bir şekilde alınmadığı belirtilmiştir. Böyle bir kullanıma yer verilmesi hâlinde anlaşmanın şekil şartına tâbi olacağı izleniminin doğabileceği çekincesi oluşmuştur. Gerekçede bu anlaşmanın şekil şartına tâbi olmaması gerektiği bildirilmiştir, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 85.

sorumluluğunun sınırlı olmadığı öngörülmüştür[1077]. Hüküm büyük ölçüde Rotterdam Kuralları m. 25 f. 5 ve Hamburg Kuralları m. 9 f. 4 ile aynı doğrultudadır[1078]. Ancak, Rotterdam Kuralları'nda yer verilen "*shipper*" terimi, Y-AlmDTK m. 507 f. 1 b. 2'ye taşıtan veya yükleten olarak aktarılmıştır. Ne var ki, yükleten terimi 513 f. 2 c. 1'de aranan koşulların karşılanmaması hâlinde taşıtan olarak değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak, Y-AlmDTK'nın yukarıda açıklanan hükümleri ile güverte taşıması bakımından Alman Hukuku büyük ölçüde değiştirilmiştir. Düzenlemede konişmentolu taşımalarda yükletenin onayı korunmuş ancak yükleten tanımının yapılmasıyla birlikte mevcut E-AlmDTK m. 566 f. 1 hükmü de dolaylı olarak değişmiştir. Y-AlmDTK'da Rotterdam Kuralları m. 25'in göz önünde tutulduğu ancak, hükmün tamamının 507'nci maddeye aktarılmadığı gözlemlenmektedir. İktibas edilen hükümlerde de bazı değişiklikler yapıldığı görülmektedir. Y-AlmDTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte, Alman Hukuku ile Türk Hukuku'nun güverte taşımasına yönelik düzenlemeleri birbirinden farklı hâle gelmiştir.

[1077] Y-AlmDTK'da eşyanın güvertede yetkisiz bir şekilde taşındığı her hâlde taşıyanın sorumluluğunun sınırlanmamasına yönelik bir hüküm bulunduğu, bu hükmün yerinde görülmediği gerekçede açıklanmıştır, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 85.

[1078] Hükmün gerekçesinde Hamburg Kuralları m. 9 f. 4'e ve Rotterdam Kuralları m. 25 f. 5'e atıf yapılmıştır, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 85.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITANIN VE YÜKLETENİN BORÇLARI VE SORUMLULUKLARI

§ 12. Navlun

Milletlerarası sözleşmelerde taşıtanın navlun borcu kapsamlı bir şekilde düzenlenmemiştir. Çalışmanın bu kısmında navlun borcu ile ilgili yapılacak açıklamalar milletlerarası sözleşmelerin düzenlemeleriyle sınırlı olacaktır. Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda konişmentonun navlun hanesinde yer alan kayıtların gönderilen ve üçüncü kişilere etkisi düzenlenmiştir. Aynı şekilde UCP 500'de de bu kayıtlara ilişkin hüküm bulunmaktadır. Öncelikle UCP'nin ilgili hükmü açıklanacak, daha sonra MS düzenlemeleri hakkında bilgi verilecektir.

I. UCP

UCP 500 m. 33'ün başlığı "*Freight Payable/Prepaid Transport Documents*"dır[1079]. Hüküm dört paragraftan oluşmaktadır. Kredi sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadığı takdirde navlunun ödeneceğine ilişkin bir kaydın ["*freight payable*"] yer aldığı taşıma senetleri bankalar tarafından kabul edilir [m. 33 par.] Ancak, kredi sözleşmesinde taşıma senedinde navlunun peşin ödendiğine [*freight prepaid*] dair bir kaydın yer alması gerektiği öngörülmüşse, taşıma senedinde navlunun ödenmiş olduğuna ilişkin bir kaydın basılı olması veya başka bir şekilde yer alması gerekmektedir [m. 33 par. B c. 1]. Taşıma senetlerinde yer alan "*freight payable*" veya "*freight prepaid*" kayıtlarının[1080], navlunun ödenmiş olduğunu kesin olarak ispat etmediği öngörülmüştür [m. 33 par. C].

[1079] Bkz. ICC, **Publication No. 500**, [m. 33].
[1080] Bu kayıtlar hakkında bkz. Sunal-Erguvan, **Navlun**, s. 128 vd.

UCP 600'de ise böyle bir düzenleme yoktur.

II. Milletlerarası Sözleşmeler

A. KonişmentoMS

KonişmentoMS'de navlun borcu ile ilgili bir düzenleme yoktur. Bu sebeple, navlun ile ilgili uyuşmazlıklara kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca belirlenecek hukuk kuralları uygulanacaktır.

B. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'na tâbi bir navlun sözleşmesi, taşıyanın deniz yoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu bir sözleşmedir [m. 1 f. 6]. Bu sebeple, ücrete tâbi olmayan taşımalar Hamburg Kuralları'nın uygulama alanına girmez.

Konişmentonun içeriği Sözleşme'nin 15'inci maddesinde düzenlenmiştir[1081]. Gönderilen tarafından ödenecek navlun miktarı veya navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıt da bu kapsamda sayılmıştır [m. 15 f . 1 b. (k)][1082]. Böyle bir kaydın konişmentoda yer alması zorunlu değildir [m.15 f. 3]. Ancak, kaydın konişmentoda yer alıp

---

[1081] Hamburg Kuralları'nın 15'inci maddesi ile ilgili hazırlık çalışmalarından UNCITRAL Çalışma Grubu bünyesinde gerçekleşenler için bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 192 [§ 32]; s. 196 [§§ 64]; UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 289 [§ 14]. Diplomatik Konferans'taki değerlendirmeler için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 293 vd. UNCITRAL Çalışma Grubu süreci için ayrıca bkz. Sweeney, **[1977] 8 JMARLC**, s. 655 vd. Hükmün getirilme sebeplerinden birisi de, gönderilenin navlundan sorumlu olmamasına rağmen, taşıyanın eşya üzerinde kullandığı hapis hakkına ilişkin yeknesak olmayan düzenlemenin önüne geçilmesidir, bkz. Sweeney, **a.e.**, s. 657.

[1082] Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[t]he freight to the extent payable by the consignee or other indication that the freight payable by him*". Diplomatik Konferans aşamasında Birinci Komisyon'un toplantılarında konişmentoda navlunun miktarının her hâlükarda gösterilmesi önerilmiştir. Bu önerinin arkasında gönderilenin navlunu ödemekle yetkili kılınması durumunda ödeyeceği navlun miktarını öngörebilmesi ve özellikle gecikmeden doğan sorumlulukta taşıyanın sorumluluk sınırı navlun üzerinden belirlenmesidir. Ne var ki, bu öneri kabul edilmemiştir, bu kapsamda bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 295.

almamasının sonuçları Hamburg Kuralları'nın 16'ncı maddesinin dördüncü fıkrasında öngörülmüştür.

Hamburg Kuralları'nın 16'ncı maddesinde konişmentonun ispat işlevi düzenlenmiştir. Gönderilen tarafından ödenecek olan navlunun miktarının veya navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin her hangi bir kaydın konişmentoda yer almaması durumunda gönderilenin navlunu ödemekle yükümlü olmadığına ilişkin bir karine doğar [m. 16 f. 4 c. 1][1083]. Bu karinenin aksi konişmentoyu iyi niyetle devralmış olan gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı ispat edilemez [m. 16 f. 4 c. 2][1084].

Bu bilgiler doğrultusunda, konişmentonun ön yüzünde navlunun peşin ödendiğine ilişkin bir kaydın bulunması yahut hiçbir kayıt olmaması durumunda navlunun ödenmiş olduğuna yönelik gönderilen lehine bir karine ortaya çıkacaktır. Bu kapsamda CIF satış ve FOB satışlar bakımından bir ayrım yapılmalıdır. FOB satışlarda alıcı kural olarak hem gönderilen hem de taşıtan sıfatlarına sahiptir. Dolayısıyla, konişmentoda "*freight prepaid*" kaydı mevcutsa ya da her hangi bir kayıt bulunmuyorsa FOB alıcının navlundan sorumlu olmadığına yönelik bir karine ortaya çıkar. Ancak, bu kişi aynı zamanda navlun sözleşmesinin tarafı olduğundan taşıyanın bu karinenin aksini ispat etmesi, diğer bir ifadeyle, konişmentoda böyle bir kayıt bulunsa bile navlunun ödenmemiş olduğunu ispat etmesi mümkündür [m. 16 f. 4 c. 1]. Ne var ki, bu konişmentonun FOB alıcı tarafından bir üçüncü kişiye devredilmesi hâlinde iyi niyetli üçüncü kişi konumundaki hamile karşı navlunun aslında ödenmemiş olduğu ileri sürülemez [m. 16 f. 4 c. 2].

[1083] Hükmün UNCITRAL Çalışma Grubu'ndaki hazırlık çalışmaları hakkında bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 194 [§ 52]; s. 213 [§§ 63]; UN, A/CN.9/110, **[1976] UNCITRAL Yearbook**, s. 289 [§11]. Diplomatik Konferans'taki değerlendirmeler için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 298 vd. [§§ 67].

[1084] Hükümde benzer bir düzenleme yükleme limanında oluşan sürastarya istemi bakımından da söz konudur. Hükmün sürastarya ücreti ile ilgili kısmının resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[a] bill of lading…which does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that…no demurrage is payable by him.*"

CIF satışlarda ise, CIF alıcı navlun sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilendir. Hükümde yer alan "gönderilen dâhil" ibaresi CIF alıcıyı da kapsamaktadır. Bu sebeple konişmentodan navlunun peşin ödendiği anlaşılıyor veya navlunun ödenip ödenmediğine ilişkin bir kayıt konişmentoda yer almıyorsa taşıyan CIF alıcıya karşı aslında navlunun ödenmemiş olduğunu ileri süremeyecektir.

Konişmentoda "*freight payable*" yahut "*freight collect*" şeklinde bir kaydın bulunması durumunda ise, taşıyan navlun istemini gönderilene karşı ileri sürebilecektir. Diğer bir ifadeyle, gönderilenin navlundan sorumlu olduğu karinesi doğar. Hamburg Kuralları'nın düzenlemesi bununla sınırlıdır. Başka bir anlatımla, Hamburg Kuralları uyarınca gönderilenin hangi hâllerde navlunu ödemekle yükümlü kılınabileceğine ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu kapsamda uygulanacak hukukun mevzuatı belirleyici olacaktır.

Konişmentonun ön yüzünde yer alan "*freight*" hanesine "*freight prepaid*" yahut "*freight payable*" şeklinde bir kaydın girilmemesi durumunda konişmentonun arka yüzünde yer alan matbu kayıtların etkisinin ne olacağı Hamburg Kuralları uyarınca belirsizdir. Söz gelimi, matbu CONLINEBILL 2000 formu incelendiğinde, konişmentonun ön yüzünde "*freight details and charges*" hanesinin yer aldığı görülmektedir[1085]. Konişmentonun arka yüzünde ise, aksi kararlaştırılmadıkça, navlunun istem üzerine tacir = "*merchant*" tarafından taşıyana ödeneceğine ilişkin matbu bir kayıt yer almaktadır [m. 10 par. (a) c. 2][1086]. Tacir = "*merchant*" ibaresinin içinde gönderilen dâhil birden fazla kişi yer almaktadır. Bu kapsamda konişmentonun ön yüzündeki hanede navlunun ödendiği yahut ödenmediğine ilişkin her hangi bir kayıt

---

[1085] CONLINEBILL 2000 metni için bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/en/Chartering/Bills_of_Lading.aspx

[1086] CONLINEBILL 2000 kaydı şöyledir: "*[u]nless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand.*"

bulunmadığı takdirde Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 hükmünün hangi şekilde yorumlanacağı sorusu gündeme gelir. Birinci yorum, böyle bir durumunda CONLINEBILL 2000 m. 10 hükmünün devreye gireceği ve o hükümde yer alan kaydın navlunun gönderilen tarafından ödenebileceği şeklinde yorumlanacağıdır. Bu sonucun kabul edilmesi hâlinde, CIF alıcıya veya konişmentoyu iyi niyetle devralan üçüncü kişiye, uygulanacak hukuk uyarınca diğer şartların da karşılanması kaydıyla, navlun isteminde bulunulabilecektir.

İkinci yorum ise, birden fazla kişinin borçlular arasında sayıldığı böyle bir matbu kaydın Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 c. 1 anlamında navlunun gönderilen tarafından ödeneceği anlamına gelmediği olacaktır. Bu durumda konişmetoda navlunun ödenip ödenmediğine ilişkin herhangi bir kayıt bulunmadığı kabul edilecek ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 uyarınca CIF alıcı yahut iyi niyetli üçüncü kişi hamile karşı navlun istemi ileri sürülemeyecektir. Bu yorumlardan ikincisinin daha makul olduğu düşünülmektedir.

C. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları anlamında bir taşıma sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında bir yerden başka bir yere eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir [m. 1 f. 1]. Taşıma sözleşmesi kapsamında, eşya taşınması için taşıyana ödenecek ücret ise navlun olarak ifade olunmuştur [m. 1 f. 28]. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına giren taşıma sözleşmeleri, navlunun kararlaştırılmış olduğu taşıma sözleşmeleridir. Navlun alacaklısı taşıyandır [m. 1 f. 1]. Navlun borçlusunun kim olduğunun cevabına ise tanım maddelerinden ulaşılamamaktadır[1087].

[1087] Hazırlık çalışmalarının ilk tarihli metinlerinde navluna ilişkin ayrı bir bölüm bulunmaktaydı. Bu bölümde yer alan hükümlerden biri de aksi kararlaştırılmadığı takdirde navlun borçlusunun taşıtan olduğuydu, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 51 [m. 9.3 (a)].

Taşıma senetlerinin düzenlendiği 8'inci Bölüm'ün son maddesinde "Navlun Peşin Ödenmiştir" = "*Freight Prepaid*" başlıklı hüküm bulunmaktadır[1088]. Bu hükümde taşıma senedinde yer alan böyle bir kaydın navlun borcuna etkisi düzenlenmiştir.

1. Hazırlık Çalışmaları

2001 CMI Taslağı'nda navlun hakkında ayrı bir bölüm yer almaktaydı[1089]. UNCITRAL Çalışma Grubu'nun hazırlık çalışmalarının ilk aşamalarında bu hükümler değerlendirilmiş[1090] ve hükümlerin emredici nitelikte olmamaları ve ticari nitelikte olmaları göz önünde tutularak[1091] TaslakMS'den bu bölümün çıkartılmasına karar verilmiştir[1092]. Ancak, yapılan değerlendirmelerde navlunun ödenmiş yahut ödenecek olduğuna ilişkin taşıma senetlerindeki kayıtlarla ilgili düzenlemenin korunmasına ve üzerinde değerlendirme yapılmasına karar verilmiştir[1093]. Navluna ilişkin diğer hükümler TaslakMS'den çıkartıldığı için söz konusu hüküm taşıma senetlerinin düzenlendiği kısma aktarılmıştır[1094].

Değerlendirmelerde üç farklı görüş ortaya çıkmıştır[1095]. Bunlar sırasıyla, hükmün çıkartılması[1096], Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 düzenlemesinin TaslakMS'ye aktarılması[1097] ve düzenlemenin olduğu hâliyle

---

[1088] Rotterdam Kuralları m. 42 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 238 vd. [§§ 7.092]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 120 vd. [§§ 42-01]; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 117; Williams, **A New Convention**, s. 214; Karan, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 240; Baughen, **Shipping Law**, s. 166.
[1089] Bkz. CMI, **[2001] CMI Yearbook**, s. 577.
[1090] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 49 vd. [§§ 171]; UN, **A/CN.9/525**, s. 31 vd. [§§ 106].
[1091] Bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 37 [§ 163].
[1092] Bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 37 [§ 164].
[1093] Bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 37 [§ 164].
[1094] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 114 [m. 45].
[1095] Görüşler ve değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 20 vd. [§§ 74].
[1096] Navluna ilişkin bölümün çıkartılarak bu hususun uygulanacak hukuka bırakıldığı ve navlunun ödenmiş olup olmadığının ticari nitelikte olduğu ve bu hususun uyuşmazlığın tarafları arasında çözümlenmesi gerektiği ileri sürülmüştür, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 20 [§ 76.]
[1097] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 21 [§ 77].

korunmasıdır[1098]. Yapılan değerlendirmelerde özellikle hamil sıfatına sahip olabilecek bankaların da menfaati düşünülerek hükmün olduğu şekliyle saklı tutulmasına karar verilmiştir[1099].

2. Düzenleme

Sözleşme'nin 42'nci maddesi iki cümleden oluşmaktadır. Hükmün birinci cümlesi uyarınca sözleşme kayıtlarında "navlun peşin ödenmiştir" = "*freight prepaid*" kaydı veya benzer nitelikteki bir kaydın[1100] bulunması durumunda, taşıyanın yetkili hamile yahut gönderilene[1101] navlunun ödenmediğini ileri süremeyeceği öngörülmüştür. İkinci cümlede ise, yetkili hamil veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olması durumunda birinci cümlenin uygulanmayacağı belirtilmiştir[1102].

Yukarıda açıklandığı üzere Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 düzenlemesinin uygulama alanı konişmentolarla sınırlı idi. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarının başında bu düzenleme devredilebilir taşıma senetleri ve devredilebilir elektronik taşıma kayıtları ile sınırlı tutulmuşken, Çalışma Grubu tarafından alınan kararla hükmün uygulama alanı devredilemez taşıma senetleri ve devredilemez elektronik taşıma kayıtlarına

---

[1098] Hükmün Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmesinin başlıca iki sebebi bulunmaktadır. Navlun peşin ödenmiştir kaydı bulunan bir taşıma senedinin hamili banka ise, bankanın navlundan hiçbir şekilde sorumlu tutulamayacağının açıklığa kavuşturulması ve bu senedin, taşıtanın taşıyana karşı navlundan sorumlu olmadığını ispat etmeyeceğidir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 21 [§ 78].

[1099] UN, **A/CN.9/616**, s. 21 [§ 78].

[1100] Benzer nitelikteki bir kayıttan anlaşılması gerekenin ne olduğuna ilişkin yöneltilen bir soruya cevaben "*freight prepaid in advance*" örneği verilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 31 [§ 143].

[1101] Hamburg Kuralları m. 16 f. 4'ün aksine hamil yahut gönderilenin iyi niyetli olması gerektiğine yönelik bir düzenleme Rotterdam Kuralları m. 42 c. 1'de öngörülmemiştir. Hazırlık çalışmalarında bu yönde bir eklemenin yapılması önerilmiş olsa da, bu hususun açık olduğu dolayısıyla böyle bir eklemenin yapılmasının gerekli olmadığı kanaatine varılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 67 [§ 303].

[1102] Bu düzenlemenin İngiliz Hukuku ile aynı doğrultuda olduğu yolunda bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 120 vd. [§§ 42-01]; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 117.

da genişletilmiştir[1103]. Dolayısıyla, örneğin deniz yük senedinde navlunun peşin ödendiğine ilişkin bir kaydın yer alması durumunda da Rotterdam Kuralları m. 42 c. 1'de öngörülen sonuç gerçekleşecektir.

İki cümle birlikte değerlendirildiğinde, sözleşme kayıtlarında "navlun peşin ödenmiştir" kaydı veya benzer nitelikteki bir kaydın bulunması durumunda, taşıyanın, aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olmayan yetkili hamile veya gönderilene navlunun ödenmediğini ileri süremeyeceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu sonuç, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan hamil ya da gönderilen hakkında doğar. Diğer bir anlatımla, FOB alıcının aynı zamanda gönderilen olması durumunda, taşıtan ile gönderilen sıfatları FOB alıcı üzerinde birleştiğinden, taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydında yer alan "*freight prepaid*" kaydına rağmen taşıyan, FOB alıcıya navlunun ödenmediğini ileri sürebilecektir.

Hükümden çıkan bir diğer sonuç, böyle bir kaydın navlunun ödendiği anlamına gelmeyeceğidir[1104]. Hükmün konulma amacı taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilenin korunmasıdır[1105]. Bu sebeple, taşıyan "*freight prepaid*" kaydı bulunan bir taşıma senedini devralan üçüncü kişiye karşı navlun isteminde bulunamaz ancak, RR m. 42 taşıyanın bu istemini taşıtana yöneltmesine engel teşkil etmez.

Rotterdam Kuralları'nın 42'nci maddesi Hamburg Kuralları m. 16 f. 4'ten farklı[1106] ve daha dar kapsamlıdır. Taşıma senedinde navlunun ödenip

---

[1103] Yapılan değerlendirmede devredilemez taşıma senetleri bakımından sadece karine mi yoksa aksi ispat edilemeyen bir karine mi teşkil edeceğinin sonraki oturumlarda değerlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak, devredilemez taşıma senetleri bakımından bu yönde yapılan bir değerlendirmeye rastlanmamıştır. Dolayısıyla hem devredilebilir hem de devredilemez taşıma senetleri bakımından aksi ispat edilemeyen bir karine meydana gelmektedir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 21 [§ 81].

[1104] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 239.

[1105] UN, **A/CN.9/616**, s. 20 [§ 74].

[1106] Hamburg Kuralları m. 16 uyarınca gönderilenin navlundan sorumlu tutulabilmesi için konişmentoda navlunun ödeneceğine ilişkin bir kaydın yer alması gerekmektedir. Hazırlık çalışmalarına ilişkin önceki tarihli taslak metinlerde bu hüküm iki fıkradan oluşmaktaydı. Hükmün birinci fıkrasında mevcut düzenleme ikinci fıkrasında ise, taşıma senedinde yer alan

ödenmediğine ilişkin her hangi bir kayıt yer almaması durumunda, Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 uyarınca taşıyan üçüncü kişi gönderilenden navlun isteminde bulunamazken, Rotterdam Kuralları m. 42 doğrultusunda bulunabilir. Gönderilenin hangi hâllerde navlundan sorumlu olacağı konusunda ise, Rotterdam Kuralları'nda her hangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla, gönderilenin sorumluluğunu taşıma sözleşmesine uygulanacak hukukun mevzuatı belirleyecektir.

Sonuç olarak, sözleşme kayıtlarında navluna ilişkin ister bir kayıt bulunsun, isterse bulunmasın, taşıyan ödenmemiş navlun alacağı için her hâlükarda taşıtana başvurabilir. Uygulanacak hukukun yetkili kılması kaydıyla, sözleşme kayıtlarında navluna ilişkin her hangi bir kayıt bulunmadığı veya navlunun henüz ödenmemiş olduğuna dair bir kaydın bulunduğu bir ihtimalde, taşıtan sıfatına sahip olmayan hamil navlundan sorumlu tutulabilecektir. Sözleşme kayıtlarından navlunun ödenmiş olduğu anlaşılıyorsa, aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olmayan gönderilene Rotterdam Kuralları m. 42 c. 1 uyarınca böyle bir istem yöneltilemez[1107].

III. Türk Hukuku

Y-TTK m. 1200'de navlun borçlusunun taşıtan olduğu öngörülmüştür[1108]. Ancak Y-TTK m. 1203'teki şartların karşılanması kaydıyla üçüncü kişi gönderilenin navlunu ödeme yükümlülüğü doğabilecektir.

"*freight collect*" kaydının etkisi düzenlenmişti. Bu ve benzeri kayıtların gönderilenin navlun dolayı sorumlu tutulabileceğine ilişkin bir bildirim olduğu öngörülmüştü, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 52 [m. 9.4(b)].

[1107] Hazırlık çalışmalarında hükmün birinci cümlesinin bir karine niteliğinde olup olmadığı sorusu yöneltilmiştir. Açıklamada düzenlemenin salt bir karine değil, kesin nitelikte olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 31 [§ 143].

[1108] Böyle bir düzenleme E-TTK'da yoktur. Gerekçe'de Y-TTK'nın navlun sözleşmesinden doğan bütün hukuki ilişkileri öncelikle taşıyan ve taşıtan arasında kurmak esasıyla hazırlandığı belirtilerek navlun borçlusunun taşıtan olduğu açıkça bildirilmiştir. Böylece, üçüncü kişi gönderilenin de borçlanmasına ilişkin hükümlere de geçiş sağlanması amaçlanmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 364.

Konişmentonun içeriği Y-TTK m. 1229 f. 1'de, konişmentonun ispat işlevlerinden navlunu ispat etmesi ise, m. 1240 f. 1'de düzenlenmiştir. Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (l)'de konişmentonun navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıtları, ödenecekse bunun miktarını içereceği açıklanmıştır. Hükmün gerekçesinde E-TTK m. 1098'de yer alan kayıtların tamamının Hamburg Kuralları m. 15'te yer alan unsurlarla tamamlanarak aktarıldığı belirtilmiştir[1109].

Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (l)'nin Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 (k)'dan aktarıldığı anlaşılmaktadır[1110]. Ancak, her iki hükmün sözü birbiriyle tam olarak uyumlu değildir. Hamburg Kuralları'nda gönderilen tarafından ödenecek navlun miktarı yahut navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıt [m. 15 f . 1 b. (k)] denilmişken, Y-TTK'da "yahut = *or*" bağlacı kullanılmamış "konişmentonun navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıtları, ödenecekse bunun miktarı" konişmentoda yer alacak kayıtlar arasında sayılmıştır. Ancak, bu farklılık esaslı bir sonuç doğurmaz. Zira bu unsurlardan biri veya birkaçının konişmentoda yer almaması senedin hukuken konişmento sayılmasını engellememektedir [m. 1229 f. 2].

Y-TTK m. 1240'ın gerekçesinden de anlaşıldığı üzere, hükmün birinci fıkrası Hamburg Kuralları m. 16 f. 4'ten iç hukuka aktarılmıştır[1111]. Hükmün birinci cümlesinde Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (l) uyarınca navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin bir kaydı içermeyen konişmento gönderilenin navlun ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur. Bu fıkranın ikinci cümlesinde oluşan karinenin gönderilen dâhil iyi niyetli üçüncü kişiye karşı ispat edilemeyeceği öngörülmüştür.

[1109] Madde gerekçesi için bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 369.
[1110] E-TTK m. 1098 b. 9'da navluna ait şartlar konişmentoda yer alan kayıtlar arasında sayılmıştır.
[1111] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.

Y-TTK m. 1240 f. 1'in[1112] mehazı Hamburg Kuralları m. 16 f. 4 olduğundan yukarıda Hamburg Kuralları ile ilgili yapılan açıklamalar Türk Hukuku bakımından da geçerlidir[1113]. Ancak, Türk Hukuku bakımından doğabilecek iki yorum sorunu ortaya konulacaktır.

Bunlardan birincisi, Y-TTK m. 1240 f. 1'de m. 1229 f. 1 b. (l)'ye yapılan atıftır. Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (l)'de navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kaydın ve ödenecekse navlunun miktarının konişmentoda gösterilmesi gerektiği öngörülmüştür. Hükmün söze dayalı yorumunda konişmentoda yer alan "*freight payable*" ya da "*freight collect*" gibi kayıtların tek başına yeterli olmayacağı bunun yanında ödenecek olan navlunun miktarının da gösterilmesi gerektiği söylenebilir. Ancak, mehaz Sözleşme'de yer alan "veya = *or*" bağlacının Y-TTK'ya aktarılmadığı da göz önünde tutulduğunda böyle bir sonuca varılması mehazla uyumlu olmaz. Diğer bir ifadeyle, konişmentoda "*freight payable*" yahut "*freight collect*" şeklinde bir kaydın bulunması durumunda ve Y-TTK m. 1203 f. 1'deki koşulun karşılanması kaydıyla, gönderilenin navlundan sorumlu tutulabileceği sonucuna varılmalıdır.

Diğer yorum sorunu ise, navlunun ödenmiş olduğuna veya ödeneceğine ilişkin herhangi bir kaydın konişmentoda yer almamasıdır. Böyle bir durumda Y-TTK m. 1240 f. 1'in açık sözü uyarınca navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin bir kayıt konişmentoda yer almadığından, gönderilen navlundan sorumlu tutulamaz. Ancak, konişmentodan çarter sözleşmesine gönderme olması ve çarter sözleşmesinde navlunun gönderilen tarafından ödeneceğinin belirtilmesinin Y-TTK m. 1240 f. 1 anlamında bir kayıt olup olmadığı değerlendirmelidir. Konişmentodan yolculuk çarterine bir gönderme söz konusu ise, konişmento devredilirken çarter partinin bir sureti

---

[1112] Y-TTK m.1240 hakkında bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 169.
[1113] Bkz.: yuk. § 12 II B.

de hamile devredilmelidir [m. 1237 f. 3 c. 1][1114]. Bu koşulun karşılanması durumunda çarter partide yer alan hükümler niteliği elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilecektir [m. 1237 f. 3 c. 2]. Konişmento ile birlikte çarter partiyi de devralan üçüncü kişi gönderilenin, çarter partide navlundan kendisinin sorumlu olduğuna yönelik kaydı görmesine rağmen senedi devraldığı kabul edilmeli ve her ne kadar konişmentoda "*freight payable*" şeklinde bir kayıt bulunmasa dahi, çarter partide yer alan kaydın Y-TTK m. 1240 f. 1'de aranan koşulu karşıladığı sonucuna varılmalıdır[1115].

§ 13. Yükleme, İstifleme, Boşaltma

I. KonişmentoMS

A. Sorun

KonişmentoMS m. 3 f. 2'de taşıyanın yüke özen borcu düzenlenmiştir. Taşıyan, eşyayı özenli bir şekilde yüklemeli, elden geçirmeli, istiflemeli, taşımalı, korumalı, gözetmeli ve boşaltmalıdır. Aynı maddenin sekizinci fıkrasında, bu borcun yerine getirilmemesi sebebiyle eşyanın uğradığı zıya veya hasardan taşıyanın veya geminin sorumluluğunu ortadan kaldıran veya KonişmentoMS'de öngörülenden farklı biçimde sınırlayan, navlun sözleşmesindeki her türlü kaydın geçersiz sayılacağı öngörülmüştür.

[1114] Y-TTK m. 1237 f. 3 hakkında bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 264 vd.; Duygu Damar, "Konişmentodan Çarter Partiye Atıfla Tahkim Sözleşmesinin Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hükmünün Değerlendirilmesi", **[2006] İHFM**, Cilt: 64, Sayı: 2, s. 265 vd.

[1115] Y-TTK m. 1240 f. 1'e karşılık gelen bir düzenlemenin bulunmadığı E-TTK m. 1069 = Y-TTK m. 1203 kapsamında verilen bir kararda Yargıtay, "…TTK'nun 1069 ncu maddesi uyarınca gönderilenin borçlu duruma girmesi için gönderilenin tesellümünün yeterli olmadığı, konişmentoda navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair bir kayıt veya navlun sözleşmesinin bu husustaki bir hükmüne atıf yapılması gerektiği, konişmentoda navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair bir kayıt bulunmadığı, çarter partiye atıf yapıldığı, atıf yapılan çarter partide navlunun konişmento hamilince ödeneceğine dair bir hüküm olmadığı… gerekçesi" gösterilerek ilk derece mahkemesi tarafından verilen red kararını onamıştır, bkz. Yargıtay 11. HD, 2008/6668 E., 2009/12744 K. sayılı karar.

KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmü ile f. 8 düzenlemeleri birlikte yorumlandığında, üçüncü maddenin ikinci fıkrasında öngörülen borçların bir kısmının yük ilgililerine devredilmesinin mümkün olup olmadığı sorunuyla karşılaşılmaktadır[1116]. Bu kapsamda iki farklı sonuca varılmaktadır: **[1]** taşıyan, taşımaya ilişkin m. 3 f. 2'de öngörülen aşamaların tamamından sorumludur, liste hâlinde sayılan aşamaları kendi lehine azaltamaz, diğer bir ifadeyle özen borcunun kapsamına yazılı aşamaların tamamı emredici bir şekilde girer, **[2]** taşıyanın m. 3 f. 2'de öngörülen özen borcu yalnızca üstlendiği aşama bakımından söz konusudur. Eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılmasını yük ilgililerine devredebilir. Devredilen aşamada meydana gelen eşya hasarından taşıyan sorumlu olmaz.

B. Devretme Sebepleri

Yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin yük ilgilileri tarafından üstlenilmesinin başlıca sebebi, bu faaliyetlerin kendileri tarafından yerine getirilmesinin daha az masraflı olmasıdır[1117]. Bu işlemlerin taşıyan tarafından sağlanması durumunda daha fazla navlun ödenmesi gündeme gelmektedir[1118]. Dolayısıyla, bu aşamaların yük ilgilileri tarafından üstlenilmesiyle navlundan indirime gidilmektedir. Yükleme boşaltma şirketlerinin yük ilgililerine hacim üzerinden indirim sağladığı, ekonomik açıdan böyle bir devrin yük ilgililerinin

---

[1116] Bu hususta değerlendirmeler için bkz. Stewart C. Boyd / *et al.*, **Scrutton on Charterparties**, Twenty-first Edition, London, Sweet & Maxwell, 2008, s. 389; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 562 [§ 9-128]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 253 vd. [§§ 10.142]; Julian Cooke / *et al.*, **Voyage Charters**, London, Informa, 2007, § 85.227; Terence Coghlin / *et al.*, **Time Charters**, 6th edition, London, Informa, 2008, s. 355 [§§ 20.8]; Barney Reynolds, "Stowing, trimming and their effects on delivery, risk and property in sales "f.o.b.s.", "f.o.b.t." and "f.o.b.s.t."", **[1994] LMCLQ**, s. 123 vd.; Simon Baughen, "Defining the Ambit of Article III r.8 of the Hague Clauses: Obligations and Exceptions Clauses", **[2003] 9 JIML**, s. 115 vd.; Mark Hegarty, "COGSA Carrier's Duty to Load and Stow Cargo is Nondelegable, or Is It?", **[1993] 18 TLMLJ**, s. 125 vd.; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 280 vd.

[1117] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 16 [§ 43], s. 37 [§ 120]. Benzer şekilde bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 274.

[1118] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 120]; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 274.

menfaatine olduğu belirtilmiştir[1119]. ATAMER, Türk Mahkemeleri önünde görülen bir uyuşmazlıkta, navlunun 1.000.000 ABD Doları olarak kararlaştırıldığı bir taşımada, yükleme, istif, dengeleme ve boşaltma işlemleri için 250.000 ABD Doları tutarında bir ücretin belirlendiğini saptamıştır[1120].

Bir diğer önemli sebep, özellik arz eden yükler bakımından, yük ilgililerinin taşıyana oranla eşyanın yüklenmesi, istifi ve boşaltılması bakımından daha fazla tecrübeye sahip olmasıdır[1121]. Bu aşamaların yük ilgilileri tarafından üstlenilmesinin yükün ve yük ilgililerin menfaatine olacaktır.

C. Kayıtlar

Eşyanın yüklenmesi, istifi, boşaltılması masraflarından sorumluluğun kime ait olduğu gerek satıcı ile alıcı arasındaki satış sözleşmesinde gerekse taşıtan ile taşıyan arasındaki navlun sözleşmesinde kararlaştırılabilir. Bu kayıtlara navlun sözleşmesini ispat eden konişmentolarda da rastlanmaktadır. Bu başlık altında öncelikle satış sözleşmesi bakımından değerlendirme yapılacaktır. Daha sonra, navlun sözleşmesi ve konişmentodaki kayıtlara değinilecektir.

1. Satış Sözleşmesi

Bu başlık altındaki belirleme Incoterms 2010 uyarınca masrafların kime ait olduğu ve hasarın geçiş anı dikkate alınarak yapılacaktır[1122]. Deniz taşımalarında eşya hasarının büyük bir kısmı yükleme ve boşaltma aşamalarında ortaya çıkmaktadır[1123]. Satış sözleşmesi uyarınca hasarın kime ait olduğunun belirlenmesi taşıyana karşı açılacak olan davada aktif

---

[1119] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 120].
[1120] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 274.
[1121] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 120].
[1122] Incoterms 2010'da masrafların dağılımı A6 ve B6'da, hasarın hangi tarafa ait olduğu A5 ve B5'te düzenlenmiştir. Incoterms 2010 için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**.
[1123] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§ 44].

husumetin belirlenmesi bakımından önem taşır[1124]. Bu belirlemenin bir diğer önemi, deniz rizikolarına karşı kurulan sigorta sözleşmelerinde satış sözleşmesinin taraflarından kimin, hangi aşamada menfaat sahibi olduğunun belirlenmesidir. Tüm terimler, doğrudan bir deniz taşıyanı ile navlun sözleşmesi kurulması ihtimali göz önünde tutularak incelenecektir. Değerlendirmenin satıcının taşıtan, alıcının ise gönderilen sıfatına sahip olduğu navlun sözleşmeleri bakımından yapılması yerinde olacaktır. F grubunda yer alan terimlerde taşıtan ve gönderilen sıfatı alıcı üzerinde birleşmektedir. Dolayısıyla, yükleme ve boşaltma hasarı kural olarak[1125] aynı kişi üzerinde birleşmektedir.

C Grubu satışlar bakımından değerlendirme yapıldığında ikili bir ayrıma gidilmesi uygun gözükmektedir. CPT ve CIP satışlarda yükleme ve boşaltma masrafları her ne kadar taşıtan sıfatına sahip satıcının üzerinde olsa da[1126], hasar eşyanın gemiye yüklenmesinden önceki bir aşamada alıcıya geçer[1127]. Dolayısıyla, gerek yükleme gerekse boşaltma aşamasında hasar CPT ve CIP alıcının üzerindedir. Bu aşamalarda eşya hasarı veya zıyaı söz konusu ise, menfaat sahibi; sigorta sözleşmesinde sigortalı sıfatı; alıcıya ait olmalıdır. Diğer bir anlatımla, taşıyanın sorumlu tutulması durumunda aktif husumet

---

[1124] Eşya hasarı ve zıyaı sebebiyle tazminat isteme hakkına sahip olan kişinin kural olarak eşyanın maliki olduğu, ancak hasarın malik olmayan alıcıya intikali durumunda, eşyanın zıya yahut hasarından kaynaklanan hasarın malik olmakta devam eden satıcının değil, hasarın kendisine geçmiş olan kişinin malvarlığında gerçekleştiği hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 147-148.

[1125] FOB satışlarda farklı bir sonuca varılmaktadır. Incoterms 2010 FOB A5 hükmü doğrultusunda hasar gemide alıcıya geçer. Dolayısıyla, yükleme aşamasında meydana gelen hasara katlanma yükümlülüğü FOB satıcının üzerindedir, Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 174. Satış sözleşmelerinde "FOB *stowed*", "FOB *stowed and trimmed*" şeklinde kayıtlara da rastlanmaktadır. Bu kayıtlar her hâlükarda FOB satıcının yükleme masraflarının yanında istif [*stowed*] yahut dengeleme [*trimmed*] masraflarından da sorumlu olduğu anlamına gelmektedir. Bu kayıtların aynı zamanda satış sözleşmesi uyarınca eşyanın alıcıya teslim anına ve dolayısıyla hasarın geçiş anına etki edip etmediği tartışmalıdır, bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 173. Kayıtlar hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Reynolds, **[1994] LMCLQ**, s. 119.

[1126] Incoterms 2010 CPT A6 için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 114; CIP A6 için bkz. Ramberg, **a.e.**, 124.

[1127] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 111.

alıcıya ait olacaktır. Ayrıca taşıyanın konişmentoya koyduğu FIO(S)(T) gibi kayıtların aynı zamanda bu aşamadaki sorumluluğu da devretmesi sonucuna varılması hâlinde eşyanın gemiye yüklenmesi, istifi, boşaltılması rizikosu alıcının üzerindedir. Alıcı, gerek navlun sözleşmesi uyarınca taşıyana gerekse satış sözleşmesi hükümleri doğrultusunda satıcıya eşya zararından dolayı başvuramayacaktır.

CFR ve CIF kayıtlarının yer aldığı bir satış sözleşmesinde de yükleme ve boşaltma masrafları satıcının üzerindedir[1128]. Satış sözleşmesi uyarınca hasar CPT ve CIP terimlerinden farklı olarak gemide alıcıya geçer[1129]. Eşya hasarının veya zıyaının yükleme aşamasında meydana geldiğinin ortaya konulması durumunda hasara katlanma yükümlülüğü CFR ve CIF satıcının üzerinde olacaktır. Eşya hasarı ve zıyaı istif yahut boşaltma aşamasında meydana gelmişse satış sözleşmesi uyarınca hasara CFR ve CIF alıcı katlanır. Konişmentoya konulan FIOS kaydının yükleme, istif ve boşaltma faaliyetlerini yük ilgililerine aktardığı sonucuna varıldığı takdirde, bu aşamalarda meydana gelen zarardan taşıyan navlun sözleşmesi uyarınca sorumlu tutulamaz. Böyle bir ihtimalde, yükleme aşamasında gerçekleşen eşya zararı için CIF alıcı satış sözleşmesi uyarınca CIF satıcıya başvurabilecektir. İstif ve sonraki aşamalarda ortaya çıkan zarar bakımından ise, alıcının satış sözleşmesi uyarınca böyle bir hakkı bulunmamaktadır. Aksi yorumun benimsenmesi ve taşıyanın sorumluluğuna gidilmesi durumunda, navlun sözleşmesi uyarınca ileri sürülen istemlerde aktif husumet yükleme aşamasındaki zarar bakımından CFR ve CIF satıcıda [taşıtan], istif ve sonraki aşamalardan kaynaklanan zarar bakımından ise, CFR ve CIF alıcıda [gönderilen] olacaktır.

[1128] Incoterms CFR A6 için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 187; CIF A6 hakkında bkz. Ramberg, **a.e.**, s. 200 [CFR A5'e atıf vardır].
[1129] Incoterms 2010 CFR A5 için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 187; CIF A5 için bkz. Ramberg, **a.e.**, s. 200 [CFR A5'e atıf vardır].

Incoterms 2010 DAP ve DDP satışlarda hasar boşaltma limanında gemide DAP ve DDP alıcıya geçer[1130]. Diğer bir anlatımla, eşyanın gemiden boşaltılması yükümlülüğü satış sözleşmesi uyarınca DAP ve DDP alıcıya aittir. Bu sebeple eşya hasarı veya zıyaı boşaltma aşamasında meydana gelirse satış sözleşmesi uyarınca hasara katlanma yükümlülüğü DAP ve DDP alıcıdadır. Bu sebeple taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olduğu bir ihtimalde aktif husumet alıcıya ait olur. Eşya hasarı veya zıyaı yükleme aşamasında veya kötü istif sebebiyle meydana geldiği takdirde, satış sözleşmesi uyarınca hasara katlanma külfeti üzerinde olan DAP ve DDP satıcı navlun sözleşmesi hükümleri doğrultusunda taşıyana karşı ileri sürülecek istemlerde aktif husumete sahip olmalıdır. Eşyanın boşaltma aşamasında meydana gelmesi ihtimalinde, hasar DAP ve DDP alıcıya geçtiğinden satış sözleşmesine göre alıcının satıcıya başvurması mümkün gözükmemektedir.

2. Navlun Sözleşmesi ve Konişmento

Uygulamada navlun sözleşmelerinde veya navlun sözleşmesini ispat eden bağlantı kayıtlarında [*fixture recapt*] gerekse konişmentolarda FIO(S)(T)[1131] şeklinde kısaltılan kayıtlar yer almaktadır. Bu kaydın açılımı "*free in out (stowed) (trimmed)*"dir[1132]. Bu kayıt eşyanın yük ilgilileri

---

[1130] Incoterms 2010 DAP A5 için bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 140; DDP A5 için bkz. Ramberg, **a.e.**, s. 152.

[1131] Bu kayıtlar hakkında bkz. Theodora Nikaki, "The effect of the FIOS clause of NYPE 1946 charterparties on owners' duty to provide a seaworthy vessel", **[2007] 13 JIML**, s. 29 vd.; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 340 [§ 14.36]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 253 [§ 10.143]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 562 [§ 9-128]; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 273 vd.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 31-32, s. 47-48, s. 136-137, 149, 155, 198, 205, 231; Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul, Der, 1998, s. 305 vd.; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 147-148, s. 183-184; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**: **Gemi – Donatan – Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası**, İstanbul, Vedat, 2012, s. 658-659.

[1132] Bu kayıtların en uzunu olan FIOST L/S/D şeklindeki kısaltmanın açılımı "yük, taşıyana masraf olmadan, taşıtan/yükleten tarafından yüklenecek, istif edilecek, bağlanacak, emniyete

tarafından yükleneceği, istifleneceği, dengeleneceği ve boşaltılacağı anlamına gelmektedir. Bu sebeple, navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yer alan böyle bir kaydın, taşıyanın KonişmentoMS m. 3 f. 2'de öngörülen özen borcunu, yükleme, istif ve boşaltma aşamaları bakımından kaldırıp kaldırmadığı sorunu gündeme gelmektedir[1133].

D. Kayıtların Niteliği

Bu kayıtlar kural olarak masraf kayıtlarıdır[1134]. Diğer ifadeyle örneğin FIOS kaydının yer aldığı bir konişmentoya konu olan taşımada taşıyan navlun ile birlikte yükleme ve boşaltma masraflarını da yük ilgililerinden talep edebilir. Ancak, taşıyanın böyle bir istemde bulunması için bu işlemlerin taşıyan veya onun ifa yardımcısı tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, böyle bir kaydın yer aldığı bir konişmentoya konu olan taşımada, yükleme işlemleri, yükleme ve boşaltma işçileri tarafından yerine getirilmiş ve bu kişiler taşıtanın ifa yardımcısı ise, taşıtanın, yükleme ve istif masraflarının yanında yükleme ve istif işini de üstlenmiş olup olmadığı hususu gündeme gelmektedir[1135]. Cevabın olumlu olması hâlinde bu kişilerin kusuru sebebiyle yükleme aşamasında meydana gelen bir eşya zararından, taşıyan KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (i) uyarınca gönderilene karşı sorumlu olmayacaktır.

---

alınacak, daneçlenecek ve taşıtan/gönderilen tarafından boşaltılacaktır" şeklinde ifade olunmuştur, bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 273, bu kayıt hakkında ayrıntılı bilgiiçin bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 317 vd.

[1133] Bu kapsamda bkz.: yuk. dn. 1131'de sayılan kaynaklar.

[1134] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 274, ayrıca bkz. Atamer, **a.e.**, s. 274 ilâ 279'da yer alan Yargıtay 11. HD kararları; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 31-32; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 305 vd.; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 147-148; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 658-659.

[1135] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 274, ayrıca bkz. Atamer, **a.e.**, s. 274 ilâ 279'da yer alan Yargıtay 11. HD kararları; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 136-137; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 317 vd.

E. Hangi Taşımalar?

Yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin fiilen yük ilgilileri tarafından üstlenilmesi genellikle çarter sözleşmelerinde söz konusu olmaktadır[1136]. Çalışmanın birinci bölümünde de açıklandığı üzere bu sözleşmeler kural olarak taşıyanın sorumluluğunu emredici bir şekilde düzenleyen MS'lerin uygulama alanı dışında kalmaktadır[1137]. Ancak, bu taşımalarda bir konişmento düzenlenmiş ve bu konişmento aynı zamanda çarterer sıfatına sahip olmayan bir üçüncü kişiye devredilmişse MS'lerin emredici düzenlemeleri devreye girmektedir[1138]. Bu sebeple KonişmentoMS'nin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin m. 3 f. 2 düzenlemesi uyarınca yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin yük ilgilisine devredilmesi imkânının bulunup bulunmadığının denetimi çarter sözleşmeleri bakımından da gündeme gelebilecektir.

Konteyner taşımaları, çalışmanın birinci bölümünde de açıklandığı üzere kural olarak düzenli hat taşıması niteliğindedir[1139]. Bu taşımalar bakımından düzenlenen konişmentolarda yer alan FIO(S)(T) kayıtlarının kural olarak salt masraf kaydı niteliğinde görüldüğü söylenebilir[1140]. Bu taşımalarda yükleme, istif veya boşaltma işlemleri taşıyan tarafından ya da taşıyanın ifa yardımcısı niteliğindeki yükleme ve boşaltma işçileri tarafından yerine getirilmektedir. Ancak, yine de düzenli hat taşımalarında bu işlemi yerine getirenlerin hangi tarafın ifa yardımcısı olduğunun denetimi yapılmalıdır[1141].

[1136] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 120]; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 287; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 317 vd.
[1137] Bkz.: yuk.§ 2 I C; § 2 II D; § 2 III B; § 2 III C.
[1138] Aynı sonuca MS'nin uygulama alanına girmeyen ancak genel öncelik kaydı [*paramount clause*] içeren konişmentolar bakımından da varılmalıdır.
[1139] Bkz.: yuk. § 2 III B.
[1140] Bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 120].
[1141] Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında FIOS kayıtları ile ilgili düzenlemenin düzenli hat taşıması sözleşmeleri ile sınırlı tutulması son aşamaya kadar önerilmiştir. Ancak, tüm düzenli hat taşımalarında bu kayıtların sadece masraf kayıtları olmadığı açıklanmış ve öneri kabul edilmemiştir, bkz. UN, **A/63/17**, §§ 56. Düzenli hat taşımalarında FIOS kayıtlarının yer aldığı taşımalara örnek olarak büyük makineler ve özel malzemeler gösterilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, § 57.

F. Kayıtların Üçüncü Kişi Gönderilene Etkisi

Bu kayıtların taşıyanın yükleme, istif ve boşaltma borcunu yük ilgililerine devrettiği sonucuna varıldığı takdirde gönderilene etkisi bir diğer sorundur. Bu kayıtların navlun sözleşmesinde yer alması durumunda, eğer bir FOB satış söz konusu ise, taşıtan ve gönderilen sıfatları FOB alıcıda birleştiği için navlun sözleşmesindeki bu kayıt FOB alıcı bakımından da sonuç doğuracaktır[1142]. Ancak, benzer sonuç CIF satışlarda navlun sözleşmesinin tarafı olmayan CIF alıcı bakımından söylenemez. Bu kapsamda iki olasılık gündeme gelmektedir. İlk ihtimal, bu kayıtların konişmentoda yer almasıdır[1143]. Diğer bir ihtimal ise, konişmentodan navlun sözleşmesine gönderme yapılması olacaktır[1144]. Göndermenin uygulanacak hukuk uyarınca geçerli olduğu sonucuna varıldığı takdirde[1145] böyle bir kayıt CIF alıcı veya üçüncü kişi gönderilen hakkında da geçerli olacaktır. Aksi takdirde, taşıyan gönderilene karşı sorumlu tutulacak ve taşıyan navlun sözleşmesi hükümlerine dayanarak taşıtana rücu edebilecektir[1146].

G. Kayıtların Teslim Anına Etkisi

Bu kayıtların bir diğer önemi eşyanın yükleme limanında taşıyan tarafından teslim alındığı ve boşaltma limanında gönderilene teslim ettiği ana etki edip etmediğidir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın sorumluluk süresine etkisi gündeme gelmektedir. Cevabın olumlu olması durumunda taşıyan eşyayı gemide [FIO] yahut ambarda veya güvertede istif edildikten sonra [FIOS]

[1142] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 287.
[1143] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD 06**, s. 287; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 320 vd.
[1144] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 287; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 320 vd.
[1145] Türk Hukuku bakımından m. 1237 f. 3'te öngörülen koşullar sağlanmalıdır. Y-TTK m. 1237 f. 3 hakkında bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 264 vd.; Damar, **[2006] İHFM**, s. 266; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 173; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı)**, **Giriş-Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, İstanbul, Vedat, 2013, s. 373-374.
[1146] Bkz.: aş. § 13 III E.

teslim almış ve boşaltma limanında gönderilene gemide teslim etmiş sayılacaktır. Dolayısıyla, hasar ihbarı külfetinin ve taşıyanın sorumluluğu bakımından hak düşürücü sürenin de başlangıç anına etki etmiş olacaktır[1147]. Bu kapsamda tek açık düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yer almaktadır[1148].

H. Farklı İçtihatlar

1. Genel Olarak

Rotterdam Kuralları'nın CMI bünyesindeki hazırlık çalışmalarında CMI DHD'lere gönderilen soru listesinde FIO(S)(T) kayıtlarının etkisi de yer almaktadır[1149]. CMI DHD'lerden gelen cevaplar değerlendirildiğinde FIO(S)(T) kayıtlarının taşıyanın sorumluluğuna etki edip etmediği konusunda karşılaştırmalı hukukta yeknesak bir uygulama olmadığı saptanmaktadır.

ABD[1150], Kanada[1151] ve İspanya[1152] DHD'leri, FIO(S)(T) kaydının taşıyanın yüke ilişkin özen borcunun kapsamını belirleyici olmadığını ve taşıyanın konişmentoda yer alan böyle bir kayda rağmen yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında meydana gelen zararlardan sorumsuz olduğunu ileri

---

[1147] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 315-316; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 155, 205, 231.
[1148] Bkz.: aş. § 13 III D 1.
[1149] Bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 140 vd. FIOS kaydı ile ilgili soru listesinde iki soru yer almaktadır [1.1.3 nolu ve 1.3.2 nolu sorular]. Sorular "*liner terms*" ve "FIO(S)" şeklindeki kayıtların taşıma sözleşmesinin kapsamını belirleyip belirlemediğine ve eşyanın teslim anına etki edip etmediğine yöneliktir.
[1150] ABD DHD, içtihat hukukunun bu gibi kayıtların taşıyanın sorumluluğuna etki etmediği şeklinde yerleştiğini ve eşyanın yüklenmesi, istifi ve boşaltılmasının taşıyanın devredilemez borçları olarak kabul edildiğini bildirmiştir. Bu kayıtların yükleme, istif ve boşaltma aşamalarının hangi tarafça ayarlanacağını ve bundan doğan masraflara kimin katlanacağını belirlediği açıklanmıştır, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 303 ve 305. ABD Hukuku hakkında ayrıntılı inceleme için bkz.: aş. § 13 I H 2.
[1151] Bu kayıtların taşıyanın emredici sorumluluğuna etki etmediği ve taşıma sözleşmesinin kapsamını belirlemediği açıklanmıştır, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 158.
[1152] Bu gibi kayıtların İspanyol Hukuku'na göre yalnızca masraf kaydı olarak kabul edildiği belirtilmiştir, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 247.

süremeyeceğini belirtmişlerdir. Avustralya[1153], İtalya[1154], Hollanda[1155], Türkiye[1156], İngiltere[1157] DHD'leri ise, bu ve benzer kayıtların taşıyanın taşımanın hangi aşamalarını üstlendiyse bunlar bakımından özen borcunun bulunduğunu, dolayısıyla kayıtların özen borcunun kapsamını belirlediğini beyan etmişlerdir[1158].

[1153] Avustralya Mahkemeleri'nin kural olarak İngiliz Hukuku'nu takip ettiği ve taşıyanın eşya ile ilgili sorumluluk süresinin FIOS kaydı bulunan bir taşımada yükleme ve/veya istif faaliyetleri tamamlanana kadar başlamadığı belirtilmiştir. Ancak, bir uyuşmazlıkta ABD'de hâkim olan görüşün benimsendiği ve taşıyanın yükleme aşamasını üstlenmese de, sorumluluğunun yüklemenin başlamasıyla birlikte söz konusu olacağı şeklinde karar verildiği bildirilmiştir, bu uyuşmazlığın *Nikolay Malakov Shipping Co Ltd. v. SEAS Sapfor LTD* [1988] 44 NSWLR 371 olduğu belirtilmiştir, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 149.

[1154] İtalyan Mahkemeleri'nin bu konuda dökme yük ve düzenli hat taşıması bakımından ayrıma gittiği ve dökme yük taşımalarında bu kayıtların taşıyanın sorumluluk süresinin başlangıç ve bitiş anını belirlediği belirtilmiştir. Düzenli hat taşımalarında ise, bu kayıtların aksi kararlaştırılmadıkça masraf dağılımı niteliğinde kabul edildikleri açıklanmıştır. Doktrinde bu kayıtların yalnızca masraf kaydı olarak değil, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin kapsamını ve eşyanın taşıyana teslim edildiği anı belirleyici nitelikte olduğu bildirilmiştir, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 185.

[1155] Hollanda DHD bu gibi kayıtların taşıma sözleşmesinin kapsamına etki ettiğini ancak, taşıyanın geminin elverişliğini sağlama borcunun her hâlükarda saklı tutulduğunu açıklamıştır. Zira, yükleme, istif ve dengeleme faaliyetlerinin aynı zamanda geminin elverişliğine de etki edeceğini ve taşıyanın bu kapsamda elverişliğin sağlanması borcu altında olduğunu açıklamıştır, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 214.

[1156] Türk DHD, FIOS kaydının bulunduğu bir navlun sözleşmesinde taşıyanın özen sorumluluğunun başlangıç anının eşyanın gemiye yüklendiği ve/veya istif edildiği andan itibaren başladığını bildirmiştir, CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 261.

[1157] İngiliz DHD, bu kayıtların yükleme, istif ve boşaltma işlerinin navlun sözleşmesinin hangi tarafına ait olduğunu belirttiği ve kayıtların aynı zamanda söz konusu işlemler için sorumluluğu da yük ilgilisine geçirip geçirmediğinin birçok yargı kararına konu olduğunu açıklamıştır. Kayıtların aynı zamanda taşıyanın sorumluluk süresinin başlangıç anına da etki edebileceği bildirilmiştir. FIOS kaydının yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinden kaynaklanan sorumluluğu da bu masrafların ait olduğu kişiye yüklemesi durumunda, bu işlemleri gerçekleştiren yükleme ve boşaltma işçilerinin "*shipper*"ın ifa yardımcısı olarak kabul edildiği ve boşaltma limanında eşyanın gönderilene gemide teslim edildiği sonucunun doğduğu açıklanmıştır, CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 272. İngiliz Hukuku hakkında ayrıntılı inceleme için bkz.: aş. § 13 I H 3.

[1158] Norveç DHD, FIOS kaydının Norveç DTK m. 336'da tanımlandığını ve çartererin yahut taşıtanın yükleme, istif ve boşaltma işlerini gerçekleştireceği ve masraflarını ödeyeceği anlamına geldiğini belirtmiştir. FIOS kaydının yer aldığı bir çarter partiye konişmentodan gönderme yapıldığı takdirde, yükleme ve istif işlemleri taşıtana ait olduğundan, taşıyanın oluşan zarardan kurtulup kurtulamayacağına yönelik bir tahkim kararının bulunduğunu bildirmiştir. Kararda, böyle bir göndermenin yer aldığı konişmentonun devralınması ile birlikte, taşıyanın bu aşamalarda oluşan zararlardan sorumlu olmadığının da gönderilen tarafından kabul edildiği sonucuna varıldığı açıklanmıştır. Ancak, doktrinde, taşıyanın yükleme, istif ve boşaltma borcunun emredici olarak düzenlendiği ve navlun sözleşmesi ile

KonişmentoMS m. 3 f. 2 ile f. 8 hükümleri ABD ve İngiliz Mahkemelerinin birçok kararına konu edilmiştir. Aşağıda sırasıyla bu Devletler'in yargı organlarının vardığı sonuçlar açıklanacaktır[1159].

2. ABD Hukuku

ABD yargı organları tarafından çeşitli tarihlerde verilen kararlar bir çalışmada kapsamlı şekilde değerlendirilmiştir[1160]. Yukarıda da belirtildiği üzere ABD Hukuku uyarınca taşıyanın özen borcunun kapsamının emredici olduğu, FIO(S)(T) ve benzeri kayıtlarla aksine bir düzenleme getirilemeyeceği görüşü hâkimdir[1161]. Ancak, Eyalet Mahkemeleri tarafından aksi yönde verilen kararlar da mevcuttur[1162].

---

aksine bir düzenleme getirilemeyeceği yolunda bir görüşün de bulunduğu bildirilmiştir. Bu kayıtların etkisi bakımından bağlayıcı bir yargı kararının bulunmadığını ve dolayısıyla bu soruya verilecek cevabın Norveç Hukuku uyarınca belirsizliğini koruduğu açıklanmıştır, bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 233 vd.

[1159] Söz konusu kayıtların İngiltere, Güney Afrika, ABD yargı kararlarında ne şekilde değerlendirildiğine yönelik çalışma için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1255 vd.

[1160] Bkz. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 125 vd. ABD Hukuku bakımından ayrıca bkz. Thomas J. Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law**, Fourth Edition, Vol.: 1, St. Paul, Thomson West, 2004, § 10.27 (s. 895). SCHOENBAUM aynı çalışmasında iki yargı kararı metnine yer vermiştir, bunlar sırasıyla s. 896 dn. 2'de *Sigri Carbon Corp. v. Lykes Bros. S.S. Co. Inc.* 1988 A.M.C. 1787; s. 897-898 dn. 5'te *Nichemen Company v. M/V. Farland* 1972 A.M.C. 1573 (2d. Cir. 1972) kararlarıdır. Bu kararlardan ilki Eyalet Mahkemesi, ikincisi ise Bölge Temyiz Mahkemesi kararıdır. Birinci kararda FIO kaydının aynı zamanda yükleme ve istif sorumluluğunu da yük ilgilisine geçirdiğine yönelik karar verilmişken, ikincisinde bu kayıtların sorumluluğun devri bakımından geçersiz olduğu sonucuna varılmıştır. Kararlar hakkında ayrıca bkz. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 129 vd. FIO kayıtlarının ABD Hukuku uyarınca değerlendirmesi hakkında ayrıca bkz. William Tetley, "Properly Carry, Keep and Care for Cargo – art. 3(2) of the Hague/Visby Rules", **[2001] ETL**, s. 16 ve bu sayfa dn. 27'de yer alan Mahkeme kararları; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1256 vd. TETLEY, KonişmentoMS m. 3 f. 2'de öngörülen özen borcunun kapsamında sayılan aşamaların devredilmesinin mümkün olup olmadığı konusunda ABD Mahkemeleri'nin farklı sonuca vardıklarını ve fakat ağırlıklı görüşün bu borcun devredilemeyeceği yolunda olduğunu açıklamıştır, bkz. Tetley, **a.e.**, s. 16. Ayrıca bkz. Robert Force / A. N. Yiannopoulos / Martin Davies, **Admiralty and Maritime Law**, Practitioner's Edition, Vol.: I, Washington, Beard Boks, 2008, s. 39; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 288-289.

[1161] Bkz. Tetley, **[2001] ETL**, s. 16; Force/ Yiannopoulos/Davies, **Maritime Law**, s. 39; Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 289.

[1162] Bu kapsamda bkz. *Sigri Carbon Corp. v. Lykes Bros. S.S. Co. Inc.* 655 F.Supp. 1435, 1988 A.M.C. 1787, s. 897-898; *Sumitomo Corp. of America v. M/V Sie Kim* 632 F. Supp. 824, 1987 A.M.C. (S.D.N.Y. 1985); *Atlas Assurance Co. v. Harper, Robinson Shipping Co.* 508

KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmü COGSA sect. 1303(2)'ye, m. 3 f. 8 düzenlemesi COGSA sect. 1303(8)'e, m. 4 f. 2 b. (i) hükmü ise COGSA sect. 1304(2)(i)'ye karşılık gelmektedir. Eyalet Mahkemesi bir kararında COGSA sect. 1303'te öngörülen yükleme ve istif borcunun devredilemez nitelikte olmadığını ve bu işlemlerin fiilen taşıyanın idaresinde yapıldığı takdirde taşıyanın zarardan sorumlu olacağına karar vermiştir[1163]. Bu borçların taşıyan aleyhine devredilemez nitelikte kabul edilmesi durumunda COGSA sect. 1304(2)(q)'da[1164] yer alan sorumsuzluk sebebinin bir işlevinin kalmayacağı belirtilmiştir. Zira, COGSA sect. 1304(2)(q) = KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (q) uyarınca taşıyanın yahut temsilcilerinin kusurunun bulunmaması durumunda taşıyan eşya zararından sorumlu tutulamaz. Aynı kararda COGSA sect. 1301 = KonişmentoMS m. 1 b. (a)'da navlun sözleşmesinin bir konişmento tarafından tevsik edilen sözleşmeleri ifade ettiği ve taşıyan ile hamil arasındaki ilişkiyi düzenlemeye başladığı andan itibaren, bir çarter parti uyarınca düzenlenmiş olan bir konişmentoyu veya benzer bir emtia senedini de kapsadığı şeklinde tanımlandığı ve taşıyan ile ifa yardımcılarının fiilen yürütmedikleri yükleme ve istif faaliyetlerinin konişmento tarafından düzenlenmediğini açıklamıştır. Bu sebeple yükleme ve istifin taşıma sözleşmesinin bir parçası olmadığı sonucuna varılmıştır[1165].

F.2d 1381, 1975 A.M.C. (9th. Cir. 1975). Bu kararlar hakkında değerlendirme için bkz. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 129 vd. *Sigri Carbon Corp. v. Lykes Bros. S.S. Co. Inc.* için ayrıca bkz. Schoenbaum, **Maritime Law**, s. 896, dn. 2 [§ 10.27].

[1163] Bkz. *Sumitomo Corp. of America v. M/V Sie Kim* 632 F. Supp. 824, 1987 A.M.C. (S.D.N.Y. 1985).

[1164] Bu hüküm KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (q)'da yer almaktadır. Hüküm Türkçe'ye şu şekilde tercüme edilebilir: "Gerek taşıyan gerekse gemi taşıyanın kendi fiilinden veya ihmalinden yahut taşıyanın temsilcilerinin veya adamlarının fiillerinden veya ihmallerinden kaynaklanmayan diğer tüm sebeplerden sorumlu değildir." Hükmün Y-TTK'ya uygun tercümesi için bkz. Ünan/*et al.*, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 191 [§ 4 I B 1].

[1165] Bkz. *Sumitomo Corp. of America v. M/V Sie Kim* 632 F. Supp. 824, 1987 A.M.C. (S.D.N.Y. 1985). Karar hakkında bkz. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 129; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1257 vd.

Bir başka yargılamada, FIO kaydının genel ve makul bir ticari uygulama olduğu ve yükleme ile boşaltma masraflarına ilişkin masrafların ve sorumluluğun yük ilgilisine ait olduğu belirtilmiştir. Bu kaydın taşıyanı kendi kusurlu fillerinden dolayı sorumsuz kılmadığı ancak, eşya zararına yük ilgililerinin ifa yardımcılarının sebebiyet vermesi durumunda taşıyanın sorumlu tutulamayacağı sonucuna varılmıştır[1166].

Bölge Temyiz Mahkemesi[1167] bu gerekçeleri kabul etmemiş ve söz konusu kararları COGSA sect. 1303(8)'e aykırı bulmuştur[1168]. FIO(S)(T) kaydının taşıyanın sorumluluğunu kaldırmadığı ve sorumluluğu devreden kayıtların COGSA sect. 1303(8) uyarınca geçersiz olduğu öngörülmüştür. Bölge Temyiz Mahkemesi'nin bu konudaki görüşü aksi bir yoruma sebebiyet vermeyecek kadar açıktır. Mahkeme, yükleme ve istif hangi tarafın idaresinde gerçekleşirse gerçekleşsin, COGSA sect. 1303(2)'de öngörülen borcun aşamalarının devredilmesinin mümkün olmadığı sonucuna varmıştır[1169]. Sorumluluğu devreden nitelikteki FIO(S)(T) kayıtları hükümsüz sayılmıştır.

3. İngiliz Hukuku

FIO(S)(T) kayıtları bakımından İngiliz Hukuku'nda özellikle üç karar belirleyici rol oynamaktadır. Bu kararlar tarih sırasıyla şöyledir; *Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd.*[1170] ["*PYRENE*"], *GH Renton & Co. v. Palmyra Trading Corp.*[1171] ["*RENTON*"] ve *Jindal Iron and Steel Co Ltd. &*

[1166] Bkz. *Atlas Assurance Co. v. Harper, Robinson Shipping Co.* 508 F.2d 1381, 1975 A.M.C. (9th. Cir. 1975). Karar hakkında bkz. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 130.
[1167] *The United States Court of Appeals for the Second Circuit*.
[1168] Bu karar *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky* 978 F.2d 47, 1993 A.M.C. 509 (2d Cir. 1992)'dir. Eyalet Mahkemesi'nin FIO kaydının aynı zamanda sorumluluğun da devri anlamına geldiğine yönelik kararı Bölge Temyiz Mahkemesi tarafından bozulmuştur. Hegarty, **[1993] 18 TLMLJ**, s. 125 vd.'de yayımlanan çalışma bu kararın önceki tarihli kararlarla karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi hakkındadır.
[1169] *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky* 978 F.2d 47, 1993 A.M.C. 513.
[1170] [1954] 2 Q.B. 402 [ayrıca [1954] 1 Lloyd's Rep. 321].
[1171] [1957] A.C. 149 [ayrıca [1956] 2 Lloyd's Rep. 379].

Ors v Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc.[1172] ["*JORDAN II*"].

PYRENE kararına konu olan uyuşmazlık, doğrudan FIOST kayıtları ile ilgili değildir. *Queen's Bench Division*, "yükleme"nin hangi anlama geldiğini değerlendirirken, KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmünü de yorumlamıştır[1173]. Hükmün sözünün iki farklı şekilde değerlendirilebileceği açıklanmıştır. Bunlardan ilki, taşıyanın m. 3 f. 2'de yer alan taşımaya ilişkin aşamaların her birinden sorumlu olduğu ve bu borçları yerine getirirken de gereği gibi ve özenli bir şekilde davranması gerektiğidir[1174]. Diğer yorum ise, taşıyan, söz konusu aşamalardan eğer birini yerine getirecekse, üstlendiği aşamayı gereği gibi ifa borcu altında olduğudur[1175]. İkinci yorumun benimsenmesi durumunda taşıyanın asli borcu özenli davranmaktır[1176]. Bu borcun kapsamının daraltılması mümkündür. Başka bir anlatımla, taşıyan; yükleme, istif, boşaltma borçlarından birini veya tamamını üstlenmesi durumunda, üstlendiği aşamaları özenli bir şekilde yerine getirmelidir. Kararın ilgili kısmında KonişmentoMS m. 3 f. 2'nin ikinci görüş uyarınca yorumlanmasının yerinde olacağı[1177] ve m. 3 f. 2'deki taşıma aşamaları bakımından sözleşme özgürlüğünün KonişmentoMS ile engellenmek istenmediği sonucuna varılmıştır[1178].

[1172] [2004] 2 C.L.C. 1172 [ayrıca [2005] 1 Lloyds's Rep. 57].

[1173] [1954] 2 Q.B. 402, 417-418.

[1174] DEVLİN J tarafından yapılan değerlendirme şu şekildedir: "*…[t]he phrase "shall properly and carefully load" may mean that the carrier shall load and he shall do it properly and carefully.*", bkz. [1954] 2 Q.B. 402, 417.

[1175] DEVLİN J hükmün aynı zamanda şu şekilde yorumlanabileceğini belirtmiştir: "*... or that he shall do whatever loading he does properly and carefully*", bkz. [1954] 2 Q.B. 402, 417.

[1176] DEVLİN J, ilk yorumun söze daha uygun olduğunu ve fakat amaca uygun şekilde yapılacak yorumun ikincisi olduğunu belirtmiştir, bkz. [1954] 2 Q.B. 402, 418.

[1177] DEVLİN J, KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmünü yorumlarken şu bilimsel çalışmada yer alan görüşe atıf yapmış ve benimsemiştir: *Carver's Carriage of Goods by Sea,* 9th ed. (1952), s. 186, bkz. [1954] 2 Q.B. 402, 418. Bilimsel çalışmanın söz konusu basısında yer alan ilgili kısım için bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 290 dn. 138.

[1178] Bu sonuca özellikle şu kısımlardan varılmaktadır: "*...[i]t is difficult to believe that the rules were intended rules were intended to…deny freedom of contract to the carrier…[i] see no reason why the rules should not leave the parties free to determine by their own contract the part which each has to play. On this view the whole contract of carriage is subject to the*

RENTON kararında ise, *House of Lords* boşaltma aşamasını yük ilgilisine devreden kaydı değerlendirmiştir[1179]. KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmü, m. 3 f. 8 ile birlikte ele alınmış ve *PYRENE* kararında yapılan değerlendirme *RENTON* kararına aynen aktarılmıştır[1180]. Sonuç olarak, taşıyanın boşaltma işlemini üstlenmesi hâlinde, m. 3 f. 2 kapsamındaki özen borcunun doğacağı sonucuna varılmıştır[1181].

RENTON kararından yaklaşık 50 yıl sonra KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmü *JORDAN II* uyuşmazlığı ile yeniden *House of Lords*'un önüne gelmiştir[1182]. İstem, *House of Lords*'un *RENTON* kararında vardığı ve bu tarihten sonra İngiliz Mahkemeleri tarafından istikrarlı bir şekilde uygulanan[1183] sonucun değiştirilmesine yöneliktir[1184]. Uyuşmazlığa konu olan taşımada navlun sözleşmesinde FIOST kaydı yer almaktadır[1185] ve konişmentodan navlun sözleşmesine gönderme yapılmıştır[1186]. 1924

---

rules, but the extent to which loading and discharging are brought within the carrier's obligations is left to the parties themselves to decide.", bkz. [1954] 2 Q.B. 402, 418.

[1179] [1957] A.C. 149.

[1180] Bkz. [1957] A.C. 149, 169-170.

[1181] Özellikle bkz. "*...[a]rticle III, rule 2, does not touch the point in question and the parties were left free to decide what the adventure was...*", [1957] A.C. 149, 158; "*...[w]hether on its true construction the object of article III, rule 2, is to define, not the scope of the contract of service but the terms on which that service is to be performed...*", [1957] A.C. 149, 172.

[1182] [2004] 2 C.L.C. 1172.

[1183] PYRENE ve RENTON uyuşmazlıkları doğrultusunda varılan kararlar şunlardır: "*The Ciechocinek* [1976] 1 Lloyd's Rep. 489; *The Arawa* [1977] 2 Lloyd's Rep. 416; *The Filikos* [1981] 2 Lloyd's Rep. 555; *The Strathnewton* [1983] 1 Lloyd's Rep. 219; *The Panaghia Tinnou* [1986] 2 Lloyd's Rep. 586; *The Holstencruiser* [1992] 2 Lloyd's Rep. 378; *The Coral*, [1993] 1 Lloyd's Rep. 1, bu kapsamda bkz. *The Jordan II*, [2004] 2 C.L.C. 1172, 1180 [§ 13].

[1184] *JORDAN II* uyuşmazlığında *Queen's Bench Division*, gerekse *Court of Appeal*, *RENTON* kararı doğrultusunda bir sonuca varmıştır.

[1185] Konişmentonun gönderme yaptığı çarter partide yer alan kayıtlar şu şekildedir: "*[f]reight to be paid at the after the rate of US$.. per metric ton F.I.O.S.T.-LASHED/SECURED/DUNNAGED ....;[s]hippers/Charters/Receivers to put the cargo on board, trim and discharge it free of expense to the vessel...*", bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1177.

[1186] "*[a]ll terms and conditions, liberties and exceptions of the Charterparty, dated as overleaf, are herewith incorporated...*", bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1176 [§ 5].

KonişmentoMS m 3 f. 2'nin sözü[1187],[1188] hazırlık çalışmaları[1189] ve doktrindeki görüşler[1190], diğer Devlet Mahkemeleri'nin kararları[1191] dikkate

---

[1187] Kararda, hükmün söze dayalı yorumlanması hâlinde, *PYRENE* kararında DEVLİN J'nin de belirttiği gibi KonişmentoMS m. 3 f. 2'de öngörülen aşamaların tamamının taşıyan tarafından yerine getirilmesi sonucunun çıktığı belirtilmiştir, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1181-1182 [§ 18]. Ancak, *PYRENE* kararında hükmün söze dayalı yorumu değil, amaca dayalı yorumu üstün gelmiştir, [2004] 2 C.L.C. 1172, 1181, 1182 [§ 19]. Hükmün söze dayalı yorumunu yapan ATAMER, 1921 Lahey Kuralları'nda "*[t]he carrier shall be bound to provide for proper and careful handling, loading…*" ibaresinin HİLL/JACKSON Taslağı'nda "*[S]ubject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully handle, load…*" şeklinde değiştirildiğini tespit etmiştir. Her ne kadar yapılan değişikliğin gerekçesine ulaşmak mümkün olmasa da, "*be bound*" ve "*to provide for*" ibarelerinin çıkartılmış olmasının, taşıyanın bu aşamaların her birini yerine getirmekle yükümlü olmadığını gösterdiğini açıklamıştır, bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 295-296. *PYRENE* kararında DEVLİN J'nin KonişmentoMS'nin resmî Fransızca metnini dikkate aldığı, bu yöntemin doğru olduğu ve tek başına söze dayalı yorum ile aksi sonuca varılması gerektiği belirtilmiştir, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1182 [§ 18]. Ancak, bu yoruma tam olarak katılmak mümkün değildir. Zira, bu çalışmanın birinci bölümünde de belirtildiği üzere KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmaları sürecinde Taslak metinler son aşamaya kadar İngilizce olarak hazırlanmıştır. Dolayısıyla değişik tarihli Taslak İngilizce metinler üzerinde ATAMER tarafından yapılan değerlendirmenin yerinde olduğu söylenebilecektir.

[1188] Kararda bir diğer ilgi çekici husus, taşıyanın KonişmentoMS m. 3 f. 2'de yer alan özen borcu ile m. 3 f. 1'de öngörülen elverişlilik borçlarının niteliklerinin karşılaştırılmasıdır. Kararda, taşıyanın elverişliği sağlama borcunun temel bir borç niteliğinde olduğu ve devredilmesinin mümkün olmadığı belirtilirken, m. 3 f. 2'deki özen borcunun kapsamında yer alan yükleme, istif ve boşaltma süreçlerinin m. 3 f. 1'deki kadar temel nitelikte olmadığı ve devredilebilir oldukları açıklanmıştır, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1182 [§ 19]. Her ne kadar kararda belirtilmemiş olsa da, m. 3 f. 2'de öngörülen borca ilişkin m. 4 f. 2'deki sorumsuzluk sebeplerinin böyle bir sonuca varılmasında etken oluşturduğu söylenebilecektir.

[1189] *JORDAN II* uyuşmazlığında 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 2'nin hazırlık çalışmalarına ilişkin bir değerlendirme de yapılmıştır. Bu değerlendirme *Fothergill v Monarch Airlines Ltd* [1981] A.C. 251 kararında benimsenen ilke çerçevesinde gerçekleşmiştir. Kararda, hazırlık çalışmalarının ancak açık ve tartışmasız bir şekilde bir düzenleme yapma niyetini taşıması şartıyla yorum aracı olabileceği belirtilmiştir, bkz. *Fothergill v Monarch Airlines Ltd* [1981] A.C. 251, 278. KonişmentoMS m. 3 f. 2'nin hazırlık çalışmalarında yükleme, istif ve boşaltmanın yük ilgilileri tarafından yerine getirilmese de taşıyanın sorumlu olacağına ilişkin hazırlık çalışmalarında açık bir değerlendirmenin bulunmadığı, dolayısıyla hükümde yer alan aşamaların devredilebilir olup olmadığı bakımından hazırlık çalışmalarının yeterli bir sonuç sağlamadığı belirtilmiştir, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1183.

[1190] *RENTON* kararının yayımlanmasından sonra İngiltere'de yayımlanan Deniz Ticareti Hukuku kitaplarının hiç birinde kararın yerinde olup olmadığının değerlendirmeye açılmadığı belirtilmiştir. *PYRENE* kararında 9'uncu basısına atıf yapılan *Scrutton on Charterparties* kitabının 1996 tarihinde yayımlanan 20'nci basısı ve diğer bazı yayınlara atıf yapılmış ve bu çalışmaların *RENTON* kararında varılan sonucun değiştirilmesine yönelik bir görüş içermedikleri açıklanmıştır, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1184 [§ 21].

[1191] İstem sahibi, ABD Mahkemeleri'nin aksi yöndeki kararlarını *House of Lords*'a sunmuştur, ABD Hukuku hakkında bkz.: yuk. § 13 I H 2. *House of Lords*'a sunulan kararların hiç birinde *PYRENE* ve *RENTON*'a atıf olmadığını ve İngiliz Hukuku'nda varılan çözümün

alınarak *JORDAN II* kararında kapsamlı bir şekilde değerlendirilmiştir. *RENTON* kararından dönülmesi şu sebeplerle haklı görülmemiştir: **[1]** 1924 KonişmentoMS hükümleri Visby Protokolü ile 1968 yılında değiştirilmiştir. *RENTON* kararı Visby Protokolü'nün kabul edilmesinden 12 yıl önce verilmiştir. Diplomatik Konferans'ta bu karar ve uygulamasından duyulan bir rahatsızlık gündeme getirilmemiştir[1192], **[2]** COGSA 1971'in hazırlanması aşamasında da benzer bir çekince Parlamento'da belirtilmemiştir[1193], **[3]** *RENTON* kararında varılan sonuç bilimsel olarak İngiltere'de bir eleştiriye uğramamıştır[1194], **[4]** birçok taşıma sözleşmesi *RENTON* kararında benimsenen ilkeler çerçevesinde kurulmuş ve yükleme ile boşaltma aşamalarına ilişkin sorumluluk çarterer, taşıtan ve gönderilen üzerine bırakılmıştır[1195], **[5]** P & I Klüpleri tarafından hazırlanan Inter-Club New York Produce Exchange Agreement, *RENTON* kararının hukuku doğru bir şekilde yansıttığına dayanarak hazırlanmıştır[1196], **[6]** FIOST kayıtları yaygın olarak kullanılmaktadır, dolayısıyla *RENTON* kararından dönülmesi benzer birçok uyuşmazlığı etkileyebilecektir[1197], **[7]** UNCTAD tarafından 22/10/1990 tarihli çarter patilere ilişkin raporda *PYRENE* ve *RENTON* kararlarına atıf yapılmış, genel öncelik kaydı (*paramount clause*) uyarınca KonişmentoMS hükümlerinin uygulandığı çarter partilerden doğan uyuşmazlıklarda veya

---

hangi gerekçe ile yerinde olmadığına ilişkin bir değerlendirme yapılmadığını, dolayısıyla sırf bu kararlara dayanılarak mevcut içtihadın değiştirilmesinin yerinde olmadığı belirtilmiştir, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1185 [§ 22 ve § 24].

[1192] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1185 [§ 27]. Her ne kadar yargılamada bu yönde bir değerlendirme yapılmış olsa da, 1968 Visby Protokol'ü hazırlık çalışmalarında 1924 KonişmentoMS'de yapılması önerilen değişikliklerden biri de yükleme, istif veya boşaltma işlemlerinin yük ilgilileri tarafından yürütülmesi hâlinde taşıyanın bu aşamalarda oluşan zarardan sorumlu olmadığının açıklığa kavuşturulmasıdır, bkz. Berlingieri, **The Traxaux Préparatoires**, s. 62 vd.; Girvin, **Carriage of Goods**, s. 225 [§ 15.15].

[1193] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1185 [§ 27].

[1194] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1185 [§ 27].

[1195] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1185 [§ 28].

[1196] Kararda bu konu hakkında Coghlin/Kimball, Time Charters, 5th ed., 2003 § 20 ilâ 39'a atıf yapılmıştır, bkz. [2004] 2 C.L.C. 1172, 1186 [§ 28].

[1197] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1186 [§ 28].

konişmentodan FIOST kaydı bulunan çarter partilere gönderme yapılan taşımalardan kaynaklanan uyuşmazlıklarda, KonişmentoMS m. 3 f. 2 hükmünün *PYRENE* ve *RENTON* kararlarında olduğu şekilde uygulanması gerektiği bildirilmiştir[1198], [8] UNCITRAL'in yeni bir MS [Rotterdam Kuralları] hazırlığı içinde bulunduğu ve bu MS hazırlanırken tüm menfaat sahiplerinin görüşlerinin dikkate alınacağı ve bu Sözleşme'de varılacak çözümün beklenmesi gerektiği bildirilmiştir[1199]. Bu sebeplerle söz konusu tarihte mevcut hukukun değiştirilmesinin yerinde olmadığı sonucuna varılmıştır.

İ. Alman Hukuku

Y-AlmDTK m. 498 f. 1 uyarınca taşıyan eşyayı taşıma için teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar oluşan zıya ve hasardan sorumludur[1200]. Aksi kararlaştırılmadıkça taşıyan eşyayı gemiye yüklemek, istiflemek, sabitlemek ve boşaltmakla yükümlüdür[1201] [m. 486 f. 2]. Bu aşamaların yük ilgililerine devredilmesi mümkün gözükmektedir. Zıya veya hasarın yük ilgililerinin fiil yahut ihmallerinden kaynaklanması durumunda taşıyan sorumluluktan kurtulur [m. 499 f. 1 b. 5][1202].

[1198] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1186 [§ 28].
[1199] [2004] 2 C.L.C. 1172, 1186 [§ 30].
[1200] "*Haftungsgrund*" başlıklı maddenin birinci fıkrası şu şekildedir: "*Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.*" Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 14-15, madde gerekçesi için bkz. s. 78-79.
[1201] "*Abladen. Verladen. Umladen. Löschen*" madde başlıklı hükmün ikinci fıkrası şu şekildedir: "*Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie das Gut zu löschen.*", bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11, madde gerekçesi için bkz. s. 69.
[1202] Düzenleme şu şekildedir: "*Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust der die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:… Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader*", Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 15, madde gerekçesi için bkz. s. 79-80.

Y-AlmDTK'nın yukarıda belirtilen hükümleri değerlendirildiğinde E-AlmDTK m. 606'nın aksine taşıyanın taşımanın hangi aşamalarından sorumlu olduğu Y-AlmDTK m. 498 f. 1'de öngörülmemiştir. Bunun yerine KonişmentoMS m. 3 f. 2'de öngörülen aşamalardan yalnızca yükleme, istifleme, sabitleme ve boşaltma safhalarına m. 486 f. 2'de yer verilmiştir. Bu aşamalar FIOST kaydı yer alan bir taşımada yük ilgilisine devredilmesinin mümkün olup olmadığı yolunda tartışmaların yaşandığı aşamalardır[1203]. Y-AlmDTK m. 486 f. 2'de her ne kadar bu faaliyetleri taşıyan yerine getirmekle yükümlü tutulmuş olsa bile, hükümden de anlaşılacağı üzere aksine düzenleme yapmak mümkündür. Dolayısıyla, bu aşamalar yük ilgilileri tarafından üstlenilebilecektir. Bu takdirde meydana gelen zarardan taşıyan m. 499 f. 1 b. 5 uyarınca sorumlu tutulmayacaktır.

J. Türk Hukuku

TTK ve Y-TTK uyarınca FIO(S)(T) kayıtlarının geçerliliği Yargıtay 11. HD'nin kararlarıyla[1204] karşılaştırmalı bir şekilde yakın tarihli bir bilimsel çalışmada incelenmiştir[1205]. Söz konusu çalışmada KonişmentoMS'nin ilgili hükümleri[1206], E-TTK ve Y-TTK hükümlerinin yasama tarihçesi[1207], 1960'lı yıllarda Alman öğretisi ve dayanakları[1208], çağdaş Alman Hukuku[1209] uyarınca değerlendirme yapılmıştır. FIO(S)(T) kayıtlarının Türk Hukuku uyarınca

---

[1203] Bkz.: yuk. § 13 I A.
[1204] Özellikle Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin FIOS kaydına rağmen E-TTK m. 975 = Y-TTK m. 1091 f. 1 hükmüne dayanarak kaptanın istife nezaret görevinin devam etmesi sebebiyle taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olduğuna ilişkin kararları ve bu kararlarda yer alan Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II** eserine yapılan atıflar, Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**'de kendisine gönderme yapılan Alman Hukuku öğretisi karşılaştırmalı olarak ATAMER tarafından incelenmiştir, bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 298 vd. Kaptanın nezaret görevinin etkisi bakımından çarter sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmesi için bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 325 vd.
[1205] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 273 vd.
[1206] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 292-297.
[1207] Bkz Atamer, **[2006] DenizHD**, 304-307.
[1208] Bkz Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 307-312.
[1209] Bkz Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 312-314.

taşıyanın sorumluluğuna ve sorumluluk süresine de etki ettiği ve taşıtan, yükleten ve gönderilen tarafından yerine getirilen işlemlerden kaynaklanan zararlardan taşıyanın ve kaptanın sorumlu olmadığı sonucuna varılmıştır[1210]. Ancak, bu işlemlerin hiç ya da gereği gibi yapılmaması hâlinde geminin denize ve yola elverişliliğinin ve gemideki diğer eşyanın güvenliği etkileniyorsa taşıyanın sorumlu tutulabileceği öngörülmüştür[1211].

II. Hamburg Kuralları

KonişmentoMS m. 3 f. 2'nin aksine, taşıyanın sorumluluk sebebinin düzenlendiği Hamburg Kuralları m. 5'te taşımanın aşamaları liste hâlinde sayılmamış, bunun yerine yerine taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğu öngörülmüştür.

Taşıyanın sorumluluk süresi[1212] eşyayı hâkimiyeti altında bulundurduğu süre ile sınırlıdır [m. 4 f. 1] ve bu süre eşyanın teslim alınması ile başlar. Her ne kadar MS'de FIO(S)(T) kayıtlarına ilişkin özel bir düzenleme yer almasa da, FIO(S)(T) kaydı olan bir taşımada eşyanın istif işleminin tamamlanmasından sonra teslim alındığı kabul edilmektedir[1213]. FIO(S)(T) kaydının Hamburg Kuralları m. 23'e aykırı olmadığından geçerli olduğu ve taşıyanın sorumluluk süresi ile sorumluluğuna etki eden sözleşme kaydı niteliğinde olduğu kabul edilmektedir[1214].

[1210] Bkz Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 314.
[1211] Bkz Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 314.
[1212] Hamburg Kuralları m. 4 f. 1'de öngörülen sorumluluk süresi için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 84 vd. Bu hüküm Y-TTK m. 1178 f. 2 ve f. 3'ün mehazıdır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 359.
[1213] Bkz.Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 90.
[1214] Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 90-91 ve dn. 263'te yer alan eserler.

III. Rotterdam Kuralları

Yukarıda da açıklandığı üzere *JORDAN II* uyuşmazlığında *House of Lords* 2004 yılında içtihat değişikliğine gitmeme sebepleri arasında yeni bir MS hazırlığını göstermiştir[1215]. MS'nin hazırlık süreci ve *JORDAN II* kararının verildiği tarih göz önünde tutulduğunda, söz konusu tarihte 2001 CMI Taslağı yayımlanmış ve bu Taslak üzerinde UNCITRAL Çalışma Grubu'nun değerlendirmeleri başlamıştır[1216]. CMI Taslağı = WP. 21 Taslağı m. 5.2.2 düzenlemesi eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ve boşaltılması aşamalarının taşıtan, "*documentary shipper*" ve gönderilen tarafından üstlenilmesine olanak tanımaktaydı[1217]. Bu aşamaların yük ilgilileri tarafından yerine getirilmesinden kaynaklanan eşya zararı aynı zamanda taşıyanın sorumsuzluk sebepleri arasında yer almaktaydı [CMI Taslağı = WP. 21 Taslağı m. 6.1.3 (ix)[1218]]. Dolayısıyla, *JORDAN II* kararında her ne kadar CMI Taslağı ve UNCITRAL Çalışma Grubu'nun TaslakMS metinlerine doğrudan bir atıf yapılmamış olsa da, TaslakMS'nin *RENTON* kararında varılan sonucu destekleyen düzenlemesinin *House of Lords* önündeki *JORDAN II* uyuşmazlığına etki ettiğini söylemek mümkündür.

A. İlgili Hükümler

Yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin hangi tarafa ait olduğunun belirlenmesi ve bu aşamaları üstlenen tarafın borcunun kapsamı ve sorumluluğu bakımından Rotterdam Kuralları'nın birden fazla hükmü önem taşımaktadır. Bu düzenlemeler sırasıyla m. 13 f. 1[1219] ve f. 2[1220,1221]; m. 17 f. 3

[1215] Bkz.: yuk. § 13 H 3.
[1216] Zira *JORDAN II* kararı 2004 yılında yayımlanmıştır, [2004] 2 C.L.C. 1172.
[1217] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 24.
[1218] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 29.
[1219] Hükmün Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Taşıyan 12'nci maddede tanımlanan sorumluluk süresi içinde ve 26'ncı maddeye tâbi olarak, eşyayı gereği gibi ve özenli bir şekilde teslim almalı, yüklemeli, elden geçirmeli, istiflemeli, taşımalı, muhafaza etmeli, özen göstermeli, boşaltmalı ve teslim etmelidir.", bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 161.

Hazırlık çalışmaları sürecinde bu hükme karşılık gelen TaslakMS maddeleri şu şekildedir; WP 21 Taslağı m. 5.2.1 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 24]; WP 32 Taslağı m. 11 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 18]; WP 56 Taslağı m. 14 f. 1 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 18]; WP 81 Taslağı m. 14 f. 1 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 16]; WP 101 Taslağı m. 14 f. 1 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 15]; UNCITRAL RR Taslağı m. 14 f. 1 [UN, **A/CN.9/645**, s. 66). Hüküm üzerinde hazırlık sürecindeki değerlendirmeler için bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 15, 36 vd. [§ 43, 117 ilâ 127]; UN, **A/CN.9/591**, s. 51 vd. [§§ 204 ilâ 208]; UN, **A/CN.9/621**, s. 14 [§§ 52 ilâ 54]; UN, **A/CN.9/645**, s. 14 vd. [§§ 44 ilâ 49]; UN, **A/63/17**, §§ 54 ilâ 58. Hazırlık çalışmalarında hükümde esaslı bir değişiklik yapılmamıştır. TaslakMS'nin uygulama alanının kapıdan kapıya taşımalara genişletilmesi ile birlikte WP 56 Taslağı'nda hükme "teslim alma" ("*receive*") ve "teslim etme" ("*deliver*") borçları da dâhil edilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 18 [dn. 56].

[1220] Bu fıkranın Türkçe tercümesi şöyledir: "Bu maddenin birinci fıkrası dikkate alınmaksızın, 4'üncü ve 5'inci ilâ 7'nci bölüm arasındaki hükümler saklı kalmak kaydıyla, taşıyan ve taşıtan eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi veya boşaltılmasının taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen tarafından yapılabileceğini kararlaştırabilir. Böyle bir anlaşmaya, sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulmalıdır.", bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 161. Hazırlık çalışmaları sürecinde bu hüküm WP 21 Taslağı m. 5.2.2'de [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 22] yer almıştır. Hükmün köşeli parantez içine alınması yolunda verilen karar doğrultusunda [UN, **A/CN.9/510**, s. 37 (§ 127)] hüküm WP 32 Taslağı m. 11 f. 2'de köşeli parantez içine alınmıştır [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 19]. WP 56 Taslağı m. 14 f. 2'de aynı şekilde yer alan hükmün etrafındaki köşeli parantezler WP 81 Taslağı m. 14 f. 2 ile kaldırılmıştır [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 16]. WP 101 Taslağı m. 14 f. 2 hükmü içerik olarak herhangi bir değişikliğe uğramadan [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 15] UNCITRAL RR Taslağı m. 14 f. 2 [UN, **A/CN.9/645**, s. 66] ve RR m. 13 f. 2 olarak kabul edilmiştir. Düzenleme bakımından hazırlık çalışmaları sürecinde yapılan değerlendirmeler hakkında bkz.: yuk. dn. 1207. WP 21 Taslağı m. 5.2.2 ve WP 32 Taslağı m. 11 f. 2'de taşıyanın birinci fıkrada öngörülen borçlarından hangilerinin yük ilgilileri tarafından üstlenilebileceği kapalı liste hâlinde sayılmamıştır. Böyle bir sayım ilk kez WP 56 Taslağı m. 14 f. 2'de yapılmış ve fakat kapalı listede sadece yükleme, istif ve boşaltma işlemleri yer almıştır. WP 81 Taslağı ile birlikte devredilmesi mümkün kılınan aşamalar arasına "elden geçirme" de eklenmiştir.

[1221] Rotterdam Kuralları m. 13 f. 2 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 90 vd. [§§ 5.034]; Michael Tsimplis, "Obligations of the Carrier", Chapter: 4, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 36 [§§ 13-02]; Theodora Nikaki, "The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules", [**2008] 14 JIML**, s. 516 vd.; Andrew Nicholas, "The duties of the carriers under the conventions: care and seaworthiness", Chapter: 6, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 115; Theodara Nikaki, "The obligations of carries to provide seaworthy ships and exercise care", Chapter: 4, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 93 vd.; Michael F. Sturley, "The Carrier's Liability under the Rotterdam Rules: The "Well-Balanced Compromise" of Article 17", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, Vol.: 2, s.991 vd.

b. (i)[1222,1223] ve m. 27 f. 2[1224]'dir. Ayrıca taşıyanın sorumluluk süresinin düzenlendiği 12'nci maddenin üçüncü fıkrası[1225] da borcun kapsamını tamamlayıcı niteliktedir.

[1222] RR m. 17 f. 3 b. (i), bu fıkranın giriş cümlesi ile birlikte şu şekilde okunabilecektir: "Taşıyan…taşıyan veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece, 13'üncü maddenin ikinci fıkrası kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma işlemlerinin zıya, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu yahut katkıda bulunduğunu ispat ederse, bu maddenin birinci fıkrasında düzenlenen sorumluluğundan kurtulur.", bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 163. TaslakMS'lerde bu hükme karşılık gelen düzenlemeler şu şekildedir; WP 21 Taslağı m. 6.1.3 b. (ix) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 29]; WP 32 Taslağı m. 14 f. 2 b. (h) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 22]; WP 56 Taslağı m. 17 f. 3 b. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 21]; WP 81 Taslağı m. 17 f. 3 b. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 18]; WP 101 Taslağı m. 18 f. 3 b. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 17]; UNCITRAL RR Taslağı m. 18 f. 3 [UN, **A/CN.9/645**, s. 67]. Hükümde yer alan "veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, yükleten veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece" ibaresi WP 81 Taslağı'nda ilk kez madde metnine dâhil edilmiştir.

[1223] Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 b. (i) hakkında bkz. . Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 108 [§ 5.084]; Tsimplis, **A Practical Annotation**, s. 57 [§ 17-24]; M. Fehmi Ülgener, "Obligations and Liabilities of the Carrier", Chapter: 5, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 150.

[1224] RR m. 27 f. 2 düzenlemesi şu şekildedir; "taşıtan, 13'üncü maddenin ikinci fıkrasına uygun olarak kurulan sözleşme çerçevesinde üstlendiği borçları gereği gibi ve özenle yerine getirmelidir.", bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 168. Bu hüküm RR'nin hazırlık çalışmalarının sonuna doğru WP 81 Taslağı'nda köşeli parantez içinde m. 27 f. 2 olarak dâhil edilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26. WP 81 Taslağı'nda taşıtanın "yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma" borçlarını gereği gibi ve özenle yerine getirmesi gerektiği yazmaktaydı. Ancak, özellikle boşaltma borcu bakımından yaşanan tartışmalar sebebiyle WP 101 Taslağı m. 28 f. 2'den "boşaltma" ibaresi çıkartılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 23 [dn. 62]. Bu düzenlemenin hükümde boşluk doğurabileceği endişesi gündeme getirilmiş ve söz konusu borçların liste hâlinde sayımı terk edilmiş ve yerine bu aşamaların tamamını kapsayabilecek genel nitelikteki bir ibare tercih edilmiştir [UN, **A/CN.9/645,** § 88]. Bu fıkra ile ilgili hazırlık çalışmalarındaki değerlendirmeler için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26 [dn. 94 c. 2]; UN, **A/CN.9/621**, §§ 209; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 23 [dn. 61, dn. 62]; UN, **A/CN.9/645**, §§ 88. Bu kapsamda bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 91 [§ 5.036]; Tsimplis, **A Practical Annotation**, s. 34 [§ 12-04].

[1225] Fıkra Türkçe'ye şu şekilde tercüme edilebilecektir: "Taşıyanın sorumluluk süresinin belirlenmesi amacıyla taraflar, eşyayı teslim alma ve teslim etme zamanı ve yeri konusunda anlaşabilirler, ancak taşıma sözleşmesindeki: (a) Taşıma sözleşmesi uyarınca yüklemenin başlamasını takip eden zamandan sonra eşyanın teslim alındığına; veya (b) Taşıma sözleşmesi uyarınca boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir zamanda eşyanın teslim edildiğine, yönelik şartlar hükümsüzdür, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 161. FIO(S)(T) kayıtları

B. Borçlu Sıfatı

Taşıyanın borçları Rotterdam Kuralları'nın dördüncü bölümünde düzenlenmiştir. "Özel Borçlar" başlıklı RR m. 13 f. 1 uyarınca eşyayı gereği gibi ve özenli bir şekilde teslim alma, yükleme, elden geçirme, istifleme, taşıma, muhafaza etme[1226], özen gösterme, boşaltma ve teslim etme borcu taşıyana aittir. Eşyanın taşınması ve teslim edilmesi madde başlıklı m. 11'de eşyayı varma yerine taşıma ve teslim etme borcunun taşıyana ait olduğu belirtilmiştir.

RR m. 19 f. 1 uyarınca taşıyanın tâbi olduğu borçlar ve sorumluluklar denizde ifa eden bakımından da söz konusudur. Denizde ifa eden, taşıyanın borçlarından herhangi birinin kendisine devredildiği kişidir [m. 1 f. 7]. Dolayıyla, eşyanın taşıma borcunun denizde ifa edene devredilmesi hâlinde, denizde ifa eden kural olarak RR m. 13 f. 1'deki borçların hepsini, bu borçlardan bazıları [ör: yükleme] devredilmişse[1227], kendisine devredilen borçları yerine getirmekle yükümlü olacaktır. Ancak böyle bir ihtimalde Rotterdam Kuralları m. 18 b. (a) ve (d) uyarınca taşıyanın birlikte sorumluluğu devam edecektir.

---

uyarınca yükleme ve boşaltma aşamalarının yük ilgililerine devredilmesinin taşıyanın sorumluluk süresine etkisi, UN, **A/CN.9/591**, s. 51 vd.'de [§§ 203] değerlendirilmiştir.

[1226] RR m. 13 f. 1'deki listede yer alan "*keep* = muhafaza" ibaresi, ifa eden tanımının yer aldığı m. 1 f. 6 b. (a)'da öngörülen listede yer almamaktadır. Bu eksikliğin tespiti için bkz. Atamer, **[2010] 41 JMARLC**, s. 469 vd. İstanbul'da ATAMER tarafından verilen tebliğ sonrasında Rotterdam Kuralları m. 1 f. 6 b. (a)'da değişikliğe gidilmiştir, bkz. UN, **C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8**, ayrıca bkz.: yuk. § 1 III F 2 e.

[1227] Bu durumda yükleme faaliyetini yerine getiren şirket denizde ifa eden sıfatına sahip olacak ve bu aşamada kaynaklanan zarardan sorumlu olacaktır, yükleme işçilerinin denizde ifa eden sıfatı hakkında bkz. Atamer, **[2010] 41 JMARLC**, s. 494 vd.

C. Borçların Devri

1. Hangi Borçlar?

Taşıyan veya denizde ifa edenin Sözleşme'de öngörülen borçlarını doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran ya da sınırlandıran her türlü şart geçersizdir [m. 79 f. 1]. Ancak, RR'de aksine hüküm bulunması hâli saklı tutulmuştur [m. 79 f. 1].

Taşıyanın bu borçlarından eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi veya boşaltılmasının taşıtan, *documentary shipper* yahut gönderilen tarafından yerine getirileceğini kararlaştırılabilir [m. 13 f. 2 c. 1][1228]. Bu sebeple, taşıyanın Rotterdam Kuralları m. 13 f. 1'de öngörülen borçları devredilebilir ve devredilmez olarak ikiye ayrılmaktadır. Taşıma, muhafaza etme ve özen gösterme aşamaları dışındaki[1229] borçların taşıtan,

---

[1228] Önceki tarihli MS'lerde yer almayan böyle bir düzenleme uygulamada sıklıkla kullanılan FIO(S)(T) kayıtlarının etkisi bakımından yeknesaklığı sağlamaya yöneliktir, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 15 [§ 43]. Farklı Devletler'de, değişik yönde mahkeme kararları verildiği ve dolayısıyla farklılığın giderilmesinin amaçlandığı belirtilmiştir. Bazı Devletler'in mahkemeleri bu kayıtların yalnızca masraf dağılımına etki ettiğini, diğerleri ise aynı zamanda sorumluluğun da devredilmesine sebebiyet verdiğini belirtmişlerdir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§ 46]. Yük ilgililerinin yükleme ve boşaltma işlemlerini kendilerinin üstlenmesinin arkasında çeşitli ticari sebeplerin yattığı açıklanmış ve bu ticari sebeplere örnek olarak daha iyi bir teknik bilgiye veya özel bir teçhizata sahip olunması verilmiştir, bkz. UN, **A/63/17**, § 56. Hüküm düzenlenirken iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Birinci görüş uyarınca bu kayıtlar sadece taraflar arasındaki masraf dağılımına etki etmelidir. Diğer görüş sahipleri ise, kayıtların taraflar arasındaki sorumluluğa da etki etmesini savunmuşlardır, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 127]. Hazırlık çalışmalarının son aşamasına kadar bu düzenlemenin TaslakMS'de yer almasına yönelik çekinceler ileri sürülmüş ve silinmesi önerilmiştir. Ancak, Çalışma Grubu'nda yapılan değerlendirmenin sonrasında taşıyan ile taşıtanın taşıyana ait bir borcun taşıtan tarafından yerine getirilmesi konusunda anlaşmaları durumunda taşıyanın eşya zıya veya hasarından sorumlu olmayacağı görüşü kabul edilmiştir, bkz. UN, **A/63/17** § 56. Dolayısıyla, kapalı liste hâlinde sayılan bu borçlardan taşıma sözleşmesinin hangi tarafının sorumlu olacağı konusunda sözleşme özgürlüğü ilkesi benimsenmiştir. Ancak, sözleşme özgürlüğü yalnızca yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma aşamaları bakımından söz konusudur.

[1229] Hazırlık sürecinde taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen tarafından liste hâlinde sayılan aşamalardan hangisi yahut hangilerinin devre konu olabileceğine ilişkin açıklık bulunmamakta ve yalnızca taşıyanın borçlarının sayıldığı maddeye atıfta bulunulmaktaydı, bkz.: yuk. dn. 1212. Getirilen eleştiriler sonrasında devredilmesi mümkün olan borçlar kapalı liste hâlinde sayılmıştır, eleştiri hakkında bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 37 [§ 125]. Bu kapsamda

"*documentary shipper*" veya gönderilene devredilmesi mümkün gözükmektedir[1230]. Böyle bir devrin gerçekleşmesi için devre ilişkin anlaşmaya sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulması gereklidir [m. 13 f. 2 c. 2].

2. Kayıtların Denizde İfa Edene Etkisi

Taşıyan ile taşıtan arasındaki bu anlaşmanın denizde ifa edene karşı geçerliliği RR m. 19 f. 2 uyarınca belirlenir. Taşıyanın eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi veya boşaltılması borçlarından birini veya tamamını devretmesi Sözleşme'de öngörülen borçlarına ek olarak yeni bir borç üstlenmesi niteliğinde değil, aksine Rotterdam Kuralları m. 13 f. 1'de öngörülen borcunun hafifletilmesi niteliğindedir. Diğer bir ifadeyle, söz konusu anlaşma denizde ifa edenin lehinedir. Bu sebeple, sözleşme kayıtlarında devre ilişkin anlaşmaya atıfta bulunulduğu takdirde, denizde ifa eden tarafından açık onay verilmemiş olsa dahi, devir, denizde ifa eden hakkında da geçerli sonuç doğurur [m. 19 f. 2][1231].

---

taşıyanın yalnızca üstlendiği borçların yerine getirmesindeki kusuru sebebiyle ortaya çıkan zararlardan sorumlu olacağı kuralı öngörülmüştür. Ancak, taşıyan, devrettiği aşamalarda dahi listede öngörülen diğer borçlarını yerine getirmelidir. Bu kapsamda örnek olarak özen borcu verilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 51 vd. [§§ 204, 205]; UN, **A/CN.9/621**, s. 15 [§ 53].

[1230] Aslında bu aşamaların yük ilgililerine devredilebileceğine ilişkin ilk düzenlemenin CMNI'da yer aldığını söylemek mümkündür. Zira, taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinin öngörüldüğü CMNI m. 18 f. 1 b. (b)'de bu aşamaların yük ilgilileri tarafından yerine getirilmesinden kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumlu olmadığı öngörülmüştür. Hüküm şu şekildedir: "*The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of…handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee*".

[1231] Bir başka olasılık, taşıyanın m. 13 f. 1'de öngörülen taşıma aşamalarının tamamını üstlenmesi ve fakat yükleme, istif ve boşaltma işlemleri için taşıyanın fiilen taşımayı gerçekleştiren deniz taşıyanı ile değil, bağımsız yükleme boşaltma şirketi ile anlaşmasıdır. Böyle bir ihtimalde yükleme boşaltma şirketi m. 1 f. 7 anlamında denizde ifa eden sıfatını kazanır. Ancak, deniz taşıyanı m. 1 f. 7 anlamında yükleme, istif ve boşaltma işlemlerini üstlenmediği için yük ilgililerine karşı m. 19 f. 1 uyarınca sorumlu olmayacak, taşıyan ve yükleme boşaltma şirketinin birlikte sorumluluğu söz konusu olacaktır.

3. Şekil Şartı

Rotterdam Kuralları m. 13 f. 2 c. 2 uyarınca yüklemeden, elden geçirmeden, istiften yahut boşaltmadan kaynaklanan sorumluluğun taşıyandan yük ilgilisine devredilebilmesi için devre yönelik anlaşmaya sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulmalıdır. Sözleşme kayıtları Rotterdam Kuralları m. 1 f. 23'te, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan, taşıma sözleşmesine yahut eşyaya ilişkin (sözleşme şartları, el yazısı ile düşülmüş notlar, imzalar ve cirolar da dâhil olmak üzere) her türlü bilgi olarak tanımlanmıştır[1232,].

Hükmün söze dayalı yorumundan böyle bir kaydın taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında açıkça belirtilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmaktadır. Her ne kadar şekil şartlarının düzenlendiği RR m. 3'te RR m. 13 f. 2 hükmü yer almıyor olsa da, sözleşme kayıtlarının tanımlandığı RR m. 1 f. 23'ten açıkça anlaşıldığı üzere bu yönde bir kaydın yazılı bir şekilde taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alması gereklidir. Dolayısıyla, FIO(S)(T) kayıtlarının taşıma sözleşmesinde veya *booking note*'da yer alması bu borcun devredilmesi bakımıdan tek başına yeterli gözükmemektedir[1233]. Yukarıda düzenli hat taşıması niteliğinde olmayan çarter sözleşmelerinin hangi hâllerde Rotterdam Kuralları'na tâbi olduğu açıklanmıştı[1234]. Bu tür sözleşmeler kural olarak Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakılsa da, kişi bakımından genişleme söz konusudur[1235]. Özellikle, FIO(S)(T) kayıtlarının çarter partinin tarafı olmayan üçüncü kişi bakımından geçerliği değerlendirilmelidir[1236]. Taşıma senedinde açıkça FIOST şeklinde

---

[1232] Bu tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156.
[1233] KonişmentoMS bakımından benzer sonuç için bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 287.
[1234] Bkz.: yuk. § 2 III B.
[1235] Bkz. yuk. § III C.
[1236] Hazırlık çalışmalarında bu hükmün çıkartılmasını önerenlerin başlıca çekinceleri, düzenlemenin taşıma sözleşmesi hükümlerini müzakere etme imkânı olmayan üçüncü kişi gönderilene eşyayı boşaltma yükümlülüğü yüklemesidir. Üçüncü kişinin onayının bulunması

bir kaydın yer alması durumunda, diğer koşulların da karşılanması kaydıyla, eşyanın boşaltılmasından doğan sorumluluk gönderilenin üzerinde olacaktır. Taşıma senedinde açıkça böyle bir kayda yer verilmemiş ve fakat çarter partiye gönderme yapılarak çarter parti hükümleri taşıma senedine dâhil edilmişse, çarter partide yer alan FIOST kaydının üçüncü kişi gönderilene karşı etkisi gündeme gelir[1237]. İki farklı yorum yapılması mümkündür: **[1]** taşıma senetlerinde yer alan kayıtlar bir sözleşme kaydı niteliğindedir, FIOST veya benzer bir kayıt taşıma senedinde açıkça yer almadığından, boşaltmadan kaynaklanan sorumluluk taşıyanın üzerindedir, **[2]** taşıma senedinden çarter partiye yapılan göndermenin geçerliliğine ilişkin açık bir düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yer almadığından bir boşluk söz konusudur. Taşıma ilişkisine uygulanacak hukuk uyarınca göndermenin geçerli kabul edilmesi durumunda[1238], çarter parti hükümleri taşıma senedine dâhil edilmiş olacak ve Rotterdam Kuralları anlamında bir sözleşme kaydı niteliğini kazanacaktır. Bu sebeple, boşaltma aşamasında kaynaklanan zarardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Açıklanan yorumlardan ikincisinin kabul edilmesi amaca uygun gözükmektedir[1239].

---

hâlinde bu kayıtla bağlı kılınması gerektiğine yönelik bir düzenleme yapılması önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§ 45]. Yapılan önerilerden biri listede yer alan yük ilgilileri arasından gönderilenin çıkartılmasına yönelik olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 15 [§ 48]. Bu öneriler kabul edilmemiştir.

[1237] Rotterdam Kuralları uyarınca çarter partiye yapılan gönderme sonucunda çarter partide yer alan FIO(S)(T) kaydının üçüncü kişi gönderilene karşı etkisinin belirsiz olduğu hakkında Tsimplis, **A Practical Annotation**, s. 36 [§ 13-02]; Nicholas, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 115 [§ 6.12].

[1238] Türk Hukuku'nun uygulanacak hukuk olarak belirlenmesi durumunda Y-TTK m. 1237 f. 3'ün koşullarının karşılanması gereklidir, Y-TTK m. 1237 f. 3'ün navlun sözleşmesinde yer alan FIO(S)(T) kaydı ile birlikte değerlendirilmesi için bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 287.

[1239] Yukarıda *JORDAN II* kararında da belirtildiği üzere İngiliz Hukuku'nda konşimentodan navlun sözleşmesine yapılan gönderme sonucunda navlun sözleşmesinde yer alan FIO(S)(T) kaydı gönderilene hakkında da sonuç doğurmaktadır, bkz.: yuk. § 13 I H 3.

D. Kayıtların Taşıyanın Sorumluluğuna Etkisi

1. Taşıyanın Sorumluluk Süresi

CMI'nın hazırlık çalışmaları sürecinde CMI DHD'lere yöneltilen sorulardan biri FIO(S)(T) kayıtlarının taşıyanın sorumluluk süresine etki edip etmediğiydi[1240]. Diğer bir ifadeyle, FIOS kaydının yer aldığı bir taşımada eşyanın yük ilgilisi tarafından istif edilmesi ile birlikte mi teslimin gerçekleşeceği sorusu gündeme gelmektedir. Söz gelimi, Türk Hukuku'nda bu soruya verilen cevap olumludur[1241].

Taşıyanın sorumluluk süresi Sözleşme'nin 12'nci maddesinde düzenlenmiştir. Bu süre kural olarak taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim alması ile başlar ve eşyanın teslim edilmesi ile sona erer [m. 12 f. 1]. Ancak, bu fıkra taşıyana teslimin hangi anda gerçekleştiğini belirlemez.

FIO(S)(T) kaydının yer aldığı taşımada teslim ânının belirlenmesinde aynı maddenin üçüncü fıkrası önem taşımaktadır. Taşıma sözleşmesinin taraflarının eşyanın taşıyan tarafından teslim alınma ve teslim edilme yeri ve zamanı hakkında anlaşabilecekleri kabul edilmiş olsa da, hükmün istisnaları, teslim anına ilişkin hususu aydınlatmaktadır. Zira Rotterdam Kuralları, taşıma sözleşmesinde yer alan taşıma sözleşmesi uyarınca yüklemenin başlamasını takip eden zamandan sonra eşyanın teslim alındığına [m. 12 f. 3 b. (a)]; veya taşıma sözleşmesi uyarınca boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir zamanda eşyanın teslim edildiğine [m. 12 f. 3 b. (b)] yönelik anlaşmaları geçersiz saymaktadır. Bu sebeple, Sözleşme m. 12 f. 3 b. (a) ve (b) açık düzenlemesi doğrultusunda eşyanın yüklendikten veya istif edildikten sonra

---

[1240] UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmalarında FIO(S)(T) kayıtlarının taşıyanın sorumluluk süresine etkisi, bu kapsamda yöneltilen çekinceler ve değerlendirmeler için bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 15 [§ 43]; UN, **A/CN.9/591**, s. 51 [§ 204]; UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§§ 44, 46].

[1241] Bkz. Atamer, **[2006] DenizHD**, s. 315 vd.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 149, 155.

taşıyanın sorumluluk süresinin başlayacağı veya boşaltmadan önce gemide sorumluluk süresinin sona ereceğine yönelik anlaşmalar geçersizdir[1242]. Diğer bir ifadeyle, Rotterdam Kuralları'na tâbi bir taşımada FIO(S)(T) kaydı taşıyanın sorumluluk süresinde herhangi bir değişiklik meydana getirmez[1243]. Dolayısıyla, taşıyan m. 13 f. 1'de yazılı eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi veya boşaltılması borçlarını yük ilgililerine devretme imkânına sahip olsa da, gerek yükleme gerekse boşaltma aşamasında m. 13 f. 1'deki devredilemeyen borçlarından olan özen gösterme borcu devam edecektir[1244].

2. Sorumsuzluk Sebebi

Taşıyanın zıya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu Rotterdam Kuralları'nın 17'nci maddesinin birinci fıkrasında düzenlenmiştir. İstem sahibi, zıya, hasar veya gecikmenin veya bunları doğuran ya da doğumuna katkıda bulunan olay veya hâllerin, taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat ettiği takdirde taşıyan kural olarak sorumlu olur. Çalışmanın bir önceki başlığında yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma işlemlerinin taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen tarafından yerine getirileceğine yönelik bir anlaşmanın taşıyanın sorumluluk süresine etki etmediği belirlenmişti. Dolayısıyla, gönderilen veya eşyayı teslim almaya yetkili kılınan kişinin zıya veya hasarı doğuran veya doğumuna katkıda bulunan olayın taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat etmesi durumunda taşıyan Rotterdam Kuralları m. 17 f. 1 uyarınca sorumlu olacaktır.

[1242] Bu sonuç hazırlık çalışmalarında şu şekilde açıklanmıştır: "*...the shipper would be liable for any loss due to its failure to effectively fulfil those obligations, and the carrier would retain responsibility forother matters during loading and discharge, su as a duty of care regarding the goods, since the carrier's period of responsibility would be governed by the contract of carriage*", bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 15 [§ 47].
[1243] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 91 [§ 5.036].
[1244] Bu doğrultuda bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§ 46].

Ancak, Rotterdam Kuralları m. 17 f. 2 uyarınca taşıyan kusuru olmadığını ispat eder yahut aynı maddenin üçüncü fıkrasında yer alan listedeki bir hâlin zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet verdiği ya da katkıda bulunduğunu ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Hükmün üçüncü fıkrasında öngörülen sorumsuzluk sebepleri arasında iki bent önem taşımaktadır. Bunlar, m. 17 f. 3 b. (h)[1245] ve m. 17 f. 3 b. (i)'dir[1246]. Bu sebepler sırasıyla; taşıtan, "*documentary shipper*" veya bunların hareketinden sorumlu oldukları kişilerin fiil veya ihmalleri[1247] ve 13'üncü maddenin ikinci fıkrası uyarınca yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltmadır. Ancak, taşıyanın m. 17 f. 3 b. (i)'deki sorumsuzluk sebebini ileri sürebilmesi için bu işlemlerin taşıyan veya ifa eden tarafından, taşıtan, "*documentary shipper*" ya da gönderilen hesabına gerçekleştirilmemiş olması gereklidir. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 b. (i)'de yer alan bu düzenleme önceki tarihli MS'lerde yer almayan yeni bir sorumsuzluk sebebidir. Taşıyanın yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma işlemlerinden kaynaklanan zıya, hasar veya gecikme zararından sorumlu olmadığına yönelik savunmasının hukuki dayanağı özel nitelikteki m. 17 f. 3 b. (i) olmalıdır.

RR m. 17 f. 3 b. (i)'de öngörülen sorumsuzluk sebebinin ileri sürülebilmesi dört koşul birlikte gerçekleşmelidir: **[1]** Sözleşme kayıtlarında yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma işlemlerinin bir veya bir kaçının taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen tarafından yerine getirileceği kararlaştırılmalı, **[2]** bu işlemler fiilen bu kişiler veya onların ifa yardımcıları tarafından yerine getirilmeli, **[3]** bu işlemler yük ilgilileri hesabına, taşıyan, ifa

---

[1245] Benzer bir düzenleme KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (i)'de yer almaktadır.

[1246] Bu bentte öngörülen sorumsuzluk sebebi yeni bir düzenlemedir.

[1247] RR m. 17 f. 3 b. (h) ile b. (i) hükümleri karşılaştırılıp ortaya çıkan sonuçlar değerlendirildiğinde öncelikle RR m. 17 f. 3 b. (h)'da yer alan ve fiil veya ihmalleri taşıyanın sorumluluğunu kaldıran kişiler arasında gönderilen sayılmamıştır. Bu kapsamda taşıtan sıfatıyla gönderilen sıfatının birleşmediği durumlarda [ör: CIF Satış] RR m. 17 f. 3 b. (h) hükmü uygulama alanı bulmayacaktır. Ancak, RR m.17 f. 3 b. (i) hükmü özel düzenleme olduğu için RR m. 13 f. 2 kapsamında yapılan anlaşmalar bakımından RR m. 17 f. 3 b. (h) hükmü uygulama alanı bulmayacaktır.

eden yahut bu kişilerin fiil veya ihmallerinden sorumlu olduğu kişiler tarafından yerine getirilmemeli, **[4]** oluşan zarar bu aşamalardan birinde gerçekleşmelidir.

Bu bilgiler doğrultusunda FIO(S)(T) kaydınıın öngörüldüğü bir taşımada her hâlükarda m. 17 f. 3 b. (i)'de öngörülen sorumsuzluk sebebi uygulama alanı bulmaz. Bu kayıtlar masraf kaydı niteliğindeyse, diğer bir ifadeyle, yükleme, elden geçirme, istif, boşaltma işlemelerine ilişkin ücretlerin yük ilgilileri tarafından ödeneceği anlamını taşıyor ve fiilen bu işlemler taşıyan yahut taşıyanın ifa yardımcıları tarafından yerine getiriliyorsa, taşıyan, m. 17 f. 3 b. (i)'de öngörülen sorumsuzluk sebebine dayanamaz. Bu sonuç özellikle düzenli hat taşımacılığı niteliğindeki[1248] konteyner taşımaları bakımından önem taşımaktadır. Bu taşımalarda taşıma senetlerinde her ne kadar FIO(S)(T) kaydı yer alsa da söz konusu işlemler genellikle taşıyan tarafından gerçekleştirilir[1249]. Dolayısıyla, yük ilgilileri tarafından fiilen gerçekleştirilmediği müddetçe taşıyanın RR m. 13 f. 2 çerçevesinde yükleme, elden geçirme, istif, boşaltma borçlarını devretmediği sonucuna varılmalıdır.

Taşıyanın Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 doğrultusunda ileri sürdüğü sorumsuzluk sebebinden sonra istem sahibinin m. 17 f. 4 veya f. 5'te öngörülen hâllerden birini ispat etmesiyle birlikte taşıyanın sorumluluğu yeniden kurulur. Rotterdam Kurallar m. 13 f. 2 hükmü uyarınca yapılan anlaşma çerçevesinde özellikle m. 17 f. 4 b. (a) hükmü önem taşır. RR m. 17

[1248] Hazırlık sürecinde FIO(S)(T) kayıtlarının genel olarak düzenli hat taşıması olmayan taşımalarda kararlaştırıldığı ve bunların büyük ölçüde TaslakMS'nin uygulama alanı dışında kaldığı ve fakat bu taşımaların da bazı hâllerde [RR m. 6 f. 2 ve m.7] RR'nin uygulama alanına dâhil olacağı belirtilmiştir. İleri sürülen çekincelerden biri TaslakMS'de bu hükmün yer alması sebebiyle söz konusu kayıtların kullanımının düzenli hat taşımalarında da artacağı ve kötüye kullanıma yol açmasıdır. Bu sebeple, hükmün düzenli hat taşıması olmayan taşımalarla sınırlı tutulması önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 14 [§ 46]. Yapılan değerlendirmede düzenli hat taşımasına konu olan özel nitelikteki bazı eşyaların [örnek olarak büyük makineler verilmiştir] yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi ve boşaltılması bakımından da bu kayıtların kabul edildiği açıklanmış ve yapılan öneri reddedilmiştir, bkz. UN, **A/63/17**, § 56.

[1249] Bkz. UN, **A/63/17**, § 56.

f. 4 b. (a) uyarınca, istem sahibinin, taşıyanın[1250] kusurunun taşıyanın dayandığı olay veya hâllere sebep olduğu veya katkıda bulunduğunu ispat etmesi durumunda taşıyan zıya, hasar veya gecikme zararından sorumludur. Yukarıda da açıklandığı üzere Sözleşme'nin 13'üncü maddesinin ikinci fıkrası uyarınca taşıyan RR m. 13 f. 1'deki özen borcunu devretme imkânına sahip değildir. FIO(S)(T) kayıtlarının taşıyanın sorumluluk süresi bakımından etki göstermediği de göz önünde tutulduğunda, istem sahibinin zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde özen borcunu yerine getirmemesi sebebiyle kaynaklandığını ispat etmesi hâlinde taşıyanın sorumluluğu yeniden kurulur. Bu sebeple, taşıyanın yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma aşamasındaki özen borcunun kapsamının iyi bir şekilde çizilmesi yerinde olacaktır. Ancak, gerek MS'den gerekse MS'nin hazırlık çalışmalarından uygulamaya ışık tutacak bir değerlendirmeye ulaşılamamaktadır. Bu sebeple, taşıyanın yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma aşamalarındaki özen borcunun kapsamı Taraf Devletler'in yargı organlarının içtihatlarıyla şekil alacaktır. FIO(S)(T) kayıtları hakkında mevcut uygulamanın bir Devlet'ten diğerine farklı olduğu dikkate alındığında, Sözleşme'nin yürürlük kazanması hâlinde bile bu alanda milletlerarası hukukun birleşmesi şüpheli gözükmektedir.

E. Taşıyana Karşı Sorumluluk

1. Madde Düzenlemesi

Taşıtanın borçları Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Kısım'ında düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 27'nci maddesinin başlığı "taşıma için teslim"dir. Maddenin ikinci fıkrasında RR m. 13 f. 2 uyarınca yük ilgililerince üstlenilen aşamalar ile ilgili özel bir düzenleme bulunmaktadır. Bu fıkrada taşıtanın, 13'üncü maddenin ikinci fıkrasına uygun olarak kurulan sözleşme çerçevesinde üstlendiği borçları gereği gibi ve özenli bir şekilde yerine

[1250] "veya 18'inci maddede geçen kişilerin".

getirmesi öngörülmüştür[1251]. Aksi takdirde, taşıtanın sorumluluğu söz konusu olacaktır [m. 30 f. 1]. Bu sorumluluk RR m. 30 f. 2'de özel olarak belirtilen kusursuz sorumluluk hâllerinde biri değildir. Dolayısıyla, bu madde uyarınca taşıtanın sorumluluğu kusur sorumluluğudur.

2. Sorumlular

Rotterdam Kuralları m. 13 f. 2 kapsamından yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma boçlarının taşıtana, "*documentary shipper*"a ve gönderilene devredilmesi mümkündür. Sözleşme'de kendisine devredilen borçları gereği gibi ve özenli bir şekilde yerine getirme borcu taşıtana yüklenmiştir [m. 27 f. 2]. Her ne kadar maddenin sözü bu borcun yalnızca taşıtana ait olduğu izlenimini uyandırsa da, Rotterdam Kuralları m. 33 f. 1'den "*documentary shipper*"ın da bu borca tâbi olduğu ve özellikle yükleme veya istif aşamasında meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluğunun Rotterdam Kuralları uyarınca belirleneceği sonucuna varılmaktadır. "*Documentary shipper*"ın sorumluluğu da kusur sorumluluğudur [m. 30 f. 2].

Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2'de sayılan kişiler arasında gönderilen yoktur[1252]. Gerek maddenin sözü gerekse MS'nin hazırlık süreci[1253] dikkate

---

[1251] Bu fıkra hazırlık çalışmalarının sonlarına doğru eklenmiştir. Böyle bir düzenlemeye gidilmesinin sebebi RR m. 13 f. 2'de öngörülen FIO(S)(T) kayıtlarına yönelik yapılan anlaşmalardır, bkz: UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26 [dn. 94].

[1252] WP 81 Taslağı'nda m. 27 f. 2'ye karşılık gelen hükmün sözü "*…the shipper shall properly and carefully load, handle, stow or discharge the goods*" şeklindeydi, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26. Hükmün sözünün açık olmadığı belirtilmiş ve taşıtanın yalnızca taşıyan ile yaptığı anlaşma uyarınca üstlendiği aşamalarda meydana gelen zararlardan sorumlu olması gerektiği açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/621**, s. 51 [§ 211]. Gönderilenin eşyanın teslimini istemesiyle birlikte FIO(S)(T) kaydı uyarınca boşaltmayı üstleneceği belirtilerek "*discharge*" ibaresinin TaslakMS'den çıkartılmasına karar verilmiştir, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 23 [dn. 62]. Dolayısıyla, söz konusu aşamada böyle bir düzenlemenin yapılmasının sebebi m. 27 f. 2 uyarınca yalnızca taşıtanın sorumluluğunun amaçlanmış olmasıdır. Ancak, "*discharge*" ibaresinin listeden çıkartılmasının yorum sorunlarına sebebiyet verebileceği endişesi üzerine 27'nci maddenin ikinci fıkrasında liste usulü sayımın yerine "*... perform any obligation assumed under an agremeent pursuant to article 13, paragraph 2*" ibaresi tercih edilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 24 [§§ 89, 90].

[1253] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 24 [§§ 89, 90].

alındığında bu düzenlemenin bilinçli bir tercih doğrultusunda yapıldığı görülmektedir. Dolayısıyla, taşıtan ve gönderilen sıfatlarının bir kişi üzerinde birleşmediği durumlarda, diğer bir ifadeyle CIF satışlarda, boşaltma aşamasında meydana gelen zarardan gönderilenin taşıyana karşı sorumluluğu Rotterdam Kuralları hükümlerinin uygulama alanına girmezr. Gönderilenin sorumluluğu uyuşmazlığa uygulanacak hukuk tarafından belirlenecektir.

Sonuç olarak, Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2 hükmü çerçevesinde taşıyanın sorumluluğuna gidebileceği kişiler taşıtan ve "*documentary shipper*" ile sınırlıdır.

3. İstem Sahibi

Rotterdam Kuralları'nın 7'inci bölümünde taşıtanın taşıyana karşı borçları düzenlenmiştir. Denizde ifa edenin taşıtan yahut "*documentary shipper*"a yönelik istemleri bilinçli bir şekilde Rotterdam Kuralları'nın bu bölüm hükümlerinin uygulama alanı dışında bırakılmıştır[1254].

4. Sorumluluk Sebepleri

Yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma boçlarının gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda taşıyanın uğrayacağı zararlar bakımından çeşitli ihtimaller ortaya çıkmaktadır. Söz konusu yüklemenin zamanında yapılmaması sebebiyle geminin gecikmesi, üstlenilen işlemlerin yerine getirilmesi sırasında eşya veya yük ilgilileri yahut adamları tarafından gemiye verilen zararlar, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerlerde meydana gelen zararlar, kendisine devredilen borcun gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle taşıyanın gönderilene veya eşyayı teslim almaya yetkili olan kişiye karşı tazminat borcunun doğması ve taşıyanın bu sebeple yükleten ve taşıtana yönelteceği rücu talepleri verilebilecek örnekler arasındadır.

[1254] Bkz.: aş. § 14 IV E.

Bu istemlerden yüklemenin zamanında yapılmaması sebebiyle gecikme zararları bilinçli bir tercih doğrultusunda Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına dâhil edilmemiştir[1255]. Bu sebeple, söz konusu istemlerin m. 27 f. 2 kapsamında taşıtana veya "*documentary shipper*"a yöneltilmesi mümkün değildir.

Taşıyanın rücu talepleri de Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2'nin uygulama alanına girmez. 27'nci maddenin ikinci fıkrasında öngörülen bu borç kusur sorumluluğu niteliğindedir. Ancak, taşıtan veya "*documentary shipper*"ın kusurunun bulunması aynı zamanda taşıyanın sorumsuzluk sebebidir [m. 17 f. 3 b. (i)]. Taşıyanın öngörülen sorumsuzluk sebebini ileri sürmesi durumunda aksi gönderilen tarafından ispat edilmedikçe taşıyan gönderilene karşı sorumlu tutulamaz. Bu hususun aksi yukarıda da açıklandığı üzere özen sorumluluğunu yahut elverişliliği sağlama borcunu yerine getirmemesi durumunda söz konusu olur. Taşıyanın sorumluluğu kurulsa bile, sorumluluğa sebebiyet veren olay taşıyanın kendi kusuru sebebiyle meydana geldiği için her hangi bir rücu talebi olmayacaktır. Bir diğer ihtimal, taşıma sözleşmesinde FIO(S)(T) kaydının yer alması ve fakat bu kaydın sözleşme kayıtlarına geçirilmemesidir. Bu kapsamda yükleme veya istif bizzat yük ilgilileri tarafından yerine getirilmiş olsa bile, bu aşamalarda doğan zararlar bakımından taşıyanın m. 17 f. 3 b. (i)'deki sorumsuzluk sebebini ileri sürmesi mümkün olmaz. Ne var ki, FIO(S)(T) kaydı sözleşme kayıtlarında yer almadığından ve bu kayıtların gönderilene karşı geçerli olması için sözleşme kayıtlarında bu yönde bir bilginin yer alması gerekli olduğundan, rücu istemlerine Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2 hükmü uygulanamaz. Dolayısıyla uyuşmazlığa uygulanacak hukukun hükümleri belirleyici olacaktır.

Bu bilgiler doğrultusunda Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2'nin uygulama alanının yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma işlemlerinin yerine

---

[1255] Bkz.: aş. § 18 III.

getirilmesi sırasında gemide meydana gelen zararlar ile sınırlı olduğu sonucuna varılmaktadır. Ancak, gönderilen m. 27 f. 2'nin borçluları arasında sayılmadığı için, boşaltma işlemleri sırasında gemide meydana gelen zararlar bakımından taşıyanın gönderilene yönelteceği isteme Rotterdam Kuralları m. 27 f. 2 değil, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca belirlenecek olan hukukun ilgili hükümleri uygulanır.

§ 14. Eşyayı Teslim Borcu

Denizde eşya taşıma ile ilgili milletlerarası sözleşmelerde taşıtanın borçları ayrıntılı olarak ilk kez Rotterdam Kuralları m. 27 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu borçlardan biri de m. 27'de öngörülen taşıma için teslim borcudur. Aşağıda Rotterdam Kuralları ile ilgili kısımda da açıklanacağı üzere bu borç eşyanın taşıyana teslim edilmesini değil eşyanın teslimiyle ilgili bazı koşulları, diğer bir ifadeyle, bazı yükümlülükleri düzenlemektedir. Bu borçlar, taşımaya hazır hâlde [m. 27 f. 1 c. 1 = "*ready for carriage*"] ve kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde [m. 27 f. 1 c. 2 = "*withstand the intended carriage*"] teslim etmektir. Aşağıda sırasıyla Milletlerarası Satış Hukuku ve Milletlerarası Taşıma Hukuku düzenlemeleri açıklanacaktır.

I. Milletlerarası Satış Hukuku

A. CISG

Satış sözleşmesine konu olan eşyanın taşınmasının gerektiği durumlarda, eşyanın alıcıya ulaştırılması için ilk taşıyıcıya teslim edilmesi ile birlikte, satıcı, satış sözleşmesi uyarınca teslim borcunu kural olarak yerine getirir [CISG m. 31 b. (a)][1256]. Satıcı, eşyayı satış sözleşmesine uygun bir

[1256] Hükmün resmî İngilizce metni şöyledir: "*[i]f the seller is not bound to deliver the goods at any particular place, his obligation to deliver consists: [a] if the contract of sale involves carriage of the gods – in handing tho goods over to the first carrier for transmission to the buyer...*", hüküm hakkında bkz. Atamer, **CISG**, s. 142 vd.; Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, s. 124 vd.

şekilde ambalajlanmış veya muhafaza edilmiş bir şekilde teslim etmelidir [m. 35 f. 1][1257]. Sözleşmeye uygun ambalaj ve muhafaza altına alma borcunun kapsamı aynı tür eşya için mutat sayılan şekilde, mutat uygulama yoksa, eşyanın muhafaza edilmesi ve korunmasına yetecek bir şekildedir [m. 35 f. 2 b. (d)][1258].

Bu bilgiler doğrultusunda, bir deniz taşıması söz konusu olduğunda, satıcının m. 35 f. 1'de öngörülen borcu taşımaya elverişli bir şekilde eşyanın ambalajlanması yahut muhafaza altına alınmasıdır. Bu borcun gereği gibi yerine getirilmesi durumunda satış sözleşmesine konu olan eşya dış etkenlerden korunacak ve zarar görmeyecektir. Diğer bir ifadeyle, olağan taşıma rizikolarına karşı dayanaklı olacaktır[1259]. Eşyanın taşıyana teslim edilmesinden sonra zarar görmesi ve bu zararın m. 35 f. 1'de öngörülen borcun gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle ortaya çıktığı tespit edilmesi hâlinde satış sözleşmesi uyarınca ayıplı ifa söz konusu olur[1260]. Hasar, CISG m. 67 f. 1 c. 1 uyarınca alıcıya geçmiş olsa bile, hasarın intikalinden sonra gerçekleşen zarar, satıcının bir eyleminden veya eylemsizliğinden kaynaklandığı için alıcı semeni ödeme yükümlülüğünden kısmen ya da tamamen kurtulur [m. 66][1261].

[1257] Bu fıkranın resmî İngilizce metninin ilgili kısmı şöyledir: "*[t]he seller must deliver the goods…which are contained or packaged in the manner required by the contract*.", bu kapsamda Atamer, **CISG**, s. 170-171, s. 194-195, 213-215. Satış sözleşmesinde Incoterms atfı varsa seçilen terimin öngördüğü ambalaj şekline uyulması hakkında bkz. Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, s. 126, FOB satış kapsamındaki taşımada eşyanın ambalajlanma borcu için bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 61-63, aynı açıklama CIF satışlar bakımından Erdem, **SİF Satışlar**, s. 78-80'de de yer almaktadır.

[1258] Hükmün ilgili kısmının resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[e]xcept where the parties have agreed otherwise, the goods do not conform with the contract unless they…are contained or packaged in the usual for such goods or, where there is no such manner, in a manner adequete to preserve and protect the goods.*". Ambalajın taşımaya elverişli ve taşımanın olağan tehlikelerine karşı koyacak şekilde yapılması hakkında bkz. Atamer, **CISG**, s. 171; Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, s. 126.

[1259] Bkz. Erdem, **Milletlerarası Satım Hukuku**, s. 126.

[1260] Bkz. Atamer, **CISG**, s. 171.

[1261] Bu kapsamda bkz. Michael Bridge, "CISG Uyarınca Hasarın Geçmesi", **Milletlerarası Satım Hukuku**: **Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş**

B. Incoterms 2010

Incoterms 2010 A9 düzenlemesinin başlığı "*checking – packaging – marking*"dir. Incoterms 2010'da yer alan tüm terimlerde eşyanın ambalajlanması borcu[1262] ve ambalajlanmadan doğan masraflar satıcıya yüklenmiştir[1263]. Ambalajlama kural olarak eşyanın taşınmasına uygun bir şekilde yapılmalıdır[1264]. Bu sebeple, satıcının ambalajma borcunun kapsamı taşıma sözleşmesini satıcının kurduğu ve kurmadığı taşımalar bakımından farklılık gösterecektir[1265]. Söz gelimi, EXW satışta[1266], satıcının taşıma aşaması veya aşamaları hakkında bilgilendirilmesi gereklidir[1267]. Zira, taşıma sözleşmesi alıcı tarafından kurulur. Ancak, DDP satışta[1268], örneğin eşyanın alıcının işyerinde teslim edileceği öngörüldüğü takdirde, tüm taşıma aşamalarına ilişkin taşıma sözleşmesi satıcı tarafından kurulacağı için satıcının ambalajlama borcunun kapsamı daha geniş nitelikte olacaktır[1269]. FOB satışlarda her ne kadar taşıma sözleşmesi satıcı tarafından kurulmasa da, bu

---

Milletler Anlaşması (CISG), Yeşim M. Atamer (ed.), İstanbul, XII Levha, 2008, s. 199; Atamer, **CISG**, s. 276 vd.

[1262] Bir eşyanın ticari niteliği gereği ambalajsız taşınması olağan ise satıcının bu borcunun doğmayacağı Incoterms 2010 A9'da öngörülmüştür. Bu kapsamda örnek olarak dökme yük verilebilir, bu yönde bkz. Erdem, **SİF Satışlar**, s. 79; Erdem, **[1996] Batider**, s. 62.

[1263] Incoterms 2010'da yer alan terimlerin hepsinin A9 hükümlerinin ikinci paragrafları birbiriyle aynıdır: "*[t]he seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.*", bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 90 [EXW], s. 103 [FCA], s. 116 [CPT], s. 124 [CIP, CPT'ye gönderme mevcuttur], s. 131 [DAT], s. 142 [DAP], s. 154 [DDP], s. 165 [FAS], s. 174 [FOB], s. 190 [CFR], s. 200 [CIF, CFR'ye gönderme vardır].

[1264] Bu sonuç Incoterms 2010 A9'un ikinci paragrafının ikinci cümlesinde yer alan "*[t]he seller may package the goods in the manner appropriate for their transport*" ibaresinden çıkmaktadır.

[1265] Bu kapsamda bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**'da her bir terimin A9 hükümlerine ilişkin yapılan açıklamalar, ilgili kısımlar için bkz.: yuk. dn. 1263.

[1266] Bkz.: yuk. § 4 III C 2 a.

[1267] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 91; Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 145 [dn. 185].

[1268] Bkz.: yuk. § 4 III C 2 d.

[1269] Örnek olarak DAF satışlar verilebilir, bu satışlar hakkında bkz. Sevinç-Kuyucu, **INCOTERMS**, s. 146.

terim deniz taşıması için kullanılır[1270]. Satıcı ambalajlama borcunu kural olarak kendi işyerinden yükleme limanına ve yükleme limanından boşaltma limanına yapılacak taşımalara elverişli bir şekilde yerine getirmelidir[1271]. Benzer sonuç taşıma sözleşmesini satıcının kurduğu CIF satışlar bakımından da söz konusudur. Ancak, bir karma taşıma söz konusu ise alıcı tarafından deniz taşımasını takip eden taşımalar satıcıya bildirildiği takdirde satıcının ambalajlama borcunun kapsamı genişleyecektir. Ayrıca Incoterms 2010 A9'da tarafların ambalajlama borcunun kapsamını düzenleyebilecekleri de öngörülmüştür. Dolayısıyla, satış sözleşmesinde açık hüküm bulunduğu takdirde borcun içeriğini satış sözleşmesinin kendisi belirler.

Satıcının bir diğer borcu ise, ambalajlanan eşyayı işaretlemektir[1272]. Bu borcun kapsamı da eşyanın niteliğine göre değişir. Söz gelimi, eşya tehlikeli nitelikte ise[1273] borcun kapsamı ilgili mevzuat uyarınca belirlenir.

II. Taşıma Hukuku

Deniz taşımasına ilişkin olmayan MS'lerde eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesine ilişkin düzenleme yer almaktadır. CMNI m. 6'da taşıtanın[1274] borçları düzenlenmiştir. Hükmün üçüncü fıkrası iki cümleden oluşmaktadır. Birinci cümlede eşyanın ambalajlanması, takip eden cümlede ise, işaretlenmesi düzenlenmiştir. Eşya zıya veya hasarının ve dolayısıyla gemiye veya gemideki diğer eşyalara gelecek zararın önlenmesi amacıyla, taşıtan,

---

[1270] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 171.
[1271] Bir eşyanın ambarda ya da güvertede taşınmasının yahut yükleme limanından boşaltma limanına yapılacak yolculuğun gerçekleşeceği suların, ambalajın türüne etki edeceği hakkında bkz. Erdem, **[1996] Batider**, s. 62.
[1272] Incoterms 2010 A9 par. 2 c. 3'te yer alan "*[p]ackaging is to be marked appropriately.*" ibaresinden bu sonuca ulaşılmaktadır.
[1273] Bkz.: aş. § 17.
[1274] CMNI'da yer alan "*shipper*" ibaresinin karşılığı için bkz.: yuk. § 6 II A.

kararlaştırılan taşımayı göz önünde tutarak, eşyayı ambalajlama borcu[1275] altındadır[1276]. Taşıtanın diğer bir borcu ise, eşyayı milletlerarası veya millî mevzuata, böyle bir mevzuat bulunmaması hâlinde, içsu taşımacılığında kabul görmüş kurallara ve uygulamalara uygun bir şekilde işaretlemektir[1277]. Aksi takdirde taşıtan, taşıyan ve fiilî taşıyanın uğradığı zararlardan sorumlu olur [m. 8 f. 1 c. 1][1278]. Bu hususlar aynı zamanda taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebidir [m. 18 f. 1 b. (e)[1279] ve (f)[1280]]. Sorumsuzluk sebebinin ileri sürülebileceği kişi ambalajlanması veya işaretlenmesi gereği gibi yapılmamış eşyanın gönderilenidir.

CMR[1281] ve CIM[1282]'nın düzenlemeleri ise, birbirleriyle aynı doğrultudadır. Ambalaj noksanlığı sebebiyle kişilerin, teçhizatın ve diğer

---

[1275] Ambalajlama borcu eşyanın niteliğinin gerektirdiği takdirde söz konusu olacaktır, hükümde yer alan "*[i]f the nature of the goods so requires*" ibaresinden bu sonuca varılmaktadır. Söz gelimi, dökme yüklerde böyle bir borç gündeme gelmeyecektir.

[1276] Hükmün İngilizce metni şu şekildedir: "*[i]f the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods.*"

[1277] CMNI m. 6 f. 3 c. 2 şu şekildedir: "*[a]ccording to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.*", tehlikeli eşyanın işaretlenmesi borcuna aykırılıktan kaynaklanan zararlar ise m. 8 f. 1 b. (b) uyarınca kusursuz sorumluluğa tâbidir.

[1278] Sorumluluk kusur sorumluluğudur, nitekim m. 8 f. 1'de öngörülen kusursuz sorumluluk sebepleri arasında yer almamaktadır.

[1279] Eşyanın ambalajsız olması yahut ambalajın gereği gibi yapılmamasından kaynaklanan zararlar bakımından taşıyanın m. 18 f. 1 b. (e)'deki sorumsuzluk sebebinin İngilizce metni şu şekildedir: "*lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective*"

[1280] Söz konusu sorumsuzluk sebebi İngilizce metinde "*insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods*" şeklinde ifade olunmuştur.

[1281] CMR m. 10'un İngilizce metni şu şekildedir: "*[t]he sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.*"

[1282] COTIF-CIM m. 14 hükmünün resmî İngilizce metni şöyledir: "*[t]he consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.*"

eşyaların uğradığı zarardan ve ambalaj noksanlığı sebebiyle yapılan masraflardan gönderen taşıyıcıya karşı sorumludur[1283]. Ancak, taşıyıcı eşyayı teslim aldığı sırada ambalaj noksanlığı açık ise ve bununla ilgili bir çekince konulmamışsa taşıyıcıya karşı sorumluluk doğmaz.

III. Rotterdam Kuralları Öncesi

A. KonişmentoMS

KonişmentoMS m. 4 f. 3'te "*shipper*" olarak ifade olunan kişinin kendisinin, temsilcilerinin veya adamlarının fiillerinden, kusurlarından veya ihmallerinden kaynaklanmayan herhangi bir sebepten dolayı, taşıyanın veya geminin uğradığı zıya veya hasardan sorumlu olmadığı öngörülmüştür[1284]. Dolayısıyla, bu kişilerin kusuru sebebiyle taşıyanın ve geminin uğradığı zıya ve hasardan dolayı "*shipper*"ın sorumluluğu söz konusudur. Bu sebeple her ne kadar Sözleşme'de açık bir şekilde düzenlenmemiş olsa da, eşyanın taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmemesi sebebiyle taşıyanın veya geminin uğradığı zararlardan, taşıyan KonişmentoMS uyarınca zararını "*shipper*" olarak ifade olunan kişiden tazmin edecektir. KonişmentoMS'de sorumluluğuna gidilecek kişi "*shipper*" olarak ifade olunmuştur. Özellikle FOB satışlarda bu sıfatın taşıtan ve yükleteni birlikte kapsayıp kapsamadığı belirsizdir. KonişmentoMS m. 1 b. (a) hükmünün sözünden yola çıkıldığı takdirde çalışmanın birinci bölümünde de açıklandığı üzere[1285] "*shipper*" Y-TTK m. 1138 f. 1 anlamında taşıtana karşılık gelecektir. Bu ihtimalde FOB satıcı, taşıtan sıfatına sahip FOB alıcının temsilcisi olacak ve bu kişinin kusuru sebebiyle [ör: ambalaj yetersizliği] taşıyanın yahut geminin uğradığı zararlardan FOB alıcı, taşıyana karşı sorumlu olacaktır. Ancak, FOB satıcının

---

[1283] Bu hükmün kısmen Rotterdam Kuralları m. 21 f. 1 c. 2'deki eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcuna yansıdığı izlenimi doğmaktadır, bkz.: aş. § 14 III C 2.
[1284] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Ünan/*et al.*, s. 191 [§ 4 II B].
[1285] Bkz.: yuk. § 6 I A.

Y-TTK m. 1228 f. 1 uyarınca yükleten olarak kabul edilmesi durumunda, taşıyanın FOB satıcıya yönelttiği isteme de KonişmentoMS m. 4 f. 3 hükmü uygulanacaktır. Bu ihtimalde kusuru bulunmayan FOB alıcının sorumluluğuna gidilip gidilmeyeceği ise tartışmalıdır. Bu kapsamda iki ihtimal ortaya çıkmaktadır. Bu ihtimallerden biri, FOB satıcının konişmento düzenlenene kadar FOB alıcının temsilcisi sıfatıyla hareket ettiği[1286] ve bu sebeple onun fiilinden de FOB alıcının sorumlu olduğudur. Aksi yorumun benimsenmesi hâlinde ise, böyle bir istem FOB alıcıya yöneltilemez[1287].

Yukarıda satış hukuku uyarınca eşyayı işaretleme borcunun satıcıya ait olduğu açıklanmıştı[1288]. Eşyanın işaretlenmesi bakımından KonişmentoMS'de özel düzenlemeler yer almaktadır. KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) uyarınca eşyanın ayırt edilmesi için gerekli işaretler "*shipper*" olarak ifade edilen kişinin beyanı üzerine konişmentoya girilir[1289]. Aynı bentte, bu işaretlerin, yolculuğun sonuna kadar olağan şartlarda okunaklı kalacak şekilde[1290], ambalajsız eşyanın üzerine basılmış veya başka bir şekilde açıkça tespit edilmiş olması veya ambalajlı eşyayı içeren kapların ya da ambalajın üzerinde yer alması gerektiği düzenlenmiştir[1291]. Bu bent, eşyanın yahut ambalajının yolculuğun sonuna kadar dayanıklı bir şekilde işaretlenmesi borcunu zımnen "*shipper*"a yüklemektedir. İşaretin yetersizliği aynı zamanda taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebidir [m. 4 f. 2 b. (o)][1292]. Bu sebeple, eşya üzerindeki

---

[1286] Eşyanın taşıyana teslim edilmesi bakımından yükletenin taşıtanın bağımsız bir temsilcisi olduğu hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 4; Akıncı, **Deniz Hukuku**, s. 41; Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 18; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 52.
[1287] Bu hususun Rotterdam Kuralları çerçevesinde değerlendirilmesi için bkz.: aş. § 14 IV D.
[1288] Bkz.: yuk. § 14 I.
[1289] İşaret kavramı ve işaretlerin konişmento ve taşıma senedine girilmesi yükümlülüğü hakkında bkz.: aş.§ 15 II A ve § 15 II A 3.
[1290] KonişmentoMS'nin İngilizce tercümesinde "*in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage*" ibaresi yer almaktadır.
[1291] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Ünan/*et al.* **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 183 [§ 4 II B], aynı zamanda s. 215 vd.'de [§ 4 IV] Damar/Süzel tarafından bu bende ilişkin yapılan açıklamalar.
[1292] Sorumsuzluk sebebinin yük ilgilisine zımnen yükümlülük yüklediği hakkında bkz. Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 22.

işaretin okunaksız hâle gelmesi nedeniyle o eşyada oluşan zarardan, taşıyan gönderilene karşı sorumlu tutulamaz. Bu durumda gönderilen sıfatına sahip alıcı yukarıda açıklanan satış sözleşmesi hükümlerine göre zararını satıcıdan tazmin edecektir.

Bir başka ihtimal, işaretin okunaksız hâle gelmesi hâlinde geminin ya da gemideki diğer eşyanın zarar görmesidir. Bu kapsamda konteyner taşımasına ilişkin bir navlun sözleşmesinde aktarma kaydının bulunması ve ara limanda konteyner üzerindeki işaretin silinmesi ve yeniden yapılan istifte konteynerin yan yana yüklenmemesi gereken bir başka konteynerin yanına istif edilmesi ve bu sebeple gemide ya da diğer eşyalarda zarar oluşması örnek olarak verilebilir. Söz konusu örnekte, taşıyan diğer eşyaların gönderilenlerine karşı m. 4 f. 2 b. (o)'da öngörülen sorumsuzluk sebebini ileri süremez. Dolayısıyla, eşya zıyaı veya hasarı sebebiyle ödediği tazminattan kaynaklanan rücu istemlerini ve gemide meydana gelen zararları m. 3 f. 3 b. (a) uyarınca "*shipper*"a yöneltmesi mümkün gözükmektedir. Ancak, "*shipper*"ın sorumluluğu KonişmentoMS m. 3 f. 5 anlamında bir garanti sorumluluğu[1293] olmamalıdır. Zira, işaretin doğru olmaması değil, doğru olan işaretin dayanıklı olmaması durumu söz konusudur. Bu kapsamda sorumluluğun kusur sorumluluğu olarak kabul edilmesi uygun gözükmektedir. Bu ihtimalde "*shipper*" sıfatının KonişmentoMS uyarınca kimi içerdiği sorusu gündeme gelecek ve sorumlu kişilerin belirlenmesinde yukarıda belirtilen yorum sorunu ortaya çıkacaktır.

KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (n)'de taşıyan lehine yer alan bir diğer sorumsuzluk sebebi ambalaj yetersizliğidir[1294]. Bu sorumsuzluk sebebi, bir gemide birden çok kişinin eşyası taşınıyorsa yalnızca yetersiz ambalajlanan ve

---

[1293] Bkz.: aş. § 15 I.

[1294] KonişmentoMS kapsamında eşyanın ambalajlanması borcuna yönelik değerlendirme için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1178. Taşıyanın gönderilene karşı m. 4 f. 2 b. (n)'de yer alan sorumsuzluk sebebinden temiz konişmento düzenlenmesi hâlinde yararlanamayacağı hakkında bkz. Tetley, **a.e.**, s. 1181 vd.

bu sebeple zarar gören eşyanın malikine karşı ileri sürülebilir. Bu sebeple eşyanın taşımaya dayanıklı bir şekilde ambalajlanmaması sebebiyle[1295] gemide ve diğer eşyalarda oluşan ve taşıyan tarafından tazmin edilen zarardan ötürü taşıyan m. 4 f. 3 uyarınca "*shipper*"ın sorumluluğuna gidebilecektir. Dolayısıyla, eşyanın gereği gibi ambalajlanmasının da KonişmentoMS uyarınca zımnen "*shipper*"a yüklenen bir borç olduğu sonucuna varılabilir[1296]. Bu sorumluluk da kusur sorumluluğu şeklindedir.

B. Hamburg Kuralları

KonişmentoMS m. 4 f. 3'e benzer bir düzenleme Hamburg Kurallarım. 12'de de yer almaktadır. Buna göre, "*shipper*" taşıyan veya fiilî taşıyanın uğradığı zararlardan ve gemide meydana gelen hasarlardan sorumlu değildir. Ancak, zarara veya hasara kendisinin ya da adamlarının kusuru sebebiyet vermişse "*shipper*" sorumlu olur [m. 12 c. 1]. KonişmentoMS m. 4 f. 3'te yer verilen bilgiler, Hamburg Kuralları bakımından da geçerli olacaktır.

IV. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın 27'nci maddesinin başlığı "taşıma için teslim borcu[1297]" olarak Türkçe'ye tercüme edilebilir. Üç fıkradan oluşan hükmün birinci fıkrası iki cümledir. Her iki cümlede farklı borçlar öngörülmüştür. Bunlardan ilki, "eşyayı taşımaya hazır hâlde teslim borcu"dur [m. 27 f. 1 c. 1]. Diğeri ise, "eşyayı kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim borcu"dur [m. 27 f. 1 c. 2]. 27'nci maddenin ikinci fıkrasında taşıtanın eşyayı yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma borcu düzenlenmiştir. Söz konusu

---

[1295] Ambalaj yetersizliğine ilişkin yargı kararları doğrultusunda verilen örnekler için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1192 vd. Taşınan yükün araç olduğu hâllerde araçların ambalajlanması hakkında yargı kararları ile karşılaştırmalı değerlendirme için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1197 vd.

[1296] KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (n)'nin yük ilgilisine zımnen yükümlülük yüklediği hakkında bkz. Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 22.

[1297] Madde başlığı İngilizce resmî metinde "*Delivery for carriage*" olarak geçmektedir. 7'nci Bölüm başlığının bu şekilde tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 167.

borç çalışmanın bu bölümünün bir önceki kısmında ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir[1298]. Hükmün üçüncü fıkrasında ise, konteyner veya taşıt içinde taşınmak üzere teslim edilen eşyalar ile ilgili özel bir düzenleme yer almaktadır. Bu fıkrada taşıtana konteynerin veya taşıtın içeriğini istiflemesi, sabitlenmesi ve muhafaza etmesine yönelik bir borç yüklenmektedir. Aşağıda 27'nci maddenin birinci fıkrası açıklanacaktır[1299]. Hükmün üçüncü fıkrası ise aşağıda değerlendirilecektir[1300].

A. Hazırlık Çalışmaları

WP 21 Taslağı m. 7 f. 1 iki cümleden oluşan tek fıkralık bir düzenlemedir[1301]. Bu fıkranın ilk cümlesi, RR m. 27 f. 1 c. 1 ve c. 2'ye, ikinci

---

[1298] Bkz.: yuk. § 13 III.

[1299] Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 hakkında özellikle bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 178 vd.; Tomotaka Fujita, "Obligations and Liabilities of the Shipper", Chapter: 8, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner Özbek (ed.), Berlin-Heidelberg, Springer, 2011, s. 218; Filippo Lorenzon, "Obligations of the Shipper to the Carrier", Chapter: 7, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 79 vd.; Frank Stevens, "Duties of shippers and dangerous cargoes", Chapter: 11, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London, Lloyd's List, 2010, s. 217 vd.; "Obligations owed by the shipper to the carrier", Chapter: 7, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 179 vd.; Stefano Zunarelli, "The liability of the shipper", **[2002] LMCLQ**, s. 351-352; Chester D. Hooper, "Obligations of the Shipper to the Carrier under the Rotterdam Rules (Chapter 7)", **[2009] ULR**, s. 886; Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 22; Ingeborg Holtskog Olebakken, "Background Paper on Shipper'a Obligations and Liabilities", **[2007-2008] CMI Yearbook**, s. 301-302. Hükmün UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları belgeleri için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 [§ 112]; UN, **A/CN.9/510**, s. 43 vd. [§§ 1459; UN, **A/CN.9/552**, s. 27 vd. [§§ 1199]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 2 vd. [§§ 2]; UN, **A/CN.9/591**, s. 32 vd. [§§ 1109; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 2 vd. [§§ 2]; UN, **A/CN.9/621**, s. 50 [§ 208].

[1300] Bkz. aş. § 14 G 2.

[1301] WP 21 Taslağı m. 7.1 hükmü şu şekildedir: "*[s]ubject to the provisions of the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage and in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowage, lashing and securing, and discharge, and that they will not cause injury or damage. In the event the goods are delivered in or on a container or trailer packed by the shipper, the shipper must stow, lash and secure the goods in or on the container or trailer in such a way that the goods will withstand the intended carriage, including loading, handling and discharge of the*

cümlesi ise RR m. 27 f. 3'e karşılık gelmektedir. Hüküm WP 21 Taslağı'nda olduğu hâliyle WP 81 Taslağı'na kadar korunmuştur[1302]. WP 81 Taslağı'nda önceki tarihli Taslaklar'ın ikinci cümlesi üçüncü fıkraya aktarılmış ve birinci cümlesi bağımsız birinci fıkra olarak kabul edilmiştir. Ancak, bu cümlede yer alan "*and* = ve" bağlacı çıkartılarak birinci fıkra iki cümle hâline getirilmiştir[1303]. Çalışma Grubu hükmün birinci fıkrasını WP 81 Taslağı m. 27 f. 1'deki şekliyle onaylamıştır[1304]. Daha sonra bu fıkra WP 101 Taslağı m. 28 f. 1[1305], UNCITRAL RR Taslağı m. 28 f. 1'de[1306] herhangi bir değişikliğe uğramamıştır. Hüküm bu şekilde m. 27 f. 1 olarak Rotterdam Kuralları'nda yer almıştır.

B. Eşya Kavramı

Rotterdam Kuralları m. 1 f. 24'te eşya kavramı tanımlanmıştır. Buna göre eşya, taşıyanın taşıma sözleşmesi ile taşımayı üstlendiği her türlü şeydir. Tanım uyarınca taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ile konteyner de eşya tanımına dâhildir. Diğer bir ifadeyle, yük ilgilileri tarafından sağlanan konteynerlerin kendisi de m. 1 f. 24 uyarınca eşyadır ve dolayısıyla Sözleşme'de eşya geçen her maddenin uygulama alanının içindedir[1307].

Rotterdam Kuralları m. 81'de canlı hayvanlar[1308] ve özel nitelikteki eşyalar[1309] hakkında özel düzenleme yer almaktadır. 81'inci maddenin

---

container or trailer, and that they will not cause injury or damage.", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 [§§ 112].

[1302] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 34 [dn. 114, 115] [WP 32 Taslağı m. 25 c. 1]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 14 [§ 14] [WP 39 Taslağı m. 25] ve UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 28 [WP 56 Taslağı m. 28 c. 1].

[1303] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26.

[1304] Bkz. UN, **A/CN.9/621**, § 208.

[1305] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 23.

[1306] Bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 71.

[1307] Bu tanımın taşıtanın RR m. 27'deki borcuna yansıması hakkında bkz.: aş. § 14 G.

[1308] Canlı hayvanlar hakkında Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenleme için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 104.

uygulama alanına giren eşyalar Rotterdam Kuralları'nda taşıyan bakımından öngörülen emredici sorumluluk rejiminin dışında bırakılabilirler [m. 81 b. (a)]. Diğer bir ifadeyle, yerine göre taşıma sözleşmesine veya sözleşme kayıtlarına konulacak hükümle taşıyanın ve denizde ifa edenin Rotterdam Kuralları'nda öngörülen borçları ve sorumlulukları kaldırılabilir. 81'inci maddeden iki sonuç çıkmaktadır. Canlı hayvanlar ve özellik taşıyan eşyalar Rotterdam Kuralları m. 1 f. 24 anlamında eşyadır. Bu hüküm ile borcunu ve sorumluluğunu kaldırma imkânı sadece taşıyana ve denizde ifa edene tanınmıştır. Dolayısıyla, taşıma sözleşmenin diğer tarafı olan taşıtanın böyle bir imkânı bulunmamaktadır. Bu sebeple, söz konusu eşyalar bakımından da taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nde öngörülen borçları ve sorumlulukları söz konusu olur.

C. Borçlar

1. Teslim

Çalışma Grubu maddelere başlık verilmesini kararlaştırmasının üzerine[1310] WP 39 Taslağı'nın 25'inci maddesine "*Delivery ready for carriage*" başlığı verilmiştir[1311]. Bu başlık, bir sonraki taslak olan WP 56 Taslağı'nın 28'inci maddesinde değiştirilmiştir. Yapılan değişiklikle başlıktan "*ready*" kelimesi çıkartılarak madde başlığı "*Delivery for carriage*"

[1309] Sözleşme'nin resmî İngilizce metninde bu kavram "*other certain goods*" olarak ifade olunmuştur. Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında hangi eşyaların bu kapsamda sayılacağına dair örnek verilmemiştir. Olağandışı taşımaların bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği ve konteyner ve taşıtların bu kapsamda sayılmadığı belirtilmiştir. Bir çalışmada örnek geliştirmenin güçlüğüne dikkat çekilerek, geminin gövdesine bağlanmış lüks bir yatın taşınmasının bu kapsamda sayılabileceği belirtilmiştir, bkz. Thomas, **A New Convention** s. 84. "*Other certain goods*" ibaresi Türkçe'ye "diğer belirli eşyalar" olarak tercüme edilmiştir, bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 192 ve dn. 15'teki açıklama.

[1310] RR m. 27'ye karşılık gelen gerek WP 21 Taslağı m. 7.1 gerekse WP 32 Taslağı'nda bağımsız 25'inci madde hâline gelen hükmün madde başlığı yoktur. Çalışma Grubu bölümlere ve maddelere başlık verilmesini 13'üncü oturumunda kararlaştırmıştır, bkz UN, **A/CN.9/552**, s. 29 [§ 129].

[1311] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 14.

olmuştur[1312]. Ancak, yapılan değişikliğe ilişkin bir gerekçe yoktur. Bu başlık her hangi bir değişikliğe uğramadan Sözleşme'nin 27'nci maddesinde yer almıştır.

Rotterdam Kuralları m. 27 c. 1 ve c. 2 düzenlemelerinde taşıtana birbirinden farklı iki borç yüklenmektedir. Aşağıda kapsamlı şekilde açıklanacağı üzere bunlardan birincisi eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmesidir [m. 27 c. 1]. İkincisi ise, eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde ve herhangi bir kişi veya malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek hâlde teslim edilmesidir [m. 27 c. 2]. Madde başlığının sadece birinci cümleyi değil her iki cümleyi de kapsayacak şekilde "Taşımaya hazır hâlde teslim"den (="*Delivery ready for carriage*"), "Taşıma için teslim" (="*Delivery for carriage*") olarak değiştirildiği izlenimi doğmaktadır.

Ancak, 7'nci Bölüm'ün başlığı ile 27'nci maddenin başlığı birlikte okunduğunda, madde başlığının hükmün içeriğini tam olarak yansıtmadığı söylenebilir. Zira, 7'nci Bölüm'ün başlığı "Taşıtanın taşıyana karşı borçları" = "*Obligations of the shipper to the carrier*" şeklindedir. Dolayısıyla, bu Bölüm içinde yer alan her bir maddede taşıtanın borçları düzenlenmiş olmalıdır. Madde başlığının "Taşıma için teslim" (="*Delivery for carriage*") olduğu göz önünde tutulduğunda, taşıtanın eşyayı teslim etmesinin Rotterdam Kuralları'nda düzenlenen bir borç olup olmadığı sorusu gündeme gelmektedir.

Rotterdam Kuralları m. 27'de eşyanın teslim edilmesi olgusu değil eşya teslim edildiği takdirde eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi ve kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcu düzenlenmiştir. Dolayısıyla, 27'nci madde başlığının hükmün içeriğini doğru bir şekilde yansıtmadığı ve eşyanın taşıyana teslim edilmesi olgusunun bir

[1312] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 28.

borç olup olmadığının ulusal düzenlemelere bırakıldığı sonucuna varılmaktadır[1313].

2. Taşımaya Hazır Hâlde Teslim

Taşıtan, taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadığı sürece, eşyaları taşımaya hazır hâlde teslim etmelidir [m. 27 f. 1 c. 1]. Aşağıda öncelikle borcun emredici niteliği belirlenecektir. Daha sonra eşyanın hazır hâlde teslim edilmesi kavramı, hazır hâlde teslim edileceği kişi ve teslim anı açıklanacaktır.

a. Emredici Niteliği

Hükümlerin emredici niteliği 79'uncu maddede düzenlenmiştir. Taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın Sözleşme'de öngörülen borçlarını [m. 79 f. 2 b. (a)] ve söz konusu borçların yerine getirilmemesi sebebiyle sorumluluklarını [m. 79 f. 2 b. (b)], doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran, sınırlayan yahut arttıran taşıma sözleşmesinde yer alan her türlü kayıt geçersizdir. Bu sonucun tek istisnası Sözleşme içinde aksine bir hüküm yer almasıdır.

[1313] UNCITRAL Çalışma Grubu bünyesindeki hazırlık sürecinde WP 56 Taslağı m. 28'de [RR m. 27], eşyanın taşımaya hazır şekilde teslim edilmesi şeklinde genel bir borcun yer aldığı ve fakat teslimin nerede ve ne zaman gerçekleşmesi gerektiğine yönelik bir düzenleme bulunmadığı gündeme getirilmiştir. Bu sebeple TaslakMS'ye, aksi kararlaştırılmadığı sürece, eşya taşıyanın belirleyeceği yerde ve zamanda teslim edilir, şeklinde bir hükmün eklenmesinin uygun olup olmadığı değerlendirmeye açılmıştır. Temsilcilerin yarısı böyle bir düzenlemeye ihtiyaç bulunmadığını savunmuştur. Bazı temsilciler ise, bu hususun ticari bir mesele olduğunu ve böyle bir belirlemenin taşıma sözleşmesinde tarafların iradeleri doğrultusunda yapılmasının yerinde olacağını açıklamışlardır. Temsilcilerin bir kısmı TaslakMS hükmünün sözünden, aksi kararlaştırılmadıkça, eşyanın taşıtan tarafından belirlenecek yer ve zamanda teslim edileceği sonucunun zımnen çıktığını belirtmişlerdir. Bazı temsilciler yapılan öneriye şiddetle karşı çıkmış ve böyle bir düzenlemenin taşıtan aleyhine sonuç doğuracağını ve milletlerarası hukukun bu alanda birleştirilmesine gerek olmadığını savunmuşlardır. Çalışma Grubu, hazırlanan MS'de eşyanın teslim yeri ve zamanına ilişkin bir düzenleme yapılmamasına ve taşıtanın geç teslimden kaynaklanan sorumluluğunun ulusal hukuka bırakılmasına karar vermiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 2 [§ 2].

Taşımaya hazır hâlde teslim borcu bakımından böyle bir istisna söz konusudur. RR m. 27 f. 1 c. 1'de açıkça "taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadığı sürece" ibaresi yer almaktadır. Bu sebeple, söz konusu borcun aksinin kararlaştırılması[1314] mümkündür[1315]. Bu kapsamda çeşitli ihtimaller ortaya çıkmaktadır. Birinci olasılık, eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim borcunun yük ilgililerinin üzerinden alınıp taşıyana yüklenmesidir[1316]. Diğer bir ihtimal ise, taşıtanın bu borcunun kapsamının artırılmasıdır. Dolayısıyla, taraflar, taşıma sözleşmesinde taşımaya hazır bir hâlde teslim ibaresinin içeriğini diledikleri şekilde kararlaştırabileceklerdir[1317]. Başka bir

---

[1314] UNCITRAL Çalışma Grubu tarafından değerlendirilen ilk Taslak'ta gerek eşyanın taşımaya hazır gerekse eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı hâlde teslim edilmesi borçları taşıma sözleşmesi hükümlerine tâbi tutulmuştu, hükmün metni için bkz.: yuk. dn. 1301. Hükmün emredici niteliği büyük ölçüde Çalışma Grubu'nun 13'üncü oturumunda yapılan değerlendirmeden sonra şekillenmiştir. Taşıma sözleşmesi uyarınca taşıtanın borçlarının artırılmasının taşıtanın aleyhine sonuç doğuracağı çekincesiyle m. 27 f. 1 c. 1'in de emredici düzenlemeye tâbi tutulması birden fazla kere gündeme getirilmiş olsa da kabul edilmemiştir, çekinceler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 28 [§ 120]; UN, **A/CN.9/591**, s. 32 vd. [§§ 1109. Hükmün emrediciliği hakkında 13'üncü oturumunda yapılan değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 27 vd. [§§ 119]. Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 1 düzenlemesi üzerinde hazırlık çalışmaları sürecinde yapılan değerlendirmelerin büyük bir çoğunluğunun hükmün emrediciliği üzerinde olduğu hakkında bkz. Stevens, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 218 [§ 11.17].

[1315] Rotterdam Kuralları'nın 3'üncü maddesinde hangi işlemlerin şekle tâbi olduğu öngörülmüştür. 27'nci maddenin birinci fıkrasının ilk cümlesi, 3'üncü maddede sayılan hükümler arasında bulunmamaktadır. Dolayısıyla, taşımaya hazır hâlde teslim borcunun aksinin kararlaştırılmasının şekil şartına tâbi olmadığı söylenebilir. Bu borcun aksinin yük ilgilileri lehine kararlaştırılması aynı zamanda taşıyanın borcunun ağırlaşmasına sebebiyet verir. Rotterdam Kuralları m. 19 f. 2 uyarınca bu hususun denizde ifa edene karşı geçerli olması için denizde ifa edenin taşıyan tarafından yüklenilen bu borcu açıkça kabul etmesi gereklidir. Kabul işlemi yazılı şekil şartına tâbidir [m. 3]. Şekil şartına tâbi tutulmayan bir anlaşmanın denizde ifa eden hakkında sonuç doğurması için anlaşmayı kabul işleminin yazılı şekil şartına bağlanmış olmasının Sözleşme'yi hazırlayanlar tarafından bilinçli bir tercih doğrultusunda yapıldığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla, taşımaya hazır hâlde teslim borcunun aksinin kararlaştırılmasının da yazılı şekil şartına tâbi işlemler arasında yer alması yerinde bir düzenleme olurdu.

[1316] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179'da verilen örnekte karides yükünün -22 derecede taşınacağı ve fakat taşıtanın eşyayı -16 derecenin altına indiremediği bu sebeple taşıyan ile -22 dereceye indirilmesi yolunda anlaşıldığı ve bu şekilde yapılan teslimin eşyayı hazır hâlde teslim borcuna aykırı olmadığı açıklanmıştır.

[1317] Böyle bir düzenleme ile ticari esnekliğe imkân tanınması ve tarafların yapacakları anlaşma ile bu borcun içeriğini kararlaştırmalarının mümkün kılındığı hakkında

anlatımla, eşyanın hazır hâlde olması kavramının içeriği Rotterdam Kuralları ile doldurulmadığından, tarafların hangi koşulların sağlanması hâlinde taşımaya hazır olma borcunun karşılanacağını taşıma sözleşmesinde düzenlemeleri mümkün gözükmektedir.

Diğer bir yorum sorunu, taşıtan veya "*documentary shipper*"ın RR m. 27 f. 1 c. 1'de öngörülen borcu yerine getirmemesi hâlinde bu kişilerin sorumluluklarının da ağırlaştırılıp ağırlaştırılamayacağıdır. Bu borç kusur sorumluluğu niteliğindedir [m. 30 f. 2]. Taşıma sözleşmesi yahut sözleşme kaydında taşımaya hazır hâlde teslim etme borcunun kusursuz sorumluluğa tâbi tutulması, bu kaydın Rotterdam Kuralları uyarınca geçerliğini gündeme getirir. Bu kapsamda farklı yorumların yapılması mümkündür. Söze dayalı yorum çerçevesinde böyle bir kaydın geçerli olduğu söylenebilir. Zira, borcun ihlali hâlinde taşıtanın kusuru bulunmasa da sorumlu olacağının kararlaştırılması Rotterdam Kuralları m. 79 f. 2 b. (b) anlamında yük ilgililerinin sorumluluklarının artırılması niteliğindedir. Sözleşme'nin 27'nci maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesinde aksine düzenleme yapılması mümkün kılınmıştır. Dolayısıyla, yedek hukuk kuralı niteliğinde olan bu hükmün aksinin öngörülmesi mümkün olacaktır.

Söze dayalı yapılabilecek bir diğer yorum ise, taşıtanın veya "*documentary shipper*"ın sorumluluklarının 30'uncu maddenin ikinci fıkrasında düzenlendiği ve 7'nci Bölüm'de öngörülen borçlardan hangilerinin kusur hangilerinin kusursuz sorumluluğa tâbi olduğunun belirtildiği ve bu fıkranın emredici nitelikte olduğudur. Bu yorumun benimsenmesi uygun gözükmektedir.

Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 178. Ayrıca bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 79.

b. Hazır Hâlde Teslim Kavramı

Hazırlık çalışmalarında taşımaya hazırlı hâlde olma kavramının içeriği yeterli bir şekilde örneklendirilmemiştir. WP 21 Taslağı hükümlerine yönelik açıklamalarda tehlikeli maddenin işaretlenmesi ve etiketlenmesi bu kapsamda değerlendirilmiştir[1318,1319]. Örneğin verildiği aşamada, tehlikeli eşyalara ilişkin özel bir hüküm TaslakMS'de yer almamaktaydı[1320]. Tehlikeli eşyanın işaretlenmesi ve etiketlenmesi Rotterdam Kuralları m. 32'de f. 1 b. (b) c. 1'de ayrı bir borç olarak düzenlendiğinden, verilen bu örneğin m. 27 f. 1 c. 1'in uygulama alanına girmez.

Hazırlık çalışmalarından yola çıkarak bu borcun kapsamına eşyanın öngörülen zamanda teslim edilmesinin ve taşıyanın geç teslim sebebiyle uğradığı zararın girmediği söylenebilir[1321]. Dolayısıyla, "*ready*" teriminin teslim zamanına değil, eşyanın hâl ve durumuna ilişkin olduğu ifade edilebilir.

Tehlikeli eşya kapsamında değerlendirilmeyen eşyanın işaretlenmesi bu borcun kapsamı içinde verilebilecektir[1322]. Belirli bir derecede taşınması gereken bir eşyanın, taşınması gereken derecede teslim edilmesi[1323], buharla dezenfekte edilmesi gereken bir eşyanın bu işlem yapıldıktan sonra taşıyana teslim edilmesi[1324] bilimsel çalışmalarda verilen örnekler arasındadır. Bir çalışmada İngiltere'de görülen *Transoceanica Societa Italiana di Navigazione*

[1318] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 [§ 112].

[1319] Verilen diğer örnekler eşyanın ambalajının sağlam olması ve belirli bir ısıda taşınması gereken eşyaların gerekli ısıda teslim edilmiş olmalarıdır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 [§ 112].

[1320] Bu hüküm ilk kez WP 39 Taslağı ile TaslakMS'ye eklenmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 17 [§ 19].

[1321] Çalışma Grubu, hazırlanan MS'de eşyanın teslim yeri ve zamanına ilişkin bir düzenleme yapılmamasına ve taşıtanın geç teslimden kaynaklanan sorumluluğunun ulusal hukuka bırakılmasına karar vermiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 2 [§ 2].

[1322] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179 [§ 6.006].

[1323] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179'da yer alan örnek no: 6-1.; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 [§ 112].

[1324] Kakao yüküne ilişkin verilen bu örnek hakkında bkz. Hooper, **[2009] ULR**, s. 886.

v H S Shipton & Sons[1325] uyuşmazlığı bu borcun kapsamında değerlendirilmiştir[1326]. Uyuşmazlıkta dökme yük niteliğindeki arpa yükünün içine bir miktar kum ve taş da karışmıştır. Bu husus boşaltma aşamasında tespit edilmiştir. Eşyanın boşaltma limanında boşaltılmasının olağan şekli havalı pompalar[1327] yoluyla sağlanmaktadır. Arpa yüküne karışan kum ve taşların pompayı tıkaması ve bu sebeple ortaya çıkan zararın eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmemesinden kaynaklandığı söylenebilir. FIO(S)(T) kaydının yer aldığı bir konişmentoda yükün özelliği sebebiyle istif işlemi yapılırken tulani perde kullanılması gerekmesine rağmen bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi hâlinde eşyanın taşımaya hazır bir hâlde teslim edilmediği savunulabilecektir.

c. Eşyanın Hazır Hâlde Teslim Edileceği Kişi

Taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadığı sürece, taşıtan eşyaları taşımaya hazır hâlde teslim etmelidir [m. 27 f. 1 c. 1]. Gündeme gelen sorulardan biri de eşyanın taşımaya hazır hâlde kime teslim edilmesi gerektiğidir. RR m. 27 f. 1 c. 1'in sözü bu sorunun cevaplanması için tek başına açıklayıcı değildir.

Taşıyanın eşya ile ilgili sorumluluk süresi, taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim alması ile başlar [m. 12 f. 1]. Dolayısıyla teslimin ifa edene yapılması taşıyanın sorumluluk süresinin başlaması için yeterlidir. Aynı şekilde yukarıda da açıklandığı üzere[1328] taşıyanın taşıma senedini düzenleme borcu eşyanın taşıyan yahut ifa edene teslim edilmesi üzerine doğar [m. 35]. Bu iki hüküm ifa edilene yapılan teslimin taşıyana yapılan teslim ile aynı sonuçları doğurduğunu göstermektedir.

[1325] *Transoceanica Societa Italiana di Navigazione v H S Shipton & Sons* [1923] 3 K.B. 31.
[1326] Bkz. Baughen, **A New Convention** s. 179.
[1327] Bkz. *Transoceanica Societa Italiana di Navigazione v H S Shipton & Sons* [1923] 3 K.B. 31.
[1328] Bkz.: yuk. § 9 III C 3 b bb bbb.

Değişik tür araçlarla taşıma söz konusu olduğunda ifa eden kara taşıyıcısı yahut demir yolu taşıyıcısı olabilir. Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 1 hükmü, RR m. 12 f. 1 ve RR m. 35 düzenlemeleriyle birlikte değerlendirildiğinde, eşyayının taşıyan sıfatına sahip olmayan ilk taşıyıcıya teslim edilmesi ile birlikte teslim borcunun gerçekleştiği ve dolayısıyla eşyanın bu aşamada taşımaya hazır hâlde bulunması gerektiği sonucuna varılmaktadır. RR m. 1 f. 6 anlamında ifa eden taşıyanın eşyanın teslim alınması borcunu kendisine bıraktığı kişidir.

d. Hazır Hâlde Teslim Edilme Anı

Eşyayı taşımaya hazır hâlde teslim borcu, eşyanın teslim edildiği anda taşımaya hazır olması anlamına gelmelidir. Dolayısıyla, eşyanın tesliminin hangi anda gerçekleştiği belirlenmelidir. Bu hususun taşıyanın sorumluluk süresini düzenleyen Rotterdam Kuralları m. 12 doğrultusunda belirlenmesi mümkündür. Taşıyanın sorumluluk süresi eşyayı kendisinin ve/veya ifa edenin teslim almasıyla başlar [m. 12 f. 1]. Bu fıkra taşıyanın sorumluluk süresinin teslim ile başlayacağını düzenlemektedir.

Eşyayı teslim alma yeri hukukunun veya düzenlemelerinin eşyanın, taşıyanın eşyayı kendilerinden teslim alabileceği bir makama veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini öngörmesi durumunda, taşıyanın sorumluluk süresi, eşyanın bu makamdan veya üçüncü kişiden teslim alınması ile başlar [m. 12 f. 2 b. (a)]. Dolayısıyla, yük ilgilisinin eşyayı Rotterdam Kuralları m. 12 f. 2 (a) anlamındaki bir makama teslim etmesi durumunda, eşya, eşyanın söz konusu makama teslim edilmesiyle değil, taşıyanın eşyayı bu makamdan teslim aldığı ânda taşımaya hazır hâlde olmalıdır. Bu sebeple, eşyanın taşımaya hazır hâlde bulunmasını engelleyen bir olay, eşyanın teslim edildiği makamda bulunduğu ânda ortaya çıkarsa, taşıyanın bu sebeple doğan zararından taşıtanın sorumlu olacağı sonucuna varılmalıdır.

Sözleşme kayıtlarında yer alan FIO(S)(T) kaydı taşıyanın sorumluluk süresini etkilemez[1329]. Diğer bir ifadeyle, bu kayıt Rotterdam Kuralları uyarınca eşyanın taşıyana gemide teslim edildiği sonucunu doğurmaz. Bu sebeple FIO(S)(T) kaydının bulunduğu bir taşımada eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı ânda taşımaya hazır hâlde bulunması gereklidir.

3. Taşımaya Dayanıklı Bir Şekilde Teslim

Taşıtanın bir diğer borcu eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı ve kişi yahut malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek şekilde teslim edilmesidir [m. 27 f. 1 c. 2]. Aşağıda öncelikle hükmün emredici niteliği açıklanacaktır. Daha sonra bu borcun içeriği belirlenecektir.

a. Emredici Niteliği

Eşyayı kararlaştırılan taşımaya dayanıklı şekilde teslim etme borcunun emredici nitelikte olması gerektiği Çalışma Grubu'nun 13'üncü oturumunda kabul edilmiş bir ilkedir[1330]. Hükmün emredici olduğunun ortaya konulması amacıyla WP 32 Taslağı'nı takip eden Taslaklar'da redaksiyonel değişiklikler yapılmıştır[1331]. Taşımaya hazır hâlde teslim etme borcuyla aynı cümlede yer alan bu borç, bağımsız ikinci cümle hâline getirilmiş ve cümlenin başına "*[i]n any event* = her hâlükarda" ibaresi eklenerek borcun emredici niteliği ortaya konulmuştur[1332]. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 2

[1329] Bkz.: yuk. § 13 III D 1.

[1330] Eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmesinin aksinin sözleşme ile kararlaştırabileceği ancak öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde taşıtanın eşyayı teslim etme borcunun sözleşme ile kaldırılamayacağı bu oturumda açıkça belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 27 [§ 119].

[1331] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 14 ve dn. 70'te yapılan açıklamalar. Ayrıca bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 128.

[1332] Çalışma Grubu'nun bu yöndeki kararı hakkında bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 34 [§ 120]; kararın işlendiği TaslakMS için UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26.

düzenlemesinin kapsamı taşıtan lehine daraltılamaz ve aleyhine genişletilemez[1333].

b. Kararlarlaştırılan Taşımaya Dayanıklı Olma Kavramı

Bu borç Sözleşme'nin 27'nci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde "Her hâlükarda taşıtan, eşyayı, eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, sabitlenmesi, muhafazası ve boşaltılması dâhil olmak üzere kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde…teslim etmelidir" şeklinde ifade olunmuştur[1334]. Kararlaştırmaya taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim etme kavramı resmî metinde "*in such condition that they will withstand the intended carriage*" olarak belirtilmiştir.

"Kararlaştırılan taşıma = *intended carriage*" ibaresi hazırlık çalışmalarında değerlendirilmiştir[1335]. Bu kullanımın taşıma sözleşmesine konu olan taşımanın sadece deniz kısmını değil, bütün ayaklarını kapsadığı açıklanmıştır[1336]. Dolayısıyla, değişik tür araçlar ile taşıma söz konusu ise taşıtan eşyayı tüm taşıma sürecine dayanıklı bir şekilde teslim etme borcu altındadır[1337].

"Dayanıklı bir şekilde = *withstand*" ibaresi üzerinde hazırlık çalışmalarında herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır. Bilimsel

---

[1333] Bkz.: aş. § 19 I.

[1334] Tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 167-168.

[1335] Değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 2 vd. [§ 4]; UN, **A/CN.9/591**, s. 33 [§ 116].

[1336] Bu ibarenin tüm taşıma safhalarını kapsayacak nitelikte mi yoksa yalnızca deniz taşımasını mı kapsadığına dair bir soru yöneltilmiştir. Temsilcilerin büyük bir bölümü hükmün açık olduğunu, bu terimin hem deniz taşımasını hem de onu takip eden taşımayı kapsadığını belirtmişlerdir. Bu kapsamda madde metninde ayrıca eşyanın kara taşımasına dayanıklı bir şekilde teslim edilmesine yönelik bir açıklamanın yapılmasının gerekli olmadığı belirtilmiştir, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 2 vd. [§ 4].

[1337] Eşyanın taşıttırılması için bir TİK ile sözleşme kurulduğunda, TİK yük ilgilisine karşı taşıyan, deniz taşıyanına karşı taşıtan sıfatını alır. Her iki taşıma sözleşmesi de yukarıda açıklanan uygulama alanı şartlarının karşılanması kaydıyla Rotterdam Kuralları'na tâbi olabilir. Dolayısıyla, bu borç deniz taşıyanına karşı TİK'ya, TİK'ya karşı da CIF satıcıya yahut FOB alıcıya ait olacaktır. Borçlular hakkında ayrıca bkz.: aş. § 14 IV D.

çalışmalarda dayanıklılık ibaresinin kapsamı belirlenirken taşıma süresinin, beklenen hava koşullarının, geminin boyutunun ve tipinin, eşyanın cinsinin, ağırlığı ile hacminin, yükleme ve boşaltma şeklinin belirleyici olacağı açıklanmıştır[1338].

Hükümde taşıma evreleri de kapalı olmayan bir liste hâlinde sayılmıştır. Dayanıklılık, sadece eşyanın karada veya denizde taşınması aşamasına ilişkin değil, eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, sabitlenmesi ve muhafazası ile boşatılması dâhil olmak tüm evreleri bakımından söz konusu olmalıdır[1339]. Bu evrelerin kademe kademe yazılması yerine dayanıklılık bakımından Rotterdam Kuralları'nın 12'nci maddesinde öngörülen taşıyanın sorumluluk süresine atıf yapılması da uygun olabilirdi. Zira, yukarıda da açıklandığı üzere taşıyanın sorumluluk süresi eşyanın yüklenmesi ile başlar ve boşaltma işleminin tamamlanması ile sona erer[1340]. Bu süre aynı zamanda eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu süredir ve kısaltılamaz. Dolayısıyla, yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma ister taşıyan isterse FIO(S)(T) kaydı uyarınca yük ilgilisi tarafından yerine getirilsin eşya bu aşamalara dayanıklı olmalıdır[1341].

Eşyanın ambalajı ve işareti[1342,1343], kapalı kap içine istifi[1344], eşyaya yönelik güvenlik önlemleri[1345] gibi hususlar eşyanın kararlaştırılan taşımaya

---

[1338] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179 [§6.006].

[1339] Bu kapsamda şu düşünce ve öneriler ileri sürülmüştür: **[a]** her iki cümlede de taşıtanın borçlarının ayrı ayrı listelenmesi yerine; "*loading*" ve "*unloading*" gibi daha basit bir ifade tarzının kullanılması, **[b]** özellikle borçlardan birinin dışarıda bırakılması ihtimaline karşı liste hâinde sayımın yanıltıcı olabileceği, **[c]** listenin yerine geçmek üzere "*ready for carriage*" ibaresinin kullanılabileceği, bu ibarenin liste kapsamını karşılayacak nitelikte olacağı, **[d]** MS'nin diğer resmî dildeki metinlerinde, listede yer alan bazılarının birbirleriyle örtüşmesi ihtimalinin bulunduğu. Sonuç olarak, liste hâlinde sayımın yerine daha genel bir düzenleme yapılması önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 33 [116].

[1340] Bkz.: yuk. § 13 III D 1.

[1341] Yükleme yahut boşaltma aşamasında ambalajın olağan yükleme ve boşaltma işlemlerine dayanıklı olmamasından taşıyanın uğradığı zararın bu kapsamda olduğu örnek olarak verilebilir.

[1342] KonişmentoMS kapsamında bkz.: yuk. § 14 III.

dayanıklı olmasını etkileyen ölçütler arasında verilebilir. Diğer bir ifadeyle, eşyanın güvenli bir şekilde taşınmasına yönelik önlemler bu kapsamdadır[1346]. Alınacak önlemler bakımından sınır, öngörülen taşımanın olağan tehlikelerine dayanıklılık olmalıdır[1347].

c. Sorumsuzluk Sebebi

Zıya, hasar veya teslimde gecikme, söz konusu eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı olmamasından kaynaklandığı takdirde, bu husus Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 uyarınca taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebi olarak öngörülmüştür. Sorumsuzluk sebebi, yerine göre, taşıtanın, "*documentary shipper*"ın yahut bunların hareketlerinden sorumlu oldukları kişilerin fiil veya ihmalleri [m. 17 f. 3 b. (h)] ya da ambalajlama yahut işaretlemedeki yetersizlik veya bozukluk [m. 17 f. 3 b. (k)] olabilecektir.

[1343] Eşyanın işaretlenmesi taşımaya hazır hâlde teslim etmeye, işaretin öngörülen taşıma boyunca varlığını koruması ise, taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim borcuna örnek olarak verilebilir.

[1344] Bkz. aş. § 14 IV G 3.

[1345] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179'da verilen örnekte zehirli sıvı kimyasal niteliğindeki eşya konteyner içinde taşınmaktadır. Sıcak havada eşyanın buharlaşma özelliği bulunduğundan, konteyner içindeki basıncın güvenlik sınırlarının ötesine geçmemesi amacıyla yerleştirilen güvenlik valfı sayesinde az miktarda zehirli buharın dışarı bırakılması sağlanmaktadır. Taşıyan eşyanın bu özelliğini bildiğinden, eşyayı güverteye yüklemiş ve gemi adamlarının yattıkları yerden uzağa yükleme yapılmıştır. Yolculuk sırasında gemi adamları koku alır ve bunun üzerine eşya kontrol edilir. Yapılan incelemede güvenlik valfının zehirli havayı saldıktan sonra gereği gibi yeniden kapanmadığı anlaşılır ve zehirli gaz düzenli bir şekilde dışarı çıkmaya başlar. Bu durum insan sağlığını da tehdit etmektedir. Kaptan rotasını değiştirir ve en yakın limana gitmeye karar verir. Ancak, Liman Başkanlığı girişi engeller. Gemi liman dışında demirler ve zehirli sızıntının gemi adamlarına sirayet etmesini önlemek amacıyla belirli bir pozisyonda tutulmasını sağlamak için römorkör kiralanır. Taşıtan m. 32'deki sorumluluğunun yanında m. 27 kapsamında konteyneri öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim etme borcunu da yerine getirmemiştir. Bu kapsamda gecikme sebebiyle meydana gelen zararlar ve römorkör kirası da dâhil olmak üzere taşıyanın uğradığı zararlardan sorumlu olacaktır.

[1346] Eşyayı taşımaya hazır hâlde teslim etme borcunun aksinin hangi hâllerde kararlaştırılabileceğinin değerlendirildiği bir çalışmada sınırın eşyanın güvenli bir şekilde taşınması ("*safe transportability*") olduğu belirtilmiştir, bkz. Stevens, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 219 [§ 11.18].

[1347] Eşyanın içinde taşındığı çuvalların dikiş yerlerinden açılması sebebiyle oluşan hasarın eşyanın ambalajının taşımanın olağan tehlikelerine ve olağan elleçleme işlemine uygun olmadığına yönelik karar hakkında bkz. *F. W. Berk & Co. Ltd. v Style* [1956] 1 Q.B. 180.

d. Kişi yahut Malvarlığı Zararı

Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 2 uyarınca taşıtan, eşyayı taşımaya dayanıklı ve herhangi bir kişi veya malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek şekilde teslim etme borcu altındadır. Düzenleme, söze dayalı yorumlandığında taşıtanın iki farklı borcu olduğu ve bunlardan birincisinin eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi, ikincisinin ise, eşyanın herhangi bir kişi yahut malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek şekilde teslim edilmesi olduğu izlenimi doğmaktadır. Ancak, gerek hazırlık çalışmaları gerekse bilimsel çalışmalar göz önünde tutulduğunda aslında burada tek bir borç söz konusudur[1348]. Bu borç eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesidir. Bu borcun yerine getirilmemesi sebebiyle meydana gelen her hangi bir kişi veya malvarlığı zararından taşıtan sorumlu olacaktır.

Sözleşme'nin resmî İngilizce metninde "*...and that they will not cause harm to persons or property*" ibaresi kullanılmıştır. "*Harm*" kelimesi Türkçe'ye zarar olarak tercüme edilmiştir[1349]. Bu ibare yerine hazırlık çalışmalarının önceki tarihli Taslakları'nda "*...they will not cause injury or damage*" ibaresi kullanılmaktaydı[1350]. Çalışma Grubu, taşıtanın borçlarının düzenlendiği 7'nci Bölüm hükümlerinin uygulama alanını taşıyan ve taşıtan arasındaki istemlerle sınırlı tutulmasını kararlaştırmıştır[1351]. Değerlendirmelerde "*injury*" ibaresinin, üçüncü kişilerin taşıtana doğrudan başvuru hakkına sahip olduğu şeklinde yorumlanmasına yönelik endişe

---

[1348] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, §§ 116; Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179 [§ 6.006].
[1349] Bu şekilde yapılan tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s.167-168.
[1350] Bkz. WP. 21 Taslağı m. 7.1 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38], WP. 32 Taslağı m. 25 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 34-35], WP 56 Taslağı m. 28 [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 28].
[1351] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 2 vd. [§§ 2], ayrıca aş. § 14 IV E.

gündeme gelmiştir[1352]. Taşıyanın hangi istemlerinin bu madde kapsamına gireceği açıklanmıştır. Gemide, gemide taşıyana ait başka bir teçhizatta meydana gelen eşya zararları, taşıyanın gemide taşınan diğer eşyalar üzerindeki menfaat sahiplerine yaptığı tazminat ödemelerinden kaynaklanan rücu istemleri, taşıyanın eşyanın dayanıklı olmaması sebebiyle yaptığı masraflar, gemi adamlarının bedensel zararları bu kapsamda değerlendirilebilecektir. Bu istemlerin daha iyi bir şekilde metne yansıtılması amacıyla "*injury*" kelimesi yerine *"loss"*[1353] yahut "*injury or damage*" ibaresi yerine yalnızca "*loss*" teriminin kullanılması önerilmiştir[1354]. Öneri üzerine bu hususun görüşülmesine karar verilmiştir[1355]. Bir sonraki Taslak'ta "*harm*" terimi kullanılmıştır[1356]. Bu terim o tarihe kadar önerilenler arasında yer almamakla birlikte hangi sebeple "*harm*" ibaresinin tercih edildiği açıklanmamıştır[1357].

Sözleşme'nin hazırlık sürecine etkin şekilde katılan kişiler tarafından hazırlanan bir bilimsel çalışmada "*harm*" ibaresinin bilinçli bir tercih sonucunda kullanıldığı[1358] ve bu kullanımla fiziksel zarar, dolaylı zarar ve kişisel zarar istemlerinin[1359] hükmün kapsamına alınmak istendiği açıklanmıştır[1360].

[1352] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 33 [§ 116]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, § 5.

[1353] Bu doğrultuda yapılan önerinin bir diğer sebebi ise "*loss*" kelimesinin taşıtanın sorumluluğunun düzenlendiği bir başka madde olan WP 56 Taslağı m. 31'de [RR m. 30'da] kullanılmış olmasıdır. bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 3 [§ 5].

[1354] Yapılan başka bir öneri ise, *"injury or damage*" ibaresinden sonra gelmek üzere "*...for which the carrier is liable…*" sözcüklerinin eklenmesi olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 33 [§ 116].

[1355] Bu sebeple, Çalışma Grubu "*injury*" ibaresinin köşeli parantez içine alınmasına karar vermiştir, bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 34 [§ 120].

[1356] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26.

[1357] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26.

[1358] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179 [§ 6.006].

[1359] Hükmün kapsamına dâhil olan istemler hakkında bkz. yuk. dn. 1332'de yer alan örnek.

[1360] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 179 [§ 6.006]. Maddenin sözünün boşaltma limanında meydana gelen gecikme zararını da kapsar şekilde yorumlanabileceği ve ulusal yargı organlarının "*harm*" kelimesinin anlamının içine finansal zarar ve salt ekonomik zararları da dâhil etmeleri durumunda hükmün etkisinin öngörülenden

D. Sorumlu Kişi

Eşyayı taşımaya hazır ve kararlaştırılan taşımaya dayanıklı hâlde teslim etme borçlarının gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararlardan taşıtan sorumludur. Bu borç kusur sorumluluğuna tâbidir. Taşıtan kendi kusurundan ve adamlarının, temsilcilerinin ve alt yüklenicileri de dâhil olmak üzere kendisine yüklenen borçların ifasını bıraktığı her kişinin fiili veya ihmali sebebiyle taşıma için teslim borcunun gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararlardan sorumludur [m. 34].

Ayrıca, "*documentary shipper*" da Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nde öngörülen taşıtanın borçlarına ve sorumluluklarına tâbidir [m. 33 f. 1]. Dolayısıyla, bu kişinin de sorumluluğu kusur sorumluluğu niteliğindedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kapsamlı bir şekilde açıklandığı üzere "*documentary shipper*" sıfatı özellikle FOB satışlar öngörülerek Sözleşme'ye dâhil edilmiştir[1361]. Diğer koşulların da karşılanması kaydıyla[1362] "*documentary shipper*" FOB satıcı, taşıtan ise FOB alıcıdır. FOB satışlarda eşyanın ambalajlanması borcunun satış sözleşmesi uyarınca FOB satıcıya ait olduğu açıklanmıştı[1363]. FOB terimi deniz taşıması söz konusu olduğu bir ihtimalde kullanıldığından, FOB satıcı eşyayı deniz taşımasına hazır ve dayanıklı bir şekilde ambalajlamalıdır[1364].

Eşyanın deniz taşımasının olağan tehlikelerine dayanıklı bir şekilde ambalajlanmaması sebebiyle taşıyanın uğradığı mal veya kişi zararından kimin sorumlu olacağı sorunu gündeme gelecektir. Diğer bir ifadeyle, taşıtan sıfatına sahip FOB alıcı eşyanın ambalajlanmasının "*documentary shipper*"

---

geniş bir nitelikte olacağı hakkında bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, London 2010, s. 99. Taşıtanın ekonomik zarardan sorumluluğunun Rotterdam Kuralları'na dâhil olmadığı ve dâhil edilmeme sebebi için bkz.: aş. § 18 III.

[1361] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

[1362] Koşullar için bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

[1363] Bkz.: yuk. § 14 I B.

[1364] Bkz. Ramberg, **Incoterms 2010**, s. 171; Erdem, **[1996] Batider**, s. 62.

tarafından yapıldığını ve dolayısıyla kendisinin kusurunun bulunmadığını ileri sürebilecek midir? Bu soruya verilecek açık bir cevabın Sözleşme'de yer aldığının söylenmesi zordur. Özellikle deniz taşımasını takip eden demir yolu veya kara yolu taşımasının da taşıyan tarafından üstlenildiği bir ihtimalde bu husus önem taşımaktadır.

Bu kapsamda çeşitli olasılıklar söz konusudur: **[1]** taşıtan ve "*documentary shipper*" birlikte sorumludur, taşıyan zararını her ikisinden de isteyebilir[1365], **[2]** "*documentary shipper*"ın kusurunu ispat eden taşıtan sorumluluktan kurtulur[1366], **[3]** "*documentary shipper*"ın sorumluluğu taşıtanın sorumluluğuna ek bir sorumluluktur ve zarara ancak kendisinin kusuru sebebiyet vermişse sorumlu olur.

Hazırlık çalışmaları sürecinde Rotterdam Kuralları m. 34 ile "*documentary shipper*"ın taşıtanın yerine değil, taşıtanın sorumluluğuna ek olarak, onun yanında sorumlu tutulmasının amaçlandığı açıklanmıştır[1367]. Bu bilgi de göz önünde tutulduğunda şu yorumun yapılması mümkündür. "*Documentary shipper*" taşıtanın borç ve sorumluluklarına tâbidir [m. 33 f. 1]. Ancak, "*documentary shipper*"ın taşıtanın borçlarına ve sorumluluklarına tâbi tutulması, taşıtanın borçları ve sorumluluğu bakımından her hangi bir değişiklik meydana getirmez [m. 33 f. 2]. Dolayısıyla, taşıtanın eşyayı hazır ve taşımaya dayanıklı bir hâlde teslim etme borcu taşıyana karşı devam eder.

[1365] Hazırlık çalışmalarında RR m. 33 düzenlemesiyle taşıtanın Sözleşme'de öngörülen borçlarının ve sorumluluklarının "*documentary shipper*"a devredilmesinin mi amaçlandığı yoksa "*documentary shipper*"ın taşıtan ile birlikte mi sorumlu tutulduğu sorusu yöneltilmiştir. Bu kapsamda yapılan değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 35 [§ 156]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§ 38]. Sözleşme'de taşıyana karşı sorumluluğun açıkça müşterek ve müsteselsil sorumluluk olarak düzenlenmesi yolundaki öneri hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§ 38].

[1366] Böyle bir düzenleme yapılması yolundaki öneri için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 8 [§ 38]. Bu önerinin gerekçesi olarak CIF ve FOB satışlar arasında oluşacak farklılık gösterilmiştir. FOB satışlarda pasif husumet ehliyeti hem taşıtana [FOB alıcı] hem de "*documentary shipper*"a [FOB satıcı] ait olabilecek iken, CIF satışlarda yalnızca CIF satıcının pasif husumeti bulunacaktır, bkz. UN, **a.e.**, s. 8 [§ 38].

[1367] Bkz. UN, **A/CN.9/552**, s. 35 [§ 156].

Söz gelimi, eşya FOB satıcı tarafından ambalajlandığı takdirde, FOB alıcı eşyayı hazır hâlde taşıyana teslim etme borcunu FOB satıcı vasıtasıyla ifa eder. Taşıyana karşı FOB satıcı, FOB alıcının ifa yardımcısıdır. FOB satıcı "*documentary shipper*" sıfatını kazansa da, aynı zamanda Rotterdam Kuralları m. 34 anlamında taşıtanın kendisine yüklenen borcun ifasını bıraktığı kişidir[1368]. Dolayısıyla, eşyanın taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcunun gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda, FOB satıcının kusurundan taşıtan da sorumlu olacaktır. Bu sebeple, böyle bir örnekte "*documentary shipper*"ın kusuru taşıtanın sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

Bu kapsamda verilebilecek diğer bir örnek ise, CIF satıcının eşyanın taşıttırılması için bir TİK ile anlaşmasıdır. TİK taşıma işini üstlenir ve deniz taşıması için X Taşımacılık A.Ş. ile anlaşır. UCP 500 hükümlerine[1369] uyum sağlamak amacıyla konişmentonun "*shipper*" hanesine CIF satıcının ticaret unvanı kaydedilir. CIF satıcı konişmentoyu bu şekliyle kabul eder ve bankaya diğer belgelerle birlikte teslim eder. CIF satıcı ile TİK arasında yapılan anlaşma uyarınca eşyanın konteyner içine istifi ve muhafazası TİK tarafından yerine getirilecektir. Konteyner içi istifin gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle konteyner düşer ve gemide hasar meydana gelir. Bu örnekte X Taşımacılık A.Ş. taşıyan, TİK taşıtan, CIF satıcı ise, "*documentary shipper*"dır. Zararın meydana gelmesinde "*documentary shipper*"ın kusuru yoktur. X Taşımacılık A.Ş.'ye karşı yalnız TİK'nın sorumlu tutulması yerinde olacaktır.

[1368] RR m. 34 uyarınca taşıtan; adamları, temsilcileri ve alt yüklenicileri de dâhil olmak üzere, kendisine yüklenen borçların ifasını bıraktığı her kişinin fiili veya ihmali sebebiyle bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur, hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 170. Hükmün ikinci yarısında ancak taşıtanın kendi borçlarının yerine getirilmesini taşıyan veya taşıyanın hesabına faaliyette bulunan ifa edene bıraktığı durumlarda, bu kişilerin fiil veya ihmallerinden dolayı taşıtanın sorumlu olmadığı öngörülmüştür. Bu listede "*documentary shipper*" yer almamaktadır.

[1369] Bkz.: yuk. § 9 II.

E. İstem Sahibi

Hamburg Kuralları m. 12 uyarınca *"shipper"*, taşıyanın ve fiilî taşıyanın uğradığı zarardan sorumludur. Rotterdam Kuralları'nda istem sahipleri arasından denizde ifa eden çıkartılmıştır. Dolayısıyla, taşıyan dışındaki üçüncü kişilerin eşyanın taşımaya hazır ve dayanıklı bir şekilde teslim edilmemesinden kaynaklanan zararlarına Rotterdam Kuralları değil, kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca belirlenecek hukuk kuralları uygulanacaktır.

Bu sonuca üç farklı yoldan varılması mümkündür. İlki, söze dayalı yorum kurallarıdır. Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nün hiçbir yerinde denizde ifa eden yahut ifa eden terimi geçmemektedir. RR m. 19'un sözü de bu yorumu desteklemektedir. Zira, denizde ifa eden Rotterdam Kuralları kapsamında taşıyanın tâbi olduğu borçlara ve sorumluluklara tâbidir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın haklarına tâbi tutulmamıştır. Sözleşme'nin 7'nci Bölümü'nde de aksine bir düzenleme yer almadığından, denizde ifa edenin taşıtana veya "*documentary shipper*"a yönelteceği istemlere Rotterdam Kuralları uygulanmaz.

Hazırlık çalışmaları göz önünde tutulduğunda Sözleşme'yi hazırlayanların da bu sonucu amaçladıkları görülmektedir. Bu kapsamda öncelikle Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nün başlığı değerlendirilmelidir. WP 21 Taslağı m. 7'nin başlığı "Taşıtanın borçları" = "*Obligations of the shipper*"[1370] şeklindedir. Taslak metinde bölümleme ilk kez WP 32 Taslağı'nda yapılmıştır. WP 21 Taslağı m. 7 başlığı, WP 32 Taslağı'nın 7'nci Bölümü'nün başlığı olmuştur[1371]. Bu başlık WP 39 Taslağı[1372] ve WP 56 Taslağı'nda[1373] değişmemiştir. WP 56 Taslağı üzerinde

[1370] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 38 vd. [§§ 112].
[1371] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 34.
[1372] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 14 [§§ 14].
[1373] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 28.

yapılan redaksiyon önerilerinden biri Bölüm'ün başlığı ile ilgilidir[1374]. Başlık olarak "*Taşıtanın taşıyana karşı borçları*" = "*Obligations of the shipper to the carrier*" ibaresi önerilmiştir. Gerekçe olarak, Bölüm içinde yer alan hükümlerin içeriğinin ve kapsamının değişiklik sonrasında daha iyi bir şekilde ifade olunulacağı açıklanmıştır[1375]. Değişiklikle amaçlananın, 7'nci Bölüm hükümlerinin yalnızca taşıtan ile taşıyan arasındaki ilişkiye uygulanacağının açıklığa kavuşturulması olduğu belirtilmiştir[1376]. Öneri, Çalışma Grubu tarafından kabul edilmiş[1377] ve Sözleşme'nin resmî metninde bu şekliyle yer almıştır.

Aynı şekilde hazırlık sürecinde RR m. 32'ye[1378] karşılık gelen hükümde taşıtanın, taşıyan ve ifa edene karşı sorumluluğu öngörülmekteydi. Çalışma Grubu, Sözleşme'nin taşıtanın borçlarına ilişkin Bölümü'nün uygulama alanının taşıtana sözleşme ilişkisi çerçevesinde yöneltilecek istemlerle sınırlı olduğunu açıkça karara bağlamış ve söz konusu maddeden ifa eden kavramını çıkartmıştır.

Bu bilgiler doğrultusunda Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 1 ve c. 2 uyarınca taşıtan ve "*documentary shipper*"ın sorumluluğuna gidecek olan kişi taşıyan ile sınırlıdır. Söz gelimi, gemide meydana gelen zarar bakımından taşıyan aynı zamanda donatan sıfatına sahip olmadığı takdirde, denizde ifa eden m. 27 f. 1 uyarınca taşıtana doğrudan başvuramaz. Böyle bir ihtimalde Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1'in uygulama alanın giren istem taşıyanın rücu istemiyle sınırlı olacaktır. Gemide taşıyana ait başka bir teçhizatta meydana

---

[1374] Bkz. UN**, A/CN.9/591**, s. 33 [§ 116].
[1375] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 33 [§ 116].
[1376] İsveç tarafından hazırlanan bilgi notu için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 2 vd. [§§ 2]. Başlık değişikliği hakkında gerekçe açıklandıktan sonra önerilen yeni başlık "*[s]hipper's obligations to the carrier*"dır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 2 [§ 3].
[1377] UN, **A/CN.9/591**, s. 34 [§ 120].
[1378] Tehlikeli eşya hakkında Rotterdam Kuralları'nda öngörülen özel kurallar hakkında bkz. aş. § 17 I C.

gelen eşya zararına örnek olarak taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner zararı verilebilir.

F. Taşıtanın Sorumsuzluk Sebebi

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3'te taşıyanın sorumsuzluk sebepleri liste hâlinde sayılmıştır. Bu düzenlemeye karşılık gelen bir hüküm taşıtanın borçlarının düzenlendiği 7'nci Bölüm'de yer almamaktadır. Ancak Sözleşme'nin 34'üncü maddesinden taşımaya hazır hâlde ve öngörülen taşımaya dayanıklı şekilde teslim borçlarına ilişkin bir sorumsuzluk sebebi çıkartılması mümkündür.

Taşıtanın diğer kişiler için sorumluluğunun düzenlendiği m. 34'ün ikinci yarısında taşıtanın kendi borçlarının yerine getirilmesini taşıyan veya taşıyanın hesabına faaliyette bulunan ifa edene bıraktığı durumlarda, bu kişilerin fiil veya ihmallerinden taşıtanın sorumlu olmadığı öngörülmüştür.

2001 CMI Taslağı'nda bulunmayan böyle bir düzenleme UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmalarında eklenmiştir[1379]. Gerekçe olarak FIO(S)(T) kayıtlarının kullanıldığı taşımalar gösterilmiştir[1380]. Yukarıda da açıklandığı üzere FIO(S)(T) kaydının yer aldığı bir taşımada, yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma faaliyetlerinin taşıyan veya taşıyanın ifa yardımcıları tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, bu kayıtlar masraf kaydı niteliğinde kabul edilecek ve bu aşamalardan birinde gerçekleşen eşya hasarından taşıyan sorumludur[1381]. Dolayısıyla, bu faaliyetler yerine getirilirken gemide yahut taşıyanın teçhizatında meydana gelen zararlardan ötürü taşıtan taşıyana karşı sorumlu tutulamaz.

[1379] Bu yöndeki ilk öneri 16'ncı oturumda yapılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 9 [§ 40].
[1380] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 9 [§ 40]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.67**, s. 11 [§ 34]. Ayrıca bu hüküm hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 28 [dn. 109]; UN, **A/CN.9/621**, s. 59 [§ 258].
[1381] Bkz.: yuk. § 13 III A, § 13 III B.

RR m. 34'ün ikinci kısmında yer alan bu düzenleme Sözleşme'nin 7'nci Bölümü'ne bağımsız bir madde olarak eklenmiştir. Diğer bir anlatımla, Rotterdam Kuralları m. 13 f. 2'ye atıf yapılmamıştır. Dolayısıyla, taşıtanın 7'nci Bölüm'de öngörülen borçlarının tamamı hakkında uygulama alanı bulduğu yorumu yapılabilecektir. Ancak, bu sonucun geçerliği taşıtanın emredici şekilde düzenlenen borçları bakımından yorum sorununa sebebiyet verebilecektir.

Yukarıda açıklandığı üzere eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi emredici nitelikte bir borç değildir. Dolayısıyla, eşya taşımaya hazır olmasa da taraflar aralarında anlaşarak eşyanın taşımaya hazır hâle getirilmesini taşıyanın üzerine bırakabilirler. Böyle bir ihtimalde eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmemesi sebebiyle ifa edenin uğradığı zararı ödeyen taşıyanın taşıtan yahut "*documentary shipper*"a yönelteceği rücu istemleri sonuçsuz kalacaktır. Benzer sonucun eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcu bakımından söz konusu olup olmayacağı tartışılabilecektir. Bu borç emredicidir ve taşıtanın söz konusu borcunu kaldıran anlaşmalar geçerli değildir [m. 79 f. 2 b. (a)].

CIF satıcının eşyanın taşıttırılması için bir TİK ile anlaşması durumunda CIF satıcı taşıtan, TİK ise, taşıyan sıfatını alır. Eşyanın TİK'ya teslim edilmesi ve eşyanın ambalajlanmasının TİK tarafından üstlenilmesi ihtimalinde gemi malikinin ambalajın yetersiz olması sebebiyle uğradığı zarardan TİK taşıtan sıfatıyla gemi malikine karşı sorumludur. TİK'nın bu meblağı CIF satıcıya rücu ettiği bir ihtimalde iki farklı yorum yapılabilecektir. Birincisi, RR m. 34 uyarınca CIF satıcının sorumlu olmadığı, ikincisi ise, RR m. 27 f. 1 c. 2'de öngörülen bu borcun emredici olması sebebiyle CIF satıcının sorumlu olduğudur. Bu yorumlardan ilkinin benimsenmesi uygun

gözükmektedir[1382]. Böyle bir ihtimalde, RR m. 34'ün ikinci kısmının m. 79 f. 2'ye getirilen bir istisna niteliğinde olduğu savunulabilecektir.

LCL taşıma söz konusu ise, konteyner içeriği taşıyan tarafından yüklenir, istif edilir ve sabitlenir. Bu faaliyetlerin gereği gibi yapılmaması sonucunda taşıyanın uğradığı zarardan taşıtan sorumlu tutulamaz. Bu zararın da eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı olmamasından kaynaklandığı söylenebilir. Ancak, RR m. 27 f. 3'te bu yönde özel bir düzenleme yer aldığı[1383] için yukarıda yapılan yorumlara gidilmeksizin, taşıtanın sorumlu olmadığı sonucuna varılması mümkündür.

G. Konteyner ve Taşıt Bakımından Özel Düzenleme

1. Tanım

a. Konteyner

Rotterdam Kuralları'nda konteyner ibaresi oldukça kapsamlı bir şekilde tanımlanmıştır. Eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizat konteyner olarak ifade olunmuştur [m. 1 f. 26][1384].

Taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyner Rotterdam Kuralları anlamında eşyadır [m. 1 f. 24][1385]. Bu sebeple, konteynerin eşya olarak nitelendirilmesinde taşıyanın konteynerin maliki olup olmaması bir fark yaratmaz. Taşıyan konteynerin maliki olmasa bile, kendisinin olmayan konteyneri, içinde veya üzerinde eşya taşınması için taşıtana tedarik ettiği takdirde, konteyner Rotterdam Kuralları

[1382] Benzer yönde bkz. Stevens, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, s. 219 [§ 11.19].
[1383] Bkz.: aş. § 14 G 3.
[1384] Bu fıkranın Türkçe tercümesi Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156'dan aynen alınmıştır.
[1385] Türkçe tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156.

uyarınca eşya olarak nitelendirilmez. Ancak, konteyner taşıtan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmişse m. 1 f. 24 uyarınca konteyner tanımına dâhil olacaktır.

b. Taşıt

Kara yolu veya demir yolu eşya taşıma araçları taşıt olarak tanımlanmıştır [m. 1 f. 27][1386]. Taşıt her hâlükarda Rotterdam Kuralları m. 1 f. 24 anlamında eşyadır. Dolayısıyla, hem taşıt hem de taşıtın içindeki yük Sözleşme uyarınca eşya tanımının içindedir.

2. Konteyner ve Taşıtın Yüklenmesi, Elden Geçirilmesi, İstifi ve Boşaltılması

Sözleşme kayıtlarında FIO(S)(T) yahut benzeri bir kaydın yer alması durumunda Rotterdam Kuralları m. 13 f. 2 hükmü uygulama alanı bulur. Yukarıda açıklanan şartların karşılanması kaydıyla taşıtan, "*documentary shipper*" veya gönderilen ya da bu kişilerin ifa yardımcıları tarafından yükleme, elden geçirme, istif yahut boşaltma faaliyetlerinin yerine getirilmesi hâlinde oluşan eşya zararından, taşıyan gönderilene karşı sorumlu olmaz.

Konteyner içindeki eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi ya da boşaltılması aşamasında taşıyanın maruz kaldığı zarar bakımından ise ikili bir ayrıma gidilmelidir. İlki yükleme boşaltma işçilerinin kusuru sebebiyle taşıyana ait konteynerde veya gemide meydana gelen zararlardır. Böyle bir durumda, RR m. 13 f. 2 uyarınca yükleme, elden geçirme, istif faaliyetlerinin taşıtanın bir borcu olduğu dolayısıyla da konteynerin kendisine ve gemiye verilen zarar bakımından taşıtanın Rotterdam Kuralları uyarınca sorumlu olduğu kabul edilmelidir. Bu yorumun benimsenmesi durumunda taşıtanın

[1386] Bu fıkranın Türkçe tercümesi Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156'dan aynen alınmıştır.

7'nci Bölüm'de öngörülen borçlarının arasına m. 13 f. 2 ile bir borç daha yüklendiği söylenebilecektir.

Diğer ihtimal ise, taşıyanın maruz kaldığı zararın konteynerin kendisinin yüklemeye, elden geçirmeye, istife veya boşaltmaya dayanıklı olmamasından kaynaklanmasıdır. Bu ihtimalde konteynerin kimin tarafından tedarik edildiği dikkate alınarak bir ayrıma gidilmelidir. Konteyner taşıyan tarafından yahut onun hesabına tedarik edilmişse taşıtanın taşıyana karşı sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Ancak, konteynerin taşıtan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmesi durumunda konteyner RR m. 1 f. 24 uyarınca eşya tanımına dâhildir. Bu sebeple, taşıyanın maruz kaldığı zarara Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 2 hükmü uygulanmalıdır. Zira, konteyner, diğer bir ifadeyle, RR m. 1 f. 24 anlamındaki bir eşya, eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, sabitlenmesi ve muhafazası ile boşaltılması aşamalarına dayanıklı bir şekilde teslim edilmemiş ve zarar bu borca aykırılıktan kaynaklanmıştır.

3. Konteynerin yahut Taşıtın İçeriğinin İstifi, Sabitlenmesi ve Muhafaza Edilmesi

a. Hüküm

Rotterdam Kuralları'nın 27'nci maddesinin üçüncü fıkrasında bu husus özel olarak düzenlenmiştir. Hüküm uyarınca konteynerin paketlenmesi veya taşıta yüklemenin taşıtan tarafından gerçekleştirilmesi hâlinde, içerik, konteynerin veya taşıtın içerisine ya da üzerine, herhangi bir kişi veya malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek şekilde taşıtan tarafından istiflenmeli, sabitlenmeli ve muhafaza edilmelidir[1387]. Bu hükümle uygulamada kullanılan FCL kayıtları milletlerarası sözleşme hükmü hâline gelmiştir.

[1387] Bu fıkranın Türkçe tercümesi Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 156'dan aynen alınmıştır.

b. Hazırlık Çalışmaları Süreci

Bu hüküm WP 81 Taslağı'na kadar eşyanın hazır hâlde ve öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesinin düzenlendiği birinci fıkrada ikinci cümle olarak yer almaktaydı[1388]. WP 81 Taslağı'nda bu cümle bağımsız üçüncü fıkra olarak düzenlenmiştir[1389]. Böyle bir ayrıma gidilmesinin başlıca sebebi bu borcun niteliğinin diğer iki borçtan farklı olmasıdır[1390]. Bu borç eşyanın hangi şekilde teslim edilmesini değil, konteyner veya taşıt içine eşyanın istifini düzenlemektedir[1391]. Zira, bu özel düzenlemeye rağmen konteyner içindeki eşyanın ve taşıtan tarafından tedarik edilen ve eşya tanımına giren konteynerin kendisinin taşımaya hazır ve dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcu RR m. 27 f. 1 c. 1 ve c. 2 uyarınca taşıtana aittir[1392]. Ne var ki, eşyanın konteyner içine istifinin gereği gibi yapılmaması ya da muhafaza edilmemesi veya sabitlenmemesi sebebiyle taşıyanın uğradığı zararın sebebinin eşyanın öngörülen taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmemiş olmamasından kaynaklandığı savunulabilecektir[1393,1394]. Ancak,

---

[1388] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 34; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.39**, s. 14; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 28.

[1389] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26.

[1390] Hükmün birden çok fıkraya bölünmesinin sebebi olarak m. 27 f. 1'in eşyanın kendisinin durumuna ve ambalajına ilişkin olduğu, m. 27 f. 3'te ise, eşyanın gereği gibi istifinin ("*proper stowage of the goods*") düzenlendiği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26 [dn. 94].

[1391] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 26 [dn. 94].

[1392] Söz gelimi, konteyner içine istif edilen eşyanın ambalajlanması.

[1393] Hazırlık sürecinde Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 ile f. 3 düzenlemeleri arasındaki bağlantı irdelenmiştir. Yapılan değerlendirmelerde, tarafların eşyanın konteyner içinde teslim edilmesini kararlaştırmaları durumunda taşıtanın hem; eşyanın kendisini gereği gibi yükleme, lden geçirme, istif, sabitlemeli ve muhafaza etmeli [örnek kutuların içine taşımaya dayanıklı bir şekilde yerleştirme] hem de bu kutuları konteyner içinde muhafaza etmelidir. Diğer bir ifadeyle, taşıtanın bu kapsamdaki borcunun eşyanın istif edilmesinin bir parçası olduğu savunulmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.55**, s. 3 [§ 5]. Bir başka görüş ise, konteynerlerin hükmün birinci cümlesine dâhil olup olmadığı konusunda yorum sorunlarının ortaya çıkmasının muhtemel olduğunu belirtmiştir. taşıtanın kendisi tarafından tedarik edilen konteynerin kendisinin taşımaya elverişli olmamasından taşıtanın sorumlu olmaması, sadece konteyner içine eşyanın istifinden sorumlu sayılması tehlikesine sebebiyet verilmesi çekincesi gündeme getirilmiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 3 [§ 8]; aynı yönde bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 32 [§ 111].

oluşabilecek şüphelerin giderilmesi amacıyla bu yönde açık bir düzenleme yapılmasına[1395] karar verilmiştir[1396].

c. Değerlendirme

Bu fıkranın uygulama alanı bulması için konteynerin kimin tarafından tedarik edildiği değil kimin tarafından istif edildiği önem taşımaktadır. Uygulamada konişmentolarda FCL ["*Full Container Load*"] ve LCL ["*Less Container Load*"] kayıtlarına rastlanmaktadır. FCL kayıtlarında bu işlem yük ilgilileri tarafından, LCL kayıtlarında ise, taşıyan tarafından yerine getirilmektedir. Dolayısıyla, konteyner içeriğinin yük ilgilisi tarafından [FOB satıcı, CIF satıcı] istif edilmesi hâlinde içerik herhangi bir kişi veya malvarlığı zararına sebebiyet vermeyecek şekilde taşıtan tarafından istiflenmeli, sabitlenmeli ve muhafaza edilmelidir. Bu işlemlerin gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle taşıyanın maruz kaldığı herhangi bir kişi veya malvarlığı zararından taşıyana karşı sorumluluk söz konusu olacaktır. Bu işlemin FOB satıcı tarafından yerine getirilmesi ihtimalinde oluşan zarardan taşıtan sıfatına sahip FOB alıcı ile birlikte "*documentary shipper*" sıfatına sahip olması koşuluyla[1397] FOB satıcı da taşıyana karşı sorumlu olacaktır.

4. Konteynerin veya Taşıtın Taşımaya Hazır Hâlde Teslim Edilmesi

Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 1'de eşyanın taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi borcu düzenlenmiştir. Taşıtan tarafından veya onun hesabına

---

[1394] Rotterdam Kuralları m. 27 f. 3'ün birinci fıkrada öngörülen borca az bir ekleme yaptığı hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 180 [§6.007].
[1395] Bu fıkranın Sözleşme'de saklı tutulması büyük bir çoğunluk bakımından desteklenmiştir. Böylece taşıtana eşyanın istif ve muhafaza edilmesinin önemi hatırlatılmış olacaktır. Zira, uygulamada eşyanın konteyner içine gereği gibi istif edilmemesi sebebiyle meydana gelen zararlarda artış olduğu ve bu sebeple hükmün önem taşıdığı açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 32 [§ 112].
[1396] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 180 [§6.007].
[1397] Bkz.: yuk. § 6 I C 2 b.

tedarik edilen konteyner RR m. 1 f. 24 anlamında eşya olduğu için taşıtan konteynerin kendisini de taşımaya hazır bir hâlde teslim etme borcu altındadır. Örnek olarak, konteynerin mühürlenmiş bir şekilde veya belirli bir ısıda teslim edilmesi verilebilecektir[1398].

Taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner eşya tanımına girmemektedir. Ancak, içindeki eşya ile birlikte konteynerin kendisinin de taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi borcu taşıtanın üzerinde olmalıdır. Dolayısıyla, bu kapsamda Sözleşme'de bir boşluk olduğu söylenebilecektir.

Taşıt, her hâlükarda m. 1 f. 24 uyarınca eşya ibaresinin kapsamına dâhil olduğundan taşıtın kendisinin de taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi borcu taşıtanın üzerindedir.

5. Konteynerin veya Taşıtın Öngörülen Taşımaya Dayanıklı Olması

Bu başlık bakımından da ikili bir ayrım yapılması uygun olacaktır. Taşıyanın uğradığı zarar konteynerin kendisinden kaynaklandığı takdirde taşıtan, yalnızca kendisi tarafından tedarik edilen konteynerin taşımaya dayanıklı olmamasından kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır. Taşıyan veya taşıyan hesabına tedarik edilen konteynerler söz konusu ise, bu konteynerler hem eşya tanımına dâhil olmadıklarından hem de taşıyan kendisi tarafından sağlanan her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutma borcu altında [RR m. 14 b. (c)] olduğundan, taşıtanın sorumluluğu söz konusu değildir.

[1398] Taraflar anlaşarak taşımaya hazır hâlde teslim etme borcunu taşıtanın üzerinden alabilirler, bkz. yuk. § 14 IV C 2 a. Söz gelimi, LCL kaydının yer aldığı bir taşımada eşyanın konteyner içine istifi ve konteynerin mühürlenmesi taşıyan tarafından yerine getirilir. Dolayısıyla, konteynerin taşımaya hazır hâlde teslim edilmesi borcunun böyle bir durumunda taşıyana devredildiği söylenebilir. Konteynerin eşyanın muhafazası için gerekli ısıda bulundurulması hakkındaki örnek için bkz. yuk. dn. 1303.

§ 15. Taşıma Senedindeki Kayıtlardan Sorumluluk

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ilâ (c) ile Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ilâ (o) aralığında konişmentoda, Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 ilâ f. 3'te ise, taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydında yer alan sözleşme kayıtlarında bulunması gerekli bilgiler düzenlenmiştir. KonişmentoMS m. 3 f. 3'deki listenin[1399] sonraki tarihli MS'lerde genişlediği[1400] gözlemlenmektedir.

Bu bilgilerden bazılarının taşıyan tarafından taşıma senedine kaydedilmesi yük ilgilisinin bildirimine tâbidir [KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ve (b), Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a), RR m. 36 f. 1 b. (a) ilâ (d)]. Çalışmanın kapsamı itibarıyla taşıma senedindeki tüm kayıtlar değil sadece yük ilgililerinin beyanı üzerine girilen bilgiler değerlendirilecektir. Bunlardan üç MS'de de yer verilen eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler [KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) = Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) = RR m. 36 f. 1 b. (b)], kolilerin, parçaların sayısı, eşyanın miktarı ve ağırlığı [KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) = Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) = RR m. 36 f. 1 b.(c)[1401]] ile ilgili olanlar incelenecektir[1402].

[1399] KonişmentoMS m. 3 f. 3'ün İngilizce tercümesinde yer alan "*showing among other things*", Hamburg Kuralları m. 15 f. 1'deki "*inter alia*" ibareleri MS'lerin ilgili maddelerinde yer alan kayıtların kapalı bir liste hâlinde sayılmadığını göstermektedir. Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'in sözü her ne kadar diğerleri kadar açık olmasa da, gerek hazırlık çalışmaları gerekse m. 39'dan benzer sonuca varmak mümkündür. Zira, m. 36 f. 1, f. 2 ve f. 3'te öngörülen sözleşme kayıtlarından bir veya bir kaçının eksik yahut hatalı olması, tek başına taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının hukuki niteliğini veya geçerliğine etkilemediğine göre, bu bilgilerden başka bir bilginin de eklenmesi mümkündür.

[1400] KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b)'de öngörülen hususlardan bir veya bir kaçının konişmentoda bulunmamasının konişmentonun hukuki niteliğine etkisine ilişkin bir düzenleme MS'de yoktur. Ancak, çalışmanın bu kısmında kapsamlı bir şekilde açıklanacağı üzere, KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla taşıyana yük ilgilisi tarafından iletilen bilgileri konişmentoya girmeme hakkı tanınmıştır. Dolayısıyla, bu soruya KonişmentoMS bakımından verilmesi gereken cevap olumlu olmalıdır. Hamburg Kuralları m. 15 f. 3 ile Rotterdam Kuralları m. 39 f. 1'de ise, bu bilgilerden bir veya bir kaçının eksik yahut hatalı olmasının, tek başına senedin hukuki niteliğini veya geçerliğini etkilemediği açıkça düzenlenmiştir.

[1401] Eşyanın ağırlığına ilişkin kayıt KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nda kolilerin, parçaların sayısı veya miktarı ile aynı bent içinde düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nda ise, bu kayıt, diğerlerinden ayrılarak m. 36 f. 1 b. (d)'ye aktarılmıştır.

Böyle bir incelemenin yapılmasının sebebi, bu beyanların doğru olmaması sebebiyle MS'lerde "*shipper*" olarak ifade edilen kişinin taşıyana karşı tazminat ödeme yükümlülüğü doğmasıdır. KonişmentoMS m. 5 f. 5 c. 1 uyarınca "*shipper*", taşıyana bildirdiği işaretlerin, sayının, miktarın ve ağırlığın yükleme anındaki doğruluğunu taşıyana garanti etmiş sayılır ve bu beyanların doğru olmamasından kaynaklanan tüm zıya, hasar ve masraflar için taşıyana tazminat öder[1403]. Benzer düzenleme, Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 c. 1 ve c. 2 ile Rotterdam Kuralları m. 31 f. 2'de de yer almaktadır. Dolayısıyla, beyan edilen bilgilerin doğru olmamasından dolayı taşıyanın üçüncü kişilere karşı ödediği tazminata ilişkin rücu talepleri ve kendi malvarlığında gerçekleşen zararları yük ilgilisine yöneltmesi mümkündür.

Çalışmanın bu kısmında taşıma senedinde yer alan bilgilerden eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler, kolilerin, parçaların sayısı, eşyanın miktarı ve ağırlığı kavramları ile bunların kapsamı açıklanacaktır. Daha sonra bu bilgileri içeren bir taşıma senedinin, senedin hamili lehine doğurduğu sonuç ve taşıyanın senedin hamiline karşı sorumluluğu değerlendirilecektir. Zira, rücu istemlerinin açık bir şekilde ortaya konulması için bu yönde açıklama yapılması gereklidir.

İnceleme yapılırken MS'lerde yer alan şu hükümler karşılaştırmalı olarak açıklanacaktır: KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ve (b) = Hamburg

---

[1402] Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a)'da eşyanın genel niteliği ("*general nature of the goods*"), Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (a)'da ise, taşınacak eşyanın tanımı ("*a description of the goods as appropriate for the the transport*") yük ilgilisince iletilmesi gerekli bilgiler arasında sayılmıştır. KonişmentoMS'de böyle bir düzenleme yoktur. Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'den taşıtan tarafından bildirilecek bilgilerin bu maddede öngörülenlerle sınırlı olduğu izlenimi doğsa da, RR m. 31 f. 1 ve m. 36 f. 3 b. (a) hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda taşıtan tarafından bildirilecek bazı bilgilere daha ulaşılmaktadır. Bunlar sözleşme kayıtlarında taşıtan olarak gösterilecek kişinin, diğer bir ifadeyle, "*documentary shipper*"ın adı, soyadı veya ticaret unvanı [m. 31 f. 1] ile varsa gönderilenin adı, soyadı ve ticaret unvanı [m. 31 f. 1 ve m. 36 f. 3 b. (a)] ve varsa taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının emrine düzenleneceği kişinin adı, soyadı veya ticaret unvanıdır [m. 31 f. 1]. Bu bilgilerin de iletim zamanında doğru olmamasından, taşıtan taşıyana karşı kusuru bulunmasa da sorumludur [m. 30 f. 2].

[1403] Bkz.: aş. § 15 V.

Kuralları m. 15 f. 1 b.(a) = Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (b) ve (c), KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 = Hamburg Kuralları m. 16 f. 1 = Rotterdam Kuralları m. 40, KonişmentoMS m. 3 f. 4 = Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 = Rotterdam Kuralları m. 41, KonişmentoMS m. 3 f. 5 = Hamburg Kuralları m. 17 = Rotterdam Kuralları m. 31.

I. Milletlerarası Sözleşmelerin Hükümleri

A. KonişmentoMS[1404]

Eşyanın ayırt edilmesi için gereken ve "*shipper*" tarafından o eşyanın yüklemesi başlamadan önce yazılı olarak bildirilen başlıca işaretler [m. 3 f. 3 b. (a)], "*shipper*" tarafından yazılı olarak bildirilen, yerine göre, kolilerin veya parçaların sayısı yahut miktar ya da ağırlık [m. 3 f. 3 b. (b)] KonişmentoMS'de öngörülen sözleşme kayıtlarındandır.

Ancak taşıyan, fiilen teslim aldığı eşyayı doğru olarak tanımladığından şüphe etmekte haklı sebeplerinin bulunduğu veya yeterli denetleme imkânının bulunmadığı hâllerde bu beyanları konişmentoda göstermek zorunda değildir [m. 3 f. 3 par. 2]. Bu beyanların konişmentoya kaydedilmesi durumunda, konişmento, eşyanın konşimentoda belirtildiği şekilde teslim alındığına dair karine oluşturur [m. 3 f. 4]. 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'e, Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile eklenen ikinci cümle uyarınca içinde işaretlere, kolilerin yahut parçaların sayısına veya miktar ya da ağırlığa ilişkin bilgi içeren konişmento iyiniyetli bir üçüncü kişiye devredildiğinde, bu kayıtların aksini ispat etmek mümkün değildir. Dolayısıyla, "*shipper*" tarafından bildirilen bilgileri konişmentoya kaydeden taşıyan, bu bilgilerin doğru olmaması sebebiyle üçüncü kişi gönderilenin maruz kaldığı zarardan sorumludur. "*Shipper*" taşıyana bildirdiği beyanların, yükleme anındaki doğruluğunu taşıyana garanti

[1404] Bu kısımda geçen hükümlerin Türkçe tercümesi için bkz. Ünan/*et al.* **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları**, Atamer/Süzel, s. 183 vd. [§ 4 II B].

etmiş sayılır ve bu beyanların doğru olmamasından kaynaklanan tüm zıya, hasar ve masraflar için taşıyana tazminat öder [m. 3 f. 5].

Öte yandan bu beyanlardan işaretlerin yetersizliği veya uygun olmaması taşıyan lehine bir sorumsuzluk sebebidir [m. 4 f. 2 b. (o)].

B. Hamburg Kuralları

Eşyanın cinsi, ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretleri, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgi, kolilerin veya parçaların sayısı ile ağırlığı yahut başka suretle ifade edilen miktarı "*shipper*"ın beyanına uygun olarak konişmentoya girilecek kayıtlardandır [m. 15 f. 1 b. (a)]. Taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen 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 koymak zorundadır [m. 16 f. 1][1405]. Taşıyan, bu beyanları kendisine bildirildiği şekilde konişmentoya kaydederse, eşyanın konişmentoda belirtildiği gibi teslim alındığı karinesi doğar [m. 16 f. 3 b. (a)] ve bu karinenin aksi iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ispat edilemez [m. 16 f. 3 b. (b)]. Ancak, taşıma senedi olarak konişmentodan başka bir taşıma senedi düzenlenmişse bu kayıtlar her hâlükarda karine niteliğindedir [m. 18]. "*Shipper*" beyanının doğruluğunu taşıyana karşı garanti etmiş sayılır ve beyanın yanlış olmasından kaynaklanan zararı karşılar [m. 17 f. 1].

Hamburg Kuralları'nda KonişmentoMS'den farklı bazı düzenlemeler yer almaktadır. Tehlikeli eşyanın işaretlenmesi "*shipper*"ın borçları arasında

[1405] Hamburg Kuralları m. 16 f. 1 hükmünün sözü KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'den ayrılmaktadır. KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 uyarınca iletilen bilginin doğruluğundan şüphe duyan taşıyan bu bilgiyi konişmentoya kaydetmeme imkânına sahiptir. Bu konu hakkında ayrıntılı açıklama için bkz.: aş. § 15 III A 3.

sayılmıştır [m. 13 f. 1]. KonişmentoMS m. 4 f. 6'da düzenlenen tehlikeli eşyalara ilişkin hükümde bu yönde özel düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları söz konusu olduğunda işaretler bakımından tehlikeli eşyalar[1406] ve diğer eşyalar arasında ikili bir ayrım yapılması gerektiği söylenebilecektir.

Diğer bir farklılık, garanti mektuplarına yöneliktir. Taşıyanın, "*shipper*"ın konişmentoya konulmak üzere bildirdiği beyanlara ilişkin bir çekince eklenmeksizin konişmento düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı "*shipper*"ın tazmin edeceğine dair her taahhüdün veya anlaşmanın, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı, üçüncü kişileri aldatma kastının bulunması hâlinde geçersiz olduğunun öngörüldüğü m. 17 f. 2 ve f. 3 hükümleri yeni bir düzenlemedir.

Hamburg Kuralları'nda KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (o) hükmüne karşılık gelen bir sorumsuzluk sebebi yoktur.

C. Rotterdam Kuralları[1407]

1. Sistematik

Rotterdam Kuralları'nın 8'inci Bölümü'nün 35 ilâ 42'nci maddelerinde taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları düzenlenmiştir. Sözleşme kayıtlarına "*shipper*"ın bildirimi üzerine girilecek bilgiler m. 36 f. 1'de gösterilmeye çalışılmıştır. En azından Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları sırasında "*shipper*" tarafından iletilecek olan bilgilerin tamamının m. 36 f. 1'de toplanmasının amaçlandığı belirtilmiştir[1408].

[1406] Tehlikeli eşyaların işaretlenmesi borcu hakkında bkz.: aş. § 17 III B.
[1407] Bu kısımda geçen hükümlerin Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 149 vd.
[1408] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30 [dn. 116].

Ancak, bu amaca tam anlamıyla ulaşıldığını söylemek güçtür. Sözleşme'nin 7'nci Bölümü'ndeki taşıtanın taşıyana karşı borçlarından birisi de sözleşme kayıtlarının oluşturulması için gerekli bilginin sağlanmasıdır [m. 31]. Buna göre, taşıtan, Sözleşme'nin 36'ncı maddesinin birinci fıkrasında yer alan hususları, "*documentary shipper*"ın ve varsa gönderilenin adını ve soyadını veya ticaret unvanını; varsa taşıma senedinin yahut elektronik taşıma kaydının emrine düzenleneceği kişinin adını ve soyadını yahut ticaret unvanı da dâhil olmak üzere gerekli bilgileri sağlama borcu altındadır. Rotterdam Kuralları m. 36 f. 3 b. (a)'da "*shipper*" tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;" ibaresi yer almaktadır. Görüldüğü üzere, Rotterdam Kuralları m. 31'de, Sözleşme'nin 36'ncı maddesinin birinci fıkrasına atıf yapılmış ve bu fıkrada yer alan bilgiler tekrar edilmemiştir. Ancak, bunlara ek olarak bazı bilgiler Sözleşme'nin bir sonraki Bölümü'nde sayılmıştır.

2. Düzenleme

Tehlikeli eşyanın işaretlenmesine yönelik Hamburg Kuralları m. 13 f. 1'de yer alan düzenlemenin benzeri RR m. 32 (b)'de yer almaktadır. Rotterdam Kuralları'nda da tehlikeli eşyanın işaretlenmesi bir borç olarak düzenlenmiştir[1409].

Taşıtan tarafından bildirilen taşınacak eşyanın tanımı [m. 36 f. 1 b. (a)], eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler [m. 36 f. 1 b. (b)], kolilerin yahut parçaların sayısı veya eşyanın miktarı [m. 36 f. 1 b. (c)] ve taşıtan tarafından bildirildiği takdirde eşyanın ağırlığı [m. 36 f. 1 b. (d)] sözleşme kayıtlarında yer alacak bilgiler arasında sayılmıştır. Bu bilgilerin doğruluğu bakımından taşıyanın sorumluluk üstlenmek istememesi durumunda taşıyana çekince koyma hakkı tanınmıştır [m. 40]. Rotterdam

[1409] Bu düzenleme hakkında bkz. aş. § 17 III B 2 b ve c.

Kuralları m. 40 f. 1'de öngörülen hâllerde taşıyan çekince koymak zorundadır. Hükmün üçüncü ve dördüncü fıkralarında ise, taşıyana çekince koyma hakkı tanınmıştır. Bu hakkın kullanılma şekli eşyanın kapalı konteyner veya kapalı taşıt içinde teslim edilip edilmemesi ölçütü göz önünde tutularak farklı düzenlemeye tâbi tutulmuştur.

Taşıyanın kendisine iletilen bilgileri çekince koymaksızın sözleşme kaydına girmesi hâlinde, bu kayıtların ispat kuvveti devredilebilir ve devredilemez taşıma senetleri bakımından farklı düzenlenmiştir. Devredilebilir taşıma senetleri hakkında Rotterdam Kuralları m. 41 b. (b) altb. (i), devredilemez taşıma senetleri bakımından ise, m. 41 b. (b) altb. (ii) ve b. (c) hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

II. Kayıtlar

A. İşaretler

1. Kavram

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'nın Fransızca resmî metninde "*marques*", İngilizce tercümesinde "*marks*" olarak kullanılan bu kavram, E-TTK m. 1023'ün madde başlığında ve birinci cümlesinde, m. 1098 b. 8'de, m. 1100'ün madde başlığında ve f. 1 ile f. 2 b. 1'de "marka" olarak yer almaktadır[1410]. Y-TTK m. 1182 f. 1 b. (h)'de "işaret", m. 1229 f. 1 b. (a)'da, "tanınması için zorunlu olan işaretler", m. 1239'un madde başlığı ve f. 1'de "işaret" şeklinde kullanılmıştır. Fransızca terimin Türkçe karşılığı

[1410] E-TTK m. 1098 b. 8 ve E-TTK m. 1100 f. 1'de geçen "marka"nın hatalı bir tercüme olduğu ve "*marks*" kavramının "işaret" olarak tercüme edilmesi gerektiği hakkında bkz. Kerim Atamer, 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?, **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul, Aybay, 2004, s. 193-194; Fatma Kurt / *et al.*, ""Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme"nin Çevirisi", **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul, Aybay, 2004, s. 205'te dn. 14. Ayrıca bkz. Damar/Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 215 [§ 4 IV] [m. 3 f. 3'e ilişkin [5] nolu açıklama]

"işaret"tir[1411]. Bu çalışmada da Y-TTK'da kullanıldığı şekilde "işaret" kavramı tercih olunacaktır.

2. İşaretler ve Başlıca İşaretler Kavramları

a. İşaretler

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a), Hamburg Kuralları m. 14 f. 1 b. (a) ve Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1(b)'de aynı terim kullanılmıştır. İngilizcesi, "*the leading marks necessary for identification of the goods*" olan kavram, Türkçe'ye eşyanın tanınması için gereken başlıca işaretler ya da temel işaretler olarak tercüme edilebilir.

KonişmentoMS'nin resmî metni her ne kadar Fransızca olsa da, çalışmanın birinci bölümünde de açıklandığı üzere, bu MS'nin Taslak metinleri uzun süre İngilizce dilinde hazırlanmış ve hazırlık çalışmaları da belirli bir aşamaya kadar İngilizce olarak yürütülmüştür[1412]. 1921 Lahey Kuralları'nda kullanılan ibare "*leading marks*"dır. Bu metin daha sonraki aşamalarda Fransızca'ya tercüme edilmiştir[1413]. Dolayısıyla, "*marks*" veya "*leading*" kelimeleri Fransızca'dan İngilizce'ye değil de, daha sonradan İngilizce'den Fransızca'ya çevrilmiştir. Bu sebeple, KonişmentoMS söz konusu olduğunda İngilizce terim üzerinden de hükmün yorumlanması yanlış olmayacaktır.

[1411] Bkz. Atamer, **Gündüz Aybay Armağanı**, s. 193-194; Kurt/*et al.*, **Gündüz Aybay Armağanı**, s. 205 [dn. 14]. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 27'de [§4.2.2.3] E-TTK m. 1023'te yer alan marka ibaresinden sonra parantez içinde işaret terimi kullanılmıştır. E-TTK m. 1098 b. 8'e yönelik açıklama yapılırken de, marka ibaresi yükün ayırt edilmesini sağlamak üzere konan ve çok defa harflerden veya rakamlarla harflerden oluşan işaretlerdir şekilde tanımlanmıştır, bkz. Çağa/Kender, **a.e.**, s. 79; aynı doğrultuda bkz. Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, s. 113. YETİŞ-ŞAMLI ise, Y-TTK hükümlerine yönelik incelemesinde marka terimini tercih etmiştir, bkz. Yetiş-Şamlı, **Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Dolayı Sorumluluğu**, s. 198 vd.

[1412] Bkz.: yuk. § 1 III B.

[1413] Bkz.: yuk. § 1 III B 6.

Kelime anlamı olarak "*mark*", "*[a] symbol, impression, or feature on something, usually to identify or distinguish it from something else*" şeklinde ifade olunmuştur[1414]. Dolayısıyla, işaret teriminin belirleyici özelliği, üzerinde yer aldığı eşyayı diğerlerinden ayırmasıdır[1415]. Bir yargılamada da işaretin üzerinde aynı işaret bulunmayan eşyadan farklı bir eşya olduğunu belgelediği açıklanmıştır[1416].

Eşyanın işaretlenmesi çeşitli açılardan önem taşır. Bunlardan ilki, teslim borcu ile ilgilidir. Gönderilenin hangi eşyayı teslim alacağı bakımından taşıma senedinde ve eşyanın üzerinde bulunan işaretler önem taşır[1417]. Eşyanın üzerine konulan "kırılabilir" şeklindeki bir işaret, taşıyanın söz konusu eşya üzerindeki özen borcunun derecesini değiştirebilir. Aynı şekilde, eşyanın "*cooled cargo*" şeklinde işaretlenmesi, taşıyanın istifte özen borcunun sınırlarını belirleyici olacaktır[1418]. Bu sebeplerle, eşya üzerindeki işaretlerin hem taşıyanın teslim borcuna hem de özen borcuna etki ettiği söylenebilir. Bu bilgiler doğrultusunda, işaretlerin eşyanın tanımlanmasında önem arz eden hususlar olduğu söylenebilecektir[1419].

İşaretler, özellik gösteren bazı eşyalar bakımından da önem taşır. En önemli örneklerden biri tehlikeli eşyalardır. Geminin, gemideki eşyanın ve

---

[1414] Garner, Bryan A. / *et al.*, **Black's Law Dictionary**, Ninth Edition, Thomson Reuters, St. Paul 2009, s. 1055.

[1415] Bu yönde bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1102.

[1416] *Compania Importadora de Arroces v P. & O. Steam Navigation Co.* [1927] 28 Ll. L. Rep. 68. Bu ölçüt aynı zamanda *Parsons v New Zealand Shipping Co*. [1901] 1 K.B. 548, s. 565 uyuşmazlığında da benimsenmiştir. İşaretin ayırt edici işlevi hakkında ayrıca bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 28, 79; Sözer, **Ders Kitabı**, s. 377 [dn. 30]. İşaret kavramı hakkında ayrıca bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 109 vd., 172 vd. Yazar "*marks*" ibaresinin karşılığı olarak yaptığı açıklamada "marka ve işaretlemeleri" kavramına yer vermiştir, bkz. Yeşilova, **a.e.**, s. 109.

[1417] Bu husus *Parsons v New Zealand Shipping Co Ltd* [1901] 1 K.B. 548, s. 557'de açıkça belirtilmiştir: "*[i]dentify the holder of the bill of lading ... the goods which that holder is entitled to demand*."

[1418] Bkz. **New Carriage of Goods by Sea, The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions**, Hannu Honka (ed.), Abo, Abo Akademi University, s. 43.

[1419] Bkz. T. K. Thommen, **Bills of Lading in International Law and Practice**, Lucknow, Eastern Book Company, s. 20.

deniz çevresinin güvenliğini yakından etkileyen tehlikeli eşyaların hangi şekilde işaretlenmesine ilişkin IMO tarafından hazırlanmış yeknesak kurallar bulunmaktadır. IMDG Code olarak bilinen bu düzenleme uyarınca tehlikeli eşyalar çeşitli kategorilere ayrılmıştır ve her bir kategorideki eşyanın ne şekilde işaretlenmesi gerektiği açıkça düzenlenmiştir[1420]. Tehlikeli eşyaların işaretlenmesinin sıkı kurallara tâbi tutulmasında çeşitli sebepler vardır. Tehlikeli eşya taşınırken kolaylıkla tanınabilecek ve olası bir tehlikede hangi önlemlerin alınacağı acil bir şekilde belirlenebilecektir. Aynı şekilde, taşıyanın istif borcu bakımından yan yana taşınması veya aynı taşıma aracında taşınması yasak olan tehlikeli eşyalara konulacak işaretler sayesinde belirlenebilecektir[1421].

b. Tanınması İçin Gereken Başlıca İşaret

aa. Milletlerarası Sözleşmeler

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)[1422] düzenlemesi üzerinde hazırlık çalışmalarında kapsamlı bir değerlendirme yapılmamıştır[1423]. ILA Taslağı'nda bu bende karşılık gelen hükümde "*leading*" ibaresi yer almamaktaydı[1424]. Bu ekleme, 1921 tarihli Lahey Kuralları'nda yapılmıştır[1425]. Bu değişiklik hangi işaretlerin konişmentoya kaydedileceğinin belirlenmesinde önem taşımaktadır.

[1420] IMDG Code uyarınca eşyaların hangi şekilde işaretlenmesi gerektiğine dair şema için bkz. House, David J., **Cargo Work for Maritime Operations**, Seventh Edition, London, Elsevier, 2005, s. 267; ayrıntılı açıklama için bkz.: aş. § 17 III B 1.

[1421] Bkz. House, **Cargo Work**, s. 266, 268.

[1422] "*Leading marks*" ibaresi hakkında yargı kararları ile karşılaştırmalı değerlendirme için bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 20 vd.; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577, s. 615; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 75 [§§ 4.6]; Martin Davies/ Anthony Dickey, **Shipping Law**, Third Edition, Sydney, Lawbook Co., 2004, s. 193 vd. Thommen, **Bills of Lading**, s. 20 vd.; Honka, **The Nordic Approach**, s. 43 vd.

[1423] Hazırlık çalışmalarında bu bent hakkında değişik tarihlerde yapılan değerlendirmeler bir başlık altında toplanmıştır, tutanaklar için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 202-204.

[1424] ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (a) için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792.

[1425] 1921 Lahey Kuralları'nda yapılan eklemenin işlendiği metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 796.

"*Leading*" kelimesi, Türkçe'ye "başlıca", "ana", "en önemli" veya "temel" şeklinde tercüme edilebilir[1426]. 1921 Lahey Kuralları'nın kabul edildiği Diplomatik Konferans'ta eklenmesi önerilen bu ibare ile[1427] taşıyanın menfaatinin korunması amaçlanmıştır. Zira, taşıyanın konişmentoya girme yükümlülüğü altında olduğu işaretlerin sınırlandırılması düşünülmüştür[1428]. Konişmentoya eşyanın üzerinde yazılı her türlü işaret değil, aynı şekilde eşyanın tanınması için zorunlu olan her türlü işaret de olmayıp, eşyanın tanınması için zorunlu olan başlıca, temel, en önemli işaretlerin kaydedilmesi yeterlidir. Nitekim, eşyanın üzerindeki temel işaretler dışındakilerin de konişmentoya kaydedilmesi durumunda bütün bunların kontrol edilip konişmentoya girilmesinin taşıyan aleyhine gecikmeye sebebiyet vereceği çekincesi gündeme getirilmiştir[1429]. Hazırlık çalışmalarında başlıca işaretlerle ilgili herhangi bir örnek verilmediği için bu hususun yorumlanmasında yargı kararları belirleyici olacaktır.

Hamburg Kuralları'nın ve Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sırasında bu ibarenin anlamı üzerinde herhangi bir değerlendirmeye rastlanmamıştır.

[1426] TDK, (Çevrimiçi) www.tdk.gov.tr'de yer alan temel ve başlıca sıfatlarının karşılığı olarak verilen kelimelerdir.

[1427] Öneri NORMAN HİLL tarafından yapılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 202; Sturley, **Legislative History I**, s. 190 vd.

[1428] "…"*[t]he marks necessary for identification*", *and to a certain extent the words* "*necessary for identification" already limit the nature of the marks which must be recorded on the bill of lading, but…the obligation should not go beyond "leading marks necessary for identification"…So we suggest that it should be limited to "leading marks"…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 202, 203; Sturley, **Legislative History I**, s. 190. Bu gerekçe için ayrıca bkz. M. Barış Günay, **Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey / Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)**, Ankara, Yetkin, 2013, s. 112.

[1429] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 203; Sturley, **Legislative History I**, s. 191. Öneri hakkında olumlu ya da olumsuz bir değerlendirme yapılmamıştır.

bb. Yargı Kararları

"*Leading*" ibaresinin anlamı KonişmentoMS'nin yürürlüğe girmesinden önce İngiliz Mahkemeleri'nce değerlendirilmiştir[1430]. *Parsons v New Zealand Shipping Co*. uyuşmazlığında eşyanın üzerine konulan işaretlerin konişmentoya kaydedilme sebebine ilişkin yapılan açıklamada, konişmentoya girilen işaretin, konişmentoyu elinde bulunduran yetkili hamilin boşaltma limanında hangi eşyayı istemeye yetkili olduğu bakımından önem taşıdığı açıklanmıştır[1431]. Dolayısıyla, konişmentoya kaydedilen eşyaya ilişkin işaret ile boşaltma limanında gemiden boşaltılan eşya üzerindeki işaretin birbirini tutmaması durumunda taşıyan teslim borcunu gereği gibi yerine getiremeyecektir.

Aynı yargılamada hangi işaretlerin temel nitelikte olduğu da değerlendirilmiştir. Bir işaretin taşıyan aleyhine karine teşkil etmesi için, hem eşyanın ayırt edilmesi için temel nitelikte bulunması hem de eşyanın niteliği ile ticari değerine etki edecek kapsamda olması gerektiği açıklanmıştır[1432]. Söz konusu uyuşmazlıkta eşyaya ilişkin konişmentoya kaydedilen işaret "*Sun Brand 622 X 608 carcases*" iken, boşaltma limanındaki eşyanın üzerinde "*Sun Brand 522 X 608 carcases*" işareti bulunmaktadır. Gönderilen, konişmentodaki işaret ile eşyanın üzerindeki işaret farklı olduğu için eşyayı teslim almaktan kaçınmıştır. Yargılamada "*Sun Brand*" işaretinin eşyanın markası olduğu açıklanmıştır. "522" işaretinin sonunda yer alan "22" sayısının etin satıcının işyerinde kesildiği ve dondurulduğu anlamına geldiği ve "5" ile de etin kesildiği günün ifade edildiği belirtilmiştir. Kesim günündeki farklılığın, uyuşmazlığa konu olan eşya bakımından, eşyanın ticari değerinde ve niteliğinde bir farklılık yaratmadığı sonucuna varılmış ve taşıyan sorumlu

---

[1430] *Parsons v New Zealand Shipping Co*. [1901] 1 K.B. 548; *Compania Importadora de Arroces v P. & O. Steam Navigation Co.* [1927] 28 Ll. L. Rep. 63.
[1431] Bkz. [1901] 1 K.B. 548, 557 [Sir A. L. SMİTH].
[1432] Bkz. [1901] 1 K.B. 548, 552.

tutulmamıştır. Aynı yargılamada bu işaretin hangi ihtimalde esaslı sayılacağına dair örnekler de verilmiştir. Uyuşmazlığın etin tazeliği hakkında çıkması durumunda kesim gününe ilişkin işaretin temel nitelikte sayılacağı açıklanmıştır[1433].

Bir başka uyuşmazlıkta[1434] taşınan eşya pirinçtir. Pirinç yüküne ilişkin konişmentoya "*A.B.C.* **" işareti konulmuştur. "*A.B.C.*" pirincin markası "*Anglo-Burmah Rice Company*"yi, "**" işareti ise "en yüksek kalite prinç"i ifade etmektedir. Nitekim "*" bir alt kalitedeki pirinç için, "*W.R.D.*" işareti ise, "sıradan pirinç" için kullanılmaktadır. Konişmentoda eşyaya ilişkin "*A.B.C.* **" işareti yer almasına rağmen boşaltma limanında teslim edilen bir kısım çuvalda bu işaret bulunmadığından gönderilen eşyayı teslim almamış ve taşıyana dava açmıştır. Yargılamada, pirincin markası olan "A.B.C."nin yanında yer alan "**" işaretinin de eşyanın tanımlanmasında önem arz ettiği ve üzerinde o şekilde işaret bulunmayandan farklı bir eşya olduğunu belgelediği[1435] belirtilmiş ve taşıyan sorumlu tutulmuştur.

3. Taşıma Senedine İşaretlerin Kaydedilmesi Zorunluluğu

a. KonişmentoMS

KonişmentoMS m. 3 f. 3'ün açılış cümlesinin sözünden "*shipper*"ın istemi üzerine düzenlenmesi zorunlu olan konişmentoda[1436] eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretlerin yer almasının gerekli ve zorunlu kayıtlardan biri olduğu izlenimi doğmaktadır. Hazırlık çalışmalarından da benzer sonuca varmak mümkündür. 1923 Lahey Taslağı'na yönelik Diplomatik Konferans'ta istem üzerine konişmentonun düzenlenmesi ve bu

---

[1433] Bkz. [1901] 1 K.B. 548, 560 [Sir A. L. SMİTH].
[1434] *Compania Importadora de Arroces v P. & O. Steam Navigation Co.* [1927] 28 Ll. L. Rep. 63.
[1435] *Compania Importadora de Arroces v P. & O. Steam Navigation Co.* [1927] 28 Ll. L. Rep. 68. Bu ölçüt aynı zamanda *Parsons v New Zealand Shipping Co*. [1901] 1 K.B. 548, 565'te [COLLİNS L. J.] benimsenmiştir.
[1436] Bkz.: yuk. § 9 III A.

konişmentonun eşyanın ayırt edilmesine yönelik başlıca işaretleri içermesi gerektiği belirtilmiştir[1437].

Ancak, hüküm ayrıntılı bir şekilde incelendiğinde böyle bir sonuca varılmasının ne kadar yerinde olduğu tartışmalıdır. Zira, KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) hükmünde işaretlerin konişmentoya kaydedilmesi şekil ve süre koşullarına tâbi tutulmuştur.

aa. Şeklî Koşul

Eşyanın ayırt edilmesi için gereken ve "*shipper*" tarafından yazılı olarak bildirilen başlıca işaretler konişmentoya girilecektir. Hükümden açıkça anlaşıldığı üzere bildirim yazılı şekil şartına tâbidir. Hâlbuki, KonişmentoMS uyarınca konişmentonun düzenlenmesi herhangi bir şekil şartına tâbi tutulmamıştır [m. 3 f. 3]. Dolayısıyla, istem üzerine konişmento düzenlenme borcu olan taşıyanın, düzenleyeceği konişmentoya, kendisine yazılı bir şekilde bildirilmediği müddetçe eşyaya ilişkin işaretleri girmesinin zorunlu olmadığı yorumunun yapılması mümkündür. Ancak, bu sonucu destekleyen her hangi bir gerekçeye hazırlık çalışmalarından ulaşmak mümkün olmamıştır.

bb. Süre Koşulu

İşaretlere ilişkin beyan, eşya yüklenmeye başlamadan önce[1438] yapılmalıdır. ILA Taslağı'nda yer almayan bu ibare[1439], 1921 Lahey Kuralları'nın hazırlık sürecinde eklenmiştir[1440]. Gerekçeye bakıldığında, bu

---

[1437] 6/10/1923 tarihli oturumda oturum başkanı aynen şu ifadeleri kullanmıştır: "*[i]f a bill of lading were requested, it must be given, and that this bill of lading must bear the leading marks described in paragraph 3*", bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 440. Aynı oturumda yine başkanın şu değerlendirmesi de yapılan yorumu desteklemektedir: "*...[t]he shipper has the right not to ask for one[bill of lading], but from the time when he did demand one, this bill of lading must meet the established stipulations…*", bkz. Sturley, **a.e.**, s. 441.

[1438] Kullanılan ibare, "*before the loading of such goods starts*" şeklindedir.

[1439] ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (a) için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792.

[1440] Bu öneri de NORMAN HİLL tarafından yapılmıştır; "*[t]hen next point is this. These statements which the shipowner is to be bound to put on to the bill of lading must be all in his hands before the loading starts…if that bill of lading is to be made prima facie evidence*

düzenleme ile de taşıyanın menfaatinin korumasının amaçlandığı söylenebilir. Bu değişiklik ile eşyanın işaretlerine ilişkin kaydın doğru olduğuna dair taşıyan aleyhine oluşan karinenin uygulama alanının daraltılmasının amaçlandığı belirtilmiştir. Zira, konişmentodaki işaretler taşıyan aleyhine karine teşkil edecekse, bu bilginin kendisine yükleme başlamadan önce verilmesi gerektiği ve taşıyanın bu sayede bilginin doğruluğunu kontrol etme imkânının olacağı açıklanmış ve öneri, üzerinde başka bir değerlendirme yapılmaksızın kabul edilmiştir[1441].

Bu bilgiler doğrultusunda, işaretlerin yükleme başlamadan önce bildirilmesi "*shipper*"a yüklenen bir külfet niteliğindedir[1442]. Bu külfetin yerine getirilmemesi hâlinde, taşıyan düzenlemek zorunda olduğu konişmentoya, işaretleri kaydetmeme hakkına sahiptir. Dolayısıyla, bu açıklama da, işaretlere ilişkin bilginin konişmentoya kaydedilmesinin zorunlu olmadığı sonucunu desteklemektedir.

cc. İşaretin Eşya Üzerinde Gösterilme Şekline ve Dayanıklılığına İlişkin Koşullar

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) hükmü parçalarına ayrıldığında, yukarıda açıklanan iki koşulun karşılanmasına rağmen, taşıyanın yine de işaretleri konişmentoya kaydetmeme hakkının bulunduğu sonucuna

---

against him, then the statements that he has to put on the bill of lading must be placed in his hands before the loading starts…", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 203; Sturley, **Legislative History I**, s. 190. Bu gerekçe için ayrıca bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 112.

[1441] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 203; Sturley, **Legislative History I**, s. 191.

[1442] Özellikle FIO(S)(T) kaydının yer aldığı bir taşımada çalışmanın bu bölümünde de açıklandığı üzere bazı Devletler'in yargı sistemlerinde taşıyanın eşyayı gemide aldığı sonucuna varılmaktadır. Dolayısıyla, eşyanın yüklenmesinin taşıtan tarafından üstlenildiği hâllerde konteyner üzerindeki işaretlerin teslimden önce taşıyana bildirilmesinin gerekli olduğu söylenebilir. FIO(S)(T) kayıtları hakkında bkz.: yuk. § 13 I C ve H.

varılmaktadır[1443]. Hükmün ikinci kısmında "*provided*" bağlacı kullanılmış ve bu bağlaçtan sonra işaretlerin, yolculuğun sonuna kadar olağan şartlarda okunaklı kalacak şekilde, ambalajsız eşyanın üzerine basılmış veya başka bir şekilde açıkça tespit edilmiş olması yahut ambalajlı eşyayı içeren kapların ya da ambalajın üzerinde yer alması gerektiği öngörülmüştür[1444].

aaa. İşaretin Gösterilme Şekli

İşaretlerin yeri bakımından eşyanın teslim edilme biçimi önem taşımaktadır. KonişmentoMS'de ambalajsız olarak teslim edilen eşyalarda, işaretlerin ambalajsız eşyanın üzerine basılmış veya başka bir şekilde açıkça tespit edilmiş olması, ambalajlı şekilde teslim edilenlerde ise, işaretlerin ambalajların, kutuların yahut kapların üzerinde yer alması gerektiği öngörülmüştür.

Hükmün sözünde açıkça yer almasa da, bu koşul, işaretlenmesi fiziki olarak mümkün olan eşyalar hakkında geçerli olmalıdır. Söz gelimi, buğday yükü gibi dökme yüklerde, eşyanın işaretlenmesi fiilen mümkün olmadığından, bu gibi yüklerin işaretlenmesi söz konusu değildir.

Ambalajlı eşya olarak özellikle konteynerler önem taşımaktadır. Zira, eşya, KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) anlamında bir kutunun veya kabın içinde teslim edilmiştir. Konteynerlerin üzerinde çeşitli işaretler[1445] yer alır. Konteynerin yan yüzünün üst kısmının sol köşesinde "konteyner malikinin kodu", ortasında "seri numarası", sağ kısmında "kontrol numarası", alt kısmının solunda "ülke kodu", ortasında "hacmi", sağında ise "cinsi"ne ilişkin

---

[1443] Bu iki koşulun iki şekilde yorumlanabileceği açıklanmıştır. Hükmün bu kısmının hem "*shipper*"a yüklenen bir borç, hem de taşıyanın bu beyanı konişmentoda göstermesi bakımından bir ön koşul olarak yorumlanabileceği hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577.

[1444] Türkçe tercüme için bkz. Ünan/*et al.*, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 183 [§ 4 II B].

[1445] Konteyner üzerindeki işaretlere ilişkin verilen bir şema için bkz. House, **Cargo Work**, s. 235.

sayılar ve harfler bulunur. Bu imgelerin KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) anlamında bir işaret olup olmadığı sorusu gündeme gelmektedir. Konişmentoya eşyaya ilişkin işaret girilmesinin amacı, taşıyanın teslim borcunu ve özen borcunun kapsamını belirlemektir. Dolayısıyla, boşaltma limanında gönderilene hangi konteynerin veya hangi konteyner içindeki eşyanın teslim edileceğinin belirlenmesi bakımından bu imgelerin de KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'nın uygulama alanına girdiği kabul edilmelidir. Ancak, bu imgelerden hepsinin değil, başlıca olanlarının girilmesi yeterli olacaktır. Uygulamada konteyner malikinin kodu ve konteynerin seri numaraları konişmentoya kaydedilmektedir.

Kapalı konteyner içinde teslim edilen eşyanın işareti bakımından ise, taşıyanın konteyner içindeki eşyanın işaretini kontrol etme imkânı bulunmadığı söylenmelidir[1446]. Bu istisna aşağıda açıklanacaktır.

bbb. İşaretlerin Dayanıklı Olmasına İlişkin Koşul

İşaretlerin yolculuğun sonuna kadar olağan şartlarda okunaklı kalacak şekilde eşya üzerinde gösterilmiş olmasının [m. 3 f. 3 b. (a)], işaretlerin konişmentoya girilmesi için aranan bir diğer koşul olduğu söylenebilir[1447].

Bu düzenleme iki farklı şekilde yorumlanabilir. Birinci yorum, "*shipper*"a eşyayı işaretleme borcu yüklendiği ve m. 3 f. 3 b. (a)'da bu borcun kapsamının açıklandığıdır. Diğer bir ifadeyle, "*shipper*" eşyayı işaretleme borcu altındadır ve eşyaların öngörülen yolculuğun olağan tehlikelerine dayanıklı kalacak bir şekilde işaretlenmesi gereklidir[1448]. Taşıyanın kendisine bildirilen işaretleri konişmetoya girmesi ve bu işaretlerin yolculuk esnasında silinmesi ya da okunaksız hâle gelmesi hâlinde oluşan zarardan dolayı taşıyan

---

[1446] Boyd/*et al.*, **Scrutton on Charterparties**, s. 114.
[1447] Bu yönde bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 79 ve oradan aynen Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, s. 116.
[1448] Hükmün bu şekilde yorumlanabileceği hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577.

iyiniyetli üçüncü kişi gönderilene karşı sorumlu olacak[1449] ve fakat ödediği miktarı "*shipper*"a rücu edebilecektir.

Bir diğer yorum, taşıyanın kendisine teslim edilen eşya üzerindeki işaretlerin yolculuğun olağan tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olup olmadığını kontrol etmekle yükümlü bulunduğudur[1450]. Bu kontrolün yapılmaması[1451] yahut yapılmasının mümkün olmaması ve fakat düzenlenen konişmentoya bir çekince konulmaksızın işaretlerin girilmesi hâlinde, işaretlerin silinmesinden kaynaklanan zararı taşıyan tazmin edecektir. Böyle bir ihtimalde, taşıyanın denetleme yükümlülüğünü gerektiği gibi yerine getirmediği ve zarara kendi kusurunun sebebiyet verdiği, bu sebeple, ödediği miktarı "*shipper*"a rücu edemeyeceği ya da birlikte kusurlu oldukları sonucuna da varılabilir. Ancak, bu yorumlardan birincisinin daha yerinde olduğu düşünülmektedir[1452].

b. Hamburg Kuralları

Eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler Hamburg Kuralları uyarınca da konişmento kayıtları arasındadır [m. 15 f. 1 b. (a)]. Bu bakımdan KonişmentoMS ile bir farklılık bulunmamaktadır. Ancak, KonişmentoMS m.

[1449] Bkz.: aş. § 15 IV. Bu yönde bkz. Karan, **The Carrier's Liability**, s. 309.

[1450] Hükmün bu şekilde de yorumlanacağı, hazırlık çalışmalarında NORMAN HİLL tarafından yapılan şu açıklamaya dayanılarak belirtilmiştir, "*[i] submit that if the bill of lading is to be made prima facie evidence against him, then the statements that he has to put on the bill of lading must be placed in his hands before loading starts, so that he will have every opportunity of checking everything that he has to put into the bill of lading, by which he is to be bound*", bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577.

[1451] İşaretlerin yetersizliğinin taşıyanın makul ve dikkatli denetimi ile fark edilebileceği ve KonişmentoMS m. 4 f. 2 b. (o)'da öngörülen sorumsuzluk sebebinin dar bir şekilde yorumlanması gerektiği hakkında bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 20.

[1452] Hükme ilişkin bir diğer yorum, DOR tarafından yapılmıştır. Başlangıçta okunaklı olan ve fakat taşımanın sonuna kadar dayanıklı kalmayan işaretler sebebiyle taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı hakkında bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 77. Bu yorum 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanına giren uyuşmazlıklarda savunabilir. Ancak, Visby Protokolü'nün m. 3 f. 4'e eklediği ikinci cümle ile taşıma senedinde yer alan kayıtların aksi iyi niyetli üçüncü kişiye karşı ispat edilemez. Hükme ilişkin yapılan bu yorumun değişiklik sonrasında da yerinde olduğu şüphelidir.

3 f. 3 b. (a)'da yer alan; **[1]** eşyanın yüklemesi başlamadan önce yazılı olarak bildirilen başlıca işaretler ve **[2]** şu kadar ki, bu işaretlerin, yolculuğun sonuna kadar olağan şartlarda okunaklı kalacak şekilde, ambalajsız eşyanın üzerine basılmış veya başka bir şekilde açıkça tespit edilmiş olması ya da ambalajlı eşyayı içeren kapların ya da ambalajın üzerinde yer alması gerekir, şeklindeki kısımlar Hamburg Kuralları'na dâhil edilmemiştir. Diğer bir ifadeyle, yukarıda açıklanan koşullar Hamburg Kuralları'nda bulunmamaktadır.

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'nın metninde yapılan değişikliklerin tamamına ilişkin gerekçeye hazırlık çalışmalarından ulaşmak mümkün olmamıştır. Bu hüküm UNCITRAL Çalışma Grubu'nun son oturumlarında değerlendirilmiştir[1453]. Çalışma Grubu'na sunulan raporda, bu hüküm hakkında her hangi bir değişiklik önerisi yapılmamıştır[1454]. KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) hükmünün içeriğinin korunmasının uygun olduğu belirtilmiştir. Aynı raporda, KonişmentoMS'de yer verilen "*before the loading of such goods starts*" ibaresinin çıkartılabileceği belirtilmiştir. Öneri, özellikle eşyanın yüklenmeye başlanmasından sonra düzenlenen konişmentolar göz önünde tutularak yapılmıştır. İşaretlere ilişkin bilginin sağlanmasına yönelik süre sınırı getirilmesinde herhangi bir geçerli gerekçenin bulunmadığı açıklanmıştır[1455]. Çalışma Grubu, KonişmentoMS hükmünün içerik olarak korunmasını ve fakat dil bakımından sadeleştirilmek üzere Redaksiyon Komitesi'ne gönderilmesini kararlaştırmıştır[1456]. Çalışma Grubu'nun bu kararından sonra ulaşılabilen tek metin Diplomatik Konferans'a sunulan Hamburg Kuralları Taslağı'dır[1457]. UNCITRAL Taslağı m. 15 f. 1 b. (a) düzenlemesi resmî metin ile aynıdır. Değişikliğin, eşyanın yüklenmeye başlanmasından sonra düzenlenen konişmentolar sebebiyle, UNCITRAL

[1453] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 206 [§§ 16].
[1454] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 206 [§17].
[1455] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 206 [§ 17].
[1456] UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 191 [§ 21].
[1457] UN, A/CN.9/109, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 197.

Çalışma Grubu'nda yapıldığı sonucuna varılmaktadır. Bu hüküm hakkında Diplomatik Konferans'ta esaslı bir değerlendirme yapılmamıştır[1458].

Aynı raporlardan bildirimin tâbi olduğu şekil şartına ve işaretlerin eşya üzerinde gösterilme şekline ilişkin KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) düzenlemelerinin hangi gerekçe ile Hamburg Kuralları'na dâhil edilmediği bilgisine erişmek mümkün olmamıştır. Yukarıda KonişmentoMS'nin söz konusu düzenlemelerinin birer ön koşul niteliğinde olduğu belirlenmişti. Bu koşulların karşılanmaması durumunda, işretlerin konişmentoya kaydedilmesinin zorunlu olmadığı sonucuna varılmıştı. Hamburg Kuralları'nda yapılan değişiklik ile taşıyanın kendisine iletilen işarete ilişkin beyanı, "*shipper*" tarafından beyan edildiği şekilde konişmentoya kaydetmek zorunda olduğu söylenebilecektir. Bu sonuca hükmün sözünden de ulaşmak mümkündür. Zira,"*[t]he bill of lading must include… the leading marks necessary for identification of the goods… as furnished by the shipper*" şeklindeki düzenlemede yer alan "*as*" bağlacı bu sonucu desteklemektedir. Aynı şekilde, aşağıda ayrıntılı bir şekilde açıklanacak olan m. 16 f. 1'den de benzer sonuca ulaşılması mümkündür. KonişmentoMS'nin aksine "*shipper*" tarafından iletilen bilginin doğruluğundan şüphe duyan taşıyana bu beyanı konişmentoya kaydetmeme hakkı değil, iletildiği şekilde kaydedilen beyana çekince koyma hakkı tanınmıştır [m. 16 f. 1].

c. Rotterdam Kuralları

aa. Hüküm

Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'in açılış cümlesi ve (b) bendi birlikte şu şekilde okunacaktır: "*[t]he contract particulars…shall include…the leading marks necessary for identification of the goods; as furnished by the shipper*."

[1458] Bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 290-295.

İlgili kısım Türkçe'ye tercüme edilirse sözleşme kayıtları, taşıtan tarafından bildirildiği şekilde eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretleri içerir.

İşaret kavramına yönelik önceki tarihli MS'lere kıyasla herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Dolayısıyla, yukarıda yapılan açıklamalar bu başlık bakımından da geçerlidir.

bb. Şekil Şartı

Hamburg Kuralları m. 15 f. 1'in aksine RR uyarınca da, tıpkı KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'da olduğu gibi, işaretlere ilişkin beyan yazılı şekil şartına tâbi tutulmuştur. Bu sonuca 36'ncı maddenin birinci fıkrasından değil, hangi maddelerin yazılı şekil şartına tâbi olduğunun düzenlendiği m. 3'ten varılmaktadır[1459].

cc. Süre Koşulu

KonişmentoMS'de yer verilen "eşya yüklenmeye başlamadan önce" ibaresi Rotterdam Kuralları'nın resmî metninde yer almamaktadır. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde bilinçli bir tercihin bulunduğu saptanmaktadır.

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'da yer alan bu ibare, hazırlık çalışması sürecinde WP 81 Taslağı'na kadar TaslakMS hükümleri arasında bulunmaktaydı[1460]. Bu ibare, WP 81 Taslağı m. 37 f.1 b. (b)'den çıkartılmış ve daha sonraki TaslakMS'lere dâhil edilmemiştir[1461]. Bu koşulun TaslakMS metninde tutulup tutulmaması konusunda hazırlık çalışmalarında farklı

[1459] Rotterdam Kuralları'nın 3'üncü maddesinde, 36'ncı maddenin birinci fıkrasının (b)…bendinde…yer alan bildirim…yazılı şekilde yapılacaktır, denilmiştir.

[1460] "*[a]s furnished by the shipper before the carrier or a performing party receives the goods*" şeklindeki ibare WP 21 Taslağı m. 8.2.1(b) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 42], WP 32 Taslağı m. 34 f. 1 b. (b) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 38], WP 56 Taslağı m. 38 f. 1 b. (b) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 33] hükümlerinde yer almaktaydı.

[1461] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.

görüşler ileri sürülmüştür[1462]. Çekincelere rağmen, WP 81 Taslağı'na kadar söz konusu düzenlemeye yer verilmesinin sebebi, hükmün 1923 Lahey Taslağı'na dâhil edilme gerekçesiyle[1463] aynıdır. Zira, taşıyan, taşıma senedinin düzenlenmesinden önce, taşıtan tarafından sunulan bilginin doğru olup olmadığını kontrol etme imkânına sahiptir[1464]. Ancak, bu görüş hâkim gelmemiştir. Hükmün çıkartılmasının arkasındaki gerekçe Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde belirtilenle örtüşmektedir. Değişiklik gerekçesi olarak, işaretlere ilişkin bildirimin eşyanın taşıyan veya ifa edenin teslim almasından ve fakat gemiye yüklenmesinden önce de sağlanması ihtimali gösterilmiştir[1465].

dd. İşaretin Gösterilme Şekli

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'daki işaretin gösterilme şekline ilişkin koşul TaslakMS'lerin hiç birinde yoktur. Böyle bir düzenlemenin yapılmamasının sebebi Rotterdam Kuralları'nda taşıtan tarafından iletilen bilgilerin taşıyan tarafından aynen sözleşme kayıtlarına işlenmesi ilkesinin benimsenmesi ile açıklanabilir[1466]. Taşıyan, beyanın doğruluğundan şüphe duysa bile, yine de iletilen bilgiyi sözleşme kayıtlarına dâhil edecek ve fakat

---

[1462] Süre koşulunun taşıtan üzerinde ağır sorumluluk doğuracağı hakkındaki görüş için bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 13 vd. [§ 28].
[1463] Bkz.: yuk. § 15 II A 3 c cc.
[1464] Bkz. UN**, A/CN.9/526**, s. 13 vd. [§ 28].
[1465] Gerekçe olarak, "*[i]t was further suggested that the words "before the carrier or a performing party receives the goods" in draft paragraphs 38 (b) and (c) should be deleted since the information might be also usefully provided after the carrier or a performing party received the goods but before the goods were loaded on the vessel.*" UN, **A/CN.9/594**, s. 57 [§ 228]. Bu önerinin üzerine Çalışma Grubu söz konusu ibarenin TaslakMS'den çıkartılmasına karar vermiştir, bkz. UN, **a.e.**, s. 58 [§ 233].
[1466] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 43, s. 45-46 [§129, § 140]; UN, **A/CN.9/526**, s. 16 [§ 40]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 6 [§ 36]; UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 30].

çekince koyma hakkına sahip olacaktır[1467]. Bu ilke aşağıda kapsamlı bir şekilde açıklanacaktır.

ee. İşaretlerin Dayanıklı Olmasına İlişkin Koşul

Her ne kadar hazırlık çalışmalarında açık bir değerlendirme tespit edilmiş olmasa da eşyayı içeren kutuların veya kapların üzerinde işaretlerin yolculuğun sonuna kadar olağan şartlarda okunaklı kalacak şekilde gösterilmesinin, Rotterdam Kuralları m. 27 f. 1 c. 2 kapsamında eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi borcunun içinde olduğu sonucuna yukarıda varılmıştır[1468].

ff. Sözleşme Kayıtlarında Yer Alması Gereken Zorunlu Kayıtlardan Olup Olmadığı

İşaretlerin Rotterdam Kuralları uyarınca sözleşme kayıtlarında gösterilmesi zorunlu kayıtlardan olup olmadığına kesin bir cevap verilememektedir. Aşağıda, ilgili hükümlerin sözlerinin değerlendirilmesiyle sorun ortaya konulacak, daha sonra, hazırlık çalışmalarına da başvurularak yorum yapılmaya çalışılacaktır.

[1467] Rotterdam Kuralları'nda benimsenen bu ilkenin birçok Devlet'in mevzuatı ve uygulaması ile aynı doğrultuda olduğu açıklanmıştır. Her ne kadar KonişmentoMS m. 3 f. 3 hükmü, taşıyana doğrulama imkânı bulamadığı eşyaya ilişkin bilgiyi taşıma senedine girmeme imkânı veriyor olsa da, bu korumanın uygulamada bir anlamı bulunmadığı, yük ilgilisi tarafından iletilen bilgilerin taşıma senetlerine dâhil edildiği belirtilmiştir. Söz konusu bilginin doğruluğundan şüphe eden taşıyanın bu bilgilere çekince koyduğu açıklanmıştır. Dolayısıyla, ticari baskıların, mevcut hukuk uyarınca taşıyanı koruma amaçlı getirilen KonişmentoMS m. 3 f. 3 hükmünün uygulama alanı bulmasının önüne geçtiği ve uygulama ile aynı doğrultuda bir düzenleme yapılmasının yerinde olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 45-46 [§ 140].

[1468] Bkz.: yuk. § 14 IV 3.

aaa. Sorun

Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'in açılış cümlesinde yer alan "*as furnished by the shipper*" kavramı m. 36 f. 1 b. (b) ve m. 36 f. 1 b. (d)'nin sonuna eklendiğinde hükümlerin metinleri şu şekilde oluşmaktadır: "*[t]he contract particulars…shall include… leading marks necessary for identifications of the goods as furnished by the shipper*" ve "*[t]he contract particulars…shall include…the weight of the goods, if furnished by the shipper, as furnished by the shipper*". Bu metinlerden anlaşıldığı üzere Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (d)'de, Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (b)'den farklı olarak "*if furnished by the shipper*" ibaresi yer almaktadır. Dolayısıyla, RR m. 36 f. 1 b. (d)'de, taşıtan tarafından bildirildiği takdirde, taşıtan tarafından bildirildiği şekilde eşyanın ağırlığı" denilirken, m. 36 f. 1 b. (a)'da ise, sadece "taşıtan tarafından bildirildiği şekilde…başlıca işaretler" ibaresi kullanılmıştır. Bu kapsamda, "*[i]f*" bağlacının yalnızca ağırlığa ilişkin beyana izafe edilmesi, diğer bentlerde yer alan beyanların taşıtan tarafından iletilmesinin zorunlu olduğu izlenimini doğurmaktadır[1469].

bbb. Taşıtanın Sorumluluğuna İlişkin Hükümler

Hükümlerin sözü göz önünde tutulduğunda Sözleşme'yi hazırlayanların bu iki bent arasında bir ayrıma gitmek istedikleri açıktır. İlk yorum eşyanın ağırlığının bildirilip bildirilmemesinin taşıtanın takdirine bırakıldığı, bildirildiği takdirde ise, kendisince bildirildiği şekilde taşıyan tarafından sözleşme içeriğine yazılması gerektiğidir. Bu kapsamda, eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler ile ilgili bentte "*if*" bağlacı yer almadığı için taşıtanın işarete ilişkin bilgiyi vermek zorunda olduğu söylenebilecektir.

[1469] Bu yönde bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 103-104 [§§ 36-02 ilâ 36-05]; Williams, **A New Convention**, s.198; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 112.

Taşıtanın borçları arasında taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi için m. 36 f. 1'de öngörülen bilgilerin zamanında sağlanması yer almaktadır [m. 31 f. 1]. Taşıtan ayrıca ilettiği bu bilgilerin doğru olmamasından kaynaklanan zarardan taşıyana karşı kusuru olmasa da sorumludur [m. 31 f. 2 ve m. 30 f. 2]. Bu son hâlde sorumluluğun doğması için bir bilginin verilmiş olması gereklidir. Her hangi bir bilgi verilmemesi durumunda taşıtanın sorumlu tutulması birinci fıkra kapsamında söz konusu olacaktır. Bu sorumluluk, kusur sorumluluğudur [m. 30]. Rotterdam Kuralları m. 31 f. 1 ve 31 f. 2 kapsamında da sorunun cevabının bulunması çok kolay değildir. Dolayısıyla, hazırlık çalışmalarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

ccc. Hazırlık Çalışmaları

WP 21 Taslağı'nın işaretlere ve ağırlığa ilişkin bilgilere ilişkin bentlerinde "*as furnished by the shipper*" ibaresi yer almaktaydı[1470]. WP 32 Taslağı'nda, kolilerin, parçaların sayısı ve miktara ilişkin bilgilerin yer aldığı bende de bu ibare eklenmiştir[1471]. WP 56 Taslağı'nda hükümde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır[1472]. WP 81 Taslağı ile birlikte "*as furnished by the shipper*" ibaresi her bir bendin sonundan alınarak bu fıkranın açılış cümlesine eklenmiş ve birinci fıkranın tüm bentlerini kapsar hâle gelmiştir[1473]. Yine bu aşamada, ağırlığa ilişkin bilginin yer aldığı (d) bendine ilk kez "*if furnished by the shipper*" ibaresi dâhil edilmiştir[1474]. Sonraki aşamalarda her hangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Hazırlık çalışmalarında bu fıkrada yer verilen "*as furnished by the shipper*" ibaresinin taşıtana ek külfet yükleyeceği çekincesi gündeme

---

[1470] Bkz. WP 21 Taslağı m. 8.2.1(b) ve m. 8.2.1(c)(ii) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 42].
[1471] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 38-39.
[1472] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 33.
[1473] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.
[1474] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.

getirilmiştir[1475]. Düzenlemenin arkasında böyle bir amacın bulunmadığı ve bu bent ile taşıyanın belirli bilgileri içeren bir taşıma senedi düzenleme borcunun taşıtanın bu bilgileri beyan etmesine bağlı olduğu açıklanmıştır[1476]. Diğer bir ifadeyle, böyle bir beyanın yapılmaması hâlinde taşıyanın bu bilgileri taşıma senedine kaydetme borcunun bulunmadığı belirtilmiştir. Bu gerekçenin daha iyi bir şekilde yansıtılması için "*if furnished by the shipper*" kalıbın daha yerinde bir tercih olabileceği açıklanmıştır[1477]. TaslakMS'de benimsenen ilkenin taşıtan tarafından beyan edilen bilginin aynen taşıma senedine kaydedilmesi olduğu ve bu sonucun "*as furnished by the shipper*" kalıbı ile daha iyi ifade edileceği açıklanmıştır[1478]. Bu aşamada Sözleşme'yi hazırlayanların iradesi, işarete ilişkin bilginin taşıma senedine kaydedilmesi zorunlu bilgilerden olmadığı ve fakat tıpkı konişmentonun düzenlenmesi borcunda olduğu gibi, bu beyanların taşıtan tarafından bildirilmesi hâlinde, taşıtan tarafından bildirildiği şekilde taşıma senedine girilmesidir.

Ağırlığa ilişkin kısma "*if furnished by the shipper*" ibaresinin eklenmesi de yine bu aşamada ilk kez gündeme gelmiştir. Gerekçe olarak, taşıtan tarafından iletilecek olan bilgilerden ağırlığa ilişkin olanının diğerlerinden farklı görüldüğü, eşyayı taşıyana teslim eden kişinin eşya üzerindeki işaretleri ve kolilerin yahut parçaların sayısını bilmesi gerektiği ve fakat eşyanın ağırlığına ilişkin bilginin bilinmesinin mümkün olmadığı bildirilmiştir[1479]. Bu gerekçe, yukarıda bildirilenden farklıdır ve ağırlık dışındaki bilgilerin her hâlükarda bildirilmesi gerektiği şeklinde anlaşılmaya müsaittir.

Bir başka öneri ise, fıkranın (c) bendinde yer alan "kolilerin veya parçaların sayısı yahut eşyanın miktarı"na ilişkin ibareden sonra bendin

---

[1475] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 15].
[1476] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 15].
[1477] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 15].
[1478] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 15].
[1479] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 16].

sonunda yer alan "ve" bağlacının "veya" ile değiştirilmesi olmuştur[1480]. Zira, "veya" bağlacı kullanıldığında kolilerin veya parçaların sayısı yahut eşyanın miktarı [(c) bendi] ya da ağırlığı [(d) bendi] sözleşme kayıtlarına girilecek bilgiler olacaktır. Ancak, hükmün amacının hem koli veya parça sayısının ya da eşyanın miktarının hem de eşyanın ağırlığının taşıma senedinde bildirilmesi olduğu açıklanmıştır[1481]. Bu bilgilerin taşıma senedinde birlikte yer almasının taşıtanın istemine tâbi olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla, bu amacın sağlanması için ağırlık ile ilgili bende "*if furnished by the shipper*" ibaresinin eklenmesinin uygun olacağı açıklanmıştır[1482]. Bu oturum sonunda çalışma grubu tarafından alınan kararlar arasında (d) bendine "*if furnished by the shipper*" ibaresinin eklenmesi yer almasa da[1483], redaksiyon komitesi tarafından hazırlanan bir sonraki taslakta[1484] hüküm bu şekilde oluşmuştur.

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda hazırlık çalışmalarının da kendi içinde tutarlı olmadığı görülmektedir. Özellikle son açıklamalardan "*if*" bağlacının kullanılmasıyla birlikte sadece eşyanın ağırlığına ilişkin bilginin taşıma senedinde yer almayabileceği sonucuna varılmaktadır. Ancak, Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında etkin rol üstlenen kişiler tarafından hazırlanan bir çalışmada "*if furnished by the shipper*" ibaresinin gereksiz sayılabileceği, zira taşıtan tarafından m. 36 f. 1'de yer alan dört bentteki bilgilerden birinin beyan edilmemesi hâlinde taşıyanın kendisine bildirilmeyen bu bilgileri taşıma senedine girme borcunun bulunmadığı açıklanmıştır[1485]. Ne var ki, gerek hazırlık çalışmaları gerekse hükmün sözü göz önünde tutulduğunda anılan maddeden böyle bir açık sonuca varılmasının mümkün olmadığı düşünülmektedir.

[1480] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 57 [§ 229].
[1481] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 57 [§ 229].
[1482] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 57 [§ 229].
[1483] Bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 57 [§ 233].
[1484] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.
[1485] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 215 [§ 7.029].

B. Kolilerin, Parçaların Sayısı, Miktar, Ağırlık

1. KonişmentoMS

"*Shipper*" tarafından yazılı olarak bildirilen, yerine göre, kolilerin veya parçaların sayısı yahut miktar ya da ağırlık[1486] konişmento kayıtları arasında sayılmıştır [m. 3 f. 3 b. (b)]. Bu bent içinde üç farklı bilgi birden gösterilmiştir. İlki, kolilerin veya parçaların sayısı ["*either the number of packages or pieces*"], ikincisi, eşyanın miktarı ["*the quantity*"], üçüncüsü ise, eşyanın ağırlığıdır ["*weight*"]. Her üç kaydın arasında "veya = *or*" bağlacı kullanılmıştır. Dolayısıyla, söze dayalı yorum çerçevesinde bu üç bilginin birlikte beyan edilmesinin veya birden fazla bilgi beyan edilmişse bunların tamamının konişmentoda gösterilmesinin gerekli olmadığı sonucuna varılmaktadır[1487].

a. Sorun

Bu hüküm ile ilgili çeşitli yorum sorunları ortaya çıkmaktadır. Eşyaya ilişkin birden fazla bilgi beyan edildiği takdirde bu bilgilerinin tamamının konişmentoya girilmesi gerekli olmadığından hangi bilginin girileceğini seçim hakkının kime ait olduğu[1488] yahut beyanların tamamının ya da birden fazlasının konişmentoya girilmesi hâlinde bunlardan hangisinin veya hangilerinin taşıyan aleyhine karine oluşturduğu[1489] hususları tartışmalıdır.

[1486] Hükmün İngilizce tercümesinde "*[e]ither the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper*" ibaresi yer almaktadır.

[1487] Bu bentte kullanılan "veya" bağlacı sebebiyle taşıyanın kendisine iletilen bilgilerin hepsini birden konişmentoda göstermek zorunda olmadığı hakkında görüş birliği bulunmaktadır, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577; Thommen, **Bills of Lading**, s. 17.

[1488] Bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577.

[1489] Bu konu hakkındaki farklı görüşler ve değerlendirme için bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 577. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 77'de eşyanın ölçüsüne, sayısına ve tartısına ilişkin bilgilerden yalnızca birinin taşıyan tarafından yazılmasının zorunlu olduğu ve fakat bunlardan birden

b. Görüşler

Taşıyanın her ne kadar kendisine beyan edilen bilgilerin tamamını konişmentoya kaydetme mecburiyeti altında olmadığı kabul edilse de, konişmento kayıtlarının m. 3 f. 3 b. (b) kapsamındaki ispat kuvvetine yönelik iki farklı değerlendirme söz konusudur.

Bir görüş, taşıyanın bu bilgilerden yalnızca birini konişmentoya kaydetme zorunluluğu bulunduğundan, konişmentoda yer alan ikinci bilginin sadece açıklama amaçlı olduğunu savunmaktadır[1490]. Dolayısıyla, bu görüş çerçevesinde, sırasıyla koli sayısı ve ağırlığa ilişkin bir kaydın yer aldığı konişmentoda, taşıyanın konişmentoda yazan sayıda koliyi gönderilene teslim etmesi hâlinde, taşıyan ağırlık eksikliği sebebiyle gönderilene karşı sorumlu olmayacaktır.

Diğer bir görüş, kolilerin veya parçaların sayısı ile birlikte eşyanın ağırlığının da konişmentoya kaydedilmesi hâlinde her iki kaydın da taşıyan aleyhine karine teşkil edeceği yolundadır[1491]. DOR, bu sonuca varırken[1492] 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarına dayanmıştır. DOR tarafından yapılan bu açıklama Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında da kendisine yer bulmuştur. Zira, KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b)'de yer alan "*pieces*" ibaresinden sonra, Hamburg Kuralları m.15 f. 1'de "*or*" yerine "*and*" bağlacının tercih edilmiş olması DOR tarafından yapılan bu açıklamaya dayandırılmıştır. Dolayısıyla, hem 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b)'nin

---

fazlasının konişmentoya kaydedilmesi hâlinde, her bir kaydın E-TTK m. 1100 f. 2 uyarınca aleyhine karine teşkil edeceği belirtilmiştir, ayrıca bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 109.

[1490] İkinci gösterilen bilginin genellikle navlunun hesaplanması bakımından önem taşıdığı açıklanmıştır, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79.

[1491] Farklı Devletler'in yargı organlarında değişik kararlar verildiği açıklanmış ve fakat genel eğilimin bu yönde olduğu belirtilmiştir, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79.

[1492] DOR, çalışmasında hükmün hazırlık çalışmalarına dayanılarak yapılan yorumun doktrinde ortaya çıktığını belirtmiş olsa da, çalışmanın ilgili kısmında her hangi bir yazara atıf yapılmadığı için bu görüşü savunan yazarların kim olduklarını belirlemek mümkün olmamıştır. Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmasında da DOR'un bu çalışmasına atıf yapıldığından bu görüş DOR'a atfedilmiştir, bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79-80.

gerçek anlamının ortaya konulması, hem de 1924 KonişmentoMS'nin bu bendine ilişkin hazırlık çalışmalarının doğru bir şekilde Hamburg Kuralları m. 15 f. 1'e yansıtılıp yansıtılmadığının belirlenmesi için, ilk elden incelenme yapılmalıdır. İncelemenin ayrı bir alt başlıkta yapılması uygun görülmektedir. Aşağıda, öncelikle DOR tarafından verilen gerekçe açıklanacak, daha sonra da 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmaları incelenecektir.

aa. DOR'un Açıklaması

DOR, kolilerin veya parçaların sayısı ile birlikte eşyanın ağırlığının da konişmentoda bildirilmesi durumunda, her iki bilginin de doğru olduğuna yönelik taşıyan aleyhine karine oluşacağını savunmaktadır. Bu görüşünü 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarına dayandıran DOR, Sözleşme'yi hazırlayanların amacının aslında hem kolilerin veya parçaların sayısını hem de eşyanın ağırlığının ya da miktarının konişmentoya kaydedilecek bilgiler arasında olduğunu belirtmektedir[1493].

DOR, ILA Taslağı m. 3 f. 3'te kolilerin veya parçaların sayısı ile miktar veya ağırlığa ilişkin düzenlemenin aynı bentte değil, iki ayrı bentte düzenlendiğini saptamıştır. Bu iki bendin birbirleriyle "*or*" bağlacı ile bağlanmadığını yerine "," işaretinin bulunduğunu belirtmiştir. Daha sonraki Taslaklar'da bu iki bendin birleştirilerek tek bent hâline geldiğini ve bu değişikliğin sebebinin redaksiyonel olduğunu savunmaktadır. Dolayısıyla, kolilerin veya parçaların sayısı ile miktar veya ağırlık hakkındaki kısımlar birleştirilirken "*or*" bağlacının kullanılmış olmasının esasa yönelik bir değişiklik amacıyla yapılmadığını ve bir redaksiyon hatası olduğunu savunmaktadır[1494]. Yaşanan yorum sorununun yegâne sebebinin bu iki bendin

---

[1493] Bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79.

[1494] Varılan sonucun yerinde olmadığı aşağıda ispat edileceği için, çalışmada geçen ilgili kısmın dipnotuna aynen alınması uygun görülmüştür; "*[a]s the Hague Conference of 1921 it was suggested by members of the Conference that these two items be combined into one single paragraph, and this not in order to modify the principle previously adopted, but to make it*

birleştirilmesinden kaynaklandığını açıklamıştır. Bu gerekçe, Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 düzenlemesine aynen esas alınmıştır[1495].

bb. Hazırlık Çalışmaları

DOR'un ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (b) ve b. (c)'nin metnine yönelik tespiti yerindedir. İlgili düzenleme şu şekildedir[1496]:

> "*The carrier…shall on demand of the shipper issue a bill of lading showing, amongst other things…*
>
> *(b) The number of packages or pieces.*[1497]
>
> *(c) The quantity, weight, or measurement, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.*"

DOR'un da tespit ettiği üzere, 1921 Lahey Konferansı'nda ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (b) ve (c)'nin birleştirilmesi önerilmiştir[1498]. HİLL, her iki bendin (b) bendi içinde "*[t]he number of packages or pieces, or the quantity or*

---

clear, that the master was required to state the weight or quantity and also the nuımber of packages according to the information furnished by the shipper. It would therefore appear that article 3, paragraph 3 (b) of the Convention was adopted in its present form as the result of an eror.", bkz. Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 79-80.

[1495] Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 hükmü hazırlanırken verilen gerekçe şu şekildedir: "*[t]he legislative history of the 1921 Hague Rules, which formed the basis for the 1924 Brussels Convention, supports the position that when the carrier lists on the bill of lading bıth the number of packages and the quantity or weight of the goods, he should be responsible for both statements under article 3 (4). In their original draft form the 1921 Hague Rules required the carrier to list: "(1) the number of of packages or pieces and, (2) as the case may be, the weight, quantity or measure" During the 1921 Hague Conference these requirements were combined into one subparagraph as a drafting matter; apparently there was no intention to alter the substance of the provision.*", bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 203 [§ 23]. Bu paragrafta yapılan dn. 23 atfı ile DOR'un eserine gönderme yapılmıştır. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 203'te yer verilen ILA Taslağı m. 3 f. 3 metni de doğru bir şekilde yansıtılmamıştır, ILA Taslağı metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792, 793; ayrıca bkz. aş. § 14 II B 1 b bb.

[1496] Metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792, 793.

[1497] ILA Taslağı m. 3 f. 3'te yer alan bu bentler arasında (,) işareti değil, (.) imgesi kullanılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792, 793.

[1498] Öneri NORMAN HİLL tarafından yapılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 205; Sturley, **Legislative History I**, s. 191.

weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper." şeklinde birleştirilmesini teklif etmiştir. Bu değişikliğin gerekçesi olarak "*shipper*" tarafından yazılı olarak bildirilen, yerine göre" ibaresinin her iki bendi de kapsaması gösterilmiştir[1499]. Hazırlık çalışmalarının tutanakları bu gerekçe ile sınırlı olmuş olsaydı DOR'un gerekçesine katılmak mümkün olabilecekti.

HİLL tarafından yapılan açıklamalardan sonra, oturum başkanı, bu önerinin redaksiyon değişikliğinden fazlasını içerdiğini beyan etmiştir[1500]. Daha sonra, oturum başkanı değişiklik sonrası önerilen (b) bendini hangi şekilde anladığını açıklamıştır. Oturum başkanı, "*or the*" ibaresinin eklenmesi sonrasında hükmü, gemi malikinin kolilerin yahut parçaların sayısını içeren bir konişmentoyu ya da eşyanın miktarını veya ağırlığını gösteren bir konişmentoyu vermekle yükümlü olduğu şeklinde anladığını belirtmiştir[1501]. Öneri sahibi HİLL, oturum başkanının bu beyanını onaylamıştır[1502]. Bunun üzerine "*or the*" ibaresinin eklenip eklenmemesi değerlendirilmeye sunulmuş ve Komisyon tarafından kabul edilmiştir[1503].

Dolayısıyla, DOR'un iddia ettiğinin aksine, ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (b) ve (c) hükümleri 1921 Lahey Kuralları m. 3 f. 3 b. (b) içinde birleştirilirken

---

[1499] HİLL'in gerekçesi şu şekildedir: "*[w]e suggest that (b) and (c) should run together, the object being to make the words "as furnished in writing by the shipper" applicable to both*" bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 205; Sturley, **The Legislative History I**, s. 191. HİİL tarafından önerilen yeni (b) bendi şu şekildedir: "*[t]he number of packages or pieces, or the quantity or weight*". Aynı oturumda yapılan bir başka öneri ise, "*measurement*" ibaresinin çıkartılması olmuştur. Gerekçe olarak bu ibareyi "*quantity*" teriminin karşıladığı açıklanmıştır, bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 207; Sturley, **Legislative History I**, s. 203 [MR. CLEMİNSON].

[1500] "*…[i]t seems to me to complicate a little the question of amendments,which I think are little more than drafting amendments, which you are actually proposing in 3 (b)...[i]t would be in the nature of a proviso*.", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 206; Sturley, **The Legislative History I**, s. 192.

[1501] "*…so that, as I understand, the shipowner should be obliged either to give a bill of lading showing the number or packages or pieces, or a bill of lading showing the quantitiy or weight?*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 206; Sturley, **The Legislative History I**, s. 202.

[1502] Tutanaklarda yer verilen cevap şu şekildedir; NORMAN HİLL**:** "*Yes*.", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 207; Sturley, **The Legislative History I**, s. 202.

[1503] 1921 Lahey Kuralları m. 3 f. 3 metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 797.

değişikliğin bilinçli bir tercih doğrultusunda yapıldığı ve herhangi bir redaksiyon hatası bulunmadığı sonucuna tutanakların incelenmesi sonucunda varılmaktadır[1504]. Bu sebeple, 1921 Lahey Kuralları m. 3 f. 3 b. (b) uyarınca konişmentoda gösterilmesi gereken bilgiler "*packages or pieces*" veya "*quantity or weight*"dir.

Hüküm, HİLL/JACKSON Taslağı'nda da bu şekilde korunduktan sonra, 1922 CMI Taslağı'na yönelik 9-11 Ekim 1922 tarihli Londra Konferansı'nda değiştirilmiş[1505] ve şu hâle gelmiştir: "*Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be*"[1506]. Metinden de açıkça görüldüğü üzere hükmün başına "*either*" kelimesi eklenmiş ve "*quantity*" kelimesinden sonra da virgül işareti konulmuştur. Londra Konferansı'na ilişkin tutanaklardan yapılan bu değişikliğin sebebi tespit edilememiştir[1507]. Ancak, değişiklik sonrası hüküm söze dayalı yorumlandığında konişmentoda gösterilmesi gerekli bilgiler "koli veya parça sayısı" ya da "miktar" ya da "ağırlık"a ilişkin bilgiden birisidir.

c. Seçim Hakkının Kime Ait Olduğu

Eşyaya ilişkin birden fazla bilgi beyan edildiği takdirde, bu bilgilerden hangisinin veya hangilerinin konişmentoya girileceğine dair seçim hakkının kime ait olduğu yukarıda bir başka yorum sorunu olarak belirtilmişti. Bu sorunun cevabına da hazırlık çalışmalarından ulaşmak mümkündür. 1922 CMI

[1504] Varılan bu sonucu destekleyen hazırlık çalışmalarındaki gerekçe için bkz. ayrıca Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 112.

[1505] Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 814'te verilen metinde büyük harflerle gösterilen yerler, 9-11 Ekim 1922 tarihli CMI Londra Konferansı'nda yapılan değişikliklerdir, bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 814, dn. (**).

[1506] 1922 Lahey Kuralları m. 3 f. 3 metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 815.

[1507] 9-11/10/1922 tarihli CMI Londra Konferansı tutanakları için bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 269 vd.

Taslağı'nın hazırlandığı Londra Konferansı'nda[1508] bu husus gündeme gelmiştir[1509]. Sözleşme'nin hazırlanmasında etkin rol oynayan HİLL'e yöneltilen bu soruya cevap olarak, eşyaya ilişkin hangi bilgilerin beyan edileceğini seçme yetkisinin "*shipper*"a ait olduğu[1510] ve fakat yazılı hususların hepsinin birden beyan edilmesi hâlinde bunlardan hangisinin konişmentoya dâhil edileceğini taşıyanın belirleyeceği[1511] açıklanmıştır.

2. Hamburg Kuralları

Kolilerin veya parçaların sayısı ile eşyanın ağırlığı veya başka suretle ifade edilen miktarı konişmentoda yer alması gereken kayıtlardır[1512]. Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ile KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) arasındaki en önemli fark parçaların sayısı ile eşyanın ağırlığı terimleri arasında "*or*" bağlacı yerine "*and*" bağlacı kullanılmış olmasıdır.

Hamburg Kuralları m. 15 f. 1'de yapılan değişikliğin sebebinin DOR'un açıklamalarına dayandığı ve bu gerekçenin aslında yerinde olmadığı yukarıda açıklanmıştı[1513]. Gerekçe yerinde olmasa da, her hâlükarda bilinçli bir tercih bulunduğundan, taşıyan kendisine beyan edildiği takdirde hem kolilerin veya parçaların sayısını hem de ağırlığını yahut miktarını konişmentoya girmekle yükümlüdür. Ancak, eşyanın miktarının ve ağırlığının

---

[1508] 23-25/11/1925 tarihli Londra Konferansı tutanakları için bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 169 vd.
[1509] Bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 217.
[1510] Bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 217.
[1511] Bkz. Sturley, **The Legislative History I**, s. 218. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 77'de taşıyanın bu bilgilerden birini konişmentoya kaydetmek zorunda olduğu ancak, söz konusu bilgiyi seçerken dilediği gibi hareket edemeyeceğini, taşımaya konu edilen yüke ilişkin yazılması olağan olan bilginin [navlun hesabına esas tutulan bilgi örnek olarak verilmiştir] yahut kolayca denetleme imkânı olduğu bilgiyi yazmak zorunda ve yetkili olduğu açıklanmıştır. Bu seçimin ticari ilişkilerde alışılagelmiş bir seçim olduğu ve faturada hangi bilgi bulunmaktaysa kural olarak aynı bilginin alınması hakkında bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 109.
[1512] Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a)'nın resmî İngilizce metninin ilgili kısmı şu şekildedir; "*...the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed...*", bkz. UN, A/CONF.89/13, **[1978] UNCITRAL Yearbook**, s. 214.
[1513] Bkz.: yuk. § 15 II B 1 b.

birlikte beyan edilmesi hâlinde bu iki terim arasında "veya" bağlacı kullanıldığından, taşıyan her iki bilgiyi birlikte konişmentoya girmek zorunda değildir. Bu husus hazırlık çalışmalarında da açıkça vurgulanmıştır[1514].

3. Rotterdam Kuralları

KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) hükmüne karşılık gelen düzenleme Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (c) ve (d)'dir. Kolilerin veya parçaların sayısı veya miktarı[1515] [m. 36 f. 1 b. (c)] ve taşıtan tarafından bildirildiği takdirde eşyanın ağırlığı[1516] [m. 36 f. 1 b. (d)] sözleşme kayıtları arasında gösterilecek bilgiler arasındadır.

CMI bünyesinde yürütülen hazırlık sürecinde KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) ile Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) hükümleri değerlendirilmiş ve bunlardan hangisinin yeni düzenlemeye esas alınacağı tartışılmıştır[1517]. İlke olarak, KonişmentoMS'nin düzenlemesi benimsenmiştir[1518]. Ancak, hazırlık çalışmaları sonunda oluşan Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (b) ve (c) düzenlemeleri KonişmentoMS'den ayrılmaktadır. Zira, Sözleşme'nin 36'ncı

[1514] Çalışma Grubu'nun eşyanın gerek miktarı gerekse ağırlığının birlikte gösterilmesi yolunda bir tercih benimsemesi durumunda "*or*" yerine "*and*" bağlacı kullanılması gerektiği belirtilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 208 [§ 25 dn. 24]. Ancak, hazırlık çalışmalarının geri kalan sürecinde böyle bir değişiklik yapılmamıştır.

[1515] Resmî İngilizce metinde yer alan ilgili kısım şu şekildedir: "*[t]he number of packages or pieces, or the quantity of goods*;" bkz. UN, **A/RES/63/122**, s. 17.

[1516] Resmî İngilizce metinde yer alan ilgili kısım şu şekildedir: "*...and...[t]he weight of the goods, if furnished by the shipper.*", bkz. UN, **A/RES/63/122**, s. 17.

[1517] KonişmentoMS uyarınca kolilerin veya parçaların sayısı yahut eşyanın miktarı ya da ağırlığı hakkında yapılan beyanlardan taşıyanın yalnızca birini kaydetme yükümlülüğünün bulunduğu [m. 3 f. 3 b. (b)], Hamburg Kuralları'nda ise, kolilerin ya da parçaların sayısı ile miktarı veya ağırlığına ilişkin bilgileri girmek mecburiyetinde olduğu [m. 15 f. 1 b. (a)] açıklanmıştır. Her iki Sözleşme arasındaki bir diğer farklılık, "*shipper*" tarafından yapılacak beyanın şekil şartına yöneliktir. Bu beyan KonişmentoMS uyarınca yazılı şekilde yapılmalıdır, ancak Hamburg Kuralları'nda böyle bir koşul aranmamıştır. Yapılan değerlendirmeler sonrasında CMI Alt Komisyonu, değerlendirmelerin KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) üzerinden yürütülmesine karar vermiştir, bkz. **[1999] CMI Yearbook**, s. 112 [§ 2].

[1518] Ancak, alınan karardan sonra hazırlanan 2001 RR Taslağı m. 8.2.1 hükmü, KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) ile aynı doğrultuda değildir, bkz. **[2001] CMI Yearbook**, s. 368. Zira, düzenleme "*the number of packages, the number of pieces, the quantity, and weight*" şeklindeydi.

maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca kolilerin veya parçaların sayısı, veya eşyanın miktarından[1519] biri taşıtan tarafından bildirildiği şekilde sözleşme kayıtlarında gösterilecektir. Ağırlığa ilişkin bilginin yer aldığı (d) bendi ile bir önceki bent "ve" bağlacı ile bağlanmıştır. Bu kullanım ile Rotterdam Kuralları, KonişmentoMS'den ayrılmaktadır. Dolayısıyla, kolilerin veya parçaların sayısı yahut eşyanın miktarına ilişkin bilgi ile birlikte (d) bendi uyarınca eşyanın ağırlığına ilişkin bilgi de sözleşme kayıtlarında yer alabilecektir. Ancak bu bentte, diğerlerinden farklı olarak bilinçli bir tercih ile[1520] "*if furnished by the shipper*" ibaresi[1521] kullanılmıştır. Eşyanın ağırlığına ilişkin bilginin sözleşme kayıtlarına girilmesi bakımından taşıtana takdir yetkisi tanınmıştır. Taşıtan, bu yönde bir bilginin sözleşme kayıtlarına girilmesini istemediği takdirde, bildirimde bulunmayacaktır. Bu ibarenin hazırlık çalışmalarındaki süreci ve bu ibarenin kullanılması sonrasında yaşanan yorum sorunu yukarıda işaretlere ilişkin kısımda açıklanmıştır[1522].

Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'in açılış cümlesinde yer alan "*as furnished by the shipper*" ibaresi fıkranın tüm bentlerini kapsamaktadır. Dolayısıyla, m. 36 f. 1 b. (d) hükmü, fıkranın açılış cümlesi ile birlikte

---

[1519] 2001 CMI Taslağı = WP 21 Taslağı m. 8.2.1(c)(i) hükmünde "*the number of packages, the number of pieces, or the quantity*" ibaresi yer almaktadır, bkz. **[2001] CMI Yearbook**, s. 568; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 42. Hüküm bu şekilde WP 32 Taslağı m. 34 f. 1 b. (c) altb. (i) ve WP 56 Taslağı m. 38 f. 1 b. (c)(i)'de korunmuştur, bkz. sırasıyla UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 38; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 107. Hüküm Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b.(c)'deki hâlini ilk kez WP 81 Taslağı m. 37 f. 1 b. (c)'de almıştır ve "parça veya koli sayısı" veya "miktarı" şeklinde düzenlenmiştir, bkz UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.

[1520] Bu yönde kullanıma ilişkin ilk teklif WP 32 Taslağı m. 32 hakkında önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 39 [dn. 129]. Bu yönde ayrıca bkz. **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5, [§ 15]. Yapılan değişikliğin gerekçesi olarak eşyayı taşıyana teslim eden kişinin eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler ile kolilerin yahut parçaların sayısını bileceği gösterilmiştir. Ancak, eşyanın ağırlığının farklı olduğu açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 5 [§ 16].

[1521] WP 81 Taslağı'ndan önceki tarihli metinlerde eşyanın ağırlığı hakkındaki bilgi bakımından da "*as furnished by the shipper*" kavramı kullanılmıştı, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 42; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 38; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 107. "*[i]f furnished by the shipper*" ilk kez WP 81 Taslağı m. 37 f. 1 b. (d)'de yer almıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 30.

[1522] Bkz.: yuk. § 15 II A 3 c ff.

okunduğunda, eşyanın ağırlığı, taşıtan tarafından bildirildiği takdirde, taşıtan tarafından bildirildiği şekilde, sözleşme kayıtlarına girilir şeklinde olacaktır.

Taşıtan tarafından yapılacak bildirim yazılı şekil şartına tâbidir [m. 3].

III. Kayıtlara Çekince Konulması

A. KonişmentoMS

1. Hüküm

Bazı ön koşulların gerçekleşmemesi hâlinde taşıtanın KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a)'daki işaretlere ilişkin bilgiyi konişmentoya kaydetmek zorunda olmadığı açıklanmıştı. Bu koşullardan şekil şartı dışındakiler m. 3 f. 3 b. (b)'deki beyanlar bakımından söz konusu değildir[1523]. Dolayısıyla, taşıyan kolilerin veya parçaların sayısını yahut eşyanın ağırlığını veya miktarına ilişkin beyanı kural olarak konişmentoya girmekle yükümlüdür.

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de taşıyan lehine bir istisna söz konusudur. Taşıyan, fiilen teslim aldığı eşyayı doğru olarak tanımladığından şüphe etmekte haklı sebeplerinin bulunduğu veya yeterli denetleme imkânının bulunmadığı herhangi bir işaret, sayı, miktar veya ağırlığı konişmentoda bildirmek ya da göstermek zorunda değildir [m. 3 f. 3 par. 2].

2. Uygulama Alanı

Sistematik olarak incelendiğinde, bu hüküm KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a), (b) ve (c)'den hemen sonra gelmektedir. İlk bakışta, her üç bent bakımından da bir istisna getirildiği izlenimi doğmaktadır. Uygulamada da bu yönde sonuçlara varılmakta[1524] ve KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c) hakkında bu

---

[1523] KonişmentoMS m. 3 b. (a)'da yer alan "yükleme başlamadan önce = *before the loading starts*" ibaresi 1921 Lahey Kuralları'nda (b) bendine de eklenmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 796. Ancak, bu kısım HİLL/JACKSON Taslağı'ndan çıkartılmış ve sonraki aşamalarda da hüküm bu şekliyle korunmuştur, Berlingieri, **a.e.**, s. 803.

[1524] ABD yargı organlarının kararlarında "*retla*" kaydı olarak ifade olunan pas kayıtlarına geçerlik tanıyan kararlarının KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c) kapsamında değerlendirilmesi ve

istisna uygulanmaktadır. Ancak, hükmün sözüne bakıldığında, uygulama alanı açıktır ve işaret, sayı, miktar veya ağırlık ile ilgili beyanlarla sınırlıdır. Diğer bir ifadeyle, bu paragraf yalnızca KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ve (b) bakımından uygulama alanı bulur. Bu sebeplerle, KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c)'de düzenlenen eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu hükmün uygulama alanının dışındadır[1525].

3. Konişmentoya Kaydetmeme ya da Çekince Koyma Hakkı

Uygulamada eşyanın işareti, sayısı, miktarı veya ağırlığına ilişkin bilgiler konişmentoya dâhil edilmekte ve daha sonra bu bilgilerin belli olmadığına yönelik çekinceler konulmaktadır. Bu çekinceler çoğunlukla "*weight unknown*", "*said to contain*", "*weight and quantity unknown*" şeklindeki kayıtlarla ifade olunmaktadır[1526]. Bazı konişmento tiplerinde bu

---

eleştirilmesi bakımından bkz. Michael F. Sturley, "Carriage of Goods by Sea", **[2000] 31 JMARLC**, s. 244 vd. Demir yükleri için konulan pas kayıtları hakkında ayrıca bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 238 [§ 7.80]. KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c) hakkında ayrıca bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 983 vd. [§§ 85.140].

[1525] Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (a) uyarınca eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunun yükletenin beyanı üzerine konişmentoya kaydedileceği ve fakat taşıyanın bu beyanın doğru olmadığına yönelik şerh verme imkânının bulunduğu hakkında bkz. Sözer, **Ders Kitabı**, s. 377. SÖZER'in bu yorumunun yerinde olmadığı, zira eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunun Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (a)'da değil, b. (b)'de öngörülen bir bilgi olduğu ve yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde Y-TTK bakımından da taşıyanın yükletenin beyanıyla hiçbir şekilde bağlı olmadığı yorumu yapılmalıdır, zira bu yönde bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 166; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 122 vd.

[1526] Bu kayıtlar hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 218 vd. [§§7.33]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 578 vd. [§§ 9-158]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 80 vd. [§§ 4.26]; Boyd/*et. al*, **Scrutton on Charterparties**, s. 110 vd. [§§ A63]; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 75 vd.; Davies/Dickey, **Shipping Law**, s. 183 vd.; Thommen, **Bills of Lading**, s. 13 vd.; Michael D. Bools, **The Bill of Lading: A Document of Title to Goods an Anglo-American Comparison**, London / Hong Kong, LLP, 1997, s. 128 vd.; Charles Debattista, "Cargo Claims and Bills of Lading", Chapter 5, **Maritime Law**, Yvonne Baatz / *et al.*, Second Edition, London, Sweet & Maxwell, 2011, s. 215 vd.; Cooke/*et al*, **Voyage Charters**, s. 982 vd. [§§ 8.135]. Belli değil kaydının anlamı ve Türk Hukuku'ndaki geçerliliği hakkındaki en kapsamlı çalışma için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 136 vd.

yönde matbu kayıtlar yer almaktadır[1527]. Bu kayıtların geçerliliği bakımından karşılaştırmalı hukukta birlik yoktur[1528].

KonişmentoMS'nin uygulama alanına giren taşımalarda bu kayıtların hangi ölçüde geçerli olduğunun değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Bu inceleme KonişmentoMS m. 3 f. 4'te taşıyan aleyhine öngörülen karine bakımından, diğer bir ifadeyle, taşıyanın sorumluluğu açısından önem taşımaktadır. Aşağıda öncelikle maddenin sözü değerlendirilecek, daha sonra,

---

[1527] CONGENBILL 2007'nin ön yüzünün sağ alt tarafında "Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown." şeklinde matbu kayıt yer almaktadır, bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/BIMCHEMVOYBILL_2008.aspx. Benzer kayıt CONLINEBILL 2000'in sol alt kısmında da yer almaktadır, bkz. BIMCO, (Çevrimiçi) https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bills_of_Lading/CONLINEBILL2000.aspx. Bu konişmentolarda yer alan matbu kayıtlar hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 218 vd. [§§ 7.35]. Bu kayıtların geçerliğine ilişkin yargı kararları için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **a.e.**, s. 218-219 [dn. 99 ilâ 107].

[1528] Hollanda Taşıma Kanunu'nda çekinceler ismen gösterilerek yasal düzenlemeye konu edilmiştir. Kanun'un 414'üncü maddesinin ikinci fıkrasının İngilizce tercümesi şu şekildedir: "*[i]f the bill of lading contains the "content, quality, number, weight or measure unknown" clause or any othe clause to similar effect, such data regarding the goods mentioned in the bill of lading do not bind the carrier, unless it is proven that he knew or ought to have known the content or the quality of the goods, ort hat they were handed over to him, counted, weighted or measured*" bkz. Haanappel/Mackaay, **New Netherlands Civil Code**, s. 110; ayrıca bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 140. Rotterdam Kuralları'nın CMI bünyesindeki hazırlık sürecinde CMI DHD'lere "*shippers load and count, said to contain, weight unknown*" ve benzeri kayıtların hukuki geçerliği hakkında soru yöneltilmiştir. 1.2.4 nolu soruya verilen cevap için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 140 [Arjantin], s. 150 [Avustralya – Yeni Zelanda], s. 159 [Kanada], s. 167 [Çin], s. 187 [İtalya], s. 204 [Japonya], s. 205 [Hollanda], s. 235 [Norveç], s. 248 [İspanya], s. 255 [İsveç], s. 262 [Türkiye], s. 275 [İngiltere], s. 304 [ABD]. Fransız Temyiz Mahkemesi'nin "*said to be*" veya "*said to contain*" şeklindeki kayıtları geçersiz saydığı hakkında bkz. Céceile Legros, **Transport Law in France**, Transport Law Suppl-34 (2012), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2012, s. 87 [§ 198]. ABD Hukuku uyarınca "*said to contain*" kaydının konteyner içeriğini denetleme imkânı olmadıüğı anlamına geldiği hakkında bkz. Robert Force, **Transport Law in the United States**, Transport Law Suppl-12 (2001), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2001, s. 114 [§ 197]. Matbu çekincelerin Belçika Hukuku uyarınca geçerli kabul edilmediği hakkında bkz. Marc Huybrechts / *et al.* **Transport Law in Belgium**, Transport Law Suppl-1 (1994), The Netherlands, Wolters Kluwer, 1994, s. 100 [§ 166]. Çin Hukuku'nun Hamburg Kuralları doğrultusunda olduğu ve geçerli bir çekincenin ancak sağlanan bilginin doğru olmadığına yönelik sebebin gösterilmesi hâlinde söz konusu olacağı açıklanmıştır. Ancak, uygulamada bu koşulun genellikle yerine getirilmediği ve Çin Mahkemeleri'nin "*shippers weight*" ve "*said to be*" şeklindeki kayıtlara geçerlik tanıdığı hakkında bkz. Zhenliang, **Transport Law in China**, s.149 [§ 305].

hazırlık çalışmaları da dikkate alınarak hükmün konulma amacı açıklanmaya çalışılacaktır.

a. Söze Dayalı Yorum

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'nin sözünden, hükümde öngörülen koşulların gerçekleşmesi kaydıyla, taşıyanın kendisine bildirilen bilgileri konişmentoda göstermek zorunda olmadığı sonucuna varılmaktadır. Bu koşullar sırasıyla; **[1]** eşyayı doğru olarak tanımladığından şüphe etmekte haklı sebeplerinin bulunması[1529] veya **[2]** yeterli denetleme imkânının olmamasıdır[1530]. Dolayısıyla, KonişmentoMS'de konişmento kayıtlarına çekince konulması hakkında açık bir düzenleme yoktur.

b. Amaca Dayalı Yorum

Bu başlıkta, hükme ilişkin hazırlık çalışmalarının tutanakları göz önünde tutularak hükmün KonişmentoMS'ye dâhil edilme sebebi ortaya konulmaya çalışılacaktır.

[1529] Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde CMI DHD'lere eşyayı doğru olarak tanımladığından şüphe etmekte haklı sebeplerinin bulunması ölçütünün hangi şekilde yorumlandığı sorusu yöneltilmiştir. Hollanda DHD'den gelen cevapta taşıyanın iletilen beyanın doğru olmadığına dair bilgisinin bulunduğu hâllerin bu kapsamda değerlendirildiğini belirtmiştir. Diğer bir anlatımla, teslim edilen eşya ile eşyaya ilişkin verilen bilginin doğru olmadığının belirgin olduğu hâllerde bu ölçütün uygulandığı ve böyle bir ihtimalde "*unknown*" kayıtlarının geçerli olmadığı açıklanmıştır. Ancak, ispat külfetinin yük ilgililerinin üzerinde olduğu belirtilmiştir, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 214. Diğer DHD'lerin cevapları için bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 140 [Arjantin], s. 149 [Avustralya – Yeni Zelanda], s. 158-159 [Kanada], s. 167 [Çin], s. 185 [İtalya], s. 234 [Norveç], s. 254 [İsveç], s. 262 [Türkiye], s. 273 [İngiltere], s. 304 [ABD].

[1530] Bu ölçüte örnek olarak içeriği yük ilgilisi tarafından istiflenen konteynerler [Arjantin, s. 149; Avustralya-Yeni Zelanda, s. 149; Çin, s. 167; İtalya, s. 186; İsveç, s. 255; İngiltere,s. 274; ABD, s.304] ambalajlı eşyanın içeriği [Avustralya-Yeni Zelanda, s. 149; Çin, s. 167], petrol ve dökme yüklerden buğday taşımasında eşyanın ağırlığı [İtalya, s. 186] CMI DHD'lerce örnek olarak verilmiştir. Diğer yandan, büyük miktarlarda teslim edilen yüke ilişkin bilginin denetlenmesinin yükleme aşamasında gecikmeye sebebiyet verecek olmasının da bu kapsamda konişmentoya konulan çekinceyi geçerli kılacağı açıklanmıştır. Hollanda DHD, Hollanda Taşıma Kanunu m. 399 f. 1'de dökme yük olarak yüklenen yahut pompalanarak yüklenen eşyanın miktarının ve ağırlığının denetlenmesi bakımından taşıyanın makul denetleme imkânının bulunmadığı karinesinin söz konusu olduğunu açıklanmıştır, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 214.

aa. 1921 Lahey Kuralları ve Öncesi

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'ye karşılık gelen bir hüküm ILA Taslağı'nda yoktur[1531]. Bu sebeple, ILA Taslağı aşamasında taşıyanın kendisine yapılan beyanları konişmentoya girmeme imkânının olmadığını söylemek mümkündür.

1921 yılında gerçekleşen Lahey Konferansı'nda, ILA Taslağı m. 3 f. 3 hükmü, ağırlığa ilişkin bilgi bakımından eleştirilmiştir[1532]. Yapılan değerlendirmeler sonrasında uzlaşmaya yönelik ilk adım dökme yükler hakkında atılmış ve bu eşyalara özgü bir istisnaya yer verilmiştir[1533]. 1921 Lahey Kuralları'na yapılan ekleme ile[1534] taşıyana teslim edilen dökme yüklerin sayılarının, miktarının yahut ağırlığının doğru beyan edildiğinin ispat külfeti "*shipper*"ın üzerine bırakılmıştır. Ancak, bu düzenleme hazırlık çalışmalarının sonraki aşamalarında Sözleşme'den çıkartılmıştır[1535].

[1531] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792-793.

[1532] Eleştiriler Hollandalı gemi maliklerini temsilen yapılmıştır. İleri sürülen çekinceler eşyanın ağırlığına ilişkin iletilen bilgilere yöneliktir. Söz konusu tarih itibarıyla gemiye yüklenen eşyanın ağırlığının kaptan tarafından ölçülmediği veya ölçülmesinin mümkün olmadığı hâllerde konişmentoya "*weight and quantitiy unknown*" şeklinde kayıt konulmasının mevcut uygulamayı yansıttığı açıklanmıştır. Konulan bu kaydın taşıyanın eşyanın ağırlığına ilişkin konişmentoda yer alan bilgiden sorumlu olmadığı sonucunu doğurduğu ve TaslakMS m. 3 f. 3 hükmünün bu hâliyle kendileri bakımından kabul edilmesinin mümkün olmadığı açıklanmıştır, 1921 ILA Konferansı'nın 31/8/1921 tarihli oturumunda ileri sürülen bu açıklama için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 212; Sturley, **The Legislative History I**, s. 194 [MR. H. J. KNOTTENBELT].

[1533] Öneri NORMAN HİLL tarafından yapılmıştır. Düzenli hat taşıması söz konusu olduğunda hükmün bu hâliyle uygulanması ancak, dökme yüklere ilişkin taşımalara istisna tanınması önerilmiştir. Öneri doğrudan m. 3 f. 3 hükmüne değil, konişmentoya kaydedilen bu bilgilere ispat kuvveti tanıyan m. 3 f. 4 hükmüne yönelik olmuştur. Öneri şu şekildedir: "*[s]uch a bill of lading, issued in respect of all cargoes other than bulk cargoes, shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described, in accordance with the section 3 (a), (b) and (c). In case of bulk cargoes the shipper shall be bound to prove the number, quantity, or weight actually delivered to the carrier…*" 1921 ILA Konferansı'nın 31/8/1921 tarihli oturumunda ileri sürülen bu öneri için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 214; Sturley, **The Legislative History I**, s. 197-198.

[1534] Bu eklemenin de yer aldığı 1921 Lahey Kuralları metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 797.

[1535] Değişiklik, 1922 HİLL/JACKSON Taslağı'nda yapılmıştır. Bu Taslak ile yapılan değişikliklerin gerekçesine ulaşmak mümkün olmamıştır. 1922 HİLL/JACKSON Taslağı ile

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'ye karşılık gelen bir düzenleme yapılmasına ilişkin öneri aynı oturumda getirilmiş ve kabul edilmiştir. Hükmün ilk kısmı 1921 Lahey Konferansı'nın[1536], ikinci kısmı ise 1922 tarihli Londra Konferansı'nın[1537] sonrasında metne dâhil edilmiştir. Böyle bir düzenleme ile, koşulların karşılanması kaydıyla, taşıyana "*shipper*"ın istemine uymama hakkı tanınmak istendiği açıklanmıştır[1538]. Gerekçeden bu aşamada amaçlananın, taşıyana çekince koyma hakkının değil, iletilen beyanları konişmentoya girmeme hakkının tanınması olduğunu söylemek mümkündür[1539].

bb. 1923 Lahey Taslağı

Uygulamada sıklıkla kullanılan çekincelerden "*weight unknown*" kaydı 1923 Brüksel Diplomatik Konferansı'nda gündeme gelmiştir. Bu oturumda, 1922 Lahey Taslağı m. 3 f. 3 par. 2'de yer alan "taşıyan…konişmentoda bildirmek ya da göstermek zorunda değildir" ibaresinin çıkartılması ve yerine taşıyanın yeterli denetleme imkânının bulunmadığı beyan edilen işareti, sayıyı, miktarı veya ağırlığı bilmediğine ilişkin bir çekincenin konulması önerilmiştir[1540]. Ancak, öneri kabul edilmemiştir[1541]. Ne var ki, önerinin kabul

---

değiştirilen m. 3 f. 4 hükmü metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 803, 804.

[1536] 1921 ILA Konferansı'nın 31/8/1921 tarihli oturumunda NORMAN HİLL tarafından yapılan bu öneri için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 217; Sturley, **The Legislative History I**, s. 204-205.

[1537] 1922 yılında Londra'da gerçekleşen Konferans'ta NORMAN HİLL tarafından yapılan bu öneri için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 219.

[1538] Değişikliğe yönelik gerekçe şöyledir: "*[s]o we have provided that, if the shipowner has reasonable grounds for suspecting that the statements made by the shipper do not accurately represent the goods, the shipowner is relieved from the responsibility of complying with the demand*.", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 217; Sturley, **The Legislative History I**, s. 205.

[1539] Bu kapsamda ayrıca bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 119-120'de KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarına ilişkin verilen bilgiler.

[1540] MR. BAGGE tarafından yapılan öneri şu şekildedir: "*…[w]hereas the opposite seemed to be stated in the phrase: "provided that no carrier shall be bound to state or show…". It was necessary to replace the words "or which he has had no reasonable means of checking the marks, numbers, quantitiy, or weight, he may insert in the bill of lading a clause stating that*

edilmeme gerekçesinden, bu yönde bir çekince konulmasının engellenmek istenildiği sonucu çıkmamaktadır[1542]. Bu oturumda yapılan değerlendirmeler, KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 düzenlenmesinin yorumlanması bakımından önem taşımaktadır.

Diplomatik Konferans'ta 1923 Lahey Taslağı'nın bu düzenlemesi ile yürürlükteki sistemde değişikliğe gidildiği ve "*weight unknown*" veya "*quantity unknown*" gibi kayıtların etki doğurması için taşıyanın bilgilerin doğruluğunu makul bir şekilde kontrol etme imkânının bulunmadığını ispat etmesi gerektiği açıklanmıştır[1543]. Bu sebeple, matbu kaydın tek başına yeterli olmayacağı[1544] ve imkânsızlığın her hâlükarda kaptan tarafından ispat edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, TaslakMS'de çekinceye ilişkin özel bir düzenleme yer almasa da, hazırlanan MS'nin yeni bir dünyada yürürlük kazanmayacağı ve hukukun genel ilkeleri ile deniz ticareti örf ve âdetinin uygulanmasına devam edileceği açıklanmıştır[1545].

---

this information was not known or some other analogous reservation", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 200; Sturley, **Legislative History I**, s. 442.

[1541] Oturum başkanı kendisinin bu görüşte olmadığını açıklamıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 200; Sturley, **Legislative History I**, s. 442.

[1542] Oturum başkanı tarafından kullanılan ifade şu şekildedir: "*[t]he convention was not going to enter into force in some new world. The general principles of law and maritime customs as old as navigation would remain in force. The text did not detract from these.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 201; Sturley, **Legislative History I**, s. 442.

[1543] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 199; Sturley, **The Legislative History I**, s. 442.

[1544] Bu sonuca Brüksel Diplomatik Konferansı'nın 6/10/1923 tarihli oturumunda oturum başkanı tarafından yapılan şu yorumdan ulaşılmaktadır: "*...[a] general clause would not be enough; it would be necessary for the captain to prove the impossibility in each case…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 199; Sturley, **The Legislative History I**, s. 442. Aynı oturumda yine oturum başkanı tarafından şu ifade kullanılmıştır: "*…[b]ut he could not make it a standard clause*.", bkz. Berlingieri, **a.e.**, s. 201; Sturley, **a.e.**, s. 443.

[1545] Bu sonuca oturum başkanının 6/10/1923 tarihli oturumda yaptığı şu açıklamalardan varılmıştır; "*[t]he convention was not going to enter into force in some new world. The general principles of law and maritime customs as old as navigation would remain in force… [r]epeated that the carrier remained bound in this respect by common law and by maritime custom.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 200, 201; Sturley, **Legislative History I**, s. 442.

Özetle, "*weight unknown*" ve benzeri kayıtların konişmentoya girilebileceği ancak, eşyanın doğru olarak tanımlanıp tanımlanmadığının yeterli denetleme imkânının bulunmadığının ispatının kaptan ve taşıyanın üzerinde olduğu açıklanmıştır[1546].

cc. Değerlendirme

1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3'ün ikinci paragrafı, sözü itibarıyla, taşıyanın "*shipper*" tarafından beyan edilmesi üzerine konişmentoya girdiği kayıtlara çekince koymasının mümkün olmadığı ve sadece doğruluğundan şüphe edilen beyanın konişmentoya girilmemesi hakkının tanıdığı şeklinde yorumlanmaya müsaittir. KonişmentoMS'nin hazırlık sürecinin son aşamasında önerilen metin değişikliği kabul edilmiş olsaydı[1547], çekincelerin geçerli olup olmadığı hakkında uygulamada farklı içtihatlar gelişmeyebilirdi. Ancak, 1923 tarihli Brüksel Diplomatik Konferansı'nda yapılan değerlendirmeler dikkate alındığında, bu kayıtlara bazı hâllerde geçerlilik tanınmasının amaçlandığı sonucuna varılmaktadır. Tutanaklardan matbu kayıtların her hâlükarda geçerli olmayacağı anlaşılmaktadır. Bu kayıtların etki doğurması, KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de öngörülen iki hâlden birinin ispat edilmesine bağlıdır. Fiilen teslim aldığı eşyayı doğru olarak tanımladığından şüphe etmekte haklı sebeplerinin bulunduğunu ve bu

---

[1546] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 200, 201; Sturley, **Legislative History I**, s. 442. E-TTK m. 1110 f. 2 b. 2'ye ilişkin açıklamalarda yükün miktarına ilişkin beyanın taşıyan tarafından konişmentoya yazılması gerektiği ancak bu kayıtların aleyhine karine teşkil etmemesi için belli değil şerhi koyulabileceği belirtilmiştir. Ancak, belli değil kaydının tek başına geçerli olmadığı, çekincenin hangi kayda ilişkin olduğunun ve hangi sebeple yükletenin beyanından şüphe edildiğinin yahut onun doğru olmadığının belirtilmesinin gerektiği açıklanmıştır. Örnek olarak yük dökme olduğu için ağırlık kontrol edilemedi, tartı belli değil kaydı geçerli bir çekince olarak gösterilmiştir, bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 78. Aynı çalışmada, yükletenin beyan ettiği bilgilerden yalnızca birinin konişmentoya girilmesinin zorunlu olduğu, dolayısıyla, birden fazla beyanın konişmentoya girilmesi hâlinde bunlardan biri için açıklama yapılmaksızın girilen belli değil kaydının geçerli olacağı belirtilmiştir, Çağa/Kender, **a.e.**, s. 79. Bu son açıklamanın KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 hakkında yukarıda verilen açıklamalarla örtüşmediği söylenebilir.

[1547] Bkz.: yuk. dn. 1540.

bilgilerin doğruluğunu denetleme olanağının bulunmadığını ispat eden taşıyan hakkında bu kayıtlar geçerli olmalı ve KonişmentoMS m. 3 f. 4'te öngörülen karine taşıyanın aleyhine oluşmamalıdır. Hükmün bu şekilde yorumlanması amaca uygun olacaktır.

B. Hamburg Kuralları

1. Hüküm

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'ye karşılık gelen Hamburg Kuralları m. 16 f. 1 hükmü[1548] şu şekildedir: konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, kolilerin veya parçaların sayısı, ağırlık ya da miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen 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 koymak zorundadır.

2. Kapsamı

Hükmün kapsamı KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 ile büyük ölçüde aynı doğrultuda olmakla birlikte bir hususta genişlemiştir. Zira, "*shipper*" tarafından beyan edilen bilgiler arasına eşyanın genel olarak cinsi de dâhil

[1548] Hamburg Kuralları m. 1239 f. 1 hükmü Y-TTK m. 1239 f. 1'e aynen yansıtılmıştır. Söz konusu hükmün Y-TTK'da yer aldığı şekliyle Türkçe tercümesi şu şekildedir: "Konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen 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 koymak zorundadır."

edilmiştir [m.15 f. 1 b. (a)]. Dolayısıyla, bu kayıt da Hamburg Kuralları m. 16 f. 1'e alınmıştır [m. 16 f. 1].

KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 düzenlemesine benzer şekilde, hükmün kapsamı "*shipper*" tarafından taşıyana beyan edilen bilgilerle sınırlıdır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu hükmün kapsamı içinde değildir.

3. Çekince Koyma Hakkı

a. Hazırlık Çalışmaları

Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde "*weight, quantity and number of packages unknown*" ve "*said to weight*" şeklindeki kayıtların konişmentoya girilmesinin genel ticari bir uygulama hâline geldiği açıklanmıştır. Bu kayıtların geçerliliğinin bir Devlet'ten diğerine farklılık gösterdiği belirtilmiştir[1549]. Kayıtların geçerliği bakımından bazı Devletler'in yargı organlarınca taşıyanın çekinceye ilişkin sebep gösterilmesinin arandığı da açıklanmıştır[1550].

Çalışma Grubu'na sunulan ilk taslakta çekince sebeplerinin açıkça gösterilmesine yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır[1551]. Ancak, hükmün sözünden matbu çekincelerin geçerli olmadığının açık olduğu belirtilmiştir[1552]. Çalışma Grubu, yaptığı değerlendirme sonrasında şu ilkeleri

---

[1549] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 209 [§ 32].
[1550] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 209 [§ 36 dn. 37].
[1551] Çalışma Grubu'nun değerlendirmesine sunulan taslak hüküm şu şekildedir: "*[i]f a bill of lading contains particulars concerning the description, marks, number, quantitiy or weight of the goods,which the carrier has reasonable grounds for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking, the carrier shall [state] [specify] such reservation in the bill of lading*" (Draft Provision E), bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 209 [§ 35].
[1552] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 209, [§ 37].

benimsemiştir[1553]: **[1]** Taşıyan, "*shipper*"ın beyanı doğrultusunda eşyanın genel olarak cinsine, işaretlerine, sayısına, miktarına ve ağırlığına ilişkin beyanları konişmentoya girmek zorundadır; **[2]** taşıyanın bu kayıtlara ilişkin çekincesi ancak makul bir gerekçenin gösterilmesi kaydıyla mümkündür[1554]. Diplomatik Konferans'a sunulan TaslakMS m. 16 f. 1 hükmü, değişikliğe uğramadan[1555] resmî metne geçmiştir.

b. Değerlendirme

Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, taşıyanın, "*shipper*"ın beyan ettiği m. 15 f. 1 b. (a)'da öngörülen hususları konişmentoya girmesi zorunludur[1556]. Bilgilere çekince koyma hakkı açık bir şekilde düzenlenmiştir. Çekince konulmasına ilişkin koşullar büyük ölçüde KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 ile aynı doğrultudadır. Taşıyan, **[1]** eşyaya ilişkin kendisine yapılan beyanın teslim edilen eşyayı[1557] tam ve doğru olarak **[a]** göstermediğini biliyor, veya **[b]** gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa, **[2]** kendisine iletilen beyanı kontrol etmek için yeterli imkânı bulunmuyorsa çekince koyma hakkına sahiptir. Ancak, matbu bir çekince geçerli etki doğurmaz. Çekincenin etkili olabilmesi için beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan sebeplerin de belirtilmesi zorunludur[1558].

[1553] Çalışma Grubu, belirlenen bu ilkeler doğrultusunda hükmün hazırlanması için Redaksiyon Komitesi'ne yetki vermiştir, UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 210 [§ 41].

[1554] UNCITRAL Çalışma Grubu bünyesinde bu hüküm hakkında yapılan değerlendirmeler için bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 645 vd. Bu çalışmadan hangi Devletler'in ne yönde teklif yaptıkları belirlenebilmektedir.

[1555] Bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 298.

[1556] Fransa temsilcisinin UNCITRAL Çalışma Grubu'nda önerdiği aksi yöndeki teklif için bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 647.

[1557] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de yer alan "taşıyan…fiilen teslim aldığı" ibaresi Hamburg Kuralları m. 16 f. 1 hükmünde açılmıştır.

[1558] UNCITRAL Çalışma Grubu'nda bu konu hakkında yapılan değerlendirmeler hakkında bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 645 vd.

C. Rotterdam Kuralları

1. Hüküm ve Kapsamı

Çekince koyma zorunluluğu ve hakkı Rotterdam Kuralları'nın 40'ıncı maddesinde dört fıkra hâlinde kapsamlı bir şekilde düzenlenmiştir[1559]. Hükmün birinci fıkrasında "*shall*", üçüncü ve dördüncü fıkralarında ise, "*may*" terimi yer almaktadır. Bu kapsamda, ilk ayrım, taşıyanın çekince koyma zorunluluğunun bulunduğu hâller [m. 40 f. 1] ve çekince koymaya yetkili kılındığı hâller [m. 40 f. 3 ve f. 4] şeklinde yapılabilir.

Taşıyanın çekince koymaya yetkili kılındığı hâlleri, eşyanın teslim edilme şekline dayanarak ikiye ayırmak mümkündür. Kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşya hakkında m. 40 f. 4, edilmeyen[1560] eşyaya ise, m. 40 f. 3 düzenlemesi uygulanır. Kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşya bakımından bir ayrım daha söz konusudur. Beyan edilen bilgi m. 36 f. 1'de öngörülenlerden biri ise, diğer bir ifadeyle, eşyanın tanımına [m. 36 f. 1 b. (a)], işaretlerine [m. 36 f. 1 b. (b)], kolilerin veya parçaların sayısına yahut miktarına [m. 36 f. 1 b. (c)] ilişkinse, çekince m. 40 f. 4 b. (a); eşyanın ağırlığıyla [m. 36 f. 1 b. (d)] ilgiliyse, m. 40 f. 4 b. (b) uyarınca konulabilecektir.

Sözleşme'nin hazırlık sürecinde taşıyanın çekince koymaya yetkili kılındığı hâllerin kapalı konteyner içinde olan ve olmayan eşyaya göre farklı koşullara tâbi tutulmasının gerçekten gerekli olup olmadığı sorusu gündeme getirilmiştir[1561]. Uygulamada konteyner içindeki eşya ile diğer eşya arasında

---

[1559] RR m. 40 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 229 vd. [§§ 7.067]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 114 vd. [§§ 40-01]; Williams, **A New Convention**, s. 205 vd.; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 114 vd.; Diamond, **[2009] LMCLQ**, s. 504 vd.; Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 622. Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 173.

[1560] "…veya kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen muayene edilmesi hâlinde".

[1561] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§§ 31, 32].

çekincelerin sonuçları bakımından ayrım yapıldığı ve kapalı konteynerlerin içeriğinin açılmadığına dair bir karinenin oluştuğu[1562] gerekçesi Çalışma Grubu'nca benimsenmiş ve hükümde böyle bir ayrıma gidilmiştir[1563].

Karışık gözüken bu sistemin şu şekilde özetlenmesi mümkündür: **[1]** Çekince konulması mümkün olan bilgiler, taşıtan tarafından iletilen m. 36 f. 1'de öngörülenlerle sınırlıdır[1564], **[2]** eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna [m. 36 f. 2] ilişkin bilgiye çekince konulması mümkün değildir, **[3]** RR m. 40 f. 1'deki koşulların gerçekleşmesi durumunda taşıyan çekince koymak zorundadır. Bu zorunluluk m. 36 f. 1 b. (a) ilâ (d)'de öngörülen bilgilerin tamamı bakımından söz konusudur. Eşyanın teslim edilme şekli bu fıkranın uygulama alanı bulması için önem arz etmez, **[4]** Taşıyanın çekince koymaya yetkili olduğu hâllerde eşyanın teslim şekli önem taşır; **[a]** kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilmeyen eşyalar hakkında m. 40 f. 3 uygulanır. Sözleşme'nin 36'ncı maddesinin birinci fıkrasında öngörülen bilgiler bakımından bir ayrım yapılmamıştır, **[b]** kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşyalara ilişkin, **[aa]** m. 36 f 1 b. (a) ilâ (c)'de öngörülen bilgiler hakkında RR m. 40 f. 4 b. (a), **[bb]** ağırlığa [m. 36 f. 1 b. (d)] ilişkin bilgi hakkında ise, RR m. 40 f. 4 b. (b) hükmü uygulama alanı bulur.

2. Kavramlar

a. Kapalı Konteyner

Rotterdam Kuralları'nın 40'ıncı maddesinde "*sealed container* = mühürlü konteyner" ibaresi değil, "*closed container*" terimi kullanılmıştır. Bu ibare, Türkçe'ye kapalı konteyner şeklinde tercüme edilebilir[1565]. Bu terim,

---

[1562] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 33].
[1563] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 11 [§ 39].
[1564] Taşıtan tarafından iletilen bilgilerin Rotterdam Kuralları m. 31 f. 1, m. 36 f. 1 ve m. 36 f. 1 b. (a)'da öngörüldüğü açıklanmıştı. Taşıyanın çekince koymak zorunda olduğu veya çekince koymaya yetkili olduğu bilgiler yalnızca m. 36 f. 1'dekilerle sınırlıdır.
[1565] Bu yönde bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 173.

hükümde yapılan ayrım[1566] bakımından önem taşır. Öncelikle bu kavramın açıklanması yerinde olacaktır[1567].

Sözleşme'nin birinci maddesinin yirmi altıncı fıkrasında konteyner tanımı yapılmıştır. Eşyaya ilişkin tanımda da konteyner ibaresi yer almaktadır [m. 1 f. 24]. Ancak, "*closed container*" terimi Rotterdam Kuralları m. 1'de tanımlanmadığı gibi, m. 1 f. 26'da da böyle bir ayrım yoktur.

Rotterdam Kuralları anlamında konteyner, eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizattır [m. 1 f. 26]. Bir teçhizatın kapalı olup olmaması onun konteyner olarak değerlendirilmesinde önem arz etmez. Dolayısıyla, 40'ıncı maddenin üçüncü fıkrasındaki ayrım, Rotterdam Kuralları anlamındaki bütün konteynerleri değil, yalnızca kapalı olanları içine alır. Ayrıca, bir konteynerin kapalı olmasındaki ayırıcı ölçüt onun mühürlenmiş olup olmaması değildir[1568].

Yukarıda da açıklandığı üzere, Rotterdam Kuralları m. 1 f. 24 uyarınca, eşya tanımına dâhil olan konteynerler taşıtan tarafından tedarik edilenlerle sınırlıdır. Ancak, m. 40 f. 3 söz konusu olduğunda ölçüt konteynerin kimin tarafından tedarik edildiği değil, teçhizatın kapalı olup olmamasıdır.

[1566] LORENZON ayrımı "*FCL Cargo*" ve "*Non-FCL Cargo*" olarak yapmıştır, bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 116 vd. [§§ 40-06 ve 40-07].

[1567] Hükmün uygulama alanına giren konteynerin mühürlü yahut kilitli olması gerekmez. Kapalı konteyner ölçütü ile eşyanın denetlenmesinin güç olduğu hâllerin hükmün uygulama alanının içine alınması amaçlanmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 231 [§ 7.072]. Çalışmada verilen örnekte teslim edilen konteynerin kapılarının kapalı ve fakat kilitli ve mühürlü olmadığı ve tarafların konteynerin teslim edilmesi üzerine taşıyan tarafından gemiye yükleneceği yolunda anlaştıklarını, taşıyan konteyneri teslim aldığında kapılarını açma imkânının bulunduğunu ancak tarafların iradesinin bu yönde olmadığını, dolayısıyla m. 40 f. 4'ün uygulama alanı bulacağı açıklanmıştır, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 232 [örnek no: 7-25]. BERLİNGİERİ ise, kapalı konteyner kavramından "*open top*" olmayan konteynerlerin anlaşılması gerektiğini açıklamıştır, bkz. Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 622.

[1568] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 231 [§ 7.071].

Kapalı konteyner terimi ilk kez CMI'nın hazırlık çalışmalarında kullanılmıştır[1569]. UNCITRAL Çalışma Grubu sürecinde de bu kavram değerlendirilmiştir[1570]. Terim hakkında yapılan eleştirilerde bu kavramın yeni olduğu ve hangi anlama geldiğinin açık olmadığı çekincesi ileri sürülmüştür[1571]. Cevap olarak, kapalı konteyner ibaresinin ölçüt alınarak hükümde ayrıma gidilmesinin yerinde olduğu, zira taşıyanın konteyner içindeki eşyayı denetlemek için konteyneri açmayacağı yolunda bir karinenin bulunduğu belirtilmiştir[1572]. Yapılan eleştirileri dikkate alan Çalışma Grubu, kapalı konteyner terimine açıklık kazandırılması gerektiği yolunda karar almıştır[1573]. Aynı oturumda, kapalı konteyner bakımından önem taşıyan ölçüt belirlenmiştir. Bu kapsamda, konteyner içindeki eşyanın denetlenmesindeki güçlük ortaya konulmuş[1574] ve ölçüt olarak eşyanın fiilen denetlenip denetlenmemesi[1575] benimsenmiştir. Dolayısıyla, eşyanın sadece kapalı konteyner içinde olması da çekincenin özel düzenlemeye tâbi tutulması için yeterli değildir. Aynı zamanda fiilen denetlenmemiş olması da gerekmektedir.

Açıklanan ölçüt, FCL ve LCL taşımalar hakkında değerlendirmelidir[1576]. LCL taşımalarda konteyner içeriği taşıyan veya ifa eden tarafından istif edildiğinden, bu taşımalarda kapalı olmayan konteyner içinde teslim edilen eşyaya ilişkin RR m. 40 f. 3 hükmü uygulanacaktır. FCL taşımalarda ise, eşya, her ne kadar konteyner içine taşıtan tarafından

---

[1569] Bkz. CMI, **[2000] CMI Yearbook**, s. 148-149, 281.
[1570] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 vd. [§§ 32].
[1571] Bu kapsamda yöneltilen sorulardan bir tanesi treyler üzerinde yer alan mühürlü kapının treyleri kapalı konteyener kavramı içine dâhil edip etmeyeceğidir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 32]. Konteyner tanımının içinde treylerin de bulunduğu, dolayısıyla olumlu cevap verilmesi gerektiği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 33].
[1572] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 33].
[1573] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 11 [§ 39].
[1574] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 11 [§ 39].
[1575] Son oturumda kapalı olmayan konteyner içindeki eşya kelimesinden sonra gelmek üzere, "kapalı konteyner içinde olup da taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen muayene edilen eşyalar" teriminin eklemesi kararlaştırılmıştır, UN, **A/CN.9/645**, s. 31 [§ 149]
[1576] Bu yönde değerlendirme için bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 116 vd. [§§ 40-06 ve 40-07].

yüklenmiş olsa da, ayırıcı ölçüt, eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen denetlenip denetlenmediğidir.

b. Kapalı Taşıt

Çekinceye yönelik düzenlemedeki ayrımda önem taşıyan bir diğer husus, eşyanın "kapalı taşıt = "*closed vehicle*" içinde bulunup bulunmamasıdır. Kara yolu veya demir yolu eşya taşıma araçları taşıt olarak ifade olunmuştur [m. 1 f. 27]. Söz gelimi, vagon içinde bulunan eşyanın gemiye yüklenmesi hâlinde eşyanın kapalı taşıt içinde bulunduğu söylenebilir. Ancak, benzer sonuç, tırın üzerinde gemiye yüklenen otomobiller bakımından söz konusu olmaz.

3. Çekince Koyma Zorunluluğu

a. Hüküm

Taşıyan, taşıtan tarafından iletilen bilgileri onun tarafından iletildiği şekilde taşıma senedine girmek zorundadır [m. 36 f. 1]. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1'de öngörülen iki koşuldan birinin gerçekleşmesi hâlinde, taşıyan, bu kayda çekince koymak zorundadır. Bu koşullar; taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan herhangi temel bir açıklamanın, **[1]** yanlış[1577] veya hatalı[1578] olduğunun taşıyan tarafından gerçekten biliniyor ["*actual knowledge*"] olması [m. 40 f. 1 b. (a)], **[2]** yanlış veya hatalı olduğuna dair

---

[1577] "Yanlış" olarak Türkçe'ye tercüme edilen bu kavramın karşılığı olarak İngilizce resmî metinde "*false*" ibaresi kullanılmıştır. "*False*" kelimesinin anlamı bir yargılamada şu şekilde açıklanmıştır; "*intentionally or knowingly or negligently untrue*"; bkz. *Metropolitan Life Ins. Co.* v. *Adams* D.C. Mun. App., 37 A.2d 345, s. 350. Bir belgede yer alan bildirimin "*false*" olması ise hukuk sözlüğünde şu şekilde açıklanmıştır; "*A statement (including a statement in a claim or document), is "false" if it was untrue by the person making it, or causing it to be made*", bkz. Garner/*et al.*, **Black's Law Dictionary**, s. 677.

[1578] RR'nin resmî İngilizce metninde Türkçe'ye "hatalı" olarak çevrilen bu kelimenin karşılığı olarak "*misleading*" ibaresi kullanılmıştır. Hukuk sözlüğünde bu kelimenin karşılığı olarak "*calculated to lead into error*" tanımı verilmiştir, bkz. Garner/*et al.*, **Black's Law Dictionary**, 1090.

taşıyanın haklı sebebe dayanan inancının ["*reasonable grounds*[1579] *to believe*"] bulunmasıdır [m. 40 f. 1 b. (b)][1580].

b. Koşulları

aa. Temel Açıklama

Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 b. (a)'da taşıma senedinde yer alan her hangi bir temel açıklamanın yanlış veya hatalı olduğunun gerçekten biliniyor olması ibaresi kullanılmıştır. Her hangi bir temel açıklama olarak Türkçe'ye tercüme edilen ifadenin resmî metindeki karşılığı "*any material statement*"dır[1581]. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1'in açılış cümlesinde Sözleşme'nin 36'ncı maddesinin birinci fıkrasına atıf yapılmıştır. Dolayısıyla, taşıma senedindeki her hangi bir temel açıklama, m. 36 f. 1'de öngörülen bilgilere yönelik bildirimlerle sınırlı olarak yorumlanmalıdır. Bu sebeple, diğer koşulların da karşılanması kaydıyla çekince konulması zorunlu bilgiler, eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu [m. 36 f. 2 b. (a)] kapsamaz.

Uygulamada, taşıyanın çekince koymadan konişmento düzenlenmesi karşılığında, eşyanın işaretlerine, kolilerin yahut parçaların sayısına, ağırlığına, miktarına veya haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin kayıtların doğru olmamasından doğabilecek olan sorumluluğunu tazmin etmek amacıyla "*shipper*" tarafından taahhütte bulunulmaktadır. Aşağıda açıklanacağı üzere, garanti mektupları yalnızca Hamburg Kuralları'nda özel olarak düzenlenmiştir[1582]. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 hükmü, doğrudan bu hususu düzenlemiyor olsa da, temiz konişmento karşılığı verilen garanti

---

[1579] "*Reasonable*" kelimesinin karşılığı olarak Hukuk Sözlüğü'nde "*fair, proper, just, moderate, suitable under the circumstances*" tanımı verilmiştir, bkz. Garner/*et al.*, **Black's Law Dictionary**, s. 1379.
[1580] Bu ölçüt için ayrıca bkz. Hollanda DHD tarafından yapılan açıklama, bkz.: yuk. dn. 1528.
[1581] Hukuk Sözlüğü'nde bu kelimenin karşılığı olarak "*...representation relating to the matter which is so substantial and important as to influence party to whom made it*" olarak kullanılmıştır, bkz. Garner/*et al.*, **Black's Law Dictionary**, s. 1066.
[1582] Bkz.: aş. § 16 III B.

mektuplarının neticeleri bakımından önem taşımaktadır. Ancak, hüküm sözü itibarıyla haricen belli olan hâl ve durumuna yönelik kayıtlar dışındakiler hakkında uygulama alanı bulur.

bb. Açıklamanın Yanlış veya Hatalı Olması

aaa. Kavram

Taşıma senedindeki kayda çekince konulması için beyan edilen bilginin yanlış veya hatalı olduğunun gerçekten biliniyor olması ya da bu hususta taşıyanın haklı sebebe dayanan inancının bulunması gereklidir [m. 40 f. 1]. Türkçe'ye "gerçekten biliniyor olması" olarak tercüme edilen kavramın resmî metindeki karşılığı "*actual knowledge*"dır[1583]. Bu ibare, Sözleşme'nin başka bir maddesinde geçmemektedir[1584]. Beyanın yanlış veya hatalı olduğuna dair taşıyanın haklı sebebe dayanan inancının bulunduğu hâller terimi ise, belirsiz ve yoruma açık bir kavramdır[1585].

bbb. Hazırlık Çalışmaları

Düzenlemenin gerekçesinin anlaşılması için hazırlık çalışmalarının değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Rotterdam Kuralları'nın 40'ıncı maddesinin birinci fıkrasına karşılık gelen bir düzenleme ilk kez WP 81 Taslağı'nda[1586] yapılmıştır. Taşıtanın beyanlarına ilişkin kayıtlara çekince

---

[1583] Hukuk Sözlüğü'nde bu kavram bir yargı kararından da alıntı yapılarak "*positive…knowledge of a fact*" olarak tanımlanmıştır, bkz. *Roberts Const. Co.* v. *Brown*, 272 Ala. 440, 131 So.2d 710, s. 712.

[1584] Sadece "*knowledge*" kelimesinin geçtiği maddeler şunlardır; m. 32 b. (a); m. 47 f. 2 b. (e); m. 61 f. 1, f. 2; m. 81 b. (a).

[1585] Bu fıkraya ilişkin verilen örnek için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 229 [örnek no: 7-22].

[1586] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 33 [m. 41 f. 1]. Ancak, bu hükümde kullanılan bağlaç "*shall*" değil "*may*"dir. Bir sonraki taslak olan WP 101 Taslağı'nda ise "*may*" bağlacı "*shall*" ile değiştirilmiştir. Yapılan değişikliğin amacına bakıldığında RR m. 40 f. 1 düzenlemesi uyarınca taşıyanın çekince koymaya zorunlu olduğu hâllerin düzenlendiği şüphesizdir, gerekçe şu şekildedir: "*…[i]n order to improve the clarity of the drafting of this provision, it is suggested that draft aragraph 1 deal only with the mandatory qualification of information by the carrier…*", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.101**, s. 29 [dn. 88].

konulmasının zorunlu ve ihtiyari olmasına yönelik ayrıma gidilmesi önerilmiştir.

Çekincenin zorunlu olarak konulmasına yönelik düzenleme ile üçüncü kişilerin menfaatinin korunmasının amaçlandığı[1587] açıklanmıştır[1588]. Bir önceki Taslak olan WP 56 Taslağı'nda çekince koyma hakkına yönelik düzenlemede dürüstlük kuralı ölçütü yer almaktaydı. WP 56 Taslağı m. 42 b. (b)'de öngörülen dürüstlük kuralına ilişkin düzenlemenin[1589] sözünün RR m. 40 f. 1'e büyük ölçüde yansıtıldığı görülmektedir. "*[m]aterial statement*", "*false or misleading*" ve "*actual knowledge*" ibarelerinin tamamı dürüstlük kuralı ölçütünün yer aldığı hükümden gelmektedir. Bu belirleme de göz önünde tutulduğunda, Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1'e yönelik şu sonuçlara varılması mümkündür: Hükmün amacı; **[1]** üçüncü kişi gönderilenin menfaatinin korunmasıdır, **[2]** sözleşme kayıtlarında yer alan bilgiler bakımından dürüstlük kuralına aykırı davranışların önlenmesi amaçlanmaktadır. Gerekçe göz önünde tutulduğunda, taşıyanın haklı sebebe dayanan makul şüphesinin bulunduğu hâllerin de dürüstlük kuralı sınırları çerçevesinde değerlendirilmesi uygun gözükmektedir.

[1587] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 9 [§ 33]. E-TTK m. 1100 f. 3'e yönelik açıklamalarda taşıyanın, taşıtan veya yükleten tarafından yükün miktarı yahut işaretleri hakkında yapılan beyanları araştırmak zorunda olmadığı ve taşıyanın m. 1100 f. 3 uyarınca konişmentoya şerh vermesi gerektiğinin ileri sürülemeyeceği belirtilmiştir, bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 28. Bu yorum Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 bakımından geçerli değildir.

[1588] Taşıyana çekince koyma hakkının tanınması ile taşıyanın menfaatinin korunmasının amaçlandığı açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.62**, s. 9 [§ 33].

[1589] WP 56 Taslağı m. 42 b. (b) düzenlemesi şu şekildedir: "*[c]arrier acts in "good faith" when issuing a transport document or an electronic transport record if (i) the carrier has no actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is materially false or misleading, and (ii) the carrier has not intentionally failed to determine whether a material statement in the transport document or electronic transport record is materially false or misleading because it believes that the statement is likely to be false or misleading.*", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 36.

ccc. Pervasızca Hareket

Maddenin gerekçesi de göz önünde tutulduğunda m. 40 f. 1'deki ölçütün taşıyanın sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybettiği hâllerin düzenlendiği 61'inci madde ile örtüştüğü düşünülmektedir[1590]. Zira, Rotterdam Kuralları m. 61'de de "taşıyanın bu Sözleşme kapsamındaki borçlarını ifa etmemesinden kaynaklanan zarara, sorumluluk sınırından yararlanmak isteyen kişinin böyle bir zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile işlenmiş kişisel bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet vermesi" ölçütü benimsenmiştir.

61'inci maddedeki kast kavramının 40'ıncı maddenin birinci fıkrasında öngörülen beyanın yanlış veya hatalı olduğunun gerçekten biliniyor olması ile; pervasızca davranışla, özellikle muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile işlenmiş kişisel fiil yahut ihmal ölçütünün de beyanın yanlış veya hatalı olduğuna dair taşıyanın haklı sebebe dayanan inancı ile örtüştüğünün söylenmesi yanlış olmayacaktır. Diğer bir ifadeyle, taşıtan tarafından iletilen bilginin gerçekten yanlış veya hatalı olduğunu bilen yahut hatalı olduğu bilincinde olan ancak, buna rağmen bu bilgiye çekince koymayan taşıyan, üçüncü kişinin zarara uğramasına kasten veya pervasızca davranışı ile sebebiyet vermiş olacaktır.

ddd. Yaptırım

RR m. 40 f. 1'de her ne kadar taşıma senedindeki bilgilere çekince koyma zorunluluğu düzenlenmiş olsa da, taşıyanın yine de taşıma senedindeki bilgiye çekince koymaması durumunda uygulanacak olan yaptırıma ilişkin

---

[1590] Hükmün bu şekilde yorumlanabileceği hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 229 [dn. 173 c. 2].

açık bir düzenleme yoktur. Bu sonuç, hükmün değerlendirildiği bilimsel çalışmalarda da vurgulanmıştır[1591].

Aşağıda açıklanacağı üzere, taşıma senedine veya elektronik taşıma kaydına çekince konulmadan düzenlenen taşıma senetleri RR m. 41 b. (b)'de öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla taşıyan aleyhine kesin delil teşkil edecektir[1592]. Böyle bir ihtimalde, taşıyan üçüncü kişiye karşı sorumlu olacak ve taşıma senedinin içeriğinin gerçeği yansıtmadığını ispat edemeyecektir[1593].

Taşıyan, Rotterdam Kuralları uyarınca, taşıma senedindeki kayıtlarla gönderilene teslim edilen eşya arasındaki farklılıklar sebebiyle sorumlu olur. Ayrıca, taşıyanın m. 11 uyarınca Rotterdam Kuralları hükümlerine uygun bir şekilde eşyayı varma yerinde gönderilene teslim etmediği ve dolayısıyla 11'inci madde hükmünü ihlal ettiği de savunulabilecektir[1594].

Taşıyan Sözleşme'de öngörülen bir borcunu ihlal ettiğinden, oluşan zarardan kaynaklanan sorumluluğu kural olarak m. 59 f. 1'de öngörülen sorumluluk sınırlarına tâbi olmalıdır. Ne var ki, 40'ıncı maddenin birinci fıkrasının ihlal edilmesinden kaynaklanan zarar dürüstlük kuralına aykırı davranıştan doğar. Bu sonucun benimsenmesi hâlinde, 61'inci maddenin birinci fıkrası uyarınca sorumluluk sınırları kalkmalıdır. Ancak, taşıyanın beyanın yanlış veya hatalı olduğunu gerçekten bildiğini ya da yanlış yahut hatalı olduğuna dair haklı sebebe dayanan inancının bulunduğunu ve buna rağmen taşıma senedindeki bilgiye çekince koymadığını ispat külfetinin kime ait olduğu da önem taşımaktadır. Rotterdam Kuralları m. 61 f. 1'in açık

---

[1591] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 229 [7.068]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 115 [§ 40-02]; Williams, **A New Convention**, s. 207, Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 125.
[1592] Bkz.: aş. § 15 IV C.
[1593] Sturley/ Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 229 [7.068]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 115 [§ 40-02].
[1594] Rotterdam Kuralları m. 11 hakkında bkz. Sturley/ Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 79 vd. [§§ 5.008].

ifadesinden bu külfetin istem sahibi üçüncü kişiye ait olduğu söylenmelidir[1595].

eee. Rücu Hakkı

Taşıyanın dürüstlük kuralına aykırı hareket etmesi ve bunun sonucunda gönderilene karşı sorumlu tutulması ihtimalinde ödediği tazminatı taşıtana rücu etme hakkının bulunup bulunmadığı gündeme gelecektir. Taşıma senedindeki kayıtların dürüstlük kuralına aykırı oluşturulmasının ardında genellikle taşıtan ya da yükleten ile taşıyan arasındaki bir anlaşma bulunacaktır. Dolayısıyla, garanti mektubunun geçerliliğine uygulanacak kurallar, taşıyanın rücu hakkının bulunup bulunmadığını da belirleyici olacaktır. Bu husus aşağıda incelenecektir[1596].

Taşıyanın sorumlu tutulması ihtimalinde sorumluluk sınırlarının kalkması gerektiği savunulmuştu. Rücu hakkının mevcut olduğu sonucuna varıldığı takdirde, taşıyanın ödediği tam tazminatı mı yoksa sorumluluk sınırına karşılık gelen bir miktarı mı rücu edeceği de yoruma açık bir başka husustur.

fff. Denizde İfa Edenin Sorumluluğu

Taşıyanın çekince koyma borcunu yerine getirmemesi ve taşıma borcunu denizde ifa edene devretmesi durumunda denizde ifa edenin de sorumluluğu gündeme gelecektir. Denizde ifa eden, taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa da, sorumluluğu m. 19 uyarınca kurulabilecektir. Bu sorumluluk özellikle devredilebilir taşıma senedi düzenlenmiş olması ihtimalinde önem taşır. Rotterdam Kuralları m. 40 b. (b) uyarınca iyi niyetli üçüncü kişiye karşı

[1595] Zira, dürüstlük kuralı ölçütüne dayanarak hazırlanan WP 56 Taslağı m. 42'nin (c) bendinde de ispat külfetinin kime ait olduğu açıkça düzenlemişti; "*[t]he burden of proving whether the carrier acted in good faith when issuing a transport document or an electronic transport record is on the party claiming that the carrier did not act in good faith.*", bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 37.

[1596] Bkz. aş. 16 C.

taşıma senedindeki bilgilerin aksi ispat edilemez. Böyle bir ihtimalde dahi denizde ifa edenin sorumluluğu 61'inci maddede öngörülen sınırlara tâbi olmalıdır. Zira, taşıma senedindeki bilgiye çekince konulmamasında denizde ifa edenin kastı veya pervasızca davranışı bulunmamaktadır.

4. Çekince Koyma Yetkisi

Çalışmanın bu kısmının başında da açıklandığı üzere çekince koyma hakkı eşyanın teslim edilme şekline göre farklılık göstermektedir. Sistematiğin bozulmaması için öncelikle kapalı konteyner veya kapalı taşıt içinde teslim edilmeyen [m. 40 f. 3], daha sonra da bu şekilde teslim edilen eşyalar [m. 40 f. 4] hakkında Rotterdam Kuralları düzenlemeleri açıklanacaktır.

a. Kapalı Konteyner veya Kapalı Taşıt İçinde Teslim Edilmeyen Eşyalar

aa. Hangi Eşya?

Rotterdam Kuralları m. 40 f. 3'ün uygulama alanı bulması için şu koşulların birlikte karşılanması gereklidir: **[1]** konteynerin ya da taşıtın kapalı olması, **[2]** eşyanın bu teçhizat veya araçların içinde olması, **[3]** teslimin bu şekilde taşıyana yahut ifa edene[1597] yapılmış olması, **[4]** taşıyanın veya ifa edenin bu şekilde teslim edilen konteyner yahut taşıtın içeriğini fiilen denetlememiş olması. Hükmün, sağlanan bilginin taşıyan tarafından denetlenme imkânının bulunmadığı hâllere özgülenmesi yerinde gözükmektedir.

Konteynerin kendisi bakımından da bu fıkra düzenlemesi kural olarak uygulama alanı bulur. Zira, taşıtan tarafından iletilen bilgilerden konteynerin

[1597] İfa eden tanımı denizde ifa edeni de kapsadığından denizde ifa edene teslim etme de aynı sonucu doğurur.

işareti yahut sayısı gibi bilgiler bakımından yerine göre ya m. 40 f. 1 ya da bu fıkra uygulanmalıdır. Ancak, konteynerlerin kapalı taşıt içinde bulunması durumunda konteynerlere ilişkin yapılan beyanlar bir sonraki fıkranın kapsamına girmelidir.

bb. Çekince Koyma Hakkının Koşulları ve Çekincenin Şekli

Taşıyan şu iki durumdan birinin gerçekleşmesi hâlinde bu bilgilere çekince koyma hakkına sahip olacaktır. Bunlar sırasıyla; **[1]** taşıyanın, taşıtan tarafından bildirilen bilgiyi fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde denetlemesinin mümkün olmaması [m. 40 f. 3 b. (a)] veya, **[2]** taşıyanın, bu bilginin hatalı olduğuna inanmasının haklı sebeplere dayanması [m. 40 f. 3 b. (b)]. Aşağıda, sırasıyla bu iki bendin düzenlemesi açıklanacaktır.

aaa. Fiziksel veya Ticari Bakımdan Denetimin Mümkün Olmaması

Taşıyanın çekince koymaya yetkili kılındığı hâllerden ilki, taşıtan tarafından bildirilen bilginin fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde denetlenme olanağının bulunmamasıdır[1598]. Yukarıda da açıklandığı üzere, bu hükme karşılık gelen KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2 ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 1'de sadece "makul denetleme olanağının bulunmadığı"[1599] ibaresi kullanılmıştır. Fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde ibaresi, Rotterdam Kuralları ile eklenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın taslak metinlerinde madde başlığı "*[r]easonable means of checking and good faith*" olan bağımsız bir hüküm

---

[1598] RR m. 40 f. 3 b. (a)'nın resmî metninde şu ibare geçmektedir: "*[t]he carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished*".

[1599] KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de "*[w]hich he has had no reasonable means of checking*", Hamburg Kuralları m. 16 f. 1'de "*[i]f he had no reasonable means of checking such particulars*" ibareleri kullanılmıştır.

bulunmaktaydı[1600]. Makul denetleme imkânının hangi anlama geldiğinin açıklandığı söz konusu hükümde, denetimin hem fiziksel hem de ticari anlamda makul olması gerektiği öngörülmekteydi[1601]. Ancak, düzenleme WP 81 Taslağı ile birlikte RR m. 40 f. 3'e karşılık gelen hükmün içinde birleştirilmiştir[1602].

Fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde denetlenme olanağının bulunmadığı hâllere örnek olarak genelde konteyner içindeki eşya verilmiş ve mühürlü konteynerin açılıp içeriğinin kontrol edilmesinin ticari bakımdan makul olmadığı açıklanmıştır[1603]. Ancak, FCL taşımalarda, konteynerin içeriği taşıtan tarafından istiflenirken, taşıyanın temsilcisinin de nezaret etmesi, fiziksel ve ticari olarak makul denetleme imkânının bulunması olarak örneklendirilmiştir[1604]. Verilen örnek, bu fıkranın uygulama alanı ile tam anlamıyla örtüşmemektedir. Zira, kapalı kap içinde taşıyana teslim edilen eşyanın istifine taşıyanın temsilcisinin nezaret etmesi hâlinde, taşıyanın konteyner içeriğini fiilen denetlemesi söz konusu olacaktır. Her ne kadar söz konusu eşyalar bu fıkranın uygulama alanına girse de, bu bent uyarınca taşıyanın fiziksel ve ticari olarak eşyayı denetleme olanağının bulunmadığını ileri sürmesi ve dolayısıyla RR m. 40 f. 3 b. (a)'ya dayanarak çekince koyması mümkün olmayacaktır. Bu ihtimalde koşulları oluştuğu takdirde aşağıda açıklanacak olan (b) bendi doğrultusunda çekince konulabilecektir.

Eşyanın "*open top*" konteyner içinde teslim edilmiş olması veya yükleme limanında eşyanın ağırlığını ölçme teçhizatının bulunmaması fiziksel ve ticari bakımdan verilen bilginin kontrol edilme olanağının bulunmamasına

---

[1600] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 36.
[1601] WP 56 Taslağı m. 52 b. (a) hükmü şu şekildeydi; "*[a] "reasonable means of checking" must be not only physically practicable but also commercially reasonable"*, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 36.
[1602] WP 81 Taslağı m. 41 f. 2 b. (a) için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 33.
[1603] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 47 [§ 145].
[1604] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 47 [§ 145].

örnek olarak verilebilecektir[1605]. Aynı şekilde, FCL taşımalarda konteyner içine istife taşıyanın nezaret etmesi ve fakat konteynere istif edilen eşyaların kapalı kutular[1606] içinde yerleştirilmesi de bu bent uyarınca çekince konulmasına sebebiyet verebilir. Ambalajlı[1607] şekilde teslim edilen eşyanın tanımına ilişkin verilen bilginin ticari ve fiziksel olarak makul kontrol imkânının bulunmadığı da söylenebilir.

Bu iki koşuldan birinin karşılanması kaydıyla, taşıyan hangi bilgiyi denetleme imkânına sahip olmadığını belirten bir çekince koyma hakkına sahiptir[1608]. Hükmün sözünden denetleme imkânı bulunmayan bilginin gösterilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda konteyner içinde teslim edilmeyen eşyalar bakımından matbu çekincelerin geçerli olup olmadığı, taşıyanın çekince koyarken fiziksel veya ticari denetleme imkânının bulunmadığını taşıma senedine yazmasının gerekip gerekmediği[1609], gerekmemesi hâlinde fiziksel ve ticari denetleme imkânının bulunmadığını ispat etme külfetinin kime ait olduğu soruları gündeme gelmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde çekincenin geçerli olması için sebebe de yer verilmesi önerilmiş[1610] ve teklifin kabul edilmesi hâlinde "*said to be*" ve "*said to contain*" gibi genel nitelikteki kayıtların geçerli olmayacağı da açıklanmıştır[1611]. Ancak, bu öneri desteklenmemiştir[1612].

[1605] Benzer bir örnek için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 230 [§ 7.069][örnek no: 7-23].

[1606] Kutuların konteyner tanımına girmesi ihtimalinde konulacak çekinceye Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 hükmü uygulanmalıdır.

[1607] Ambalajın konteyner tanımına girmesi ihtimalinde konulacak çekinceye Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 hükmü uygulanmalıdır.

[1608] RR m. 40 f. 3 b. (a)'da "*...[i]t may indicate which information it was unable to check...*" ibaresi kullanılmıştır.

[1609] Hükmün sözünden bu soruların cevabının açık olmadığı hakkında bkz. Diamond, **[2009] LMCLQ**, s. 506; Williams, **A New Convention**, s. 209; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 115. Hükmün mevcut uygulamayı değiştirme amacında olmadığı hakkında bkz. Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 623.

[1610] UN, **A/CN.9/526**, s. 15 [§ 37].

[1611] UN, **A/CN.9/526**, s. 15 [§ 37].

Dolayısıyla, Hamburg Kuralları m. 16 f. 1 hükmünden bilinçli bir ayrılmanın söz konusu olduğu söylenebilir. Denetlenemeyen bilginin gösterilmesi arandığından, "*said to be*", "*said to contan*" veya "*quantity unknown*" şeklindeki kayıtlar geçerli bir çekince olarak kabul edilebilecek iken, "*weight, measure, quality, quantity, conditions, and value unknown*" şeklindeki matbu bir kaydın geçerli olmadığı düşünülmektedir.

İspat külfetinin hangi tarafa ait olduğu hakkında Sözleşme'de açık bir düzenleme yoktur. WP 21 Taslağı'nda yer alan "*if the carrier can show that it had no reasonable means of checking the information furnished by the shipper*" şeklindeki ibareden sonraki aşamalarda "*if the carrier can show that*" kısmı çıkartılmıştır[1613]. Sebep olarak, ispata ilişkin hususların Taraf Devletler'in millî hukuklarına bırakılmasının yerinde olacağı gösterilmiştir[1614].

bbb. Bilginin Hatalı Olduğuna İnanılmasının Haklı Sebeplere Dayanması

Taşıyan, taşıtanın bildirdiği bilginin hatalı olduğuna inanıyor ve bu inancı haklı sebeplere dayanıyorsa, doğru olduğuna haklı bir sebeple inandığı bilgiyi gösteren bir çekince koyabilir [m. 40 f. 3 b. (b)] [1615].

Taşıyanın çekince koymaya yetkili kılındığı bu bent düzenlemesi ile çekince koymak zorunda olduğu 40'ıncı maddenin birinci fıkrasının (b) bendi benzerlik göstermektedir. Her iki hükmün de sözü aynı şekilde

---

[1612] UN, **A/CN.9/616**, s. 10 [§ 34]. Bkz. WP 21 Taslağı m. 8.3.1 b. (a) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 45]; WP 32 Taslağı m. 37 b. (a) altb. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 41]; WP 56 Taslağı m. 41 b. (a) altb. (i) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.56**, s. 110].
[1613] Bkz. WP 81 Taslağı m. 41 f. 2 b. (a) [UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 33].
[1614] UN, **A/CN.9/616**, s. 11 [§ 38].
[1615] RR m. 40 f. 3 düzenlemesi şu şekildedir: "*[t]he carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.*"

başlamaktadır[1616]. Farklılık "*believe*" kelimesinden sonra ortaya çıkmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 b. (b)'de "*...a material statement…is false or misleading*" ibaresi, m. 40 f. 3 b. (b)'de ise, "*...information furnished by the shipper to be inaccurate…*" düzenlemesi yer almaktadır. Dolayısıyla, "*false or misleading*" kavramı ile "*inaccurate*" kavramı arasındaki ayrımın çizilmesi önemlidir. Her iki düzenlemenin arasındaki sınır belirsiz gözükmektedir[1617].

Hazırlık çalışmaları sürecinde m. 40 f. 3 b. (b) ile ilgili bir örneğe rastlanmamıştır[1618]. Sonuçları birbirinden tamamen farklı olan bu iki hüküm arasındaki belirsizlik uygulamada sorun doğurmaya açıktır. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 b. (b) düzenlemesi açıklanırken, bu bentte yer alan ibare ile pervasızca hareket arasında bağlantı kurulmuştu[1619]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 40 f. 3 b. (b) düzenlemesinin kapsamının, hatalı olduğu inancı bulunan bilgiye çekince konulmamasının pervasızca hareket teşkil etmediği durumlarla sınırlı tutulması gerektiği yorumu yapılabilecektir.

Konulacak çekincenin kapsamı bakımından Rotterdam Kuralları m. 40 f. 3 b. (b) düzenlemesi bir önceki bentten ayrılmaktadır. Zira, taşıyan, bu bent uyarınca çekince koyarken doğru olduğuna haklı bir sebeple inandığı bilgiyi de göstermelidir. Bu sebeple, söz gelimi "*said to contain*" şeklindeki bir çekince tek başına yeterli değildir[1620].

[1616] Gerek RR m. 36 f. 1 b. (b) gerekse RR m. 40 f. 1'in başlangıcı şöyledir: "*[t]he carrier has reasonable grounds to believe*".
[1617] Benzer çekince hakkında bkz. Williams, **A New Convention**, s. 209.
[1618] Bu bent düzenlemesi Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 231'de örneklendirilmiştir [örnek no: 7-24]. Ancak, bu örnek de farkın belirlenmesi bakımından açıklayıcı değildir.
[1619] Bkz.: yuk. § 16 III C 3 b bb ccc.
[1620] Bu sonucu devredilemez taşıma senetlerinin ispat kuvvetinin düzenlendiği hüküm desteklemektedir, bu kapsamda bkz.: aş. § 16 IV C 3 b.

b. Kapalı Konteyner veya Kapalı Taşıt İçinde Teslim Edilen Eşyalar

Kapalı konteyner veya kapalı taşıt içinde teslim edilen eşyanın ayrı bir fıkrada düzenlenmesinin sebebi, söz konusu eşyaya ilişkin bilginin taşıyan tarafından denetlenme imkânının bulunmadığına yönelik bir düşünce olmalıdır.

Bu fıkra kendi içinde iki bende ayrılmıştır. Ayrımın dayanağı Sözleşme'nin 36'ncı maddesinin birinci fıkrasında yer verilen bilgilerdir[1621]. Bu kapsamda taşınacak olan eşyanın tanımına [m. 36 f. 1 b. (a)], eşyanın tanınması için gerekli zorunlu işaretlere [m. 36 f. 1 b. (b)], kolilerin veya parçaların sayısına veya eşyanın miktarına [m. 36 f. 1 b. (c)] ilişkin bilgilere, m. 40 f. 3 b. (a)'da, eşyanın ağırlığına [m. 36 f. 1 b. (d)] ilişkin bilgilere ise, m. 40 f. 3 b. (b)'de öngörülen koşulların gerçekleşmesi kaydıyla çekince konulması mümkündür.

Gerek KonişmentoMS'nin gerekse Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde üzerinde en çok değerlendirme yapılan husus, eşyanın ağırlığına ilişkin bilgi olmuştu. Rotterdam Kuralları'nda eşyanın ağırlığının diğer bilgilerden farklı bir düzenlemeye tâbi tutulmasının yerinde olduğu söylenebilir[1622]. Ne var ki, Rotterdam Kuralları'nın 40'ıncı maddesi sistematik olarak değerlendirildiğinde, ağırlığa ilişkin özel düzenleme yalnızca kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşya hakkındadır. Diğer bir ifadeyle, kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilmeyen eşyaların ve özellikle

---

[1621] Bu ayrım RR'nin hazırlık sürecindeki bütün MS Taslakları'nda bulunmaktadır, örnek olarak bkz. ilk Taslak olan WP 21 Taslağı m. 8.3 b. (a) ile b. (b), (c) arasında yapılan ayrım, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 45.

[1622] Hazırlık çalışmalarında konteyner içindeki eşyanın tartılmasının sorun doğurduğu belirtilmiştir. Özellikle, bazı limanlarda içinde eşya bulunan konteynerleri ölçme imkânının bulunmadığı açıklanmıştır. Dolayısıyla, bu gibi limanlar söz konusu olduğunda taşıyanın eşyanın ağırlığı ile ilgili kendisine iletilen bilgiyi makul bir şekilde kontrol etme imkânının bulunmadığını ispat etmesinin kolay olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 46 [§ 142].

dökme yüklerin ağırlığına ilişkin kayda çekince konulması ile ilgili özel bir düzenleme yapılmamıştır. Ağırlık ile ilgili bilgilerin özel düzenlemeye tâbi tutulmasının ardında yatan gerekçe göz önünde tutulduğunda, hükmün hangi sebeple yalnızca kapalı konteyner ya da taşıt içinde teslim edilen eşyalar ile sınırlı tutulduğu anlaşılamamaktadır.

aa. Eşyanın Tanımı, İşaretleri, Miktarı, Kolilerin veya Parçaların Sayısı

aaa. Hüküm

Bu bilgilere çekince konulması, Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 b. (a) altb. (i) ve (ii)'de öngörülen iki koşulun birlikte gerçekleşmesine bağlıdır. Zira, her iki alt-bent "ve" bağlacı ile bağlanmıştır. Bu koşullar; **[1]** konteyner veya taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekten denetlenmemiş olması [RR m. 40 f. 4 b. (a)(i)]; ve **[2]** gerek taşıyanın, gerekse ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteynerin veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmamasıdır [RR m. 40 f. 4 b. (a)(ii)].

bbb. Koşullar

Geçerli bir çekincenin konulabilmesi için karşılanması gerekli ilk koşul, konteyner veya taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekten denetlenmemiş olmasıdır. Bu koşula gerçekten gereksinim olup olmadığı tartışılabilecektir. Zira, bu ifadenin İngilizce karşılığı olarak "*[t]he goods…have been inspected by the carrier or a performing party…*" kullanılmıştır. Benzer kullanımı, bir önceki fıkra olan m. 40 f. 3'ün giriş cümlesinde de tespit etmek mümkündür. İbarenin resmî İngilizce metni şu şekildedir; "*…or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them…*".

Yukarıda açıklandığı üzere, bu ibarenin bir önceki fıkrada kullanılmasının amacı, kapalı konteyner yahut kapalı taşıt içinde teslim edilen ancak, fiilen denetlenen eşyanın Rotterdam Kuralları m. 40 f. 3'e tâbi tutulmasıdır. Dolayısıyla, böyle bir koşulun ayrıca dördüncü fıkrada öngörülmesi gereksiz bir tekrar gibi algılanabilir. Tek geçerli gerekçe, hükmün, ağırlık ile ilgili bilgilere çekince konulmasıyla ilgili m. 40 f. 4 b. (b) ile birlikte değerlendirilmesi durumunda söz konusu olabilecektir. Bu husus, bir sonraki alt başlıkta değerlendirilecektir[1623].

Bir diğer koşul, gerek taşıyanın, gerekse ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce kapalı konteyner veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmamasıdır [RR m. 40 f. 3 b. (ii)]. Hazırlık çalışmalarında bu koşul örneklendirilmiştir. Konteyner içeriğinin taşıtan tarafından istiflenmesi sırasında[1624], taşıyanın temsilcisinin de hazır bulunması, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteyner veya taşıtın içeriği hakkında taşıyanın doğrudan bilgisinin olduğu sonucunu doğurabilecektir[1625].

Bu bent kapsamında son olarak konteynerlerin kendisi değerlendirilecektir. Konteynerin üzerindeki seri numarası eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretlerdendir. Ayrıca, taşıyana veya ifa edene teslim edilen konteynerlerin sayısı, kolilerin ya da parçaların sayısına ilişkin bilgidir. Bu bilgilere konulacak çekince dördüncü fıkranın kapsamına değil, yerine göre m. 40 f. 1'e yahut m. 40 f. 3 b. (b)'ye tâbi tutulmadır.

Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 b. (a)'nın şartlarının karşılanması durumunda, "*said to contain*" şeklindeki veya benzeri bir çekincenin yeterli olacağı düşünülmektedir.

[1623] Bkz.: aş. § 15 III C 4 b bb bbb.
[1624] Diğer bir ifadeyle FCL taşımalarda.
[1625] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 47 [§ 145].

bb. Eşyanın Ağırlığı

aaa. Hüküm

Eşyanın ağırlığına ilişkin konulacak çekincenin geçerli sonuç doğurması için RR m. 40 f. 4 b. (b) (i) veya (ii)'de öngörülen koşullardan birinin karşılanması gerekir. Her iki bendi bağlayan "veya" ibaresinden bu sonuca ulaşılmaktadır. Söz konusu koşullar; **[1]** gerek taşıyanın, gerekse ifa edenin konteyneri veya taşıtı tartmaması ve taşıtan ile taşıyanın konteynerin veya taşıtın taşıma öncesinde tartılacağı ve ağırlığın sözleşme kayıtlarına dâhil olacağını kararlaştırmış olmamaları [m. 40 f. 4 b. (b) (i)], veya **[2]** konteynerin veya taşıtın ağırlığının denetlenmesinin fiziksel olarak elverişli veya ticari yönden makul olmaması [m. 40 f. 4 b. (b) (ii)].

bbb. Eşyanın Denetlenmesinin Ağırlığa İlişkin Çekinceye Etkisi

Kapalı konteyner yahut taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen denetlenmiş olmasının eşyanın ağırlığına ilişkin bilgiye çekince konulmasına etkisi değerlendirilmelidir. Bir önceki bentte yer alan eşyanın kapalı konteyner yahut kapalı taşıt içinde teslim edilmesi ve fakat fiilen denetlenmemiş olmamasına yönelik koşul bu bentte yer almamaktadır. Yukarıda bu koşulun öngörülmüş olmasının (a) bendi bakımından gereksiz olduğu belirtilmiş olsa da, ağırlık ile ilgili konulacak çekince bakımından önem taşıdığı söylenebilir.

Kapalı konteynerin veya taşıtın içindeki eşyanın fiilen denetlenmesinin sadece Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1 b. (a) ilâ (c)'de öngörülen bilgilere çekince konulması yetkisini kaldıracağı yorumu yapılabilecektir. Diğer bir ifadeyle, eşya fiilen denetlenmiş olsa da, eşyanın ağırlığının fiilen ölçülmemesi hâlinde, konulacak çekincenin m. 40 f. 4 b. (b)'de öngörülen koşullara tâbi olduğu savunulabilecektir. Bu yorumun benimsenmesi hâlinde

ortaya ilginç bir sonuç çıkmaktadır. Kapalı konteynerin veya taşıtın içindeki eşyanın fiilen denetlenmiş olması çekince konulması hakkını m. 40 f. 3'e tâbi kılacaktır. Ancak, bu yetki, eşyanın ağırlığı dışındaki bilgilerle sınırlı olacaktır. Zira, ağırlığa ilişkin beyana konulacak çekincenin geçerli sonuç doğurması için eşya fiilen tartılmamalıdır. Dolayısıyla, kapalı konteyner yahut taşıt içindeki eşyaya ağırlık bakımından konulacak çekincenin geçerliği m. 40 f. 4 b. (b) kapsamında söz konusu olacaktır. Sözleşme'nin 40'ıncı maddesinin üçüncü ve dördüncü fıkraları arasındaki bağlantı göz önünde tutulduğunda aksi bir sonuca varılması mümkün gözükmemektedir.

ccc. Koşullar

Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 b. (a) altb. (i) hükmü parçalarına ayrıldığında şu şekilde okunacaktır: Gerek taşıyanın, gerekse ifa edenin **[1]** konteyneri veya taşıtı tartmaması ve **[2]** taşıtanın ve taşıyanın konteyner veya taşıtın taşıma öncesinde **[i]** tartılacağını ve **[ii]** ağırlığın sözleşme kayıtlarına dâhil olacağını kararlaştırmış olmamaları [RR m. 40 f. 4 b. (b) (i)] gerekmektedir.

Hükümden de görülebileceği üzere, iki koşulun birlikte karşılanması gereklidir. Taşıyan ile taşıtan konteyner veya taşıtın tartılacağı ve bu bilginin taşıma senedinde bildirileceği yolunda açıkça anlaşmadıkları takdirde, taşıyan hiçbir sebep göstermeksizin ağırlığa ilişkin beyan edilen bilgiye çekince koyabilecektir. Ancak, böyle bir anlaşma bulunmamasına rağmen taşıyanın eşyayı fiilen tartması, taşıyanın çekince koyma hakkını kaldırır. Bu anlaşma, yazılı şekil şartına tâbi tutulmuştur [m. 3][1626]. Taşıyanın eşyayı tartmasının sonucunda iki ihtimal ortaya çıkar. Bunlardan birincisi, tartım sonucu ulaşılan ağırlığın beyan edilenle aynı olmamasıdır. Böyle bir ihtimalde, Rotterdam

[1626] Bu yönde bir kararlaştırma navlun sözleşmesinde yapılabilir. Bu yönde bir anlaşmanın *booking note* ile de yapılabileceği hazırlık çalışmaları sürecinde açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 46 [§ 143].

Kuralları m. 40 f. 1 uygulanmalı[1627] ve taşıyanın çekince koyma zorunluluğu olduğu sonucuna varılmalıdır. İkincisi ise, çıkan sonucun beyan edilenle örtüşmesidir. Bu olasılıkta, taşıyanın çekince koyma hakkı olmayacaktır.

Taşıyanın kapalı konteynerin veya taşıtın ağırlığını kontrol etmesinin fiziksel olarak elverişli veya ticari yönden makul olmaması da ağırlığa ilişkin bilgiye çekince koyma sebebidir [m. 40 f. 4 b. (b) (ii)]. Yükleme limanında eşyanın tartılması için gerekli teçhizatın bulunmaması fiziksel elverişsizliğe örnek olarak verilebilecektir[1628]. Bu kapsamda, tarafların yükleme öncesinde konteynerin veya taşıtın tartılacağı yolunda anlaşmaları [m. 40 f. 4 b. (b) (i)] ve fakat bu anlaşmaya rağmen fiilen konteynerin veya taşıtın tartılmaması durumunda, taşıyan, eşyanın ağırlığına ilişkin bilgiye çekince koyma hakkını kaybeder [m. 40 f. 4 b. (b) (i)][1629]. Böyle bir ihtimalde, taşıyanın, bu alt bent düzenlemesine dayanarak yükleme limanında gerekli teçhizatın bulunmadığını ve dolayısıyla fiziksel elverişsizliğin bulunduğunu ileri sürerek ağırlık ile ilgili bilgiye çekince koyma hakkına sahip olup olmadığı sorusu gündeme gelecektir. Bu sorunun olumlu bir şekilde cevaplanması uygun gözükmektedir. Zira, Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 b. (i) ile (ii) arasında "veya" bağlacı kullanılmıştır. Her iki sebep de birbirinden bağımsızdır ve söz konusu iki alt-bentten birinin koşullarının karşılanması kaydıyla taşıyanın çekince koyma hakkı mevcut olmalıdır. Aynı şekilde, "fiziksel yönden elverişli olmama" kavramının çoğu zaman eşyanın tartılması imkânının bulunmadığı hâllerde ortaya çıktığı söylenebilecektir. İmkânsızlık olgusu var olduğundan, taşıyanın anlaşma ile üstlendiği borcunu yerine getirmesinin mümkün olmayacağı düşünülmektedir. Bu sebeple, konulan çekincenin

---

[1627] Bkz.: yuk. § 15 III C 3.
[1628] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 233 [örnek no: 7-28].
[1629] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 233'te yer alan 7-27 nolu örnek bu sonucu doğrulamaktadır.

Rotterdam Kuralları m. 40 f. 4 b. (b) altb. (ii)'nin şartlarını karşıladığı ve geçerli bir çekincenin sonuçlarını doğurması gerektiği söylenmelidir[1630].

Ticari yönden makul olmama ölçütünün uygulamada yorum sorunlarına sebebiyet vereceği düşünülmektedir. Söz gelimi, konteynerlerin her birinin tartılmasının geminin gecikmesine sebebiyet vermesi, ticari olarak makul olmama ölçütünün kapsamına girer mi[1631]? Konteyner gemilerine konteynerlerin yüklenmesindeki sürat göz önünde tutulduğunda, konteyner taşımasının özelliklerini bilen bir taşıyanın yükleme öncesinde taşıtan ile konteynerlerin ağırlığının ölçülmesi hususunda anlaşmış olmasına rağmen, "gecikme" gerekçesini ileri sürerek ticari yönden makul olmama ölçütüne dayanması ve koyduğu çekincenin geçerli kabul edilmesi yerinde gözükmemektedir.

IV. Taşıyanın Sorumluluğu

A. KonişmentoMS

1. Konişmentonun İspat İşlevi

a. Visby Protokolü Öncesi

Konişmentonun ispat işlevi 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'te düzenlenmiştir. Hükümde, konişmentonun, eşyanın, taşıyan tarafından üçüncü

[1630] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 233'te yer alan 7-28 nolu örnek bu sonucu doğrulamaktadır.

[1631] Hazırlık çalışmalarında verilen örneklerden biri bu kapsamdadır. Bazı limanlarda konteynerlerin tartılması imkânı bulunmasına rağmen, konteynerlerin tartılmadan yüklenmesinin teamül oluşturduğu belirtilmiştir. Taşıtan tarafından konteynerlerin yolculuğun hemen öncesinde taşıyana teslim edildiği hâllerde konteynerlerin ağırlığının ölçümü için harcanan sürenin yolculuğun başlaması bakımından gecikmeye sebebiyet verebileceği açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 46 [§ 142]. Daha sonra konteyner içindeki eşyanın ağırlığına ilişkin bilginin taşıma senedine girilmesinin ticari açıdan yarar sağlayıp sağlamadığı değerlendirilmiştir. Tarafların konteyner içindeki eşyanın ağırlığının ölçülmesi yolunda yükleme öncesinde anlaşmamaları hâlinde, konteynerin ağırlığının ticari önem taşımadığı yolunda bir sonuç ortaya çıkabileceği açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 46 [§ 143]. Verilen bu örnek kapsamında ticari yönden makul olma ölçütü ile ilgili metinde varılan sonucun yerinde olduğu kabul edilebilecektir.

fıkranın (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca konişmentoda belirtildiği şekilde teslim alındığına dair karine oluşturduğu öngörülmüştür. Sözleşme'nin İngilizce tercümesinde yer alan ve Türkçe'ye karine olarak tercüme edilen ibare "*prima facie evidence*"dır[1632].

b. Visby Protokolü Sonrası

1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'e eklenen ikinci cümlede, konişmento iyiniyetli bir üçüncü kişiye devredildiğinde, içeriğindeki bilgilerin aksini ispat etmenin mümkün olmadığı açıklanmıştır. Bu ekleme sonrasında iki farklı yorum ortaya çıkmaktadır. İlk yorum, yapılan eklemenin açıklayıcı nitelikte olduğu[1633] ve konişmentoda yer alan bu bilgilerin 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmü uyarınca da aksini ispat etmenin mümkün olmadığıdır. Diğer yorum ise, 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'te öngörülen karinenin aksini taşıyanın iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ispat etmesinin mümkün olduğu ve bu sistemin 1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile eklenen ikinci cümle ile değiştirildiğidir[1634]. Bu husus aşağıda açıklanacaktır.

[1632] "*Prima facie evidence*" teriminin ilk görünüş delili olduğu ve bu kavramın MS'ler ve karşılaştırmalı hukukta kapsamlı değerlendirmesi için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 65 vd.

[1633] Bu yönde bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1107; "*the foregoing does not add anything to the Hague Rules or to the estoppel*...". 1968 Visby Protokolü öncesinde İngiliz Hukuku'nda durumun bu yönde olduğu hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 585 [§ 9-171].

[1634] 1968 Visby Protokolü ile yapılan değişiklik sonrasında söz konusu hükmün Norveç Deniz Ticareti Kanunu'na da yansıtıldığı, değişiklik öncesinde oluşan karinenin aksinin Norveç Hukuku uyarınca ispat edilmesinin mümkün olduğu hakkında bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 235-236. Zira, CMI, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde CMI DHD'lere KonişmentoMS m. 3 f. 4'te ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 3'te düzenlenen konişmento kayıtlarının üçüncü kişiye karşı aksinin ispat edilememesine yönelik düzenlemenin yeni MS'de de korunmasının uygun olup olmayacağına yönelik sorusuna gelen cevapların tamamı olumlu olmuştur, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 159 [Kanada], s. 168 [Çin], s. 187 [İtalya], s. 215-216 [Hollanda], s. 248 [İspanya], s. 255 [İspanya], s. 276 [İngiltere].

2. Karinenin Kapsamı

a. Hangi Bilgiler

Konişmentonun ispat işlevinin kapsamına m. 3 f. 3 b. (a), (b) ve (c)'de yer alan bilgiler dâhildir [m. 3 f. 4 c. 1]. Dolayısıyla, eşyanın tanınması için zorunlu işaretlerinin, kolilerin veya parçaların sayısının, eşyanın miktarının, ağırlığının ve haricen belli olan hâl ve durumunun konşimentoda belirtildiği şekilde taşıyan tarafından teslim alındığına dair karine oluşur. Bir başka ifadeyle, hem "*shipper*" tarafından beyan edilen bilgiler [m. 3 f. 3 b. (a), (b)], hem de haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin taşıyan tarafından konişmentoya girilecek olan bilgi [m. 3 f. 3 b. (c)] hakkında bu karine oluşur. Ne var ki, hazırlık çalışmalarının tutanakları incelendiğinde bu sonucun gerçekten amaçlanıp amaçlanmadığı şüphesi doğmaktadır.

b. Hazırlık Çalışmaları

ILA Taslağı m. 3 f. 4'te "eşyanın taşıyan tarafından konişmentoda belirtildiği şekilde teslim alındığına dair karine oluştuğu[1635]" düzenlenmesi yer almaktaydı. 1921 Lahey Kuralları'nın hazırlık sürecinde hükmün sonuna "*in accordance with section 3(a), (b) and (c)*" ibaresinin eklenmesi önerilmiştir[1636].

Yukarıda da açıklandığı üzere[1637] ILA Taslağı m. 3 f. 3 düzenlemesi üç değil, dört bentten oluşmaktaydı. Hükmün (b) bendinde kolilerin veya parçaların sayısı, (c) bendinde ise miktar, ağırlık veya ölçüye ilişkin bilgiler

---

[1635] ILA Taslağı m. 3 f. 4'te "*[s]uch a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described*." şeklinde bir düzenleme yer almaktaydı, ILA Taslağı m. 3 f. 4 düzenlemesi için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 793.

[1636] Öneri NORMAN HİLL tarafından 1921 ILA Konferansı'nın 31/8/1921 tarihli oturumunda yapılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 221; Sturley, **Legislative History I**, s. 207.

[1637] Bkz.: yuk. § 15 II B 1 bb. ILA Taslağı m. 3 f. 3 metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792, 793.

yer almaktaydı[1638]. KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c)'de öngörülen eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu ise, ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (d)'ye karşılık gelmekteydi. Dolayısıyla, 1921 ILA Konferansı'nda getirilen öneride (c) bendine yapılan atfın miktar, ağırlık veya ölçüye mi yoksa eşyanın hâl ve durumuna mı ilişkin olduğu şüphesi doğmaktadır. Önerinin gerekçesi bu oturumda açıklanmıştır. Gerekçeden gemi maliki aleyhine karine teşkil edecek olan bilgilerin, "*shipper*" tarafından iletilenlerle sınırlı tutulmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır[1639].

"*Shipper*" tarafından beyan edilen bilgilerin, 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ve (b)'de yer alan bilgiler ile sınırlı olduğu göz önünde tutulduğunda, önerinin ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (d) = 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c)'de öngörülen eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin bilgiyi kapsamasının amaçlanmadığı ortaya çıkmaktadır.

Hazırlık çalışmalarının sonraki aşamalarında bu konuda her hangi bir değerlendirmeye rastlamak mümkün olmamıştır. Hazırlık çalışmalarının henüz başında yapılan bir redaksiyon hatasının sonraki aşamalarda farkına varılmış olmalıdır. Dolayısıyla, sonraki aşamalarda herhangi bir değişiklik yapılmaması, öngörülen ispat kuvvetinin KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (c)'deki eşyanın hâl ve durumuna ilişkin kayıt bakımından da hâkim olduğunun göstergesi sayılabilir. Her hâlükarda, hazırlık çalışmalarında amaçlanan ile ortaya çıkan sonuç arasındaki uyumsuzluk dikkat çekicidir.

[1638] Eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu ILA Taslağı m. 3 f. 3 b. (d)'de öngörülen konişmento kaydıydı, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 793.

[1639] NORMAN HILL'in gerekçesi; "*[o]ur object is to emphasise the point that is made in the Harter Act, and in some of the other Acts, that what is made prima facies evidence against the shipowner is the statement which he receives from the shipper. That is all.*", şeklindedir, gerekçe için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 221; Sturley, **Legislative History I**, s. 206.

3. Karinenin Aksinin İspatı

a. Hüküm

KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 1'de "*prima facie evidence*" ibaresi yer almaktadır. 1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile hükmün birinci cümlesi değiştirilmemiş ancak "*proof to the contrary shall not be admissible… to a third party acting in good faith*" ibaresi ikinci cümle olarak eklenmiştir. 1968 Visby Protokolü sonrasında iki farklı durum ortaya çıkmaktadır. Hükmün birinci cümlesi uyarınca konişmentodaki kayıtlar gönderilen ve taşıtan sıfatının birleştiği kişiler [FOB alıcı] lehine ve taşıyan aleyhine karine teşkil eder ve fakat bunların aksini ispat etmek mümkündür[1640]. Gönderilen aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip değilse [CIF alıcı], konişmento kayıtları gönderilen lehine ve taşıyan aleyhine karine teşkil eder ve bunun aksi ispat

---

[1640] CMI'nın Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde CMI DHD'lere gönderdiği sorulardan biri, KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 2'de öngörülen kesin karinenin FOB alıcı lehine oluşup oluşmayacağına yöneliktir. Gelen cevaplarda birlik yoktur. Kanada DHD konişmentonun FOB alıcıya devredildiği hâllerde, FOB alıcının da üçüncü kişi olacağı ve karinenin aksinin ispat edilemeyeceğini bildirmiştir, bkz. CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 159. Çin DHD ise, konişmentonun "*shipper*" hanesinde FOB alıcının ismen gösterilmemesi hâlinde aksi ispat edilemeyen karineden yararlanacağını açıklamıştır, bkz. CMI, **a.e.**, s. 168. İtalya DHD'nin de cevabı bu yöndedir, bkz. CMI, **a.e.**, s. 188. Japonya DHD ise, FOB alıcının ismi konişmentonun "*shipper*" hanesinde gösterilse bile karinenin aksinin kendisine karşı ispat edilmesinin mümkün olduğunu bildirmiştir, bkz. CMI, **a.e.**, s. 204. Hollanda DHD bu soruya kapsamlı bir şekilde cevap vermiştir. Satış sözleşmesinde FOB kaydının yer alması hâlinde navlun sözleşmesini kurma borcunun FOB alıcının üzerinde olduğu, dolayısıyla bu kişinin taşıyan ile sözleşme ilişkisi içinde bulunduğu için üçüncü kişi olarak kabul edilmediği açıklanmıştır. Bu sonuç, Hollanda Hukuku bakımından, FOB alıcının ticaret unvanının "*shipper*" yahut "*consignee*" hanesinde yazdığı durumlarda değişmemektedir, bkz. CMI, **a.e.**, s. 216-217. İngiliz DHD tarafından verilen cevapta ise, eşya üzerindeki tasarruf hakkı ölçüt olarak alınmıştır. Konişmentonun "*shipper*" hanesinde FOB alıcının ticaret unvanının yer alması durumunda konişmento içeriği aksi ispat edilebilen bir karine olacaktır. Ancak, bu hanede FOB satıcının ticaret unvanının yazılı olması durumunda ise, ikili bir ayrıma gidilmiştir. FOB satıcının FOB alıcının temsilcisi sıfatıyla hareket ettiği hâllerde karinenin aksi FOB alıcıya karşı ispat edilebilecek iken, tasarruf hakkının FOB satıcının elinde olması hâlinde, satış sözleşmesi uyarınca mülkiyet hakkı FOB alıcıya yükleme ile birlikte değil, satış parasının ödenmesi karşılığında konişmentonun devredilmesiyle geçecektir. Dolayısıyla, konişmento devredildiği anda FOB alıcı üçüncü kişi konumunda olacaktır, bkz. CMI, **a.e.**, s. 277.

edilemez. Bu durumun tek istisnası üçüncü kişinin iyiniyetli olmadığı hâller ile sınırlıdır.

Bu bilgiler dâhilinde, 1968 Visby Protokolü ile değişik 1924 KonişmentoMS'nin uygulama alanı bulmadığı hâllerde konişmento kayıtlarının doğruluğunun aksinin navlun sözleşmesinin tarafı olmayan iyiniyetli üçüncü kişiye karşı ispat edilip edilemeyeceği hususu gündeme gelmektedir. Bu kapsamda öncelikle 1968 Visby Protokolü hazırlanırken 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'e ilişkin yapılan açıklamanın gerekçesine[1641] yer verilmelidir.

b. Hazırlık Çalışmaları

aa. 1968 Visby Protokolü'nün Hazırlık Çalışmaları

1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1'e karşılık gelen Visby Taslağı m. 1 f. 2 hükmü[1642] ile ilgili değerlendirmelerde, önerilen eklemenin konişmentonun ispat kuvvetini açıklığa kavuşturmak amacıyla yapıldığı belirtilmiştir[1643]. Temsilciler tarafından hazırlanan raporlarda[1644], 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmünün uygulanmasında sorun olmadığı ve konişmentonun bir önceki fıkrada öngörülen bilgilerin doğruluğu bakımından üçüncü kişiler lehine aksi ispat edilemez bir karine niteliği taşıdığı belirtilmiştir[1645]. Ancak, bazı

[1641] Visby Protokolü Taslağı metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 843 vd. Bu çalışmada 1968 Protokolü ile değiştirilen veya eklenen hükümlere yönelik hazırlık çalışmaları sürecinde yapılan değerlendirmeler, toplu hâlde değil, değişiklik yapılan ilgili hükümde 1924 KonişmentoMS'ye ilişkin açıklamalardan sonra verilmiştir.

[1642] Hükmün metni için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 843.

[1643] İtalya, Belçika ve Fransa tarafından 1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 hükmü ile aynı doğrultudaki teklife gerekçede BERLİNGİERİ tarafından yapılan açıklama şu şekildedir: "*...[t]he purpose of this amendment is to clarify what is the value of the bill of lading as evidence*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 260.

[1644] Bu raporlara ulaşmak mümkün olmamıştır.

[1645] BERLİNGİERİ'nin 12/7/1963 tarihli oturumda yaptığı açıklama şöyledir; "*[i] think that most of the Delegations here have stated in their reports that this is not a problem since there is no doubt that the bill of lading has the value of conclusive evidence as regards third parties and on this assumption it has been pointed out there is no reason to change the present*

Devletler'in yargı organlarının konişmento içeriğindeki bilgilerin doğruluğunun aksinin iyiniyetli üçüncü kişilere karşı da ispat edilmesinin mümkün olduğuna dair karar verdikleri söylenmiştir. 1924 KonişmentoMS düzenlemesinin bu şekilde yorumlanmasının tamamıyla hatalı olduğu açıklanmıştır[1646]. Bu açıklamalardan ortaya çıkan sonuç, 1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 hükmü ile yapılan eklemenin yalnızca açıklama amaçlı olduğu yolundadır. Ancak, bu hususun belirlenebilmesi için 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'ün hangi şekilde yorumlanması gerektiği belirlenmelidir. Bu sebeple, 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmaları önem taşımaktadır.

bb. 1924 KonişmentoMS'nin Hazırlık Çalışmaları

1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmü hazırlık çalışmalarında üzerinde en çok değerlendirme yapılan düzenlemelerdendir[1647]. ILA Taslağı m. 3 f. 4 hakkında 1921 Lahey Konferansı'nda esaslı bir değerlendirme yapılmamıştır[1648]. 1921 Lahey Kuralları'nın değerlendirildiği 1922 tarihli Konferansta ise, düzenlemenin uygulamada doğurabileceği çeşitli sorunlar gündeme getirilmiştir.

Öncelikle, Anglo Sakson Hukuku ile Kara Avrupası ve özellikle İskandinav Hukuku bakımından senedin ispat kuvveti arasındaki farka dikkat çekilmiştir. İskandinav Hukuku'nda konişmento kayıtlarının, iyiniyetli üçüncü

---

wording…", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 260. Bu husus ayrıca Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 127'de belirtilmiştir.

[1646] "*[w]e think that this interpretation is completely wrong and if this interpretation be held valid the value of the bill of lading as a document of title would be completely lost…*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 260. 1968 Visby Protolü m. 3 f. 4 c. 2 hükmünün hazırlık çalışmaları çerçevesinde değerlendirilmesi için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 71 vd.

[1647] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmünün hazırlık çalışmaları tutanakları için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 221-258. Bu hükmün hazırlık çalışmaları kapsamında değerlendirilmesi için bkz. ayrıca Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 66 vd.

[1648] 1921 ILA Konferansı tutanakları için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 221 ilâ 225.

kişiler lehine karine oluşturduğu ve bu bilgilerin doğru olmadığının taşıyan tarafından ispat edilmesi hâlinde bile, karinenin aksinin taşıyan tarafından üçüncü kişiye karşı yöneltilmesinin mümkün olmadığının altı çizilmiştir[1649]. 1921 Lahey Kuralları m. 3 f. 4'te bir değişiklik yapılmaması hâlinde, düzenlemenin İskandinav Hukuku'nu esaslı bir şekilde değiştireceği ve hükmün bu hâliyle kendilerince kabul edilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Hazırlık çalışmaları sürecinde Taraf Devletlere konişmentonun ispat kuvveti ile ilgili aksine düzenleme yapma hakkı tanınması birden çok defa gündeme getirilmiş[1650] ancak bu teklifler kabul edilmemiştir[1651].

1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'ün hedeflenen işleyişi de hazırlık çalışmalarında açıklanmıştır[1652]. Aslında öngörülen sistemin, "*shipper*"ın beyanlarının taşıyan tarafından konişmentoya kaydedilmesi ve bu bilgilere her hangi bir çekince konulamaması üzerine inşa edilmek istendiği anlaşılmaktadır[1653]. 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmünün işleyişinin m. 3

[1649] 1922 Londra Konferansı tutanaklarında yer alan şu açıklama 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmü uyarınca konişmento içeriğindeki bilginin kesin delil niteliğinde olmadığının göstergesidir; "... *[t]he other;I am not quite sure I call the Continental system, but I at least might be allowed to call it Scandanivian system. In Sweden, Norway, Finland and Denmark we regard a bill of lading as a negotiable document, and therefore it follows from our laws on negotiable documents that the carrier who signed a bill of lading is responsible towards the bona fide possessor of the bill of lading for the correctness of the description in the bill of lading, and he is not free from liability, even if he can show that the description was wrong...*" bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 226.

[1650] Konişmentonun ispat kuvvetinin artırılması için Taraf Devletler'e yetki tanınması önerilmiştir; bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 230, 232 [19/10/1922 tarihli oturumda yapılan öneri], s. 239 [6/10/1923 tarihli oturumda yapılan öneri], s. 248 [8/10/1923 tarihli oturumda yapılan öneri]. Ayrıca bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 389 vd.

[1651] Düzenlemenin önemli bir hüküm olduğu ve konişmentonun ispat kuvveti gibi önemli bir konunun Taraf Devletler'in millî mevzuatlarına bırakılmasının milletlerarası sözleşmenin öncelikli amacı olan hukukun birleştirilmesinin önüne geçeceği çekincesi yöneltilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 242 [6/10/1923 tarihli oturum], s. 247 [8/10/1923 tarihli oturum].; Sturley, **Legislative History I**, s. 445.

[1652] Bu bilgiler 8/10/1923 tarihli oturumda oturum başkanının açıklamalarına dayanılarak verilmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 243, 244; Sturley, **Legislative History I**, s. 488.

[1653] ILA, 1921 yılındaki oturumunda öneri sahibi NORMAN HİLL'e "*weight unknown*" ve "*number unknown*" gibi kayıtların bu söz konusu düzenleme çerçevesinde geçerli olup olmadığı yolunda yöneltilen soruya ["*[i]s it contemplated that the clause "weight unknown"*

f. 3 ve m. 3 f. 5 ile bağlantılı olduğu saptanmaktadır. Düzenlemenin işleyişi şu şekilde açıklanmıştır; **[1]** eşyaya ilişkin bilgiler "*shipper*" tarafından yazılı olarak taşıyana iletilir, **[2]** taşıyanın bilgilerin doğruluğundan şüphe duyması veya makul bir şekilde bu bilgileri denetleme imkânının bulunmaması hâlinde bunları konişmentoya kaydetmeme hakkı olacaktır[1654], **[3]** taşıyan, böyle bir imkâna rağmen iletilen beyanı konişmentoya kaydederse, bu kayıtlara "belli değil" şeklinde bir kayıt koyma imkânı olmayacaktır[1655], **[4]** çekince koyma hakkı bulunmayan taşıyan aleyhinde bilgilerin doğruluğu hakkında üçüncü kişiye karşı da aksi ispat edilebilen bir karine oluşacaktır. Dolayısıyla, bilgilerin yükleme anında doğru olmadığını ispat külfeti taşıyanın üzerindedir[1656], **[5]** bu hususu ispat edemeyen taşıyan, gönderilene karşı sorumlu tutulacaktır, **[6]** ancak "*shipper*" kendisi tarafından iletilen bilgilerin doğruluğunu taşıyana karşı garanti ettiğinden [KonişmentoMS m. 3 f. 5] gönderilenin zararını karşılayan taşıyanın taşıtana rücu etme hakkı olacaktır[1657].

---

or "number unknown" shall be void?"] verilen cevap kayıtların geçerli olmadığı [*"[y]es, all gone*"] şeklindedir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 228;

[1654] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 243; Sturley, **Legislative History I**, s. 488.

[1655] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 243; Sturley, **Legislative History I**, s. 488.

[1656] Oturum başkanı tarafından kullanılan ifade şu şekildedir: "*[s]econdly, if he so indicated, the bill of lading was evidence but he could offer contrary proof.* ", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 243; Sturley, **Legislative History I**, s. 489.

[1657] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 5 uyarınca "*[s]hipper*" kendisi tarafından iletilen bilgilerin doğruluğunu garanti etmektedir. Dolayısıyla, konişmentoya çekince koyma hakkı verilmemesinin güvencesi bir nevi "*shipper*"a yöneltilecek rücu istemi olacaktır. Zira, özellikle İskandinav temsilciler tarafından ileri sürülen eleştirilere cevaben NORMAN HİLL tarafından bu yönde cevap verilmiştir ["*[t]he shipper of the goods is going to assume responsibility to you…[i]f he is a little bit uncertain or if it is impossible he will not give you a ridiculous thing to put on the bill of lading…*". Ancak, cevaben özellikle Finlandiya'da yük ilgililerinin küçük işletmeler olduğu çekincesi ileri sürülmüştür, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 229. Oturum başkanı tarafından 8/10/1923 tarihli oturumda yapılan değerlendirme şöyledir: "*[a]s this contrary proof was often illusory, he had a third guarantee, which was that the shipper was guarantor of the weight indicated in the bill of lading…[f]or the shipper the bill of lading was absolute evidence*.", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 244.

KonişmentoMS m. 3 f. 4 üzerinde hazırlık çalışmalarının son aşamasına kadar uzlaşma sağlanmamıştır. Tutanaklar incelendiğinde hükmün çoğunluk görüşü doğrultusunda kabul edildiği anlaşılmaktadır[1658].

c. Değerlendirme

Bu bilgiler doğrultusunda 1968 Visby Protokolü'ne ilişkin hazırlık çalışmalarında açıklananın aksine, 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4 ile konişmento kayıtlarının iyiniyetli üçüncü kişiye karşı da aksi ispat edilebilen bir karine olarak düzenlenmesinin arkasında bilinçli bir tercihin yattığı saptanmıştır. Kurulmak istenen sistemde, konişmento kayıtlarına çekince konulmaması amaçlanmıştır. Ancak, yukarıda da açıklandığı üzere hazırlık çalışmalarının son aşamalarında taşıyanın bilgilere çekince koyabileceği yolundaki görüş üstün gelmiştir. Uygulamada da taşıyana bu hakkın tanınması neticesinde, amaçlanan ile varılan sonuç arasında dengesizlik ortaya çıkmıştır. Zira, sistemin düzgün bir şekilde işleyebilmesi yalnızca 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) ve (b)'de yer alan bilgilerin aksinin ispat edilmesine olanak tanınması ile mümkün olacaktır. Zira, bu bilgiler "*shipper*"ın bildirimi üzerine konişmentoya girilenlerle sınırlıdır. Hükmün (c) bendinde öngörülen eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin kayıt, taşıyan tarafından kendi değerlendirmesi üzerine konişmentoya kaydedilir. Dolayısıyla, söz konusu kaydın yükleme anında doğru olmadığının taşıyan tarafından daha sonradan ispat edilmesi yerinde değildir. Bu sonuç da yukarıda redaksiyon hatası şeklinde yorumlanabileceği belirtilen[1659] ancak tam olarak ispatı yapılamayan iddiayı desteklemektedir.

[1658] 9/10/1923 tarihli oturumda yapılan açıklama bu sonucu doğrulamaktadır; "*[f]irst…the proof represented by the bill of lading…no longer considered as absolute by the convention; prima facie evidence was all that was accepted now…[s]ome countries had asked to be able to include a reservation on the matter…there had been long debate and discussion. But, by a large majority, the comission had decided not to allow such a reservation*.", Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 257; Sturley, **Legislative History I**, s. 505-506.

[1659] Bkz.: yuk. § 15 IV A 2 b.

1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile eklenen ikinci cümle sonrasında 1924 KonişmentoMS ile kurulması amaçlanan işleyiş tamamen değişmiştir. Aslında bu ekleme 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarında savunulan azınlık görüşüdür[1660]. Bu sebeplerle, 1968 Visby Protokolü'nün m. 3 f. 3 c. 1'e ilişkin gerekçesinde belirtilenin aksine değişiklik, açıklayıcı değil, esaslı niteliktedir.

B. Hamburg Kuralları

1. Düzenleme

Sözleşme'nin Dördüncü Bölümü'nün başlığı taşıma senetleridir ve bölüm içinde konişmento ve konişmento dışındaki senetler düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları m. 16 f. 3'te konişmentonun, m. 18'de ise, konişmento dışındaki senetlerin ispat işlevi düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin üçüncü fıkrası (a) ve (b) olmak üzere iki bende ayrılmıştır. Bunlardan, m. 16 f. 3 b. (a)[1661] büyük ölçüde KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 1 ile aynı doğrultudadır[1662]. Hükmün (b) bendi[1663] ise, 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'e eklenen ikinci cümle ile paraleldir.

[1660] Bkz.: yuk. dn. 1649.

[1661] Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a) düzenlemesi Y-TTK m. 1239 f. 3 c. 1'e aynen işlenmiştir. Y-TTK m. 1239 f. 3'te yer aldığı şekilde hükmün Türkçe tercümesi şu şekildedir; "Birinci fıkraya dayanarak konişmentoya hakkında çekince konulan beyanlar saklı kalmak üzere, konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklediğine karine oluşturur."

[1662] Hazırlık çalışmaları sırasında ülkelerden gelen cevaplarda KonişmentoMS m. 3 f. 4 hükmünün desteklendiği açıklanmıştır, Çalışma Grubu'nun değerlendirmesine sunulan metin şu şekildedir; "*[a] bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described, subject to the reservations permitted under paragraph 3 of article x*" (Draft Provision J-1). Yapılan açıklamada hükmün içeriğinin korunduğu, yapılan eklemenin düzenlemeye açıklık getirme amacı taşıdığı açıklanmıştır, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 213 [§ 59].

[1663] Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a) düzenlemesi Y-TTK m. 1239 f. 3 c. 2 ile aynı doğrultudadır. Hükmün Türkçe tercümesi Y-TTK m. 1239 f. 3 c. 2'de yer aldığı şekliyle şöyledir: "Bu karinenin aksi, konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz." Bu hükme ilişkin açıklamalar için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 73 vd.

2. Konişmento

Konişmentonun ispat işlevi ile ilgili Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a)'nın sözü KonişmentoMS m. 3 f. 4'ten ayrılmaktadır.

Sözleşme'de konişmento kayıtlarına konulan çekinceler açıkça saklı tutulmuştur. Hamburg Kuralları uyarınca taşıyan kendisine beyan edilen bilgileri konişmentoya girmek zorundadır. Ancak, yukarıda belirtilen koşulların karşılanması kaydıyla, taşıyanın bu bilgilere çekince koyma hakkı vardır. Çekince konulmasının saklı tutulmasıyla birlikte, geçerli şekilde çekince konulan bilgilerin doğruluğu taşıyan aleyhine karine teşkil etmez. Söz konusu eklemenin hükme açıklık getirmek amacıyla yapıldığı bildirilmiştir[1664].

Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b) düzenlemesi, KonişmentoMS m. 3 f. 4'e Visby Protokolü ile eklenen ikinci cümle ile benzerdir. Oluşan karinenin aksinin iyiniyetli üçüncü kişiye karşı ispatlanamayacağının öngörüldüğü bu bentte, KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 2'den farklı olarak üçüncü kişiler ibaresinin içine gönderilenin de[1665,1666] dâhil olduğu eklenmiştir. Bu ekleme,

---

[1664] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 213 [§ 59].

[1665] Bazı delegeler "*third party acting in good faith*" ibaresinin yeterli ölçüde açık olduğunu ve bu sebeple böyle bir eklemenin yapılmasının gerekli olmadığını savunsa da, ekleme yapılmıştır, UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 213 [§ 46].

[1666] YEŞİLOVA, Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b)'deki "gönderilen de dâhil olmak üzere" ibaresini çalışmasının çeşitli yerlerinde yorumlamıştır. FOB satışlar bakımından değerlendirme yapan YEŞİLOVA, konişmentonun, yükleten sıfatına sahip FOB satıcı tarafından verilen bilgiye göre taşıyan tarafından düzenlendiğini, yükleten = FOB satıcının, taşıtan = FOB alıcıya konişmentoyu devretmesi hâlinde, iyi niyetli taşıtan = FOB alıcının konişmentoda yer alan kayıtların doğru olduğu yolundaki karinenin kendisine karşı aksinin ispatlanamaması şeklindeki hukuki güvenceye sahip olmasının gerekebileceğini belirtmiştir, bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 35. Aynı çalışmada, FOB satışta, gönderilen = taşıtan = FOB alıcının, aynı zamanda navlun sözleşmesinin tarafı olması sebebiyle, Hamburg Kuralları bakımından sözleşme tarafı olan gönderilenin "üçüncü kişi" kapsamında ele alınmasının biraz tuhaf olduğu ve fakat uygulamada bu hükmün tatminkar bir biçimde işleyeceği belirtilmiştir, bkz. Yeşilova, **a.e.**, s. 75 [dn. 221]. YEŞİLOVA, çalışmanın ilerleyen sayfalarında bu konuyu yine gündeme getirmiş ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b)'nin sözünün uygun bir yorum yapılması için yeterli olmadığını, hükmün hazırlık çalışmalarının incelenmesi gerektiğini belirtmiştir. Çeşitli yazarların görüşlerine yer verildikten sonra, hükmün amacının iyiniyet zincirini konişmentoyu hukuki bir işlem ile

UNCITRAL bünyesinde gerçekleşen hazırlık çalışmalarında yapılmıştır[1667]. Gerekçe olarak, hükmün sözünden konişmentonun emrine düzenlendiği gönderilenin düzenlemenin kapsamına girip girmediğinin belirsiz olduğu belirtilmiştir. Yorum sorunu yaşanmaması amacıyla, aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olmayan gönderilen de hükmün kapsamına dâhil edilmek istenmiştir[1668].

3. Konişmento Dışındaki Senetler

Konişmento tanımına dâhil olmayan taşıma senetlerindeki kayıtların ispat işlevi m. 18'de düzenlenmiştir. Konişmento dışındaki senetlerdeki kayıtların doğru olduğuna yönelik taşıyan aleyhine karine oluşmaktadır. Ancak, hükmün Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b)'den ayrıldığı nokta, bu karinenin aksinin iyiniyetli üçüncü kişiler de dâhil olmak üzere herkese karşı ispat edilmesinin mümkün olmasıdır.

C. Rotterdam Kuralları

1. Düzenleme

Rotterdam Kuralları m. 41'de sözleşme kayıtlarının ispat işlevi düzenlenmiştir. Madde üç bentten oluşmaktadır[1669].

---

devralmış gönderilenden başlatmak olduğu hakkında, bkz. Yeşilova, **a.e.**, s. 151-152 [dn. 484]. Hamburg Kuralları'nın bu hükmüne ilişkin hazırlık çalışmasında yer alan değerlendirmeler için bkz.: aş. dn. 1668.

[1667] Bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 653 vd.'de yapılan değerlendirmeler.

[1668] "*[i]n order to avoid any doubt that a consignee other than the shipper will be protected by this provision, the Working Group may consider the following provision.*", bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 213 [§ 60]. Bu önerinin değerlendirildiği toplantıda Norveç temsilcisi, gönderilen ibaresine yapılan atfın "*shipper*" yahut "*shipper*"ın temsilcisini içine almadığını belirtmiştir, bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 655. Benzer sonuca gerekçe gösterilmeden Yetiş-Şamlı, **Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Dolayı Sorumluluğu**, s. 205'te de varılmıştır.

[1669] Rotterdam Kuralları m. 41 düzenlemesi hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 235 vd. [§§ 7.083]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 118 vd. [§§ 41-01]; Williams, **A New Convention**, s. 211 vd.; Girvin, **[2010] EJCCL 1-2**, s. 116 vd.; Diamond, **[2009] LMCLQ**, s. 507; Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 625 vd. Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 174.

41'inci maddenin açılış cümlesinde taşıyanın 40'ıncı maddedeki hâl ve şekilde sözleşme kayıtlarına çekince koyması saklı tutulmuştur. Bu cümle, üç bendi de kapsar. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 40 uyarınca geçerli bir çekincenin varlığı hâlinde maddenin tamamı uygulama alanı bulmaz.

Hükmün (a) bendinde, taşıma senedinin veya elektronik taşıma kaydının, taşıyanın eşyayı sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim aldığına dair karine teşkil ettiği öngörülmüştür[1670]. Düzenleme, büyük ölçüde, KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 1 ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a) ile benzerdir.

Takip eden (b) ve (c) bentlerinde ise, oluşan karinenin hangi hâllerde aksinin ispat edilemeyeceği öngörülmüştür. Ayrımın, senedin şekline göre yapıldığı söylenebilir. Devredilebilir taşıma senetleri bakımından b. (b) altb. (i)[1671], eşyanın teslim edilmesi için senedin iade edilmesinin gerekli olduğu devredilemez taşıma senetleri hakkında b. (b) altb. (ii), devredilemez elektronik taşıma senetleri veya elektronik taşıma senetleri bakımından ise, (c) bendi uygulanacaktır. Taşıma Hukuku'na aşina olan kavramlar kullanıldığında, konişmentolar b. (b) altb. (i)'nin, nama yazılı konişmentolar b. (b) altb. (ii)'nin, deniz yük senetleri ise, b. (c)'nin kapsamına dâhildir. Özellikle, devredilemez taşıma senetlerindeki kayıtların aksinin ispat edilememesine yönelik m. 41 b. (b) altb. (ii) ve b. (c) düzenlemeleri Deniz Ticareti Hukuku bakımından yeni bir düzenleme niteliğindedir.

Oldukça karışık gibi gözüken bu madde, aşağıda senedin türüne göre ayrıma tâbi tutulacaktır. Ancak, öncelikle hükmün kapsamı belirlenecektir.

[1670] 41'inci maddenin başlığı "*[e]videntiary effect of the contract particulars*"dır. Bu başlık Türkçe'ye "Sözleşme kayıtlarının ispat kuvveti" olarak tercüme edilebilir, bu yönde bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 174. Hükmün başlığı hazırlık çalışamalarında değişitirilmiştir. İlk başlık "*[p]rima facie and conclusive evidence*" olmuştur, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.32**, s. 43. Resmî metindeki başlık ilk kez WP 81 Taslağı'nda kullanılmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.81**, s. 34. Hükmün kapsamı WP 81 Taslağı ile büyük ölçüde genişlediği için başlık değişikliğine gidildiği düşünülmektedir.

[1671] Düzenleme KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 2 ve Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b) ile aynı doğrultudadır.

2. Kapsamı

a. 36'ncı Maddenin Birinci Fıkrasındaki Bilgiler

Sözleşme kayıtlarının ispat işlevinin düzenlendiği m. 41'in giriş cümlesinde 40'ıncı maddeye uygun bir şekilde çekince konulması saklı tutulmuştur. Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1, f. 3 ve f. 4 uyarınca taşıyanın çekince koymak zorunda olduğu ve çekince koyma hakkına sahip olduğu bilgiler m. 36 f. 1'de öngörülenlerle sınırlıdır. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 41 hükmü uyarınca taşıma senedinin ispat işlevi, taşıtan tarafından iletilen bilgilerin taşıma senedine yahut elektronik taşıma kaydına çekince konulmaksızın kaydedilmesi veya konulan çekincenin 40'ıncı madde uyarınca geçerli bir çekince olmaması hâlinde söz konusu olur. Taşıma senedi kayıtlarının ispat işlevi Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'de öngörülen bilgilerden, eşyanın tanımı [b. (a)], eşyanın tanınması için zorunlu işaretler [b. (b)], kolilerin veya parçaların sayısı veya miktarı [b. (c)] ve eşyanın ağırlığına [b. (d)] ilişkin bilgilerden hangisi için konulmuşsa onun için geçerli olmayacak, hakkında çekince konulmayan bilgiler bakımından ise geçerli sonuç doğuracaktır.

b. 36'ncı Maddenin İkinci ve Üçüncü Fıkrasındaki Bilgiler

Rotterdam Kuralları m. 36 f. 2'de öngörülen bilgiler sırasıyla; eşyanın, taşıyan veya ifa eden tarafından taşıma amacıyla teslim alındığı andaki haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin açıklama [b. (a)], taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile adresi [b. (b)], taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarih veya eşyanın gemiye yüklendiği tarih yahut taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının düzenlendiği tarih [b. (c)] ve taşıma senedinin devredilebilir olması ve birden fazla nüsha olarak düzenlenmesi hâlinde, devredilebilir taşıma senedinin kaç nüsha hâlinde düzenlendiğidir [b. (d)]. 36'ncı maddenin ikinci fıkrasının sözünden açıkça anlaşılmasa da, bu bilgiler

taşıma senedine veya elektronik taşıma kaydına taşıyan tarafından girilen bilgilerdir.

41'inci maddenin açılış cümlesi hükmün üç bendini de kapsar. Bu sebeple, taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydındaki bilgilerin ispat işlevi hakkında saklı tutulan bilgiler, taşıtan tarafından bildirilen m. 36 f. 1'deki kayıtlardır. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları m. 36 f. 2 ve f. 3'te öngörülen sözleşme kayıtları hakkında m. 41 b. (a), (b) ve (c)'deki ispat işlevinin her hâlükarda söz konusu olduğu izlenimi doğmaktadır.

Ancak, Rotterdam Kuralları m. 41 b. (a)'da, taşıma senedinin veya elektronik taşıma kaydının, taşıyanın eşyayı sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim aldığına dair karine teşkil ettiği öngörülmüştür. Söze dayalı bir yorumda karinenin Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1, f. 2 ve f. 3'teki kayıtların tamamı için değil, yalnızca eşyaya ilişkin sözleşme kayıtları [m. 36 f. 1 ve m. 36 f. 2 b. (a)] hakkında söz konusu olduğu söylenebilecektir.

Ne var ki, Rotterdam Kuralları m. 41 b. (b)'de, hükmün alt bentlerinde öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla, herhangi bir sözleşme kaydının aksinin taşıyan tarafından ispat edilemeyeceği belirtilmiştir. Aksi ispat edilemeyen sözleşme kayıtları hakkında "*any* = herhangi bir" ibaresi kullanılmıştır. Hükmün sözünden, çekince konulmaksızın taşıma senetlerine girilen m. 36 f. 1'deki bilgiler ve çekince konulmasının mümkün olmadığı m. 36 f. 2 ve RR m. 36 f. 3'teki bilgilerin tamamının aksinin ispat edilmesi mümkün olmadığı sonucuna varılmaktadır.

RR m. 41 b. (c)'de devredilemez taşıma senetlerinde ya da elektronik taşıma kayıtlarında öngörülen bilgilerin ispat kuvveti düzenlenmiştir. Aksi ispat edilemeyecek bilgiler üç bent hâlinde sayılmıştır. Bunların arasında 36'ncı maddenin ikinci fıkrasında öngörülen sözleşme kayıtları da yer almaktadır [b. (c) (ii)]. Görüldüğü üzere, 36'ncı maddenin ikinci fıkrasına atıf yapılmıştır. Diğer bir ifadeyle, yapılan atıf eşyanın haricen belli olan hâl ve

durumu ile ilgili m. 36 f. 2 b. (a) ile sınırlı değil, fıkranın tamamı içindir. Bu sebeple, m. 36 f. 2'de öngörülen tüm sözleşme kayıtlarının taşıma senedinin ispat işlevine tâbi olduğu söylenebilecektir.

3. Karine

Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı, taşıyanın eşyayı sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim aldığına karine teşkil eder [m. 41 b. (a)]. Hükmün sözünden de anlaşıldığı üzere, karinenin oluşması için senedin türü fark etmez. Dolayısıyla, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının devredilebilir veya devredilemez olması, içeriğinin karine teşkil etmesine etki etmez. Ancak, karinenin aksinin ispat edilip edilememesi söz konusu olduğunda taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının türü bakımından ayrıma gidilmiştir. Aşağıda sırasıyla bu düzenlemeler açıklanacaktır.

a. Devredilebilir Taşıma Senedi yahut Elektronik Taşıma Kaydı

Sözleşme kayıtlarının devredilebilir taşıma senedinde ya da devredilir elektronik taşıma kaydında yer alması ve bunların iyiniyetli üçüncü kişiye devredilmiş olması hâlinde herhangi bir sözleşme kaydının aksinin taşıyan tarafından ispat edilmesi mümkün değildir [m. 41 b. (b) altb. (i)].

Üçüncü kişi, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan kişidir[1672]. Taşıma sözleşmesi yukarıda da açıklandığı üzere taşıyan ile taşıtan arasında kurulur [m. 1 f. (5) ve 1 f. (8)]. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları m. 41 b. (b) altb. (i)'de düzenlenen karine, senet devredilmediği sürece taşıtan lehine söz konusu olacaktır. Taşıtan sıfatı ile gönderilen sıfatlarının birleştiği FOB satışlarda, FOB alıcı, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin tarafı olduğundan, diğer bir ifadeyle, m. 41 b. (b) altb. (i) anlamında üçüncü kişi olmadığından,

[1672] Bu yönde bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 18 [§ 66].

taşıma senedinde ve elektronik taşıma kaydında yer alan bilgilerin aksi taşıyan tarafından ispat edilebilecektir.

Diğer bir koşul ise, devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının devredilmesine rağmen bunun içeriğinin gerçeği yansıtmadığının üçüncü kişi tarafından biliniyor olmaması veya bilinebilecek durumda olmamasıdır. Üçüncü kişinin iyi niyetli olmadığını ispat etme külfetinin kimin üzerinde olduğu açıkça düzenlenmemiştir. Ancak, bu külfetin taşıyana ait olması yerinde görülmektedir.

Sonuç olarak, devredilebilir taşıma senetlerindeki veya elektronik taşıma kayıtlarındaki kaydın aksi, Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'deki bilgilerin çekince konulmaksızın yahut Rotterdam Kuralları m. 40'a uygun geçerli bir çekince konulmaksızın devredilebilir taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydına girilmesi ve senedin üçüncü kişiye devredilmesi hâlinde, iyi niyetli üçüncü kişiye karşı ispat edilemez. Aynı sonuç, eşyanın, taşıyan veya ifa eden tarafından taşıma amacıyla teslim alındığı andaki haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin açıklama bakımından da söz konusudur. Ancak, bu kayda çekince konulması mümkün olmadığından, senet iyi niyetli üçüncü kişiye devredildiği anda, bu kaydın aksinin iyi niyetli üçüncü kişiye ispat edilebilmesi söz konusu olmayacaktır.

b. Devredilemez Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydı

aa. Hazırlık Çalışmaları

Rotterdam Kuralları m. 41 hükmü düzenlenirken üzerinde en çok değerlendirme yapılan husus devredilemez taşıma senetlerindeki ve elektronik taşıma kayıtlarındaki sözleşme kayıtlarının ispat işlevi olmuştur[1673]. Özellikle nama yazılı konişmentodaki ("*straight bill of lading*") ve deniz yük

[1673] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 13 [§ 47].

senedindeki ("*sea way bill*") kayıtların etkisi değerlendirilmiştir. Bu kapsamda çeşitli görüşler[1674] gündeme gelmiştir. Hâkim görüş, devredilebilir taşıma senetleri ve eşyanın teslimi için senedin iadesinin gerekli olduğu devredilemez taşıma senetlerindeki kayıtlara yönelik oluşan karinenin aksinin taşıyan tarafından ispat edilememesi yolunda oluşmuştur[1675]. Dolayısıyla, nama yazılı konişmento kayıtları bu kapsamda yer alacak ancak deniz yük senetleri[1676] kapsam dışında kalacaktır.

Özellikle deniz yük senetleri kayıtlarının aksi ispat edilemeyen karine işlevinin hükmün kapsamının dışında kalmasına yönelik çekinceler de göz önünde tutularak uzlaşma arayışlarına gidilmiştir. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları m. 41 b. (c) düzenlemesi bir uzlaşma metnidir[1677]. Rotterdam Kuralları m. 41 b. (c) ile, bir önceki bendin uygulama alanına girmeyen devredilemez taşıma senetlerinde yer alan kayıtlardan bazılarına aksi ispat edilemeyen karine etkisi tanınmıştır. Düzenleme hazırlanırken, bilgileri sağlayan kişi ölçüt olarak alınmıştır. Taşıyan tarafından sağlanan bilgilerin aksi iyiniyetli gönderilene karşı ispat edilemez. Ancak, bilgiler taşıtan tarafından tedarik edilmişse, söz gelimi eşyanın ağırlığı, bu kaydın aksinin ispat edilmesi mümkün olacaktır.

[1674] Senetlerdeki kayıtların aksinin ispat edilbilmesinde ölçüt olarak önerilen hususlar şunlardır: **[1]** taşıyan ile taşıtan dışındaki üçüncü kişi arasındaki ilişki, **[2]** üçüncü kişinin iyiniyetli olması ve **[3]** bu kişinin senetteki bilgiye dayanması. Bu üç koşulun birlikte karşılanması hâlinde taşıma senedi veya kaydın kesin delil niteliğine sahip olması gerektiği belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 14 [§ 52].

[1675] UN, **A/CN.9/616**, s. 14 [§ 53].

[1676] Deniz yük senetlerindeki kayıtların ispat işlevi bakımından çeşitli öneriler getirilmiştir. Getirilen önerilerden biri bu kayıtların aksi kararlaştırılmadığı sürece kesin delil niteliğinde olmasıdır, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 14 [§ 51].

[1677] Bu önerinin amacının devredilebilir taşıma senetleri bakımından mevcut hukuki durumu korumak, devredilemez taşıma senetleri bakımından ise, uzlaşma sağlamak olduğu açıklanmıştır, UN, **A/CN.9/616**, s. 17 [§ 61].

bb. Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olması

Eşyanın teslimi için taşıyana boşaltma limanında iade edilmesi gereken senedin karşılığı Türk Hukuku'nda nama yazılı konişmento, İngiliz Hukuku'nda ise, "*straight bill of lading*"dir[1678]. Bu senetler Rotterdam Kuralları'nda devredilemez taşıma senedi olarak ifade olunmuştur.

Taşıma senedinin ispat işlevinin düzenlendiği Rotterdam Kuralları m. 41 b. (a) altb. (ii)'nin resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in… [a] non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith*". Öncelikle metinde yalnızca "taşıma senedi = *transport document*" ibaresi kullanılmış, "elektronik taşıma kaydı = *electronic transport document*" kavramına yer verilmemiştir. Bu kullanım bilinçlidir. Zira, Rotterdam Kuralları'nda teslim için iade edilmesi gerekli elektronik taşıma kaydı adında bir belge yoktur. Tüm devredilemez elektronik taşıma kayıtları eşyanın teslim edilmesi için iade edilmesi gerekli olmayan belgeler kapsamındadır. Dolayısıyla, bu kullanım bir redaksiyon hatası değildir.

Yukarıda devredilebilir taşıma senetleri hakkında yapılan açıklamaların neredeyse tamamı m. 41 b. (a) altb. (ii) için de geçerlidir. Tek farklılık, bu altbentte "*transferred to a third party party acting good faith*" ibaresinin yerine "*transferred to the consignee acting in good faith*" terimine yer verilmiş olmasıdır. Bu senetlerin üçüncü kişiye ciro edilmesi mümkün olmadığı için böyle bir kullanıma gidildiği düşünülmektedir.

Rotterdam Kuralları m. 41 b. (b) altb. (ii)'de geçen "*transferred*" ibaresi Türkçe'ye "devredilme" olarak tercüme edilebilir[1679]. Devredilemez

---

[1678] Bkz.: yuk. § 2 I B.
[1679] Bu yönde kullanım için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 174.

nitelikteki bir senet bakımından bu kavramın kullanılmasının hangi ölçüde yerinde olduğu tartışmalıdır. Bu bendin nama yazılı konişmentoları kapsadığı dikkate alındığında şu sonuçlara varmak mümkündür. CIF satışlar söz konusu olduğunda, eşyayı taşıyana teslim eden satıcı aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olduğundan, konişmentonun namına düzenlendiği CIF alıcıya senedin elden veya banka yoluyla teslim edilmesi durumunda hükümde geçen "*transferred*" kavramı karşılanmış olacak ve bu kişinin iyiniyetli olması hâlinde devredilemez taşıma senetlerindeki kayıtların aksinin ispat edilmesi mümkün değildir.

FOB satışlarda, FOB alıcı hem gönderilen hem de taşıtan sıfatına sahiptir. Rotterdam Kuralları m. 41 b. (b) altb. (ii) hükmünün sözünde "*consignee*" ibaresinin yer alması sebebiyle, nama yazılı konişmentonun içeriği hakkında oluşan karinenin aksinin ispat edilemeyeceği sonucuna varılmasının ne kadar yerinde olacağı tartışmalıdır. Bu soruya olumlu bir cevabın verilmesi hâlinde, nama yazılı konişmento kayıtlarının aksi FOB alıcıya karşı ispat edilemez. Ancak, bu kişi RR m. 41 b. (b) altb. (i) anlamında üçüncü kişi olarak kabul edilmediğinden, emre yazılı konişmento kaydının aksinin ispat edilmesi mümkün olacaktır. Aksi yorumun benimsenmesi hâlinde, m. 41 b. (b) altb. (ii)'de öngörülen ispat işlevi FOB satışlar söz konusu olduğunda yalnızca karine teşkil edecektir.

cc. Eşyanın Teslimi İçin Senedin İadesinin Gerekli Olmaması

Bu başlık altındaki senetler uygulamada sıklıkla kullanılan deniz yük senetleridir. Hükmün kapsamına hem devredilemez taşıma senetleri hem de devredilemez elektronik taşıma senetleri dâhildir. Ayırıcı ölçüt, senedin iade edilmesinin gerekli olup olmadığıdır.

Eşyanın teslim alınması için senedin iadesinin gerekli olmadığı devredilemez taşıma senetlerindeki yahut devredilemez elektronik taşıma kayıtlarındaki bilgilere güvenerek hareket eden iyiniyetli gönderilene karşı aksi ispat edilemeyecek kayıtlar RR m. 41 b. (c) altb. (i) ilâ (iii) aralığında kapalı liste hâlinde sayılmıştır. Buna göre; **[1]** taşıyan tarafından sağlanması hâlinde m. 36 f. 1'deki sözleşme kayıtları [m. 41 b. (c) altb. (i)], **[2]** konteyner mührünün belirleyici numarası hariç olmak üzere, konteynerlerin sayısı, cinsi ve belirleyici numarası [m. 41 b. (c) altb. (ii)], **[3]** m. 36 f. 2'de öngörülen sözleşme kayıtları [m. 41 b. (c) altb. (iii)], devredilemez taşıma senedinde yer aldığı takdirde, bu kayıtların aksinin ispat edilmesi mümkün değildir.

aaa. 36'ncı Maddenin Birinci Fıkrasında Öngörülen Sözleşme Kayıtları

Yukarıda da açıklandığı üzere, Rotterdam Kuralları m. 36 f. 1'de öngörülen kayıtlar taşıtan tarafından sağlanır. Ancak, m. 41 b. (c) altb. (i) uyarınca m. 36 f. 1'de yer alan bir bilginin aksinin ispat edilememesi için, bu bilginin taşıyan tarafından sağlanmış olması gereklidir. Nitekim, Sözleşme'nin resmî İngilizce metninde de "…*when such particulars are furnished by the carrier*" ibaresi yer almaktadır. Hükmün sözünden kapsamının ne olduğu belirsizdir[1680].

Bu husus hazırlık çalışmalarında da gündeme gelmiş ve m. 36 f. 1'de öngörülen bilgilerin taşıyan tarafından hangi hâllerde sağlanmasının mümkün olduğu sorusu yöneltilmiştir. Yapılan açıklamada, Rotterdam Kuralları m. 40 f. 3 b. (b)'de taşıyanın, taşıtanın bildirdiği bilginin hatalı olduğuna inanmasının haklı sebeplere dayanması hâlinde, taşıyana doğru olduğuna haklı bir sebeple inandığı bilgiyi gösteren çekince koyma hakkının tanındığı

[1680] Zira, "*as furnished by the carrier*" ibaresinin yeterince açık olmadığı çekincesi hazırlık çalışmalarında da gündeme getirilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 18 [§ 65].

açıklanmış[1681] ve taşıyan tarafından girilen bu bilginin aksinin ispat edilemeyeceği bildirilmiştir[1682].

Bu bilgiler doğrultusunda, RR m. 41 b. (c) altb. (i)'nin kapsamına yalnızca taşıyan tarafından doğru bilginin de gösterildiği çekinceler dâhildir. Taşıyanın çekince koymak zorunda olduğu m. 40 f. 1 ve çekince koyma hakkının bulunduğu m. 40 f. 3 b. (b) hükümleri uyarınca taşıyanın koyduğu çekinceler bakımından kaydın aksinin ispat edilemeyeceğinin söylenmesi mümkündür.

Söz gelimi taşıtan, teslim edilen eşyanın sayısını 100 olarak bildirmiş ancak toplam 99 adet teslim edilmişse, taşıyan deniz yük senedine çekince koymak zorundadır. Konulan çekince ile konteynerlerin sayısına ilişkin taşıtan tarafından sağlanan bilgi taşıyan aleyhine karine teşkil etmez. Ne var ki, taşıyanın kendisine 99 adet eşya teslim edildiğini deniz yük senedine girmesi ve fakat boşaltma limanında gemiden 98 tane boşaltılması hâlinde, taşıyanın deniz yük senedine eşyanın sayısına ilişkin girdiği bilginin doğru olmadığını gönderilene karşı ispat etmesi mümkün olmayacaktır.

Eşyanın teslim edilmesi için iade edilmesi gerekli olmayan devredilemez taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları bakımından kabul edilen bu sonuç, açık bir düzenleme olmasa da, diğer taşıma senetleri[1683] bakımından da evleviyetle kabul edilmelidir.

bbb. Konteynerlere İlişkin Kayıtlar

Devredilemez taşıma senedi yahut elektronik taşıma kayıtlarında yer alan konteyner mührünün belirleyici numarası hariç olmak üzere,

---

[1681] Taşıma senedine konulan "*contents unknown*" yahut "*as provided by the shipper*" gibi kayıtların bu kapsamda olmadığı, zira bunların hâlâ taşıtan tarafından iletilen bilgiler arasında kabul edildiği belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 17 [§ 63].
[1682] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 17 [§ 63 ve § 65].
[1683] Devredilebilir taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları ile eşyanın teslim edilmesi için iade edilmesi gereken taşıma senetleri bu kapsamdadır.

konteynerlerin sayısı, cinsi ve belirleyici numarasına ilişkin kayıtların da aksinin ispat edilmesinin mümkün olmadığı öngörülmüştür [m. 41 b. (c) altb. (ii)]. Hazırlık çalışmalarında konteynerlerin sayısı ve cinsine ilişkin bilginin taşıyan tarafından sağlanan bilgilerden olduğu ancak konteyner mührünün belirleyici numarasına ilişkin bilginin, taşıtan tarafından sağlandığı açıklanmıştır[1684]. Konteynerlerin sayısı ve cinsine ilişkin bilgi her kim tarafından sağlanırsa sağlansın bu bilginin yanlış veya hatalı olduğunu taşıyanın ya gerçekten bildiği ya da doğru olmadığına haklı sebeple inandığı söylenebilir. Dolayısıyla, bu özel düzenleme olmasaydı dahi taşıyanın söz konusu bilginin doğru olmadığına yönelik koyduğu çekince m. 41 b. (c) altb. (ii) uyarınca aksi ispat edilemeyen bir karine oluştururdu.

ccc. 36'ncı Maddenin İkinci Fıkrasında Öngörülen Sözleşme Kayıtları

Devredilemez taşıma senedi yahut devredilemez elektronik taşıma kayıtlarında yer alan m. 36 f. 2'de öngörülen bilgilere ilişkin oluşan karinenin aksinin taşıyan tarafından ileri sürülemez. Hükmün sözünden açık bir şekilde anlaşılmasa da, bu bilgiler taşıyan tarafından sağlanır. Zira, bunlar sırasıyla; eşyanın, taşıyan veya ifa eden tarafından taşıma amacıyla teslim alındığı andaki haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin açıklama [b. (a)], taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile adresi [b. (b)], taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarih veya eşyanın gemiye yüklendiği tarih veya taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının düzenlendiği tarih [b. (c)] ve taşıma senedinin devredilebilir olması ve birden fazla nüsha olarak düzenlenmesi

[1684] Bu yönde bir ayrımın yapılma sebebi olarak konteynerlerin sayısına ve cinsine ilişkin bilginin taşıyan tarafından sağlanan bilgilerden olduğu ve fakat konteynerin mühür numarasına ilişkin bilginin ise, taşıtan tarafından bildirildiği açıklanmıştır, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 17 [§ 59].

hâlinde, devredilebilir taşıma senedinin kaç nüsha hâlinde düzenlendiğidir [b. (d)].

Rotterdam Kuralları m. 41 b. (c) altb. (iii) düzenlemesi özellikle eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin kayıtlar bakımından önem taşır. Yukarıda açıklandığı üzere Hamburg Kuralları m. 18 uyarınca deniz yük senedinde yer alan "*clean on board*" kaydı yalnızca karine niteliğindedir. Rotterdam Kuralları'nın ilgili düzenlemesiyle oluşan karinenin aksinin ispat edilmesi mümkün değildir.

Hükümde Rotterdam Kuralları m. 36 f. 2'ye yapılan atıf ile ilgili oluşabilecek bir yorum sorununa da dikkat çekilmelidir. Rotterdam Kuralları m. 36 f. 2 ile birlikte hükmün üçüncü fıkrasında da taşıyan tarafından sağlanan sözleşme kayıtları öngörülmüştür. Örnek olarak, geminin adı [RR m. 36 f. 3 b. (b)] ve eşyanın teslim alındığı yer [RR m. 36 f. 3 b. (c)] verilebilir. Rotterdam Kuralları m. 41 b. (c) altb. (iii)'de m. 36 f. 2'ye yapılan sınırlı atıf doğrultusunda, m. 36 f. 3 b. (c)'de öngörülen bilgilerin aksinin ispatlanabileceği sonucuna varılmaktadır. Bu tercihin bilinçli olduğu şüphelidir. Rotterdam Kuralları m. 36 f. 3'ün TaslakMS metnine dâhil edildiği an ortaya konulduğunda, bu tercihin bilinçli olmadığı şüphesi kuvvetlenmektedir. Zira, UNCITRAL RR Taslağı'nda yalnızca m. 36 f. 2'ye[1685] ve m. 41 b. (c) altb. (iii)'ye karşılık gelen düzenleme bulunmaktaydı. Diğer bir ifadeyle, m. 36 f. 3 hükmü Sözleşme'ye en son aşamada eklenmiştir[1686]. Dolayısıyla, bu ekleme yapıldıktan sonra, Rotterdam Kuralları m. 41 b. (c) altb. (iii) atfının yapılmasının unutulduğu şüphesi doğmaktadır. Tutarsızlığın büyük bir olasılıkla redaksiyon hatasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

[1685] UNCITRAL RR Taslağı m. 38 metni için bkz. UN, **A/CN.9/645**, s. 74.
[1686] Bkz. UN, **A/63/17**, §§ 114.

V. Rücu İstemi

Her üç MS'de de "*shipper*"ın beyan ettiği bilgilerin doğru olduğunu taşıyana garanti ettiği ve doğru olmaması sebebiyle taşıyanın maruz kaldığı zıya, hasar ve masraflar için tazminat ödeme borcunun bulunduğu öngörülmüştür [KonişmentoMS m. 3 f. 5 = Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 =. Rotterdam Kuralları m. 31 f. 2]. Taşıyanın çekince koymaksızın konişmentoya girdiği bilgilerin doğru olmaması sebebiyle konişmentonun yetkili hamiline ödediği tazminattan doğan rücu istemi de bu borcun kapsamına dâhildir.

A. Hüküm

1. KonişmentoMS

"*Shipper*" taşıyana bildirdiği işaretlerin, sayının, miktarın ve ağırlığın yükleme anındaki[1687] doğruluğunu taşıyana garanti etmiş sayılır ve bu beyanların doğru olmamasından kaynaklanan tüm zıya, hasar ve masraflar için taşıyana tazminat öder [m. 3 f. 5 c. 1]. Hükmün ikinci cümlesinde, taşıyanın tazminat hakkının, navlun sözleşmesi kapsamında "*shipper*" dışındaki kişilere karşı olan yükümlülüğünü ve sorumluluğunu hiçbir şekilde sınırlandırmayacağı öngörülmüştür[1688].

Hazırlık çalışmaları sürecinde hükme ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yapılmamıştır[1689]. Ancak, yukarıda da açıklandığı üzere, bu hüküm m. 3 f. 3 ve f. 4'ün tamamlayıcısı olarak öngörülmüştür. Yukarıda 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile taşıyana kendisine beyan edilen bilgiyi konişmentoya girmeme hakkının tanınmak istendiği açıklanmıştır. Taşıyanın

---

[1687] "*[a]t the time of shipment*" olarak yer alan ve Türkçe'ye "yükleme anındaki" şeklinde tercüme edilen bu ibare 1922 HİLL/JACKSON Taslağı'nda eklenmiştir, bkz. Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 804. Yapılan bu eklemeye ilişkin gerekçeye ulaşmak mümkün olmamıştır.

[1688] Bu cümle de 1922 HİLL/JACKSON Taslağı'nda eklenmiştir, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 804.

[1689] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 263 vd.

söz konusu beyanı konişmentoya girmesi hâlinde, bu bilgiler konişmento hamili lehine karine oluşturacak ve bu bilgilerin doğru olduğunun ispat edilememesi durumunda, taşıyan gönderilene karşı sorumlu tutulacaktır. Taşıyan ödediği tazminatı m. 3 f. 5'e dayanarak "*shipper*"dan tazmin edebilecektir.

2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 dört cümleden oluşmaktadır. Hükmün ilk iki cümlesi KonişmentoMS m. 3 f. 5 c.1 ile aynı doğrultudadır. "*Shipper*" konişmentoya kaydedilmek üzere, eşyanın genel niteliği, işaretleri, sayısı, ağırlığı ve miktarı hakkında beyan etmiş olduğu bilgilerin doğruluğunu taşıyana garanti eder [m. 17 f. 1 c. 1]. Bu beyanların doğru olmamasından doğan zararları taşıyana tazmin eder [m. 17 f. 1 c. 2].

Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 c. 3'te KonişmentoMS'den farklı olarak konişmentonun üçüncü kişiye devredilmesi hâlinde bile "*shipper*"ın sorumluluğunun devam edeceği öngörülmüştür[1690]. Hükmün dördüncü cümlesi, KonişmentoMS m. 3 f. 5 c. 2 ile aynıdır.

3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nde öngörülen taşıtanın taşıyana karşı borçlarından birisi sözleşme kayıtlarının oluşturulması için gerekli bilginin sağlanmasıdır [m. 31]. Hüküm iki fıkradan oluşmaktadır. Birinci fıkrada bilgilerin zamanında sağlanması borcu[1691], diğer fıkrada ise, doğru bilgi sağlama borcu düzenlenmiştir[1692].

[1690] Açıklayıcı nitelikte olan bu ekleme, Fransa'nın KonişmentoMS m. 3 f. 5 düzenlemesine yönelik çekincesi üzerine yapılmıştır, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 214 [§ 67 ve dn. 76].

[1691] RR m. 31 f. 1 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 189 vd. [§§ 6.034]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 89 [§§ 31-02]; Williams, **A New Convention**, s. 215 vd.; Hooper, **[2009] ULR**, s. 888 vd.; Fujita, **An Appraisal of the**

a. Bilgilerin Zamanında Sağlanması Borcu

Hükmün birinci fıkrası uyarınca taşıtan sözleşme kayıtlarının oluşturulması ve taşıma senedinin yahut elekronik taşıma kaydının düzenlenmesi için gereken bilgileri zamanında sağlamalıdır. Bu bilgiler, m. 36 f. 1'de öngörülen hususlar[1693], sözleşme kayıtlarında taşıtan olarak belirlenecek kişinin ["*documentary shipper*"] adı; senet nama düzenlenecekse bu kişinin adı, belirli bir kişinin emrine düzenlenecek ise, bu kişinin adıdır. 31'inci maddenin birinci fıkrasında "*including* = dâhil olmak üzere" ibaresi kullanıldığından, fıkrada sayılan hususların sınırlı sayıda değildir. Taşıyanın zarar veya hasarın, bilgilerin zamanında sağlanmamasından kaynaklandığını ispat etmesi hâlinde taşıtan sorumlu olur [m. 30 f. 1]. "*Documentary shipper*" da bu borca ve bu borçtan sorumluluğa tâbidir [m. 33 f. 1]. Taşıtan ya da "*documentary shipper*" bilgilerin zamanında sağlanmamasında kusurunun bulunmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kısmen yahut tamamen kurtulur [m. 30 f. 2]. Bu sebeple, RR m. 31 f. 1'de öngörülen borç kusur sorumluluğuna tâbidir. Kusurunun bulunmadığını ispat külfeti taşıtan ve "*documentary shipper*"ın üzerindedir [m. 30 f. 2].

b. Doğru Bilgi Sağlama Borcu

KonişmentoMS m. 3 f. 5 ve Hamburg Kuralları m. 17 f. 1'e karşılık gelen düzenleme Rotterdam Kuralları m. 31 f. 2'de yer almaktadır. Hükmün birinci fıkrası uyarınca zamanında iletilmesi gereken bilgilerin iletim

---

"Rotterdam Rules", s. 221 vd. Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 169.

[1692] RR m. 31 f. 2 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 190 vd. [§§ 6.038]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 118 vd. s. 89 [§§ 31-02]; Williams, **A New Convention**, s. 215 vd.; Hooper, **[2009] ULR**, s. 888 vd.; Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**,. s. 221 vd. Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 169.

[1693] Taşınacak eşyanın tanımı [b. (a)], eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler [b. (b)], kolilerin yahut parçaların sayısı ya da eşyanın miktarı [b. (c)] ve eşyanın ağırlığı [b. (d)].

zamanında doğru olduğu taşıtan tarafından garanti edilir [m. 31 f. 2 c. 1]. Aksi hâlde, taşıtan taşıyana tazminat öder [m. 31 f. 2 c. 2].

Rotterdam Kuralları m. 31 f. 2'de birinci fıkradaki bilgilere atıf yapılmıştır. Dolayısıyla, iletim anında doğru olduğu garanti edilen bilgilerin sayısı diğer MS'lere kıyasla artmıştır. "*Documentary shipper*" da borca ve bu borçtan kaynaklanan sorumluluğa tâbi tutulmuştur [m. 33 f. 1]. Kusursuz sorumluluk öngörüldüğünden[1694] [m. 30 f. 2], taşıyanın zıya yahut hasarın sağlanan bilgilerin doğru olmamasından kaynaklandığını ispat etmesi hâlinde, taşıtan ve "*documentary shipper*" sorumlu olur.

B. Sorumlu Kişi

Bu borcun kusursuz sorumluluğa tâbi tutulması mevzuatlarında taşıtan ve yükleten ayrımına giden Devletler bakımından borçlu sıfatının kime ait olacağı hakkında yorum sorununa sebebiyet verecektir. FOB satışlarda, navlun sözleşmesinin tarafı olan FOB alıcı, bu bilgileri bizzat kendisi tedarik etmese de sorumlu tutulacak mıdır? Milletlerarası Sözleşmeler kapsamında değerlendirmeye geçilmeden önce, bu hükmün taşıtan ve yükleten ayrımının kabul edildiği Devletler'de hangi şekilde iç hukuka aktarıldığı tespit edilmelidir.

1. Ulusal Düzenlemeler

a. Alman Hukuku

Konişmento içeriği Y-AlmDTK m. 515 f. 1'de düzenlenmiştir[1695]. Eşyanın miktarı, sayısı veya ağırlığı ve işaretleri [b. 8][1696], eşyanın cinsi ve

---

[1694] Kusursuz sorumluluk iletilen bilgilerin doğru olmamasının düzenlendiğihükmün birinci fıkrasından kaynaklanmaktadır. Taşıtanın zamanında gerekli bilgiyi sağlamaması durumunda iletilen bir bilgi de yoktur, Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 221.

[1695] Bu hüküm, E-AlmDTK m. 643'ün yerine geçmiştir, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 91.

[1696] Hükmün E-AlmDTK m. 643 b. 8 ile aynı doğrultuda olduğu hakkında bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 92.

haricen belli olan hâl ve durumu [b. 7] bu kayıtlar arasındadır[1697]. Bu bilgiler, yükletenin istemi üzerine[1698] yükleten tarafından yazılı bir şekilde bildirildiği şekliyle[1699] konişmentoya girilmelidir [m. 515 f. 2][1700]. Konişmento, taşıyanın eşyayı m. 515 f. 1 b. 7 ve 8'de öngörüldüğü şekliyle teslim aldığına karine teşkil eder [m. 517 f. 1 c. 1][1701]. Bu karine, kapalı taşıma teçhizatı içinde teslim edilen eşyalar bakımından, teçhizatın içeriği kontrol edilmedikçe

---

[1697] Hükmün E-AlmTK m. 643 b. 7 ile aynı doğrultuda olduğu hakkında bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 92.

[1698] Y-AlmDTK'da değişen yükleten tanımı için bkz.: yuk. § 7 I B.

[1699] Hükmün resmî Almanca metni şu şekildedir: "*[d]ie Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Tezxtform mitgeteilt hat.*" Hükmün sözünden m. 515 f. 1 b. 7'de öngörülen eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ["*dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit*"] ilişkin bilginin de yükleten tarafından yazılı bir şekilde belirtildiği şekilde konişmentoya girileceği sonucuna varılmaktadır. Ancak, taşıtanın beyanlarının doğru olmaması sebebiyle garanti sorumluluğunun öngörüldüğü m. 488 f. 3 b. 1'de yalnızca 515'inci maddenin birinci fıkrasının 8'inci bendine atıf yapılmıştır: "*[u]nrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnessement aufgenommen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes*". Dolayısıyla, m. 515 f. 2'nin de bu şekilde yorumlanması uygundur.

[1700]Zira, E-AlmDTK m. 645 f. 1'de de eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu yükleten tarafından bildirilecek bilgiler arasında yer almaktaydı.

[1701] Bu hüküm E-AlmDTK m. 656'nın yerine geçmiştir.

oluşmaz[1702]. Birinci fıkrada öngörülen karine, m. 517 f. 2'de öngörülen şekilde çekince konulması hâlinde oluşmaz[1703].

Dolayısıyla, kapalı taşıma teçhizatı içinde teslim edilen ve içeriği denetlenmemiş olan ve kapalı bir taşıma teçhizatı içinde teslim edilmeyen eşyaya ilişkin yükleten tarafından beyan edilen ve konişmentoya kaydedilen bilgiye m. 517 f. 2'ye uygun bir çekince konulmaması hâlinde taşıyanın eşyayı konişmentoda yazılı olduğu şekliyle teslim aldığı karinesi doğar. Bu karinenin aksi iyi niyetli üçüncü kişi hamile karşı ileri sürülemez [m. 522 f. 2 c. 2][1704]. Eşyaya ilişkin beyan edilen ve konişmentoya girilen m. 515 f. 1 b. 8'deki bilginin doğru olmaması sebebiyle taşıyanın maruz kaldığı zararlardan ve masraflardan taşıtan ve yükleten kusurları bulunmasa bile sorumlu tutulmuşlardır. Ancak, taşıtan ve yükletenden her biri, taşıyana sağladığı

[1702]Benzer bir düzenleme, E-AlmDTK m. 656 f. 3'te ambalajlı ve mühürlü konteyner içinde teslim edilen eşya bakımından da söz konusuydu. Ancak, karinenin oluşmaması için hükümde açıkça belli değil kaydının konulmasının gerektiği düzenlenmekteydi. Bu düzenleme aynı zamanda E-TTK m. 1110 b. 2'nin de mehazıdır, E-TTK m. 1110 b. 2'nin Y-TTK'ya dâhil edilmemesinin yorumlanması hakkında bkz. Yetiş-Şamlı, **Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Dolayı Sorumluluğu**, s. 201-202. Y-AlmDTK m. 517 f. 1'de ise, belli değil kaydı bulunmasa da, kapalı teçhizat içinde teslim edilen eşya bakımından karinenin oluşmayacağı düzenlenmiştir. Ancak, kapalı teçhizatın içi fiilen denetlenmişse karine oluşur. Fiilen denetim ölçütünün Rotterdam Kuralları'ndan alındığı hükmün gerekçesinden de anlaşılmaktadır. Ne var ki, düzenleme her hangi bir çekince konulmasını gerekli tutmayarak Rotterdam Kuralları'nın yukarıda açıklanan hükmünden ayrılmaktadır, bkz.: yuk. § 15 III C 3 ve § 15 III C 4 b. Y-AlmDTK m. 517 hükmünün gerekçesi için bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 93. Y-AlmDTK m. 517 f. 1 c. 2 düzenlemesinin resmî Almanca metni şöyledir: "*Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist.*".

[1703] Y-AlmDTK m. 517 f. 2 yeni bir düzenlemedir. Geçerli bir çekincenin hangi koşullarda düzenleneceğinin öngörüldüğü bu fıkrada, yükletenin beyanları ile ilgili bir çekincenin geçerli olması için, konişmento kayıtlarından hangisinin yanlış olduğunun ve doğru olan bilginin [f. 2 b. 2 = "*welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet*", taşıyanın bu bilginin doğru olmadığına inanmasını haklı gösteren sebeplerin [f. 2 b. 3 = *welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder* veya kaydedilen bilginin kontrol edilmemesine yönelik makul sebeplerin ne olduğu [f. 2 b. 4 = *weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen*"] belirtilmelidir.

[1704] Bu hükme karşılık gelen E-AlmDTK m. 656 f. 2 c. 2 metni ve bu hükme ilişkin açıklama için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 86 vd.

bilginin eksik yahut doğru olmamasından kaynaklanan zararlardan taşıyana karşı sorumludur [m. 488 f. 3 c. 2][1705]. Taşıtanın ve yükletenin sorumlulukları kusura dayanmasa da, bilgilerin eksik ya da doğru olmamasından kaynaklanan zarardan birlikte sorumlulukları söz konusu değildir. Bu sonuç, madde gerekçesinde açıkça bildirilmiştir[1706].

b. İskandinav Hukuku

İsveç DTK m. 44 f. 1 uyarınca konişmento yükletenin[1707] istemi üzerine düzenlenir. İsveç DTK m. 46'da konişmento içeriği öngörülmüştür. Hükmün birinci bendi, Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ile aynı doğrultudadır. Bu bentte eşya ile ilgili yükleten tarafından yapılacak beyanlar düzenlenmiştir. Yükleten, kendi istemi üzerine konişmentoya kaydedilen bilgilerin doğru olmamasından taşıyana karşı sorumlu tutulmuştur [m. 51 f. 1]. İsveç DTK Kısım IV m. 40 ve 41'de taşıtanın sorumluluğu düzenlenmiştir[1708]. Söz konusu maddelerde konişmento kayıtlarının doğru olmaması sebebiyle taşıtanın kusursuz sorumluluğu öngörülmemiştir. Dolayısıyla, İsveç DTK

[1705] Y-AlmDTK'nın bu düzenlemesi büyük ölçüde E-AlmDTK m. 564 f. 1 ile aynıdır = "*[j]eder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtig-keit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.*" Y-AlmDTK'da, E-AlmDTK m. 564 f. 1 c. 2 = E-TTK m. 1023 f. 1 c. 2 = Y-TTK m. 1145 f. 1 c. 2'nin ikinci yarısında yer alan "bu yüzden zarar gören kişilere karşı ancak kusurları varsa sorumlu olurlar" şeklinde bir düzenleme yoktur.

[1706] Bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 71'de yer alan "*[a]nders als in den in den Absätzen 1 und 2 genannten Fällen haften bei Anwendung von Absatz 3 Befrachter und Ablader nicht als Gesamtschuldner. Wie sich aus Absatz 3 Satz 2 ergibt, haftet jeder nur, soweit er selbst die Pflichtverletzung begangen hat. Diese Regelung orientiert sich an dem bisherigen § 563 Absatz 1 Satz 2 HGB.*" şeklindeki açıklama. Ancak, E-AlmDTK m. 546 f. 1 c. 2'nin ilk yarısında ve dolayısıyla E-TTK m. 1023 f. 1 c. 2 = Y-TTK m. 1145 f. 1 c. 2'de taşıtan ve yükletenin müteselsil olarak kusura dayanmayan sorumluluklarının bulunduğu hakkında bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 39 ve bu sayfada dn. 76'da yer alan çalışma.

[1707] Bkz.: yuk. § 7 I C.

[1708] Sorumluluk sebepleri genel olarak kusur sorumluluğu [m. 40] ve tehlikeli eşyadan kaynaklanan sorumluluktur [m. 41].

uyarınca konişmentodaki bilgilerin doğru olmaması sebebiyle taşıyana karşı sorumlu olan kişi, eşyayı taşıyana teslim eden yükletendir[1709].

c. Türk Hukuku

Konişmentonun içeriği Y-TTK m. 1229 f. 1'de öngörülmüştür[1710]. Hükmün (a) bendi uyarınca konişmento, eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını içerir. Bu bilgiler yükletenin beyanı üzerine konişmentoya girilir [m. 1229 f. 1 b. (a)][1711]. Bu bent, Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a)'dan alınmıştır. Dolayısıyla, hem kolilerin yahut

---

[1709] Bir çalışmada tehlikeli eşya sebebiyle sorumluluğun taşıtana ait olduğu ve yükletenin gerekli bildirimi yapmaması hâlinde taşıtanın sorumlu olacağı açıklanmıştır. Dolayısıyla, bu yorum m. 51'e uyarlandığında sağlanan bilginin doğru olmamasından kaynaklanan sorumluluğun yükletene ait olduğu söylenebilir, "Transport under Bill of Lading or Sea Waybill" [Part II Chapter 6], **Transport Law in Norway**, Transport Law Suppl-36 (2013), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2013, s. 96.

[1710] Bu hüküm, Hamburg Kuralları m. 15'te öngörülen ve E-TTK m. 1098'de bulunmayan unsurlar, E-TTK m. 1098'e eklenerek hazırlanmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 369.

[1711] Bu bent, E-TTK m. 1098 b. 8'in yerine geçmiştir. E-TTK'nın ilgili hükmünde, gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların cinsi, ölçüsü, sayısı veya tartısı, markaları ve haricen belli olan hâl ve mahiyetleri konişmento içeriği olarak öngörülmekteydi. Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (a)'da yer verilen eşyanın gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgi E-TTK m. 1098 b. 8'de yoktu. Bu ekleme Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ile uyumludur. Aynı şekilde, eşyanın haricen belli olan hâl ve mahiyetine ilişkin bilgi bu bentten alınarak Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (b)'ye aktarılmıştır. Bu düzenleme de Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (b) ile uyumludur. Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (a)'da öngörülen bilgilerin yükletenin beyanına uygun olarak konişmentoya girileceği eklemesi Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ile uyumlu bir şekilde yapılmıştır. Böylece, yükletenin beyanına uygun olarak konişmentoya girilen bilgilerin yalnızca (a) bendinde öngörülenlerle sınırlı olduğu açılığa kavuşturulmuştur. Diğer bir ifadeyle, eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin bilgi, E-TTK m. 1098 b. 8'in aksine bağımsız bir bende alınarak, bu bilginin yükleten tarafından sağlanmadığı açıklığa kavuşturulmuştur, bu yönde ayrıca bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 166; Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 113. Aksi yönde ve fakat yerinde olmayan değerlendirme [nitekim yazar Y-TTK m. 1229'un (a) bendine atıf yaparak yorum yapmıştır] için bkz. Sözer, **Ders Kitabı**, s. 377. Bu düzenleme KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile de uyumludur. Y-TTK m. 1229'un madde gerekçesi için bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 369. Marka ibaresi yerine işaret kullanılması hakkında bkz.: yuk. § 15 II A 1 ve yuk. dn. 1397, 1398'de yer alan kaynaklar.

parçaların sayısı hem de eşyanın ağırlığı veya başka suretle ifade edilen miktarı, yükleten tarafından beyan edildiği takdirde konişmentoya kaydedilecek bilgilerdendir. Hükmün mehazı Hamburg Kuralları olduğu için KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile farklılıklar söz konusudur[1712].

Konişmentonun ispat işlevinin düzenlendiği m. 1239'un birinci fıkrası[1713], Hamburg Kuralları m. 16 f. 1'den alınmış ve taşıyanın hangi hâllerde bu kayıtlara çekince koymaya yetkili olduğu düzenlenmiştir[1714]. Hükmün üçüncü fıkrasında çekince konulmaksızın düzenlenen konişmentoların, eşyanın konişmentoda belirtildiği şekilde yüklendiği karinesi oluştuğu öngörülmüştür [c. 1][1715]. Bu karinenin aksinin, konişmentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamayacağı belirtilmiştir [c. 2][1716]. Y-TTK

[1712] Farklılıklar şunlardır; **[1]** KonişmentoMS m. 3 f. 3 uyarınca yükletinin beyanı yazılı şekil şartına tâbi tutulmuştur. Böyle bir koşul, Hamburg Kuralları m. 15 f. 1'de öngörülmemiştir. Hamburg Kuralları m. 15'in mehaz alınması ile KonişmentoMS m. 3 f. 3 ile farklılık oluşmuştur, **[2]** eşyanın genel olarak cinsi ve gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgi, KonişmetoMS m. 3 f. 3'te yer alan unsurlar değildir. Ancak, KonişmentoMS'de bu bilgiler asgari bilgiler olarak sayıldığından, Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a)'daki bu bilgilerin Y-TTKm. 1229 f. 1 b. (a)'ya işlenmesi mehaz KonişmentoMS ile uyumsuzluk yaratmamaktadır, **[3]** Y-TTK Komisyonu'nun mehaz olarak öncelikli olarak kabul ettiği KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) ile Y-TTK m. 1229 f. 1 b. (a) arasındaki en büyük farklılık, Y-TTK uyarınca konişmentoda hem kolilerin yahut parçaların sayısı hem de eşyanın ağırlığı veya başka suretle ifade edilen miktarın yükleten tarafından beyan edildiği takdirde konişmentoya girilmesi zorunluluğudur. Mehaz KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) uyarınca yerine göre, kolilerin veya parçaların sayısı yahut miktar ya da ağırlık konişmentoda bulunması gereken kayıtlar arasındadır. Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (a) ile KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b) arasındaki bu farklılığın sebepleri yukarıda kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır, bkz. yuk. § 15 II B 2 ve yuk. § 15 II B 1 b.

[1713] Bu hüküm hakkında kapsamlı değerlendirme için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 130 vd.

[1714] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370, 371.

[1715] Bu hüküm Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a)'dan aktarılmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370. KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 1 düzenlemesi de bu yöndedir. Dolayısıyla, mehaz MS ile Y-TTK m. 1239 f. 3 düzenlemesi uyumludur.

[1716] Bu düzenlemenin mehazı Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (b)'dir, bkz. TBMM **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370. Benzer düzenleme E-TTK m. 1110'da yoktur. KonişmentoMS m. 3 f. 4 c. 2 düzenlemesi de aynı doğrultudadır. Dolayısıyla, mehaz MS ile Y-TTK m. 1239 f. 3 c. 2 arasında bir uyumsuzluk söz konusu değildir.

m. 1229 f. 3 düzenlemesi Hamburg Kuralları m. 16 f. 3 b. (a) ve b. (b) ile aynı doğrultudadır.

Y-TTK m. 1145'te ise, doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü öngörülmüştür. Hükmün birinci fıkrasının birinci cümlesinde taşıtanın ve yükletenin, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olduğu belirtilmiştir[1717]. Taşıtan yahut yükletenden her biri, beyanlarının doğru olmamasından kaynaklanan zarardan[1718] dolayı taşıyana karşı sorumludur [m. 1145 f. 1 c. 2]. Bu sorumluluk, kusura dayanmamaktadır. Aynı cümlenin ikinci kısmında, taşıtanın ve yükletenin taşıyan dışında zarar gören kişilere karşı kusurlarının bulunması hâlinde

---

[1717] Hükmün gerekçesi şu şekildedir: "Alm. TK.'nın 563 üncü paragrafı ve 564 üncü paragrafının birinci fıkrasından alınmış olan 6762 sayılı Kanunun 1023 üncü maddesiyle 1024 üncü maddesinin birinci fıkrası birleştirilerek yeniden düzenlenmiştir. Yükletenin beyanları hakkında garanti sorumluluğunu kabul eden 6762 sayılı Kanununun 1023 üncü maddesinin, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 3 üncü maddesinin beşinci fıkrasından, buna karşılık kusur sorumluluğunu öngören 1024 üncü maddesinin birinci fıkrasının 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunnamesinin 564 üncü maddesinden iktibas edildiği tespit edilmiştir. İki farklı mehazdan gelen hükümlerin uyumlaştırılması gerektiğinde mutabık kalınmıştır. Zilyedliğin iktisabı ânına kadar eşya hakkında hiçbir bilgisi ve denetim imkânı bulunmayan taşıyanın (ve dolayısıyla her ihtimalde donatanın) korunmasını teminen, yüke ilişkin bütün beyanlar hakkında, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesine uygun olarak garanti sorumluluğunun kabulü uygun görülmüştür. Bunun dışında, birinci fıkranın üçüncü cümlesindeki atıf düzeltilmiş; ayrıca ikinci fıkraya, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 3 üncü maddesinin beşinci fıkrası ile tam uyum sağlamaya yönelik bir ekleme yapılmıştır.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 344-345.

[1718] E-TTK m. 1023 f. 1'de taşıtan ve yükletenin eşyanın ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında, m. 1024 f. 1'de ise cins ve mahiyeti hakkında doğru bildirimde bulunma borcu düzenlenmişti. Y-TTK m. 1145 f. 1'de bu iki fıkra birleştirilmiştir, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 344-345. Beyan edilecek bilgiler liste hâlinde sayılmamış, yerine, beyanlarının doğru olmamasından kaynaklanan zarar, ibaresi kullanılmıştır. Bu şekilde kullanımın iki hükmün birleştirilmesi sonucunda oluştuğu izlenimi doğmaktadır. Hangi bilgilerin yükleten tarafından beyan edileceği Y-TTK m. 1229 f. 1'de öngörülmüştür. E-TTK m. 1023 ile 1024'ün ilgili fıkralarının birleştirilmesiyle oluşturulan Y-TTK m. 1145 düzenlemesi m. 1229 f. 1 ile birlikte okunduğunda Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 ile uyumludur. Y-TTK m. 1145'in KonişmentoMS m. 3 f. 5'ten ayrıldığı nokta, eşyanın cinsine ilişkin yükleten tarafından sağlanan bilginin doğruluğunun da garanti sorumluluğu içine dâhil edilmiş olmasıdır. KonişmentoMS m. 3 f. 3'te öngörülen bilgiler kapalı bir liste hâlinde sayılmadıkları için, eşyanın cinsine ilişkin bilginin de garanti sorumluluğunun içine dâhil edilmesinin mehaz KonişmentoMS m. 3 f. 5 ile uyumsuzluk yaratmadığı düşünülmektedir.

sorumlu olacakları düzenlenmiştir[1719]. Bu cümlede kullanılan "ancak" kelimesinden taşıyana karşı sorumluluğun kusura dayanmadığı sonucuna varılmaktadır.

Hükümlerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda, işaretlere, kolilerin veya parçaların sayısına, ağırlığa ve miktara ilişkin bilgilerin yükleten tarafından beyan edileceği[1720] ancak bu bilgilerin doğru olmamasından taşıtanın ve yükletenin sorumlu tutulacağı anlaşılmaktadır[1721]. Y-TTK m. 1145 f. 1 c. 2 düzenlemesi, E-AlmDTK m. 564 ve Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 c. 1 hükümleri göz önünde tutularak iç hukuka aktarılmıştır[1722]. Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 c. 1'de geçen "*shipper*" ibaresi, Türk Hukuku'nda hem taşıtana hem de yükletene karşılık gelmektedir[1723]. Hamburg Kuralları'nda bunlardan hangisinin sorumlu olduğu veya bu kişiler arasındaki sorumluluğun birlikte sorumluluk olup olmadığı açık değildir[1724]. Ancak, hükmün bir diğer mehazı olarak gösterilen E-AlmDTK uyarınca beyanları doğru olmayan kişi sorumludur ve bu kişinin sorumluluğu kusura dayanmamaktadır[1725]. Diğer bir ifadeyle, birlikte sorumluluk söz konusu değildir[1726]. Dolayısıyla, Y-TTK m. 1145'in de bu şekilde yorumlanması yerinde olacaktır.

[1719] Bu hükme karşılık gelen bir düzenleme KonişmentoMS'de yoktur. Hükmün mehazı, E-AlmDTK m. 564'tür, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 344-345. E-AlmDTK m. 564 f. 1 c. 2 = Y-TTK m. 1145 f. 1 c. 2'nin ikinci yarısına karşılık gelen bir düzenleme Y-AlmDTK'da yoktur, bkz.: yuk. dn. 1699.

[1720] SÖZER, konişmentoda yer alacak bilgilerin yükleten tarafından beyan edileceği, bu kapsamda taşıtanın her hangi bir yetkisinin olmadığını belirtmiştir, bkz. Sözer, **Ders Kitabı**, s. 374.

[1721] Taşıtan ve yükleten sıfatlarının bir kişi üzerinde birleşmediği durumlarda Y-TTK m. 1229 f. 1 uyarınca bu beyanları sağlayan kişi taşıtan sıfatına sahip olmayan yükletendir. Ancak, taşıtanın m. 1145 uyarınca beyanların doğru olmaması sebebiyle sorumlu kişiler arasında sayılmasıyla, taşıtanın, yükletenin beyanlarından dolayı yükleten ile birlikte kusursuz sorumluluğunun söz konusu olup olmadığı gündeme gelmektedir.

[1722] TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 344.

[1723] Bkz.: yuk. § 6 I B.

[1724] Bkz.: yuk. § 15 V A 2.

[1725] Bkz.: yuk. dn. 1706'da yer verilen Y-AlmDTK m. 488'in gerekçesi.

[1726] E-TTK m. 1023'e ilişkin açıklamalarda taşıtan ile yükletenin birlikte sorumlu olup olmadığı hakkında Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 27-28'de bir açıklama yoktur. CUMALIOĞLU, taşıyanın taşıtandan ve yükletenden zararının tazminini talep edebileceği

2. Milletlerarası Sözleşmeler

Çalışmanın taşıtanın teslim borcuna yönelik kısmında, teslim borcunun kusur sorumluluğuna tâbi olduğu belirtilmişti[1727]. Daha sonra, her bir MS uyarınca borçlu sıfatının kime ait olduğu açıklanmaya çalışılmıştı[1728]. KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları uyarınca bu sıfatın belirlenmesinde yaşanan sıkıntı sebebiyle çeşitli yorumlar yapılmıştı[1729]. Ancak, en doğru çözümün, vasıflandırmanın *lex fori* uyarınca yapılması ve sorumlu kişinin bu şekilde bulunması olduğu bildirilmişti. Söz gelimi, uyuşmazlığın Türk Mahkemeleri önünde ileri sürülmesi hâlinde, sorumlu kişi Y-TTK m. 1145 uyarınca belirlenecektir.

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları da göz önünde tutularak "*documentary shipper*"ın sorumluluğunun ek bir sorumluluk olduğu belirlenmişti[1730]. Taşımaya hazır ve dayanıklı bir hâlde eşyanın teslim edilmesi söz konusu olduğunda, kusuru bulunmadığını ispat eden "*documentary shipper*" sorumlu tutulamaz. Ancak, taşıma senedindeki kayıtların doğru olmamasından kaynaklanan sorumluluk için kusur aranmadığından, taşıyanın bu borca aykırılıktan kaynaklanan isteminden taşıtan ve "*documentary shipper*"ın birlikte sorumlu olduğu sonucuna varılmalıdır. Yukarıda bu husus kapsamlı açıklandığından[1731] bu başlık altında ayrıca bilgi verilmeyecektir.

---

nitekim bu kişilerin arasındaki sorumluluğun müteselsil olduğunu belirtmiştir, bkz. Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 211. Ancak, bu sonuca varılırken herhangi bir gerekçe gösterilmemiştir, benzer şekilde bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 39. Çetingil ise, yükün miktar ve işareti ile ilgili beyanların aynı olması hâlinde taşıtan ile yükletenin müteselsil, sadece yükleten yanlış beyanda bulunmuşsa, yalnızca yükletenin taşıyana karşı sorumlu olacağını bildirmiştir, bkz. Ergon Çetingil, Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında, **Prof. Dr. Vecdi Aral'a Armağan**, Kocaeli 2001, s. 398.

[1727] Bkz. yuk. § 14 IV D.

[1728] Bkz. yuk. § 14 III.

[1729] Bkz. yuk. § 14 III.

[1730] Bkz. yuk. § 14 IV D.

[1731] Bkz. yuk. § 14 IV D.

§ 16. Garanti Mektubu[1732,1733]

Çalışmanın bu kısmında garanti mektubu karşılığı temiz konişmento düzenlenmesi açıklanacaktır. Açıklamalara UCP 500 ve 600'ün önem taşıyan hükümlerinden başlanacaktır. Daha sonra, temiz taşıma senedi kavramı, özellikle Hamburg Kuralları m. 17 çerçevesinde değerlendirilecektir. Bu hüküm Y-TTK'ya aynen aktarıldığından[1734] ağırlıklı açıklama Hamburg Kuralları m. 17 doğrultusunda yapılacaktır.

Türk doktrininde, diğer Devletler'in garanti mektubu ile ilgili düzenlemeleri çeşitli çalışmalarda ayrıntılı şekilde değerlendirilmiştir[1735]. Dolayısıyla, bu çalışmada böyle bir incelenme yapılmayacaktır[1736]. Bu

---

[1732] Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ilâ 4'ün İngilizce resmî metninde "*letter of guarantee*" ibaresi kullanılmıştır. Uygulamada İngilizce karşılık olarak aynı zamanda "*letter of indemnity*" ve "*counter-letters*" terimleri de kullanılmaktadır, bkz. William Tetley, "Letters of Indemnity at Shipment and Letters of Guarantee at Discharge", **[2004] ETL**, s. 288 [dn. 1]. Hamburg Kuralları'ndaki "*any letter of guarantee*" ibaresi Y-TTK m. 1240 f. 2'ye "her taahhüt" olarak aktarılmıştır. Bu konunun incelendiği çeşitli bilimsel çalışmalarda "garanti mektubu" ibaresi kullanılmıştır, bkz. Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 181 vd.; Kerim Atamer, Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu, **[1998] İBD**, s. 495 vd.; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 192 vd.; Fevzi Topsoy, "Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu", **[2012] MÜHFHAD**, Cilt: 18, Sayı: 2 [Özel Sayı]: "6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken", s. 545 vd.; Samim Ünan, "Yargıtay'ın Konişmento ile İlgili Bazı Kararlarının Değerlendirilmesi", **[2006] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2011), Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 63 vd. ise, "garanti taahhüdü" terimi ağırlıklı olarak kullanılmıştır. Ancak, çalışmada, garanti mektubu ibaresine de yer verilmiştir, bkz. Ünan, **a.e.,** s. 73. Terim değerlendirmesi hakkında bkz. ayrıca Topsoy, **a.e.**, s. 554.

[1733] Garanti mektubu hakkında bkz. Thommen, **Bills of Lading**, s. 23; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 92; Boyd/*et al.*, **Scrutton on Charterparties**, s. 514; Tetley, **[2004] ETL**, s. 287 vd.; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2013 vd.; Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 246 vd. [§§ 7.97]; Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 203 vd.; Atamer, **[1998] İBD**, s. 495 vd.; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 187 vd.; Yalçın Çakalır, "Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi", **Çoşkun Kırca'ya Armağan**, İstanbul, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, 1996, s. 39 vd.; Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 545 vd..; Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 121 vd.; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 81.

[1734] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371 [m. 1241 Gerekçesi].

[1735] Atamer, **[1998] İBD**, s. 496 ilâ 501'de Alman Hukuku, s. 501 ilâ 504 aralığında İngiliz Hukuku bakımından ayrıntılı değerlendirme yapılmıştır. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 211 ve 212'de Alman Hukuku; Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 556'da Alman, Anglo-Amerikan ve Fransız Hukuku ana hatlarıyla açıklanmıştır.

[1736] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin içtihat değişikliğini AYBAY ve ATAMER'in yayınlarından takipetmek mümkündür. Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili – notlandırılmış Yargıtay**

kapsamda yapılabilecek tek katkı İskandinav Hukuku'nda garanti mektubuna ilişkin yasal düzenlemenin bulunduğunun saptanmış olmasıdır[1737].

Kararları, İstanbul, Aybay, 1986, s. 191 vd.'de Yargıtay 11. HD'nin 1981/4401 E., 1981/4869 K. sayılı kararına yer verilmiştir. Bu kararda garanti mektubu E-TTK m. 1064 f. 2 uyarınca geçersiz sayılmıştır. Aybay, karara ilişkin açıklamalarında, garanti mektubunun düzenlenmesinin gereksinimlerden doğduğu, uygulamada sıklıkla rastlandığı belirtilmiştir. Yargıtay 11. HD'nin anılan kararında bu anlaşmaların TTK m. 1064 f. 2 uyarınca geçersiz kabul edildiğine ilişkin kararının hükmün esnek bir şekilde değerlendirilmesi yolunu kapadığı açıklanmıştır. Aybay, daha sonra Hamburg Kuralları m. 17 düzenlemesini ana hatlarıyla açıklamış ve metnin menfaatler dengesini gözeten bir düzenleme olduğunu belirtmiştir, bkz. Aybay, **a.e.**, s. 201. Aynı çalışmanın 2000 yılındaki bir sonraki basısında Yargıtay 11. HD'nin 1994/565 E., 1994/3295 K. sayılı kararı ve bu karara ilişkin karşı oy yazısına yer verilmiştir, bkz. **Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili – notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, Aybay, 2000, s. 192, 195. Yargıtay, bu kararında da garanti mektubunu geçersiz saymış, ancak karşı oy yazısında Atamer, Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu", **[1998] İBD**, s. 495-508'e atıf yapılarak Hamburg Kuralları m. 17 düzenlemesinin daha uygun bir çözüm olduğunu ve E-TTK m. 1064 f. 2'nin esnek yorumlanması gerektiğini karşılaştırmalı hukuk kapsamında da değerlendirme yaparak bildirilmiştir, bkz. Aybay, **Yargıtay Kararları**, s. 195 vd. Yargıtay 11. HD 1994/6369 E., 1995/201 K. sayılı kararında ise, garanti mektubunun "dünya hukuklarındaki bu yönde tamayülede uygun" olduğunu belirterek TTK m. 1064 f. 2 hükmünü esnek, diğer bir ifadeyle, Hamburg Kuralları m.17'de öngörülen ölçütler çerçevesinde yorumlamıştır, bkz. Aybay, **a.e.**, s. 202. Bu kapsamda, Atamer, **[1998] İBD**, s. 495-508'deki çalışmanın Yargıtay 11. HD'nin içtihadına yön verdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Yargıtay'ın Y-TTK m. 1241 uyarınca vereceği kararlar, 1994/6369 E., 1995/201 K. sayılı kararı ile aynı doğrultuda olacaktır.

[1737] İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nun Dördüncü Bölümü'nün 51'inci maddesinin ikinci fıkrasının İngilizce tercümesi şu şekildedir: "*[i]f the shipper has undertaken to indemnify the carrier for loss which arises from the issuance of a bill of lading with inaccurate statements or without reservations, he is nevertheless not liable if this has been done with intent of misleading a holder in due course of the bill of lading. Nor is the shipper liable in such cases acoording to the first paragraph.*" İsveç Deniz Ticareti Kanunu uyarınca "*shipper*" ibaresi yükletene karşılık gelmektedir, bkz.: yuk. § 7 I C. Bu hükümde yükletenin beyan ettiği bilgilerden dolayı garanti sorumluluğu düzenlenmiştir. Hükmün birinci fıkrası bu çalışmada açıklanmıştır, bkz. yuk. § 15 B 1 b. İkinci fıkrada ise, gerçeğe uygun olmayan kayıtların yahut çekincenin konişmentoya girilmemesi için yükletenin taşıyanın maruz kalacağı zararı karşılayacağını taahhüt etmesi durumunda ve aldatma kastının da varlığında, yükletenin taşıyana karşı sorumlu olmayacağı ve birinci fıkrada öngörülen garanti sorumluluğunun da ortadan kalkacağı düzenlenmiştir. Garanti mektubu ile ilgili bir başka düzenleme m. 50'de yer almaktadır. Hükmün birinci fıkrasında konişmentonun içeriğinin doğru olduğuna güvenerek konişmentoyu iktisap eden üçüncü kişinin uğradığı zarardan, taşıyanın bu yanlışlığı bildiği yahut bilmesi gerektiği hâllerde sorumlu olduğu ve sorumluluğunun herhangi bir sınıra tâbi olmadığı öngörülmüştür. Konişmentoda yer alan eşyaya ilişkin bilgiler ile teslim edilen eşya arasında farklılık varsa, taşıyan gönderilenin istemi üzerine, kendisine yükleten tarafından garanti mektubu verilip verilmediği beyan etmek ve bu mektubu gönderilene vermek zorundadır. Hükmün İngilizce tercümesi şu şekildedir; "**[1]** *[i]f a third party suffers loss through the aquisition of a bill of lading on the faith of the statements therein being correct, the carrier is liable if he realised or ought to have realised that the bill of lading was misleading to a third party. In such a situation there is no right to limitation of liabilityunder*

I. UCP

A. "Shipper's Load and Count" "Said by Shipper to Contain"

UCP 500 m. 31 b. (ii) ve UCP 600 m. 26 b. (b)'de "*shipper's load and count*" ve/veya "*said by shipper to contain*" şeklinde kayıtlar içeren bir konişmentonun bankalar tarafından kabul edileceği öngörülmüştür[1738]. Dolayısıyla, özellikle konteyner içinde yüklenen eşyanın sayısı, cinsi ile hâl ve durumuna yönelik konişmentoya konulan bu yöndeki kayıtlar, konişmentonun bankalar tarafından kabul edilebilirliğini etkilemez. Diğer bir ifadeyle, "*shipper*"ın beyanlarını kontrol etmek için taşıyanın yeterli imkânın bulunmadığı hâllerde konişmentoya koymaya yetkili olduğu çekincelerin konişmentonun temiz olmasını etkilemediği söylenebilir.

B. Temiz Taşıma Senetleri

UCP 500 m. 32'nin ve UCP 600 m. 27'nin başlığı "*[c]lean transport documents*" şeklindedir[1739]. Buna göre, eşyanın yahut ambalajının kusurlu hâl ve durumda olduğuna yönelik bir kayıt yahut şerh içermeyen taşıma senedi temizdir [UCP 500 m. 32 § A, UCP 600 m. 27 c. 2]. Temiz olmayan taşıma senetleri bankalar tarafından kabul edilmezler[1740].

---

this chapter. **[2]** *[i]f the cargo does not correspond to the statements in the bill of lading, the carrier isobliged to declare on the demand of the consignee whether the shipper has agreed to indemnify the carrier for incorrect or incomplete statements (letter of indemnity) and to impart such letter of indemnity tot the consignee.*", bkz. The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, **The Swedish Maritime Code**, s. 123.

[1738] UCP 500 m. 31 b. (ii) metni için bkz. ICC, **Publication No. 500**; UCP 600 m. 26 b. (b) metni için ise, bkz. ICC, **Publication No. 600LF**.

[1739] UCP 500 m. 32 metni için bkz. ICC, **Publication No. 500**; UCP 600 m. 27 metni için ise, bkz. ICC, **Publication No. 600LF**.

[1740] ICC tarafından hazırlanan Belgeli Akreditifler Hakkında Yeknesak Kurallar ve Teamüller'in önceki tarihli düzenlemesi için bkz. Atamer, **[1998] İBD**, s. 495. Incoterms 1980'de C&F ve CIF satışlarda da benzer bir düzenleme bulunduğuna yönelik saptama için

UCP 500 m. 32 ve UCP 600 m. 27'nin sözünden ambalajsız eşyanın kendisinin, ambalajlı eşyanın ambalajının haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin marjinal bir kayıt içermeyen taşıma senedinin temiz konişmento sayılacağı sonucuna varılabilecektir. UCP 500 uyarınca bankaların kredi ilişkisi çerçevesinde taşıma senedinde "*clean on board*" kaydının yer alması koşulunu arayabilecekleri açıkça belirtilmiştir [m. 32(C)]. Ne var ki, bu düzenleme UCP 600 ile değişmiştir. Taşıma senedinde açıkça "*clean on board*" ibaresi bulunmasa bile, taşıma senedinin temiz taşıma senedi olarak kabul edileceği öngörülmüştür [UCP 600 m. 27][1741]. UCP 600'ün bu düzenlemesi Hamburg Kuralları m. 16 f. 2 = Y-TTK m. 1239 f. 2[1742] ve Rotterdam Kuralları m. 39 f. 3[1743] ile uyumlu ve aynı doğrultudadır.

II. Temiz Taşıma Senetleri

A. Kavram

ICC'nın 1962 tarihli kararının ekinde yayımlanan raporda[1744] temiz konişmento sorunu ele alınmıştır. Konişmentoda yer alan "*received on board in appearent good order and condition*" şeklindeki bir kaydın, taşıyanın eşyayı makul bir şekilde denetlediği ve eşyanın görünen hasarı olmadığı

---

bkz. Atamer, **a.e.**, s. 495. Incoterms 2000 ve 2010'da benzer yönde bir hüküm yoktur. Aynı yönde bkz. Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 551.

[1741] Bkz. ayrıca Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 553.

[1742] Hamburg Kuralları m. 16 f. 2 = Y-TTK m. 1239 f. 2 düzenlemesi şu şekildedir; taşıyan, eşyanın haricen belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konişmentoda eşyanın haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır. Y-TTK m. 1239 f. 2 düzenlemesi, Hamburg Kuralları m. 16 f. 2'den aynen iç hukuka aktarılmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 370, 371.

[1743] Hükmün Türkçe tercümesi şu şekildedir; taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarihte eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu sözleşme kayıtlarında belirtilmemişse, taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarihte eşyanın haricen iyi hâl ve durumda olduğunun sözleşme kayıtlarında belirtildiği kabul edilir, hükmün tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 172.

[1744] ICC, Brochure No. 223, **The Problem of Clean Bills of Lading**, 1963, s. 4 vd. Bu belgeye Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında da atıf yapılmıştır, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 [dn. 12].

anlamına geldiği belirtilmiştir[1745]. Böyle bir konişmentonun doğurduğu çeşitli sonuçlar şunlardır: **[1]** satıcı, eşyayı satış sözleşmesine uygun bir şekilde teslim etmiştir, **[2]** eşyanın yükleme anında iyi bir durumda olduğu alıcıya garanti edildiğinden, eşya zıyaı veya hasarı sebebiyle taşıyanın sorumluluğuna gidilebilir, **[3]** eşya konişmentonun devredilmesi suretiyle taşıma sürecinde bir üçüncü kişiye satılabilir[1746]. Söz konusu raporda temiz konişmento sorunu yalnızca eşyanın haricen belli olan hâl ve mahiyeti ile miktarı bakımından ele alınmıştır[1747]. Ancak, aşağıda da açıklanacağı üzere Hamburg Kuralları'nın garanti mektubu ile ilgili 17'nci maddesinin ikinci fıkrasının kapsamına eşyanın hâl ve durumu ile birlikte "*shipper*" tarafından beyan edilen eşyanın cinsi, kolilerin veya parçaların sayısı da dâhildir[1748,1749].

B. Garanti Mektubu İhtiyacı ve Sorunu

Akreditif ilişkisinde bankaların marjinal kayıt içeren[1750] konişmentoları kabul etmemesi, satıcı aleyhine etki eder. Dolayısıyla, uygulamada, satıcılar, taşıyana teslim ettikleri eşya ile eşyaya ilişkin beyan ettikleri bilginin örtüşmemesi veya teslim edilen eşyanın hâl ve durumunun temiz konişmento düzenlemesine sebebiyet vermeyeceği hâllerde, ödeme mekanizmasının tıkanmaması için taşıyandan yine de temiz konişmento talep ederler. Buna karşılık, taşıyanın gönderilene karşı sorumlu tutulması

[1745] Bkz.ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 6.
[1746] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 6.
[1747] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 10 ve 12.
[1748] Bkz.: aş. § 16 III B 2 b.
[1749] ÜNAN, temiz konişmento teriminin kullanılmasının yetersiz kaldığını zira, garanti taahhüdünün yükün miktarına karşılık da verilebileceğini savunmaktadır, bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 71-72. Aynı doğrultuda kapsamlı değerlendirme için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 195 vd. Temiz konişmento kavramına cinsi, düzeni, ölçüsü, sayısı veya tartısının da dâhil olduğu hakkında bkz. Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 550.
[1750] Marjinal kayıt hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 191. Marjinal kayıt örnekleri için bkz. Yeşilova, **a.e.**, s. 189. ICC, ticaret alanlarına göre hangi kayıtların marjinal kayıt niteliğinde olduğunu 1963 tarihli kararının ekinde yayımlamıştır, bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 16 vd.

ihtimaline karşılık kendisine garanti mektubu olarak adlandırılan yazılı bir taahhüt verilir[1751].

ICC, konişmentoda istenmeyen kayıtların garanti mektubu ile önüne geçilmesinin tehlikeli bir yöntem olduğunu beyan etmiştir[1752]. Zira, bu uygulama kötüye kullanıma açıktır[1753]. Yukarıda da belirtildiği üzere, temiz konişmento, satıcının eşyayı haricen hasarsız bir şekilde teslim ettiğine yönelik karine oluşturur ve bu karinenin aksi üçüncü kişi gönderilene karşı ispat edilemez[1754]. Bu sebeple, garanti mektubunun dürüstlük kuralına aykırılıklara sebebiyet vermesi muhtemeldir. Bu yönde kullanım, milletlerarası ticarette güven unsurunu tehdit edecek ve belgeler üzerine kurulmuş olan sistem, garanti mektubunun taraflarının istekleri doğrultusunda işlemeye başlayacaktır[1755].

Ancak, garanti mektubu uygulaması her hâlükârda dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmez[1756]. Bazı hâllerde, "*shipper*" ile taşıyan arasında çıkan ve eşyanın değerini etkilemeyen uyuşmazlıklarda ödeme mekanizmasının kilitlenmemesi için düzenlenir[1757]. ICC, bazı ticari alanlarda garanti mektubu

---

[1751] Bu paragrafta yer alan bilgiler için bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 12; Tetley, **[2004] ETL**, s. 289; Atamer, **[1998] İBD**, s. 495 vd.; Çakalır, **Çoşkun Kırca'ya Armağan**, s. 39; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 192 vd.; Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 548 vd. Ayrıca bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 216 vd. [§§ 2].

[1752] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 12.

[1753] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 12. Temiz konişmento karşılığı verilen garanti mektubunun çoğu kez hileye sebebiyet verdiği hakkındaki Fransız Ticaret Mahkemesi kararının ilgili kısmının İngilizce tercümesi için bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 290 [dn. 9].

[1754] Bkz.: yuk. § 15 IV.

[1755] Bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 289 ve bu sayfada yer alan *Hunter Grain Pty. Ltd. v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.* [1933] 117 ALR 507, 518. Ayrıca bu uyuşmazlık ve değerlendirme için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2015.

[1756] İngiltere'de 1957 tarihinde verilen bir kararda, garanti mektubunun hangi hâllerde geçerli olduğu sonucuna varılırken şu ölçütler kabul edilmiştir; **[1]** taraflar, yükün eksikliklerini o kadar önemsiz kabul etmektedirler ki, taşıyan gönderilenin menfaati doğrultusunda temiz konişmento düzenlemektedir, **[2]** taşıyan ile yükleten arasında yükün durumu hakkında ihtilaf bulunmaktadır veya taşıyan makul bir ihtilaf içindedir, bu karar ve ilgili kısmın tercümesi için bkz. Atamer, **[1998] İBD**, s. 504.

[1757] Bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 292.

kullanımının söz konusu alanda faaliyet gösterenler tarafından bilindiğini ve bu gibi hâllerde dürüstlük kuralına aykırı kullanımın bulunmadığını belirtmiştir[1758]. Ancak, aynı raporda, dürüstlük kuralına aykırı olmasa da, garanti mektubu kullanımının mümkün olduğunca devam etmemesi görüşüne yer verilmiştir[1759].

III. Milletlerarası Sözleşmeler

Garanti mektuplarının geçerliğine yönelik tek açık düzenleme Hamburg Kuralları'nda yer almaktadır [m. 17 f. 2 ilâ 4]. Bu hüküm, Y-TTK m. 1241 f. 2 ilâ 4'e aynen aktarılmıştır[1760]. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları'nın 17'nci maddesinin kabul edilmesine yönelik gerekçeler, Y-TTK m. 1241 f. 2 ilâ 4 bakımından da geçerli olmalıdır. Bu sebeple, aşağıda Hamburg Kuralları m. 17'nin hazırlık süreci incelenecektir. Ancak, sistematiği bozmamak için KonişmentoMS ve Rotterdam Kuralları'nın bu konu bakımından önem taşıyabilecek diğer düzenlemelerine de kısaca değinilecektir.

A. KonişmentoMS

1. 1924 KonişmentoMS

1924 KonişmentoMS'de garanti mektupları ile ilgili bir düzenleme yoktur[1761]. 1924 KonişmentoMS'nin uygulama bulduğu uyuşmazlıklarda,

---

[1758] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 12.
[1759] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 12.
[1760] Bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.
[1761] 1924 KonişmentoMS'de bu konuda her ne kadar açık bir düzenleme bulunmasa da, 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 ve m. 3 f. 8 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda garanti mektuplarının 1924 KonişmentoMS çerçevesinde de geçerli olmadığı sonucuna varılmıştır. 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 3 uyarınca taşıyan, "*shipper*"ın istemi üzerine, eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretlerini, kolilerin veya parçaların sayısını yahut ağırlığını ya da miktarını ve haricen belli olan hâl ve durumunu gösteren bir konişmento düzenleme borcu altındadır. Taşıyanın bu borcunu yerine getirmemesi karşılığında kendisine verilen garanti mektubunun 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 8 kapsamında geçersiz sayılması gerektiği yolundaki görüşler için bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 296, 297; Tetley, **Marine Cargo**

garanti mektubunun geçerliği uyuşmazlığa uygulanacak hukukun mevzuatına göre belirlenmelidir.

Gönderilenin istemleri bakımından, 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 5 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olup olmadığı konusu tartışmalıdır. Bir görüş, hükmün sözünün açık olduğunu[1762] ve MS'de öngörülen sorumluluk sınırının zıya ve hasar talepleri bakımından uygulama alanı bulacağını savunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, taşıyan, sorumluluğunu parça ve koli başına sınırlama hakkına sahiptir. Bir başka görüş ise, garanti mektubunun verildiği hâllerde, eşya ile ilgili oluşan zararın yükleme öncesinde mevcut olduğunu[1763], dolayısıyla bu istemler bakımından 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 5'te öngörülen sorumluluk sınırının uygulama alanı bulmayacağını ileri sürmektedir.

2. Visby Protokolü

Visby Protokolü'nde de garanti mektupları ile ilgili açık bir düzenleme yoktur. Ancak, sorumluluk sınırları bakımından Visby Protokolü m. 2 ile 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 5'te yapılan değişiklik sonrasında yukarıda yer verilen tartışma ortadan kalkmıştır.

KonişmentoMS m. 4 f. 5 b. (e)'de, zarara, taşıyanın zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar

---

Claims, s. 2023 vd.; Dor, **Bill of Lading Clauses**, s. 92; C. A. Anderson, "Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and related Problems", **[1974-1975] 49 TLR**, s. 895 ilâ 897. Bu yönde bkz. ayrıca Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 558.

[1762] 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 5'te "*[n]either the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods..*" denilmektedir. Hükmün bu kısmı Türkçe'ye "Gerek taşıyan gerekse gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan hiçbir şekilde…" olarak tercüme edilebilir. Hükümde geçen "*in any event*" ibaresi Türkçe'ye "her hâlükarda" şeklinde çevrilir. Dolayısıyla, eşyaya ilişkin ("*in connection with goods*") zarardan taşıyanın gönderilene karşı m. 4 f. 5 uyarınca sınırlı sorumlu olduğu söylenebilecektir, Tetley, **[2004] ETL**, s. 301.

[1763] Bu zararın yükleme öncesi var olan bir zarar olduğu ve bu kapsamda 1924 KonişmentoMS hükümlerinin ve dolayısıyla 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 5'teki sınırlı sorumluluğun uygulama alanı bulmaması gerektiği de savunulmaktadır, bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 301. TETLEY'in görüşü bu doğrultudadır, bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2028.

meydana geleceği bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı öngörülmüştür[1764]. Konişmentodaki kaydın gerçeği yansıtmaması ve bu hususun bilinçli bir şekilde garanti mektubu verilmesi karşılığında yapılması, taşıyanın MS kapsamında sınırlı sorumluluk rejiminden yararlanamamasına sebebiyet verecektir.

B. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'de garanti mektubunun üçüncü kişiye etkisi, hükmün üçüncü fıkrasında garanti mektubunun tarafları arasındaki geçerliği, son fıkrasında ise, bu mektupların taşıyanın sorumluluğunun sınırına etkisi düzenlenmiştir[1765]. Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ilâ 4 düzenlemeleri oy çokluğuyla kabul edilmiştir[1766]. Aşağıda, öncelikle bu konunun Hamburg Kuralları'nda düzenlenme sebebi ve süreci MS'nin hazırlık çalışmaları çerçevesinde açıklanacaktır.

[1764] Bu hüküm hakkında bkz. Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Heidelberg, Springer, 2011, s. 119 vd.

[1765] Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'nin UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları için bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 197 vd., [§§ 69]; UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 216 vd. [§§ 2], ayrıca bkz. Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 662 vd. Bu hüküm hakkında Devletler'in ve ilgili kuruluşların görüşleri için bkz. UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 291 vd. Düzenleme hakkındaki Diplomatik Konferans tutanakları için bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.23, **United Nations Conference**, s. 300 vd. [22/3/1978 tarihli 23'üncü oturum tutanakları]. Bu düzenleme hakkında bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 301 vd.; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2039 vd.; Çağa, **[1977] Batider**, s. 322 vd.; Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, s. 209 vd.; Atamer, **[1998] İBD**, s. 504 vd.; Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 78; Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 558.

[1766] Diplomatik Konferans'ta hükmün ikinci fıkrası 55 olumlu oya karşılık 5 olumsuz ve 6 çekimser oyla, üçüncü ve dördüncü fıkralar ise, 42 olumlu oya karşılık 19 olumsuz ve 6 çekimser oyla kabul edilmiştir, bkz. UN, A/CONF.89/C.1/SR.23, **United Nations Conference**, s. 304.

1. Hükmün Düzenlenme Gerekçesi

a. Öneriler

Hazırlık aşamasında iki farklı yaklaşım[1767] ortaya çıkmıştır. İlki, hazırlanacak olan milletlerarası sözleşmede bu konunun düzenlenmemesi olmuştur[1768]. Diğer yaklaşım ise, garanti mektuplarının geçersiz sayılmasıdır[1769]. Bu yaklaşım da kendi içinde ikiye ayrılmıştır. Garanti mektuplarının her hâlükarda geçersiz sayılmasını savunanlar olduğu gibi[1770], garanti mektubunun taşıyanın aldatma kastının bulunduğu hâllerde geçersiz, bu yönde bir kastın bulunmadığı hâllerde ise, geçerli olması da teklif edilmiştir[1771]. Çalışma Grubu'na iki farklı taslak sunulmuştur[1772]. Yapılan

---

[1767] Bu görüşler hakkında bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 vd. [§§ 11]; UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 197 vd., [§§ 73]; Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 663 vd.

[1768] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 vd. [§§ 11-15].

[1769] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§§ 16]. Çalışma Grubu'nda yapılan değerlendirmede birçok temsilci garanti mektubunun geçerliği ve etkisi hakkında hazırlanacak olan milletlerarası sözleşmede hüküm bulunması gerektiğini savunmuştur. Garanti mektubunun kötüye kullanıma açık olduğu ve uygulamada da çokça kötüye kullanıldığı belirtilmiştir. Açık düzenleme yapılmasını savunanlar konişmentonun içeriğine güvenen ve eşyanın niteliği hakkında fazla bilgiye sahip olmayan gönderilenin korunması gerektiğini belirtmişlerdir, bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§§ 76]. Çalışma Grubu yaptığı değerlendirmede garanti mektubuna ilişkin hükmün MS'de açıkça düzenlenmesinin taşıyanları garanti mektubu kabul etmekten caydıracağını ve bu sebeple böyle bir hükme yer verilmesinin yerinde olduğu kararına varmıştır, bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 80].

[1770] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 20].

[1771] Bu düzenlemenin amacı, taşıyanın "*shipper"* tarafından bildirilen bilginin yanlış olduğunu bildiği veya eşyanın haricen görünen ayıbına rağmen kendisine verilen garanti mektubu karşılığında aksi yönde taşıma senedi düzenlediği durumlarda garanti mektubunun geçersiz sayılmasını sağlamaktır. Dolayısıyla, taşıma senedine gönderilen veya diğer üçüncü kişileri yanıltacak hatalı bildirimlerin konulması yapılacak milletlerarası düzenlemeyle önlenmek istenmektedir, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§§ 22].

[1772] Garanti mektubunun tamamen geçersiz sayılmasına yönelik önerilen hüküm DRAFT A olarak sunulmuştur; kabul edilmeyen söz konusu hüküm şu şekildedir; "*[a]ny promise or agreement made by or on behalf of the shipper to indemnify the carrier with respect to any statement made in the bill of lading, or the omission of a statement required under article [ ] shall be void and of no effect*", bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 21]. Garanti mektubunun bazı hâllerde geçersiz sayılmasına yönelik ileri sürülen ve Hamburg Kuralları m. 17 f. 3'e yansıyan öneri ise, DRAFT B olarak isimlendirilmiştir;

değerlendirmede son görüş hâkim gelmiş ve Hamburg Kuralları m. 17 f. 2, f. 3 ve f. 4 hükümleri bu doğrultuda hazırlanmıştır.

aa. Garanti Mektubunun Sözleşme'de Düzenlenmemesi Görüşü

Çalışma Grubu'na sunulan raporda, garanti mektubu kullanımına milletlerarası ticarette gerek duyulabileceği görüşü de yer almıştır. Zira, satış sözleşmesinin koşulları bakımından eşya ile ilgili önemsiz sayılabilecek eksikliklerde, taşıyanın konişmentoya şerh düşmek istemesi, konişmentoyu temiz olmaktan çıkartır. Bu gibi hâllerde, garanti mektubu karşılığında temiz konişmento düzenlenmesinin milletlerarası ticarete işlerlik kazandırdığı belirtilmiştir. Bu yönde oluşan uygulamanın, milletlerarası ticarette iyi bir şekilde işlediği ve bu hususa ilişkin MS'de düzenleme yapılmasına ihtiyaç olmadığı açıklanmıştır. Dürüstlük kuralına aykırı düzenlenen garanti mektuplarının geçerliği bakımından MS'de düzenleme yapılmaması, bu hususun uygulanacak hukuka bırakılması gerektiği savunulmuştur[1773].

bb. Garanti Mektubunun Geçersiz Sayılması

aaa. Her Hâlükarda Geçersiz Sayılması

Türkiye'nin de arasında bulunduğu bazı Devletler tarafından hazırlık sürecinde yöneltilen soruya verilen cevaplarda, aldatma kastı olsun ya da olmasın, garanti mektubu karşılığı temiz konişmento düzenlenmesinin gönderilen bakımından aynı sonucu doğuracağı, her hâlükarda geçersiz

---

"*[a]ny promise or agreement made by or on behalf of the shipper to indemnify the carrier with respect to any statement made in the bill of lading, or the omission of the information required under article [ ], shall be void and of no effect if the carrier knew [or should reasonably have known on the basis of the facts apparent to him] that such a statement was incorrect or that the inclusion of such information was required.*", bkz. UN, **a.e.**, s. 220 [§ 22].

[1773] Bu paragrafta yer alan bilgiler için bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 [§§ 12].

sayılmasının[1774] yerinde olacağı belirtilmiştir[1775]. Böyle bir ayrıma gidilmesine karşı bir diğer çekince olarak aldatma kastının varlığının belirlenmesindeki güçlük gösterilmiştir[1776].

bbb. Dürüstlük Kuralına Aykırılık Hâlinde Geçersiz Sayılması

Garanti mektuplarının kötüye kullanıma açık olduğu da göz önünde tutulduğunda, oluşan ağırlıklı görüş, bu hususun milletlerarası sözleşmede düzenlenmesi ve milletlerarası hukukta bu konuda yeknesaklık sağlanmasıdır[1777]. Uygulamadaki ihtiyaç da göz önünde tutularak orta yol bulunmuştur.

Garanti mektubunun dürüstlük kuralına aykırı kullanılmasından menfaati olumsuz etkilenecek kişinin gönderilen olduğu göz önünde tutularak bir ayrım yapılmıştır[1778]. Bu kapsamda, *Brown Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.*[1779] uyuşmazlığında benimsenen ölçüte hazırlık çalışmalarında doğrudan atıf yapılmıştır[1780]. Özellikle eşyanın hâl ve durumu

---

[1774] Doktrinde TETLEY de bu fikirdedir. Taşıyanın garanti mektuplarını genellikle ifşa etmediğini ve taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinden denizin tehlike ve kazaları ile ambalaj yetersizliği savunmalarını ilerini sürdüğünü belirten TETLEY, gönderilenlerin çoğu zaman garanti mektubundan haberdar olmadıklarını ve bu hususun garanti mektubunun doğurduğu kötü sonuçlardan biri olduğunu savunmaktadır, bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 292, 293. Eşyanın haricen iyi hâl ve durumda olmamasına rağmen temiz konişmento düzenlenmesinin kanuna aykırı bir anlaşma olduğunu ve böyle bir anlaşmanın taraflar arasında geçerli olmaması gerektiğini savunmaktadır, Tetley, **a.e.**, s. 296. TETLEY, garanti mektubu karşılığı temiz konişmento düzenlenmesinde aldatma kastı bulunmasa dâhi, Mahkemelerin bu mektuplara geçerlik tanımaması gerektiğini, aksi takdirde bu uygulamanın cesaretlendirileceğini düşünmektedir, bkz. Tetley, **a.e.**, s. 292. Bu doğrultuda aynı yazarın bir diğer çalışmasındaki açıklaması için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2017 vd.

[1775] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 20, dn. 16].

[1776] Bu paragraftaki bilgiler, UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 20] ve UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198'de [§ 80] yer alan açıklamalardan derlenmiştir.

[1777] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 76].

[1778] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 76].

[1779] [1957] 2 Q.B. 621, karar hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 247 vd. [§§ 7.98].

[1780] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 [§ 9 ve § 10].

ile ambalajı bakımından kısa mesafeli deniz aşırı satışlarda, garanti mektubu verilmesinin yaygınlaştığı belirtilmiştir. Beyan edilen bilgilere çekince konulması yahut marjinal bir kayıt girilmesi gerektiğinin bilindiği yahut bilinmesi gerektiği hâllerde taşıyanın yine de temiz konişmento düzenlemesi hâlinde, böyle bir düzenlemeye sebebiyet veren garanti mektuplarının geçersiz sayılması sonucuna varılmıştır. Ancak, konişmentonun düzenlenme sürecinde "*shipper*" ile taşıyan arasındaki iyiniyetli yahut önemsiz uyuşmazlıklarda garanti mektubunun önemli bir işlevi olduğu açıklanmıştır. Ticari işlemlerin hızı da göz önünde tutulduğunda, akreditif ilişkisinin yeniden ayarlanmasındaki güçlüğün garanti mektubu verilmesi ile bertaraf edileceği belirtilmiştir[1781].

2. Düzenleme

a. Garanti Mektubunun Tarafları

Garanti mektubu, kendisine satış sözleşmesi uyarınca satış bedelinin ödeneceği kişi tarafından taşıyana verilir. Bu kişi, Hamburg Kuralları m. 17'de, "*shipper*" olarak ifade olunmuştur. Söz konusu sıfat, Türk Hukuku'nda hem taşıtana hem de yükletene karşılık gelir[1782]. Bu sıfatların farklı kişilere ait olduğu FOB satışlarda, garanti mektubunun tarafları bakımından ayrıma gidilmelidir. Hamburg Kuralları m. 17'nin kapsamına giren kayıtlar kendi içinde ikiye ayrılır. Bunlar, "*shipper*" tarafından beyan edilen bilgiler ile eşyanın hâl ve niteliğine ilişkin bilgilerdir. "*Shipper*" tanımında yaşanan

---

[1781] Bu paragrafta yer verilen bilgiler *Brown Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 Q.B. 621 uyuşmazlığında Lord PEARCE tarafından yapılan açıklamalardır [1957] 2 Q.B. 621, 638 vd. Benzer gerekçeye Fransız Ticaret Mahkemesi de varmış ve bu kararın ilgili kısmı Hamburg Kuralları'nın gerekçesine aktarılmıştır, bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 [§ 9]. Fransız Ticaret Mahkemesi'nin söz konusu kararı Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarına TETLEY'in Marine Cargo Claims çalışmasından aktarılmıştır, bkz. UN, **a.e.**, s. 218 [§ 9 dn. 10]. Bu çalışmanın son basısında Fransız Hukuku'nda garanti mektuplarının geçerliğine yönelik açıklama için bkz. Tetlet, **Marine Cargo Claims**, s. 2019 vd.

[1782] Bkz.: yuk. § 6 I B.

zorluk sebebiyle, kolilerin veya parçaların sayısına, miktar ile ağırlığa ilişkin bilgileri sağlama borcunun FOB satıcıya mı yoksa FOB alıcıya mı ya da ikisine birden mi ait olduğu Hamburg Kuralları uyarınca belirsizdir[1783]. Ancak, bu bilgi taşıtan sıfatına sahip FOB alıcı tarafından taşıyana sağlansa bile, sağlanan bilginin doğru olmadığı eşyanın taşıyana teslim edildiği anda, eşyanın taşıyan tarafından denetlenmesi ile birlikte ortaya çıkar. Taşıyan, "*shipper*" tarafından sağlanan bilgiyi, yukarıda da açıklandığı üzere, tedarik edildiği şekilde konişmentoya girmek zorundadır[1784]. Ancak, MS'de öngörülen koşullardan birinin gerçekleşmesi hâlinde, gönderilene karşı sorumlu olmaması, çekince konulmasına bağlıdır[1785]. Dolayısıyla, taşıyan garanti mektubu karşılığında çekince koyma hakkından feragat etmektedir. Garanti mektubu, eşyanın taşıyana teslim edilmesi olgusu ile doğrudan bağlantılıdır. Bu bilgiler doğrultusunda Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ilâ 4'te yer alan "*shipper*" sıfatı, eşyayı taşıyana teslim eden kişi, CIF/FOB satıcı, olarak algılanmalıdır[1786].

Eşyanın hâl ve durumuna ilişkin kayıt "*shipper*"ın bildiriminden bağımsız olarak taşıyan tarafından girilir. Garanti mektubu karşılığında konişmentoya "*clean on board*" kaydının konulması da eşyanın taşıyana teslim edilmesi olgusu ile doğrudan bağlantılıdır. Bu kaydın konulması yüzünden taşıyanın maruz kalacağı zararın karşılanması için de garanti mektubu veren kişi kural olarak CIF/FOB satıcı olacaktır.

[1783] Bkz.: yuk. § 15 II B 2.
[1784] Bkz.: yuk. § 15 III B.
[1785] Bkz.: yuk. § 15 III B 3.
[1786] ÜNAN, Y-TTK m. 1241'in yükleten ile sınırlı bir düzenleme getirdiğini, taşıtanın hükmün uygulama alanına dâhil olmadığını belirtmiştir. Bu hükmün mehazının Hamburg Kuralları olduğu ve mehaz MS uyarınca "*shipper*" ibaresinin hem taşıtana hem de yükletene karşılık geldiğini açıklamıştır. Türk Hukuku'nda taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olduğunu ve hükmün taşıtanı da kapsayacak şekilde uygulanması gerektiğini belirtmiştir, bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 82.

b. Garanti Mektubunun Kapsamı

Garanti mektubunun tanımına Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'den ulaşmak mümkündür. Buna göre, "*shipper*"ın konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı "*shipper*"ın tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma "*shipper*" tarafından verilen garanti kapsamındadır[1787].

Hamburg Kuralları m. 15'te konişmentonun içeriği düzenlenmiştir. 17'nci maddenin uygulama alanı, 15'inci maddenin birinci fıkrasının (a) ve (b) bendindeki kayıtlarla sınırlıdır. Bunlardan (a) bendinde yazılı olanlar, "*shipper*" tarafından beyan edildiği şekilde konişmentoya girilir [m. 15 f. 1 b. (a)]. Taşıyan, **[1]** eşyaya ilişkin kendisine yapılan beyanın teslim edilen eşyayı tam ve doğru olarak **[a]** göstermediğini biliyor, veya **[b]** gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa, **[2]** kendisine iletilen beyanı kontrol etmek için yeterli imkânı bulunmuyorsa çekince koyma hakkına sahiptir. Çekincenin etki doğurması için beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan sebeplerin de belirtilmesi zorunludur[1788]. Taşıyanın eşyaya ilişkin kendisine yapılan beyanın teslim edilen eşyayı tam ve doğru olarak **[a]** göstermediğini bildiği, veya **[b]** gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ettiği hâllerde beyanların gerçeğe uymadığını veya şüphesini haklı gösteren sebepleri konişmentoya girmemesi karşılığında verilen garantiler Hamburg Kuralları'nın 17'nci maddesinin uygulama alanına girmelidir. Taşıyanın kendisine iletilen beyanı kontrol etmek için yeterli imkânı bulunmadığı hâllerde girdiği çekince

---

[1787] Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'nin ilgili kısmının resmî İngilizce metni şu şekildedir; "*[a]ny letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier…without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods…*".

[1788] Bkz.: yuk. § 15 III B 3.

konişmentoyu temiz olmaktan çıkartmaz. Diğer bir ifadeyle, Hamburg Kuralları'nın 17'nci maddesi uyarınca verilen garanti karşılığında taşıyan, eşyanın cinsi, kolilerin yahut parçaların sayısı, eşyanın miktarı ile ağırlığı bakımından kendi gözlemlerini konişmentoya yazma borcunu ihlal yahut hakkından feragat etmektedir[1789].

Hamburg Kuralları m. 15 f. 1 b. (b)'de yer alan eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu hakkındaki konişmento kaydı ise, taşıyanın kendisi tarafından girilir. Bu yönde bir kaydın konişmentoda yer almaması durumunda bile eşyanın haricen iyi bir hâl ve durumda olduğu karinesi doğar [m. 16 f. 2]. Dolayısıyla, taşıyan konişmentoya açıkça "*clean on board*" şeklinde bir kayıt düşmese de, benzer sonuç doğacaktır. Bu hâlde, taşıyan garanti mektubu karşılığında konişmentoyu gereği gibi düzenleme borcunu yerine getirmemektedir.

Eşyanın taşıyan tarafından yükleme limanında teslim alındığı tarih de konişmento kayıtları arasındadır [m. 15 f. 1 b. (f)]. Bu kayıt da taşıyan tarafından konişmentoya girilir. Uygulamada teslim tarihinin farklı gösterilmesi için yükletenler tarafından garanti mektubu verilmektedir[1790]. Bu husus Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ilâ 4'ün uygulama alanı dışındadır[1791]. Bu amaçla verilen garanti mektuplarının geçerliğine de kıyasen Hamburg Kuralları m. 17'nin uygulanması amaca uygun olacaktır. Zira, tarih bilgisinin yanlış girilmesinde aldatma kastının bulunduğu açıktır[1792]. İkinci bir yorum,

---

[1789] TETLEY, eşya taşıyanın zilyetliğinde iken hasar görmüş olmasa da, taşıyanın temiz konişmento düzenlemekle yükleme öncesindeki var olan zararı gönderilene karşı ispat etmekten feragat etmiş sayılacağını açıklamıştır, bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 299 [dn. 44].

[1790] *Standard Chartered Bank v. Pakistan National Shipping Corp.* [1998] 1 Lloyd's Rep. 684, 688'de geçmişe dönük tarihli ve gerçeği yansıtmayan konişmentoların milletlerarası ticarette kanser etkisi yarattığı açıklanmıştır.

[1791] Tarih bilgisinin Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ilâ 4'ün ve dolayısıyla Y-TTK m. 1241'in uygulama alanı dışında kalmasına yönelik eleştiri için bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 81. Önceki tarihli konişmento düzenlenmesi için verilen garanti mektupları hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2037.

[1792] Özellikle mevsimlik ürünlere ilişkin taşımalarda akreditif ilişkisinde yüklemenin belirli bir tarihe kadar tamamlanmış olmasına yönelik koşula yer verildiği, bu koşula yükletenden

bu yöndeki anlaşmaların geçerliğinin uygulanacak hukuka bırakılması olacaktır.

c. Garanti Mektubunun Geçerliği

aa. Üçüncü Kişi Bakımından

Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'de konişmentonun çekince konulmaksızın düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her türlü anlaşmanın konişmentonun, gönderilen de dâhil olmak üzere, devredildiği iyiniyetli üçüncü kişilere karşı geçersiz olacağı hükme bağlanmıştır.

Bu hüküm Çalışma Grubu tarafından eklenmiştir[1793]. Çalışma Grubu'nda taşıyan ile "*shipper*" arasındaki garanti taahhüdünün gönderilenin taşıyana yönelik istemlerine etki etmeyeceği ilkesi kabul edilmiştir[1794]. Sözleşme hükümlerinin tarafları arasında geçerli olduğu ve üçüncü kişi aleyhine sözleşme kurulamayacağının genel geçerli bir hukuk kuralı olduğu, böyle bir düzenlemeye MS'de ihtiyaç olmadığı belirtilmiştir[1795]. Nitekim, aksi hâlde hükmün yorum sorunlarına sebebiyet verebileceği endişesi de bildirilmiştir[1796]. Ancak, Fransa temsilcisinin ısrarı ile hüküm Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'ye dâhil edilmiştir[1797].

Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'nin uygulama alanı kısıtlıdır. Yukarıda da açıklandığı üzere konişmento kayıtları iyiniyetli üçüncü kişi lehine aksi

---

kaynaklanan gecikme sebebiyle uyulmaması hâlinde garanti mektubu karşılığı temiz konişmento düzenlenmesinin söz konusu olabileceği, söz gelimi, henüz yüklenmeyen eşya için yükleme konişmento düzenlenebildiği hakkında bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 73.

[1793] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 79]; Sweeney, **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 664 vd.

[1794] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 79].

[1795] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 79].

[1796] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 79].

[1797] Bkz. Sweeney, **7 JMARLC**, s. 664 vd. Zira, Fransız Hukuku'nda benzer bir düzenleme bulunmaktadır. Fransa iç hukukunda yer alan bu düzenlemede ısrarcı olmuştur. Fransız Hukuku'nun garanti mektubuna yönelik düzenlemesi için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2040 vd.; Legros, **Transport Law in France**, s. 88 [§ 200].

ispat edilemeyen bir karine oluşturur. Dolayısıyla, taşıyanın iyiniyetli üçüncü kişi gönderilene karşı konişmento kayıtlarının aksini ispat etmesi mümkün değildir[1798].

Hükmün FOB satışlar bakımından uygulama alanı bulacağı düşünülmektedir. FOB alıcı aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olduğundan, konişmento kayıtları FOB alıcı lehine karine teşkil eder. Ne var ki, taşıyanın bu karinenin aksini ispat etmesi mümkündür. Ancak, Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'nin açık sözü doğrultusunda taşıyanın garanti mektubuna dayanarak bu karinenin aksini ispat etmesi söz konusu olmayacaktır. Diğer bir ifadeyle, bu gibi durumlarda, taşıyanın eşyayı konişmentoda yazılı olduğu gibi teslim aldığına yönelik FOB alıcı lehine, aksi garanti mektubu ile ispat edilemeyen bir karine oluştuğu söylenebilecektir.

Bu kapsamda akla gelen bir diğer sorun, takip eden zararlardan dolayı taşıyanın gönderilene karşı sorumlu olup olmadığıdır. Çeşitli örnekler vermek mümkündür. Ambalajın yetersiz olmasına rağmen taşıyanın temiz konişmento düzenlemesi hâlinde yolculuk sırasında oluşan zarardan doğan sorumlulukta, sonraki zarar ile ambalaj hatası arasında nedensellik bağı olduğundan taşıyanın sorumlu tutulması yerinde olacaktır. Ancak, yangın ya da denizin tehlike ve kazaları sebebiyle oluşan eşya zararında benzer sonuca varılması kural olarak yerinde gözükmemektedir. Somut uyuşmazlıkların ayrı ayrı değerlendirilmesi yerinde bir çözüm olacaktır[1799].

[1798] Hamburg Kuralları'nın bu düzenlemesinin açıklayıcı olmaktan öteye gidemeyeceği, sözleşmenin taraflar arasında sonuç meydana getirmesi ilkesi çerçevesinde, üçüncü kişinin, başka kişiler arasındaki hukuksal işlemden etkilenmesinin olağan koşullarda mümkün olmadığı hakkında bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 72.

[1799] TETLEY, hasarlı eşya için düzenlenen temiz konişmentolarda, var olan hasarın taşıma sırasında artmasına yönelik incelemesinde, ABD Mahkemesi tarafından verilen bir karara atıf yapmış ve bu kararda taşıyanın böyle bir durumda şikayet etmeye hakkı olmadığını belirtmiştir, kararın ilgili kısmı şu şekildedir: "..*[t]he impact of the record in this case leaves me with two firmly rooted impressions: that the respondent was a party to the deception practiced on the libellant, and that respondent has thrust libellant into this litigation as a direct consequence of that deception. If the measure of damages can be said to be less than perfect it is because of respondent's wrongdoing and it has no standing to complain.*", bkz.

bb. Tarafları Bakımından

Garanti mektubunun tarafları arasındaki geçerliği Hamburg Kuralları m. 17 f. 3'te düzenlenmiştir. Bu konu çalışmanın kapsamı açısından önem taşır. Zira, söz konusu istem taşıyanın yük ilgilisine yönelik rücu istemi, diğer bir ifadeyle, yük ilgilisinin sorumluluğu kapsamındadır.

aaa. Kural

Hamburg Kuralları m. 17 f. 3 c. 1'in ilk kısmı uyarınca böyle bir anlaşma, anlaşmanın tarafları arasında geçerlidir[1800]. Dolayısıyla, taşıyan gönderilene ödediği tazminatı, garanti mektubunda öngörülen miktarda "*shipper*"a rücu edebilir.

Bu hüküm, rücu isteminin kapsamını yalnızca eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu bakımından genişletmektedir. Zira, yukarıda da açıklandığı üzere, Hamburg Kuralları m. 17 f. 1 uyarınca eşyanın cinsi, kolilerin yahut parçaların sayısı, eşyanın miktarı ile ağırlığına ilişkin sağlanan bilgilerin doğru olduğu "*shipper*" tarafından taşıyana garanti edilir[1801].

bbb. İstisna

Garanti mektubunun tarafları arasında hangi hâllerde geçersiz olduğu Hamburg Kuralları m. 17 f. 3 c. 1'in devamında düzenlenmiştir. Taşıyanın Hamburg Kuralları m. 17 f. 2'de belirtilen kaydı konişmentoya girmemesi, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil üçüncü kişileri aldatma kastı taşıyorsa taraflar arasındaki anlaşma geçersizdir. Bu hükümde yer alan üçüncü kişi, navlun sözleşmesinin değil, garanti sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi olarak yorumlanmalıdır. Zira,

---

Emperesa Central Mercantil de Representacoes LTD v. Republic of the United States of Brazil 147 F. Supp. 778, 781, bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 2028 vd.

[1800] Hükmün resmî İngilizce metninin ilk kısmında yer alan ibare şu şekildedir; "*[s]uch a letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper…*".

[1801] Bkz.: yuk. § 15 V A 2.

navlun sözleşmesinin tarafı olan FOB alıcı, garanti sözleşmesinin tarafı değildir. Bu kişinin garanti sözleşmesinin kurulduğunu bilmemesi veya bilebilecek durumda olmaması hâlinde, garanti mektubunun yine de geçersiz sayılması yerinde olacaktır.

Hazırlık çalışmalarında, aldatma kastının belirlenmesindeki zorluk gündeme gelmiştir[1802]. Bu kapsamda belirleyici ölçütlerden[1803] biri, eşyanın değeri olabilir. Söz gelimi, kereste yükünün teslim edildiği anda kar sebebiyle ıslanması, yükün ticari değerine etki etmez[1804]. Aynı şekilde, demir yükü bakımından "hafif atmosferik pas = *light atmospheric rust*", metal sanayinde kabul edilir bir hâldir ve eşyanın değerini etkilemez[1805]. Ne var ki, "*heavy rust*, *flaky rust*", "*excessive rust and pitting*" şeklindeki pas kayıtları eşyanın ticari değerine tesir eder[1806]. Ancak, "*light atmospheric rust*" dâhil tüm pas kayıtları UCP 500 ve 600 anlamında konişmentoyu temiz konişmento olmaktan çıkartır[1807]. Dolayısıyla, "*mates receipt*"te eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu için "*light atmospheric rust*" yazılı olmasına rağmen, konişmentoya "*clean on board*" kaydının düşülmesi taşıyanın aldatma kastının bulunduğu anlamına gelmeyecektir. Ancak, "*mates receipt*"e işlenmiş diğer pas kayıtlarına rağmen, temiz konişmento düzenlenirse, aldatma kastının varlığı gündeme gelecektir.

[1802] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 80]. Benzer yönde bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 311.

[1803] Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 73'te aldatma kastının hangi hâllerde var olup olmayabileceği örneklendirilmiştir.

[1804] Bu örnek için bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 292.

[1805] Bu paragrafta yer alan pas kayıtlarının kapsamlı bir şekilde değerlendirildiği bir uyuşmazlık için bkz. *Copco Steel & Engineering v. S/S Alwaki* 131 F. Supp. 332. Bu kararın da değerlendirildiği pas kayıtları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Michael M. "Butterworth, Rust Never Sleeps: The Origin, Effect and Validity of Rust Clauses in Metal Cargo Bills of Lading", **[1989-90] 14 TLMLJ**, s. 135 vd.

[1806] Bkz. Butterworth, **[1989-90] 14 TLMLJ**, s. 140; *Copco Steel & Engineering v. S/S Alwaki* 131 F. Supp. 332, 334.

[1807] Bkz. ICC, **The Problem of Clean Bills of Lading**, s. 20. Demir yükü ile ilgili kirli konişmento kayıtlarına ilişkin verilen çok sayıda örnekten bazıları şunlardır; "*slightly rusty*", "*slightly atmospherically rusty*", "*rust spotted*", "*atmospherically rusty and oil spotted*", "*more or less rusty*".

Yukarıda verilen ölçüt, eşyanın haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkindir. Eşyanın cinsi, kolilerin veya parçaların sayısı, miktarı ile ağırlığına yönelik kayıtlarda ise, belirleyici ölçüt, çekince koyma borcuna ya da yetkisine sebebiyet veren hâllerden hangisinin gerçekleştiğine yönelik olmalıdır. Taşıyanın kendisine yapılan beyanın teslim edilen eşyayı tam ve doğru olarak göstermediğini bildiği hâllerde, bu beyanların gerçeğe uymadığına yönelik sebebin konişmentoya girilmemesi, aldatma kastının bulunduğunu gösterebilir. Ancak, yapılan beyanın gerçeği gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe duyulması hâlinde, şüphesine sebebiyet veren olayların konişmentoya yazılmamasının arkasında aldatma kastının olup olmadığı her bir somut olayda ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

d. Taşıyanın Rücu Hakkına Etkisi

Aldatma kastının bulunduğu hâllerde, taşıyanın ödediği tazminatın tamamını yahut bir kısmını garanti sözleşmesinin tarafı olan "*shipper*"e yöneltmesinin mümkün olup olmadığı bu başlık altında incelenecektir. Garanti mektubu geçersiz olsa da, taşıyan ile "*shipper*" oluşan zarara birlikte sebebiyet verdiklerinden[1808], sorumluluğuna gidilen taşıyanın yine de "*shipper*"a rücu hakkının bulunup bulunmadığı çeşitli çalışmalarda değerlendirilmiştir[1809].

Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında, uygulamada temiz konişmento talep eden kişinin genellikle "*shipper*" olduğu, garanti mektubunun geçersiz sayılması hâlinde, hileli işleme katkıda bulunan

---

[1808] ÜNAN, yükletenin taşıyanı kışkırtan kişi konumunda olduğunu belirterek TBK m. 61 ve 62 hükümleri doğrultusunda taşıyanın yükletene rücu hakkını değerlendirmiştir, bkz. Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 74, benzer yönde bkz. Yeşilova-Aras, **Transport Law in Turkey**, s. 148; Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 136.

[1809] Türk Hukuku bakımından yapılan bu değerlendirmeler için bkz. Atamer, **[1998] İBD**, s. 505 vd.; Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 74.

"*shipper*"ın menfaat sağlayacağı çekincesi ileri sürülmüştür[1810]. Ancak, Hamburg Kuralları m. 17 f. 3'ün düzenlenme amacı hazırlık çalışmalarında açıkça ortaya konulmuştur. Bu açıklama yapılırken, *Brown Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.*[1811] kararının gerekçesine de yer verilmiştir[1812]. Kararda, gönderileni aldatma amacıyla gerçeğe uygun olmayan bir beyan yapılması hâlinde, gönderilene karşı doğacak olan tazminatın ödeneceğinin temin edilmesine yönelik bir anlaşmanın icra edilmesi için mahkemelerin yardımda bulunmayacağı açıklanmıştır. Milletlerarası ticaretin güven unsuru üzerine kurulduğu ve konişmentonun da bu amaca hizmet ettiği belirtilmiştir. Güven unsurunu zedeleyecek bir sonuca izin verilmesinin ticaret hayatına etkisinin oldukça ağır olacağı irdelenmiştir[1813]. Hazırlık çalışmalarında, bu gerekçeye de yer verilerek, taşıyanın bir seçim hakkına sahip olduğu, ya konişmentoya eşyanın gerçek durumuna ilişkin bir kayıt düşeceği ya da "*shipper*"a rücu hakkının bulunmadığını bildiği hâlde gerçeğe aykırı konişmento düzenleyeceği açıklanmıştır[1814]. Hükmün amacının taşıyanı gerçeğe uygun bir konişmento düzenlemeye sevk etmek olduğu belirtilmiştir[1815]. Diğer bir ifadeyle, sorumluluğun taşıyan üzerine bırakılması ve konişmentoya güven ilkesinin sağlanması amaçlanmıştır.

Bu gerekçeler ışığında, gerçeğe aykırı konişmento düzenlenmesine her ne kadar "*shipper*" katkıda bulunmuş olsa da, konişmentonun bu şekilde düzenlenmesinde nihai kararın taşıyanda olduğu ve bu kapsamdaki sorumluluğun rücu hakkı bulunmaksızın taşıyana yüklenmesi gerektiği

---

[1810] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 198 [§ 77]. Benzer yönde bkz. Tetley, **[2004] ETL**, s. 311; Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 77.
[1811] [1957] 2 Q.B. 621.
[1812] Bkz. UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 218 [§ 9 ve § 10].
[1813] Bu gerekçeler için bkz. *Brown Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 Q.B. 621, 632, 633, 639, 640'ta yapılan değerlendirmeler. Kararın bu kısmına, Çakalır, **Çoşkun Kırca'ya Armağan**, s. 44'te de yer verilmiştir.
[1814] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 17].
[1815] UN, A/CN.9/96/Add.1, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 219 [§ 17].

söylenebilir. Aksi takdirde, gerçeğe aykırı konişmento düzenlenmesinin önüne geçilmesi mümkün gözükmemektedir[1816].

Bu sonuç dolaylı bir şekilde de olsa, Hamburg Kuralları m. 17 f. 3 c. 2 ile desteklenmektedir[1817]. Konişmentoya konulmayan çekince, "*shipper*" tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, hükmün birinci fıkrası uyarınca "*shipper*"dan hiçbir tazminat isteyemez. Yukarıda da açıklandığı üzere, m. 17 f. 1'de, eşyanın cinsi, kolilerin yahut parçaların sayısı, miktar ve ağırlık ile ilgili sağlanan bilgilerden dolayı "*shipper*"ın taşıyana karşı kusursuz sorumluluğu öngörülmüştü[1818]. Ancak, aldatma kastının varlığı hâlinde, taşıyan, "*shipper*"a rücu edemez [m. 17 f. 1]. Hükmün birinci fıkrası, eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu kapsamaz. Bu bilgi "*shipper*" tarafından sağlanmadığından, diğer bir ifadeyle, taşıyan tarafından konişmentoya girildiğinden, taşıyanın "*shipper*"a yönelteceği bir rücu isteminden zaten söz edilemez.

e. Taşıyanın Sorumluluk Sınırına Etkisi

Hamburg Kuralları m. 8 f. 1 hükmü KonişmentoMS m. 4 f. 5 b. (e)'ye karşılık gelmektedir. Dolayısıyla, taşıyanın zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin zarara sebebiyet verdiği ispat

---

[1816] Bu görüşü yuk. dn.1737'de yer alan İsveç Deniz Ticareti Kanunu m. 51 hükmü desteklemektedir.

[1817] Hamburg Kuralları m. 17 f. 1'in genel hükümlerden kaynaklanan rücu hakkına engel teşkil edip etmediği Ünan, **[2006] DenizHD**, s. 78 vd.'de değerlendirilmiştir. ÜNAN, TBK m. 61 uyarınca rücu hakkının mümkün olduğu sonucuna varmıştır, bkz. Ünan, **a.e.**, s. 79. Ayrıca bkz. Samim Ünan, "Some Aspects of Maritime Law in the New Turkish Commercial Code", **Recent Developments in Maritime Law**, İstanbul, Turkish Maritime Law Association / Deutscher Verein Für Internationales Seerecht, 2012. Aynı doğrultuda bkz. Çakalır, **Çoşkun Kırca'ya Armağan**, s. 50; Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 570.

[1818] Bkz.: yuk. § 15 V A 2.

edildiği takdirde, taşıyan, Sözleşme'de öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybeder[1819].

Temiz konişmento düzenlenmesinde aldatma kastının bulunmasının sonuçları Hamburg Kuraları m. 8 f. 1'in uygulama alanına girmesine rağmen[1820], Sözleşme'yi hazırlayanlar, 17'nci maddede de bu hususun açıkça düzenlenmesini kararlaştırmışlardır. Hamburg Kuralları m. 17 f. 4 uyarınca, aldatma kastı bulunduğu takdirde taşıyan, konişmentodaki kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişilere karşı, Sözleşme'de öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanmaksızın sorumludur. Bu özel düzenleme ile, taşıyanın gönderilene tam tazminat ödeyeceğinin açıklığa kavuşturulması ve aldatma kastı ile temiz konişmento düzenlenmesine yönelik uygulamanın önüne geçilmesi amaçlanmıştır[1821].

f. Gönderilenin "Shipper"a Yönelik İstemi

Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarında, garanti mektubu düzenlendiği hâllerde, üçüncü kişiye "*shipper*"a karşı doğrudan dava hakkı tanınması önerilmiştir[1822]. Ne var ki, bu hususun satıcı ile alıcı arasındaki satış sözleşmesi hükümlerine bırakılması ve MS'de bu yönde bir düzenleme yapılmaması kararına varılmıştır[1823]. Bu sebeple, gönderilen dâhil iyiniyetli üçüncü kişilerin "*shipper*"a yöneltecekleri istemler Hamburg Kuralları m. 17'nin uygulama alanına girmez.

[1819] Hamburg Kuralları m. 8 hakkında kapsamlı değerlendirme için bkz. Damar, **Wilful Misconduct**, s. 138 vd.
[1820] Bu husus hazırlık çalışmalarında da gündeme gelmiştir, bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 199 [§ 82].
[1821] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 199 [§ 82].
[1822] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 199 [§ 83].
[1823] Bkz. UN, A/CN.9/96, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 199 [§ 83].

C. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nda garanti mektubuna ilişkin bir düzenleme yoktur. Bu konu Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde[1824] gerek CMI Taslağı hazırlanırken gerekse UNCITRAL Çalışma Grubu'nda[1825] gündeme gelmiştir. Bu konunun denizde eşya taşıma sözleşmesinin düzenlendiği bir MS'de yer almaması görüşü oluşmuştur. Garanti mektubunun geçerliğinin uygulanacak hukuka bırakılması kararlaştırılmıştır.

Ancak, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan herhangi temel bir açıklamanın, **[1]** yanlış veya hatalı olduğunun taşıyan tarafından gerçekten biliniyor olduğu, **[2]** yanlış veya hatalı olduğuna dair taşıyanın haklı sebebe dayanan inancının bulunduğu hâllerde, taşıyan, taşıtan tarafından iletilen bilgiye Rotterdam Kuralları m. 40 f. 1 b. (a) ve b. (b) uyarınca çekince koymak zorundadır[1826]. Taşıyanın bu borcunu yerine getirmemesi özellikle FOB satışlarda taşıtan ve gönderilen sıfatlarının üzerinde birleştiği FOB alıcı bakımından önem taşır. Zira, eşyaya ilişkin bilgi sağlama borcu aynı zamanda FOB alıcının üzerindedir. Sağlanan bilgi ile

---

[1824] Bu kapsamda bkz. CMI, **[1995] CMI Yearbook**, s. 241 [29-30 Kasım 1995 tarihli Alt Komisyon toplantı tutanakları]; CMI, **[1996] CMI Yearbook**, s. 380 [15-15 Mart 1996 tarihli Alt Komisyon toplantı tutanakları], CMI, **[1997] CMI Yearbook**, s. 405, 406 [27-28 Şubat 1997 tarihli Alt Komisyon toplantı tutanakları], CMI, **[1998] CMI Yearbook**, s. 183 [9-10 Kasım 1998 tarihli Alt Komisyon toplantı tutanakları], CMI, **[1999] CMI Yearbook**, s. 112. Tutanaklar değerlendirildiğinde Alt Komisyon'da hâkim gelen görüşün garanti mektubunun teşvik edilmemesi şeklinde oluştuğu görülmektedir. Alt Komisyon başkanı BERLİNGİERİ kendi görüşü olarak Hamburg Kuralları m. 17 f. 3 hükmünün uygulama alanı bulmasının zor gözüktüğünü, nitekim üçüncü kişiyi aldatma kastına sahip olan kişinin taşıyan değil "*shipper*" olduğunu belirtmiştir, bkz. CMI, **[1997] CMI Yearbook**, s. 406.

[1825] Taşıyanın taşıyanla anlaşarak taşıma senedine çekince koymadığı hâllerde ve kendisine karşılık olarak garanti mektubu verildiğinde, söz konusu garantinin üçüncü kişilere karşı geçerli olmayacağına dair düzenleme yapılması önerilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/526**, s. 15 [§ 37]. Diğer bir öneri, garanti mektubu karşılığı temiz taşıma senedi düzenlenmesi hâlinde ve taşıyanın iyiniyetli olmaması durumunda yaptırım öngörülmesi ve bu yaptırımın sorumluluk sınırının kaybı olarak düzenlenmesidir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 11 [§ 35].

[1826] Bkz.: yuk. § 15 III C 3. TOPSOY, Rotterdam Kuralları'nın 40'ıncı maddesinde taşıyana; taşıma belgesindeki kayıtların yanlış ya da aldatıcı olduğunu fiilen bilmesi veya çekincelerinin bulunması durumunda çekince ekleme hakkı tanındığını ifade etmiştir, bkz. Topsoy, **[2012] MÜHFHAD**, s. 559. Yukarıda kapsamlı bir şekilde değerlendirildiği üzere, RR m. 40 f. 1 düzenlemesi çekince koyma hakkı değil borcu öngörmektedir.

FOB satıcı tarafından tedarik edilen eşya örtüşmediği takdirde, taşıyanın aldatma kastının bulunduğu söylenebilir. Bu gibi hâllerde, FOB alıcının, doğru bilgi sağlanmamasından dolayı taşıyana karşı kusursuz sorumluluğunun [m. 31 f. 2] ortadan kalktığını söylemek yerinde olacaktır.

KonişmentoMS m. 4 f. 5 b. (e)[1827] = Hamburg Kuralları m. 8 f. 1 ile Rotterdam Kuralları m. 61 aynı doğrultudadır. Aldatma kastının varlığı hâlinde taşıyan, MS'de öngörülen sorumluluk sınırlarından faydalanamaz.

§ 17. Tehlikeli Eşya

Denizde eşya taşımalarını düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin tamamında tehlikeli eşyanın taşınmasından kaynaklanan sorumlulukla ilgili özel hüküm vardır [KonişmentoMS m. 4 f. 6, Hamburg Kuralları m. 13, Rotterdam Kuralları m. 32][1828]. Ancak, aşağıda da açıklanacağı üzere, MS'lerin hiçbirinde tehlikeli eşya kavramı tanımlanmamıştır[1829]. Bu kavram, Anglo Sakson Hukuku'nda geniş yorumlanmaktadır[1830]. Kavramın geniş yorumlanması sorumluluğunun niteliği ve kapsamı bakımından "*shipper*"

[1827] Rotterdam Kuralları m. 61 ile ilgili olarak kapsamlı değerlendirme için bkz. Damar, **Wilful Misconduct**, s. 147 vd.

[1828] Milletlerarası Sözleşmeler'de bu konu hakkında düzenleme bulunmasının başlıca sebebinin eşyanın yüklenmesinden önce eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgilendirilmesi ve böylece meydana gelmesi muhtemel tehlikelerin önüne geçilebilmesidir, bkz. Baughen, **A New Convention**, s. 170. Deniz Hukuku, Deniz Ticareti Hukuku ve diğer taşıma araçlarına ilişkin milletlerarası sözleşmelerindeki tehlikeli eşya düzenlemesi hakkında bkz. Meltem Deniz Güner-Özbek, **The Carriage of Dangerous Goods by Sea**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Berlin / Heidelberg, Springer, 2008, s. 5 vd.

[1829] Bkz.: aş. § 17 II C.

[1830] İngiliz Hukuku'nda tehlikeli eşya kavramı ve "*shipper*"ın sorumluluğu hakkında özellikle bkz. Rhidian Thomas, "The Carriage of Dangerous Cargo by Sea. A Modern Day Legal Conundrum", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, 2010, Vol.: 2, s. 1043 vd.; Baughen, **A New Convention**, s. 170 vd.; F. D. Rose, "Cargo Risks: "Dangerous" Goods", **[1996] 55 CLJ**, s. 601 vd. Ayrıca aş. dn. 1835'te KonişmentoMS m. 4 f. 6'ya ilişkin yer verilen çalışmalarda da bu konu İngiliz Hukuku kapsamında değerlendirilmiştir. ABD Hukuku bakımından ise, bkz. Robert Force, "Shipment of Dangerous Cargo by Sea", **[2007] 31 TLMLJ**, s. 315-376. Özellikle, FORCE, çalışmasında çok sayıda ABD Mahkeme kararına yer vermiş ve konuyu aydınlatıcı bir şekilde ortaya koymuştur. Tehlikeli eşyaya ilişkin kapsamlı açıklama yapılan monografi için bkz. bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**. Karşılaştırmalı Hukuk bakımından değerlendirme için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1118 vd.

aleyhine sonuç doğurmaktadır. Zira, aşağıda kapsamlı bir şekilde açıklanacağı üzere tehlikeli eşyanın sebebiyet verdiği zarardan "*shipper*"ın kusursuz sorumluluğu öngörülmüştür[1831]. Tehlikesiz olarak nitelendirilebilecek bir eşyanın belirli durumlarda en tehlikeli eşyadan daha tehlikeli olduğu göz önünde tutulduğunda[1832], bu kavramın sınırının çizilmesi yerinde olacaktır. Aksi hâlde, gemi veya gemideki diğer eşya bakımından[1833] tehlike yaratan eşyaların tamamı hükmün kapsamına dâhil edilebilir. Çalışmanın bu kısmında öncelikle, MS'lerin ilgili düzenlemelerine yer verilecektir. Daha sonra, MS'lerin hazırlık çalışmaları da göz önünde tutularak tehlikeli eşya ibaresinin sınırları çizilecektir. Belirleme yapıldıktan sonra da, "*shipper*"ın borcu ve bu borçtan doğan sorumluluğu açıklanacaktır.

I. Düzenleme

A. KonişmentoMS

KonişmentoMS m. 4 f. 6'da tehlikeli eşyalara ilişkin özel düzenleme yer almaktadır[1834,1835]. Bu maddenin uygulama alanına giren eşyalar; yanıcı,

---

[1831] Bkz.: aş. § 17 IV B.

[1832] Bu husus Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde de gündeme gelmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 18 [§ 51], ayrıca bkz. Force, **[2007] 31 TLMLJ**, s. 316.

[1833] Tehlikeli eşyalardan doğan zararlar ile ilgili kişi, malvarlığı ve çevre zararına sebebiyet veren tehlikeli eşyalardan sorumluluğu da içine alan Rotterdam Kuralları zararın kapsamı bakımından en geniş uygulama alanına sahip düzenlemedir, bkz.: aş. § 17 IV C 3.

[1834] Hükmün hazırlık sürecindeki değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 591 vd. Hazırlık çalışmalarının Türkçe değerlendirildiği çalışma için bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 231 vd.

[1835] KonişmentoMS m. 4 f. 6 hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1117 vd.; Cooke/*et al*., **Voyage Charters**, s. 1071 vd. [§§ 85.424]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 301 vd. [§§ 10.320]; Davies/Dickey, **Shipping Law**, s. 245 vd.; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 644 vd. [§§ 9-278]; Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 470 vd. [§§ 15.33], Tehlikeli eşya ile ilgili matbu konişmento kayıtları için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **a.e.**, s. 466 vd. [§§ 15.24]. Ayrıca, Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1050 vd.de de KonişmentoMS m. 4 f. 6 ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. KonişmentoMS m. 4 f. 6 hakkında ayrıntılı bilginin yer aldığı çalışma için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**.

patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar olarak ifade edilmiştir[1836]. Ayrım, eşyaların tehlikeli niteliğinin taşıyan tarafından bilinip bilinmediğine göre yapılmıştır. Hükmün birinci cümlesi, eşyanın cins ve niteliğinin yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli olduğunun taşıyan tarafından bilinmediği hâllere özgülenmiştir[1837]. Bu cümle uyarınca, taşıyan, eşyayı tazminat ödenmeksizin, boşaltmadan önce herhangi bir zamanda ve yerde gemiden çıkartma veya imha etme ya da zararsız hâle getirme hakkına sahiptir. Diğer bir ifadeyle, taşıyan eşyayı teslim borcundan kurtulmaktadır. Aynı cümlede "*shipper*"ın sorumluluğu da öngörülmüştür. Eşyanın bu şekilde yüklenmesi sebebiyle doğrudan ya da dolaylı olarak doğan veya kaynaklanan bütün zararlardan ve masraflardan "*shipper*" taşıyana karşı sorumlu olacaktır.

Benzer bir hak, taşıyanın eşyanın yanıcı, patlayıcı yahut tehlikeli niteliğini bildiği hâllerde de söz konusudur. Hükmün ikinci cümlesi uyarınca taşıyan, herhangi bir zamanda ve yerde eşyayı gemiden çıkartma veya imha etme ya da zararsız hâle getirme hakkına sahiptir. Ne var ki, taşıyanın bilgisi, kendisini müşterek avarya garame payı borçlusu hâline getirecektir[1838].

[1836] Kullanılan İngilizce terim şu şekildedir: "*[g]oods of an inflammable, explosive, or dangerous nature to the shipment*". Asıl dili İngilizce olan 1921 ILA Taslağı ve devamında aynı ifade yer almaktadır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 794. Dolayısıyla, İngilizce olarak bu şekilde kaleme alınan ibare, sonraki aşamalarda Fransızca'ya tercüme edilmiştir, bkz.: yuk. § 1 III B.

[1837] Hükmün Y-TTK terminolojisine uygun tercümesi şu şekilde yapılmıştır; "Taşıyan, kaptan veya taşıyanın temsilcisinin yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay vermiş olmadıkları yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar, taşıyan tarafından tazminat ödenmeksizin boşaltmadan önce herhangi bir zamanda ve yerde gemiden çıkartılabilir ya da imha edilebilir yahut zararsız hâle getirilebilir ve eşyanın göndereni söz konusu eşyanın yüklenmesi sebebiyle doğrudan veya dolaylı olarak doğan ya da kaynaklanan bütün zarar ve masraflardan sorumludur, bkz. Ünan/*et al.* **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 195 [§ 4 II B].

[1838] KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 2 şu şekilde tercüme edilmiştir, "Taşıyanın bilgisi ve rızası ile yüklenen bu gibi eşya gemiyi veya yükü tehlikeye soktuğu takdirde, taşıyan, bu eşyayı, müşterek avarya hâli dışında sorumlu olmaksızın aynı şekilde gemiden çıkartabilir, imha edilebilir veya zararsız hâle getirebilir", bkz. Ünan/*et al.* **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, s. 195 [§ 4 II B].

B. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nın 13'üncü maddesi tehlikeli eşyalara özgülenmiştir[1839]. Ayrıca, konişmentonun içeriğinin düzenlendiği 15'inci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde de bu konu ile ilgili bir hüküm yer almaktadır[1840].

Hükmün 13'üncü maddesi "*shipper*"ın sorumluluğunun düzenlendiği Hamburg Kuralları'nın Üçüncü Bölümü'nün içindedir[1841]. Madde üç fıkradan oluşmaktadır. KonişmentoMS m. 4 f. 6'dan farklı olarak, yanıcı veya patlayıcı nitelikteki eşyalar ibaresi kullanılmamış, yerine sadece tehlikeli eşya kavramı tercih edilmiştir. Ancak, MS'de bu kavram tanımlanmamıştır.

Hükmün birinci fıkrası uyarınca "*shipper*", eşyanın tehlikeli olduğunu belirten uygun bir işaret veya etiket koyma borcu altındadır. Dolayısıyla, "*shipper*" hem eşyanın tanınması için gereken başlıca işaretleri[1842] [m. 15 f. 1 b. (a)], hem de eşyanın tehlikeli nitelikte olduğunu belirten bir işareti koymakla [m. 13 f. 1] yükümlüdür. Eşyanın tehlikeli niteliği eşyanın taşıyana ya da fiili taşıyana teslim edildiği anda "*shipper*" tarafından bildirilmeli [m. 13 f. 2 c. 1] ve bildirildiği şekilde taşıyan tarafından konişmentoya girilmelidir [m. 15 f. 1 b. (a)]. "*Shipper*", gerektiği takdirde, ayrıca eşya ile ilgili alınması gereken önlemleri de bildirmelidir [m. 13 f. 2 c. 1]. Bildirim borcunun yerine

---

[1839] Hamburg Kuralları m. 13'ün UNCITRAL bünyesindeki hazırlık çalışmaları için bkz. Sweeney, **[1977] 8 JMARLC**, s. 170 vd.; UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 226 vd. Diplomatik Konferans tutanakları için bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 275 vd. Hüküm hakkında bilgi için bkz. ayrıca, Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1127; Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1056 vd.

[1840] Konişmento kayıtları arasında eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgi de yer almaktadır. Bu yönde bilgiyi sağlama yükümlülüğü "*shipper*"a aittir.

[1841] Hükmün içeriği ile Bölüm başlığı arasında uyum bulunduğunu söylemek güçtür. Zira, hükümde hem tehlikeli eşya ile ilgili sorumluluk hem de taşıyanın hakları düzenlemiştir. Rotterdam Kuralları'nda sistematik olarak daha düzgün bir düzenleme yapılmıştır. Tehlikeli eşya ile ilgili taşıyana tanınan hak m. 15'te, taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın tehlikeli eşya ile ilgili sorumluluğu Sözleşme'nin 32'nci maddesinde düzenlenmiştir, bkz.: aş. § 17 IV C 3 ve § 17 V C.

[1842] Bkz.: yuk. § 15 II A 3 b.

getirilmemesi ve taşıyanın ya da fiilî taşıyanın eşyanın tehlikeli nitelikte olduğu hakkında başka bir şekilde bilgi sahibi olmaması hâlinde, "*shipper*" söz konusu eşyanın yüklenmesi sebebiyle taşıyanın ve fiilî taşıyanın uğradığı zararları tazmin etme borcu altındadır [m. 13 f. 2 c. 2]. KonişmentoMS'nin aksine "*shipper*"ın fiilî taşıyana karşı sorumluluğu da Hamburg Kuralları m. 13 f. 2'nin uygulama alanı içine dâhil edilmiştir.

KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 1 ile benzer bir şekilde taşıyana eşyayı tazminat ödenmeksizin boşaltma, imha etme ve zararsız hâle getirme hakkı tanınmıştır [m. 13 f. 2 b. (b)]. Benzer nitelikte bir hak, Sözleşme'nin 13'üncü maddesinin dördüncü fıkrasında da yer almaktadır. Ancak, hükmün sözü KonişmentoMS'den farklıdır. Taşıyana eşyanın tehlikeli niteliği beyan edilmiş veya taşıyan eşyanın tehlikeli niteliğini biliyorsa, boşaltma, imha etme ve zararsız hâle getirme hakkı tehlikeli eşyanın can ya da malvarlığına gerçek bir tehlike oluşturduğu[1843] hâllerle sınırlı tutulmuştur. Bu hâlde de taşıyanın tazminat ödeme borcu kural olarak söz konusu olmaz. Ancak, müşterek avarya söz konusu ise, müşterek avaryaya katılım borcu saklı tutulmuştur [m. 13 f. 4].

Taşıyan ya da fiilî taşıyandan herhangi biri, tehlikeli niteliğini bildiği eşyayı taşıma sırasında hâkimiyeti altına alırsa, bu kişi Hamburg Kuralları'nın ikinci fıkrasında öngörülen haktan yararlanamaz[1844] [m. 13 f. 3]. KonişmentoMS'de böyle bir hüküm yer almamaktadır.

[1843] Kullanılan ibarenin resmî İngilizce karşılığı şu şekildedir; "*...dangerous goods become an actual danger to life or property…*"

[1844] Bu fıkranın resmî İngilizce karşılığı şöyledir: "*[t]he provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.*"

C. Rotterdam Kuralları

Sözleşme'nin 32'nci maddesinin başlığı tehlikeli eşyalar hakkında özel kurallardır[1845,1846]. Hüküm, giriş cümlesi ve iki bentten oluşmaktadır. Hükmün (a) bendinde yer alan "eşyanın tehlikeli cinsi ve niteliği = *dangerous nature or character of the goods*" ibaresinin hangi anlama geldiği, hükmün giriş cümlesinden ortaya çıkmaktadır. Cinsi veya niteliği itibarıyla kişilere, malvarlığına yahut çevreye tehlike oluşturan veya tehlike oluşturması oldukça muhtemel görünen eşya[1847] bu hükmün uygulama alanına girmektedir.

Maddede taşıtana iki borç yüklenmiştir; **[1]** eşyanın tehlikeli cinsi ve niteliği hakkında bilgilendirme borcu[1848], **[2]** tehlikeli eşyayı işaretleme ve etiketleme borcu[1849]. Bu borçlara RR m. 33 uyarınca "*documentary shipper*" da tâbidir.

[1845] Hükmün hazırlık çalışmalarına ilişkin belgeler için bkz. UN, **A/CN.9/510**, s. 18 [§ 51]; UN, **A/CN.9/552**, s. 31 [§ 140], s. 33 [§§ 146]; UN, **A/CN.9/591**, s. 42 vd. [§§ 158]; UN, **A/CN.9/594**, s. 48 vd. [§§ 195]; UN, **A/CN.9/621**, s. 58 [§§ 249]; UN, **A/CN.9/645**, s. 25 [§ 98]. Ayrıca, bkz. UN, **A/CN.9/WG.III.WP.21**, s. 39 [§ 16]; UN, **A/CN.9/WG.III.WP.67**, s. 9 [§§ 27 vd.].

[1846] RR m. 32 hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 192 vd. [§§ 6.043]; Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, 223 vd. [§§ 8.5.2.2]; Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 25 vd.; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 90 vd. [§§ 32-01]; Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1058 vd.; Baughen, **A New Convention**, s. 182 vd.; Diamond, **[2009] LMCLQ**, s. 492 vd.; Berlingieri, **[2010] LMCLQ**, s. 615 vd. Hüküm hakkında genel bir değerlendirme için ayrıca bkz. Hooper, **[2009] ULR**, s. 889 vd.; Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 231 vd. GÜNER-ÖZBEK'in tehlikeli eşya hakkındaki çalışmasının yayımlandığı tarihte Rotterdam Kuralları henüz imzalanmamıştı, dolayısıyla, Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, çalışmasındaki bilgiler Sözleşme'nin nihai metnine ilişkin değildir, benzer şekilde bkz. Zunarelli, **[2002] LMCLQ**, s. 353 vd.

[1847] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 169.

[1848] Taşıtan, taşıyanı eşyanın tehlikeli niteliği ve özelliği hakkında, eşyanın taşıyan veya ifa edene teslim edilmesinden makul bir zaman önce, bilgilendirmelidir. Taşıtan bu borcunu ifa etmez ve taşıyan ya da ifa eden tehlikeli nitelik ve özellik hakkında başkaca yollardan bilgi sahibi olmaz ise, taşıtan bilgilendirme borcuna aykırılık sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıyana karşı sorumludur. Bu tercüme, Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 169'dan aynen alınmıştır.

[1849] Taşıtan kararlaştırılan taşımanın herhangi bir kısmına uygulanacak kanun, düzenleme veya kamu makamlarının diğer talimatlarına uygun olarak, tehlikeli eşyayı işaretlemeli veya etiketlemelidir. Taşıtan, bu borcunu ifa etmemesi sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıyana karşı sorumludur. Bu tercüme, Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 169'dan aynen alınmıştır.

Borçların hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıtan ve "*documentary shipper*" taşıyana karşı sorumludurlar. Hamburg Kuralları'nın aksine sorumluluk yalnızca taşıyana karşıdır[1850]. İfa edene veya denizde ifa edene karşı sorumluluk kanunlar ihtilâfı kuralları uyarınca uygulanacak hukukun mevzuatına göre belirlenir.

II. Tanım

A. Sorun

Milletlerarası sözleşmelerde tehlikeli eşyanın tanımlanmamasının yarattığı sorunu ortaya koymak için KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın uygulandığı "*The Giannis NK*"[1851] kararının özetlenmesi yeterli olacaktır.

Karara konu olan taşımada taşınan yük fıstıktır[1852]. Uyuşmazlıkta şu hususlar bakımından ihtilaf yoktur; eşya "*Giannis NK*" isimli geminin 4 nolu ambarına yüklenmiştir. Geminin 2 ve 3 nolu ambarlarında buğday yükü vardır. Fıstık yükünün yükleme aşamasında böceklenmiş olduğu ve böceklerin khapra böceği[1853] olduğu anlaşılmıştır. Ancak, yükleme aşamasında gerek taşıyanın gerekse taşıtanın eşyanın böceklendiğine dair bilgisi yoktur. Böceklenme buğday yüklü ambarlara sıçramaz. Ne var ki, ABD yetkili makamları, eşyanın yükleme limanına geri götürülmesini ya da denize

---

[1850] Bkz.: yuk. § 17 I B.

[1851] *Effort Shipping Co Ltd* v *Linden Management SA* [1998] C.L.C. 374, [ayrıca [1998] 1 Lloyd's Rep. 337'de de yayımlanmıştır]. Karar hakkında bkz. Joanna Steel, "Dangerous Beetles? The Hague Rules and the Common Law", **[1996] IJOSL**, s. 229 vd.; Joanna Steel, "Dangerous Beetles in the House of Lords – Shippers Absolutely Liable", **[1998] IJOSL**, s. 199 vd. Bu karar ayrıca, Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1118 vd.; Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 470 vd. [§§ 15.33]; Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 644 vd. [§§ 9-278]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 301 vd. [§ 10.322]; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1072 [§ 85.426]; Baughen, **A New Convention**, s. 171; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 61 vd.; Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 231'de de değerlendirilmiştir.

[1852] "*Ground-nut*" kelimesi Türkçe'ye fıstık olarak tercüme edilmiştir.

[1853] İngilizcesi "*khapra beetles*"tır.

boşaltmasını ihtar etmiştir. Diğer bir ifadeyle, buğday yükünün de boşaltılmasına izin verilmemiştir. Yüklerin tamamının denize boşaltılmaması hâlinde geminin limana giremeyeceği bildirilmiştir. Fıstık ve buğday yükü denize boşaltılır. Gemi dezenfekte edilir ve bir sonraki yolculuğuna iki buçuk ay gecikme ile çıkar[1854]. Taşıyan gecikme zararını ve dezenfekte masraflarını talep eder. İstem, KonişmentoMS m. 4 f. 6'ya dayandırılır ve HL önüne gelir. Uyuşmazlıkta KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın uygulama alanına giren yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyaların kapsamı değerlendirilmiştir.

HL, tehlikeli nitelikteki eşya ibaresinin geniş yorumlanması ve yanıcı ile patlayıcı maddelerle sınırlandırılmaması gerektiği sonucuna varmıştır[1855]. KonişmentoMS m. 4 f. 6'da yer alan yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşya ibarelerinin her birinin farklı nitelikteki eşyayı ifade ettiği ve tehlikeli eşya kelimesinin kendisinden önce gelen yanıcı ve patlayıcı terimleriyle kısıtlı bir şekilde yorumlanmaması gerektiği kanaatine varılmıştır[1856].

Fıstık yükü her ne kadar diğer eşyaya doğrudan fiziksel zarar vermiş olmasa da, varma limanında geminin karantinaya alınmasına ve buğday yükünün denize feda edilmesine sebebiyet verdiği, bu nedenle KonişmentoMS m. 4 f. 6 anlamında tehlikeli eşya olduğu açıklanmıştır[1857]. Böceklenen fıstık yükü sebebiyle, geminin maruz kaldığı gecikme zararından ve dezenfeksiyon için yapılan masraflarından "*shipper*"ın sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır.

İngiliz Hukuku uyarınca bir eşya hukuken de tehlikeli olabilir. Fıstık yükünün hukuken tehlikeli eşya olup olmadığı "*The Giannis NK*"

[1854] Bu paragraftaki bilgiler için bkz. *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374, 376.

[1855] Bu kapsamda DEVLİN J'nin, *Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co In*c [1951] 1 K.B. 240 uyuşmazlığında yaptığı açıklamaya da yer verilmiştir. Taşıyanın asit, patlayıcı, silah yahut mühimmatı taşımayı reddetmesinin sebebi, söz konusu eşyaların tehlikeli olmasıdır. Bu sebeple, her türlü tehlikeli eşya ile ilgili taşıyanın benzer çekince taşıyacağı belirtilmiştir, bkz. [1951] 1 K.B. 240, 246. *Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co Inc* uyuşmazlığına *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374, 377'de atıf yapılmış ve varılan sonucun yerleştiği açıklanmıştır [Lord GOFF].

[1856] Bkz. *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374, 383 [Lord STEYN].

[1857] Bkz. *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374, 383 [Lord STEYN].

uyuşmazlığında değerlendirilmemiştir[1858]. Hukuken tehlikeli eşyanın[1859] kapsamı bakımından *Mitchell, Cotts & Co. v Steel Brothers & Co. Limited*[1860] uyuşmazlığına ilişkin verilen eski tarihli bir karar önem taşır. Bu uyuşmazlıkta taşımaya konu olan pirinç yükünün boşaltma limanı yetkili makamlarından özel izin alınmadan gemiye yüklenmesi sebebiyle oluşan gecikme zararı talep edilmiştir. "*Shipper*"ın bu durumu bilmesine rağmen, yine de eşyayı yetkili makamlardan izin almaksızın gemiye yüklemesi ile gemiye tehlikeli eşya yüklenmesinin aynı nitelikte olduğu sonucuna varılmıştır[1861]. İngiliz Hukuku'nda bu şekilde kanuna aykırı yüklenen eşyalar hukuken tehlikeli eşya olarak kabul edilmektedir.

QB'nin önüne 2009 yılında gelen bir diğer uyuşmazlıkta[1862], soya fasulyesi yükünün yüklendiği ambarlarda gemi yolculuğa çıkmadan önce fare görülmüş ve eşya hem yükleme limanında hem de rota değiştirmek suretiyle ara limanda dezenfekte edilmiştir. Bu işlemlerden doğan masraflar ve gecikme zararı, eşyanın tehlikeli olduğu ileri sürülerek talep edilmiştir. İstem, KonişmentoMS m. 4 f. 6'ya dayandırılmıştır. Uyuşmazlıkta soya fasulyesinin gemiye yahut gemideki diğer bir yüke doğrudan zarar vermediği ve karantina

---

[1858] Bkz. *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374, 378 [Lord GOFF].

[1859] Hukuken tehlikeli eşyanın KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın kapsamında değerlendirilmeyebileceği ve söz konusu eşyadan doğan sorumluluğa İngiliz Hukuku'nun uygulanabileceği hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 645.

[1860] [1916] 2 K.B. 610. Karar hakkında bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 302 [§ 10.323]; Baughen, **A New Convention**, s. 171; Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1046; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 66 vd.

[1861] Yargıç ATKİN J.'nin açıklaması şu şekildedir; "*[i] think there is no question that a shipment of goods upon illegal voyage – i.e., upon a voyage that cannot be performed without the violation of the law of the land of the place to which the goods are to be carried – a shipment of goods which might involve the ship in danger of forfeiture or delay – is precisely analogous to the shipment of a dangerous cargo which might cause the destruction of the ship. I do not think there is any distinction between the two cases.*", bkz. *Mitchell, Cotts & Co. v Steel Brothers & Co. Limited* [1916] 2 K.B. 610, 614. ATKİN J'nin vardığı bu sonuç ile fiziksel olarak tehlike içermeyen hâllerin hükmün uygulama alanına girdiği ve İngiliz Hukuku'nda tehlikeli eşyadan sorumluluğun kapsamının genişlediği *Transoceanica v. Shipton McCardie J* [1923] 1 31, 40'ta belirtilmiştir [MCCARDLE J].

[1862] *Bunge SA v ADM do Brasil Ltda* [2009] EWHC 845; karar ayrıca [2009] 2 Lloyd's Rep. 175'te de yayımlanmıştır, karar hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1052.

yahut tüm eşyanın boşaltılmasına ilişkin boşaltma limanı yetkili makamlarından herhangi bir dayatmanın bulunmaması sebebiyle[1863], eşyanın KonişmentoMS m. 4 f. 6 anlamında tehlikeli eşya olmadığı sonucuna varılmıştır[1864].

İngiliz Hukuku'ndaki tehlikeli eşya ile ilgili şu saptamaları yapmak mümkündür; **[1]** KonişmentoMS m. 4 f. 6'daki yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli eşya ibaresi geniş yorumlanmaktadır, **[2]** tehlikeli eşyanın gemiye veya diğer eşyaya doğrudan fiziksel zarar vermesi önem taşımaz, boşaltma limanı yetkili makamlarının dayatması sonucunda farklı ambarlarda bulunan farklı yüklerin denize boşaltılması hâlinde diğer eşyalara ya da gemiye dolaylı olarak zarar veren eşyanın tehlikeli olduğu kabul edilmektedir, **[3]** hukuken tehlikeli eşya kavramı İngiliz Hukuku'nda kabul edilmektedir, ancak bu hususun KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın uygulama alanına girip girmediği konusu tam olarak irdelenmemiştir[1865], **[4]** ancak, gerek *The Giannis NK*[1866] gerekse *Mitchell, Cotts & Co. v Steel Brothers & Co. Limited*[1867] uyuşmazlığındaki değerlendirmelerden, geminin yahut diğer eşyanın dolaylı olarak fiziksel zarara uğraması kavramı ile hukuken tehlikeli eşyaya ilişkin kabul edilen ölçüt örtüşmektedir[1868].

[1863] Taşınan eşyanın teslim alınmama ihtimalinin yahut taşınan eşya sebebiyle geminin ihtiyaten haczedilmesi yahut alıkonulması tehlikesinin bulunmasının eşyanın tek başına tehlikeli olarak nitelendirilmesine sebebiyet vermeyeceği hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1048.

[1864] *Bunge SA v ADM do Brasil Ltda* [2009] EWHC 845 [§ 35].

[1865] Bkz. Baughen, **A New Convention**, s. 172. İngiliz Hukuku'nun uygulandığı uyuşmazlıklarda, eşyanın KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın kapsamına dâhil edilmemesi olasılığında yine de İngiliz Hukuku'nun uygulanacağı belirtilmiştir, bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1049.

[1866] [1998] C.L.C. 374.

[1867] [1916] 2 K.B. 610.

[1868] *The Giannis NK* kararından sonra, tehlikeli eşya ile hukuken tehlikeli eşya ayrımının önemini yitirdiği hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 474 [§ 15.41]; Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 302 [§ 10.323].

B. IMDG Kuralları

1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin[1869] ("1974 SOLAS") VII'nci Bölümü'nde tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin kurallar yer almaktadır. Bu bölüm beş ayrı kısma ayrılmıştır; **[A]** ambalajlı tehlikeli maddelerin taşınması[1870], **[A-1]** dökme katı tehlikeli maddelerin taşınması[1871], **[B]** tehlikeli sıvı kimyasalları dökme hâlde taşıyan gemilerin inşa ve donanımı[1872], **[C]** sıvılaştırılmış gazları dökme hâlde taşıyan gemilerin inşa ve donanımı[1873], **[D]** ambalajlı ışınımlı nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların gemilerde taşınması[1874].

1974 SOLAS'ın ambalajlı tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili VII'nci Bölümü'nde, 24/5/2002 tarihinde yapılan değişiklikle, 1/1/2004 tarihinden itibaren Denizde Taşınan Tehlikeli Maddelere İlişkin Milletlerarası

[1869] Sözleşme'nin resmî İngilizce adı: *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*. Sözleşme hakkında Türkçe genel bilgi için bkz. (Çevrimiçi) https://atlantis.denizcilik.gov.tr/imo/TR/28solas74.aspx#. Sözleşme'nin tarihçesi ve RG'de yayımlanan İngilizce ve Türkçe metinlerine de bu adresten ulaşmak mümkündür. Bilgi için ayrıca bkz. (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx. 1974 SOLAS'ın tehlikeli eşya ile ilgili düzenlemesi hakkında bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods by Sea**, s. 8 vd.

[1870] Resmî metinde yer alan başlık: "*[c]arriage of dangerous goods in packaged form*".

[1871] İngilizce resmî başlığı "*Carriage of dangerous goods in solid form in bulk*" olan bu Bölüm'de söz konusu eşyaların belgelenmesi, istifi ve ayrımına ilişkin düzenlemeler ve bu yüklerin sebebiyet verdiği kazaların raporlanma yöntemleri düzenlenmiştir. Bilgi için bkz.: yuk. dn. 1869'da yer verilen linkler.

[1872] 1974 SOLAS, tehlikeli sıvı kimyasalların dökme hâlde taşıyan gemilerin inşa ve teçhizatı ["*construction and equipment of ships carrying dangerous liquid chemicals in bulk*"] bakımından Milletlerarası Dökme Kimyasallar Kuralları'nın [*International Bulk Chemical Code*] ("IBC Kuralları") uygulanmasını zorunlu hâle getirmiştir.

[1873] 1974 SOLAS ile sıvılaştırılmış gazları dökme hâlde taşıyan gemilerin inşa ve donanımı ["*Construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk*"] hakkında Milletlerarası Gaz Taşıyıcısı Kuralları ["*International Gas Carrier Code*"] ("IGC Kuralları") zorunlu hâle getirilmiştir.

[1874] INF Kuralları olarak adlandırılan Paketli Işınımlı Nükleer Yakıt, Plutonyum ve Yüksek Seviyeli Radyoaktif Atıkların Gemilerde Emniyetli Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Kurallar ["*International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships*"], 1974 SOLAS ile zorunlu hâle getirilmiştir.

Kurallar ("IMDG Kuralları") zorunlu hâle gelmiştir[1875]. İki yılda bir değiştirilen IMDG Kuralları en son 2012 yılında yenilenmiştir[1876]. Bu metin, 1/1/2014 tarihinde yürürlüğe girecektir[1877].

IMDG Kuralları'nda tehlikeli eşyalar dokuz farklı sınıfa ayrılmıştır; **[1]** patlayıcılar, **[2]** gazlar, **[3]** yanıcı sıvılar, **[4]** yanıcı katı maddeler, **[5]** oksitleyici maddeler ve organik peroksitler, **[6]** zehirleyici ve bulaşıcı maddeler, **[7]** radyoaktif malzeme, **[8]** aşındırıcı maddeler, **[9]** çeşitli tehlikeli maddeler ve mallar[1878]. Bu sınıflar da kendi içinde farklı kısımlara tâbi tutulmuştur. IMDG Kuralları'nın ekinde tehlikeli eşya listesi yayımlanmıştır[1879]. Listede yer alan tehlikeli eşyaların her birine UN numarası verilmiştir. Tablo şeklindeki bu listede, eşyanın sınıfı, ambalajlanması, istifi ve özellikleri gibi birçok bilgi vardır.

Söz gelimi, dayanıklı balık yemi[1880], 2216 UN numaralı ve 9'uncu sınıfa ait bir tehlikeli maddedir[1881]. Eşyanın diğer eşyaları etkileyebilecek nitelikte keskin bir kokusunun bulunduğu ve kendiliğinden ısıya duyarlı olduğu balık yeminin özelliği olarak bildirilmiştir[1882]. 6.1 sınıfına ait zehirli

---

[1875] IMDG Kuralları'nın resmî İngilizce ismi: "*International Maritime Dangerous Goods*". IMDG Kuralları hakkında bilgi için bkz. IMO, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Documents/SOLAS%201974%20-%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20to%20date%20and%20how%20to%20find%20them.html#may2002. IMDG Kuralları hakkında ayrıca bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 16 vd. IMDG Kuralları'nın ABD Mahkemeleri'nin tehlikeli eşya hakkındaki kararlarına etkisi hakkında bkz. Force, **[2007] 31 TLMLJ**, s. 353 vd.

[1876] Bkz. (Çevrimiçi) https://atlantis.denizcilik.gov.tr/imo/TR/28solas74.aspx#.

[1877] 2014 yılında yürürlüğe girecek metne şu adresten ulaşmak mümkündür: IMO, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MSC%20-%20Maritime%20Safety/328(90).pdf. Bu metin IMO'nun MSC.328(90) sayılı kararının ekinde yayımlanmıştır.

[1878] Bu ayrım IMDG Kuralları'nın 2'nci Bölümü'nde yapılmıştır.

[1879] Bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, Ek IV.

[1880] Dayanıklı balık yemi olarak Türkçe'ye tercüme edilen eşya IMDG Kuralları'nda "*fish meal (fish scrap), stabilized*" olarak ifade olunmuştur. Aynı yük şu çalışmada da örnek olarak verilmiştir, Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 74.

[1881] Bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, Ek IV, s. 94.

[1882] Dayanıklı balık yeminin özellikleri ve onunla ilgili gözlemler başlıklı kısımda eşyanın özelliği şu şekilde tarif edilmiştir; "*[b]rown to greenish-brown product obtained through*

maddelerden[1883] ayrı tutulması ve 1.4 sınıfında[1884] yer alanlar hariç, birinci sınıfta belirtilen patlayıcılar ile farklı ambarlara istif edilmesi gerektiği bildirilmiştir [1885]. Eşyanın nem ve yağ oranına, üretim tarihine ve fabrikadan çıkış tarihindeki derecesine ilişkin bilgileri içeren yetkili bir makamdan alınmış bir sertifikanın balık yemi ile birlikte teslim edilmesi gerekmektedir[1886]. Balık yeminin konteyner içine yüklenmesi hâlinde, konteynerlerin içinde asgari hava boşluğu kalacak şekilde istiflenmesi lazımdır[1887].

Görüldüğü üzere, IMDG Kuralları'nda taşıyanın ve yük ilgililerinin tehlikeli eşya ile ilgili yükümlülükleri ayrıntılı bir şekilde öngörülmüştür. Bu sebeple, taşıyana eşyanın IMO numarasının bildirilmesi[1888], aynı zamanda eşyanın tehlikeli niteliğinin bildirilmesi anlamına gelebilecektir. Her hangi bir bildirim yapılmaması hâlinde "*shipper*"ın oluşan zarardan sorumluluğu gündeme gelebilir. Bildirim yapılmasına rağmen yine de tehlikeli eşya bir zarara sebebiyet vermişse, tarafların IMDG Kuralları çerçevesinde yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirip getirmediği denetlenmelidir. Örneğin zarara, ambalaj hatası sebebiyet vermişse, "*shipper*"ın kusuru; hatalı

---

heating and drying of oily fish. Strong odour which may affect other cargo. Liable to heat spontaneously unless of low fat content or effectively anti-oxidant treated."

[1883] Akrolein yükü bu sınıfta yer alan eşyalar arasındadır, bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, Ek IV, s. 30.

[1884] 0255 UN nolu fünye ["*detonator*"] yükü bu kapsamda örnek olarak verilebilecektir, bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, Ek IV, s. 10.

[1885] Bu bilgilere dayanıklı balık yemine ilişkin tablonun istif ve ayrım kısmında yer verilmiştir. IMDG Kuralları'nın diğer bölümlerine atıf yapılmak suretiyle bu bilgiler tabloya dâhil edilmiştir, örnek olarak, "*Category B. "separated from" class 6.2. "Separated by a complete compartment or hold" from class 1 except division 1.4. For special stowage provisions, see 7.4.1.3 and 7.6.2.7.2.*"

[1886] Eşyaya ilişkin özel düzenlemeler ile ilgili kısımda, Bölüm 3.3'te yer alan 907 nolu açıklamaya atıf yapılmıştır. Bu bilgilere doğrudan tablodan değil, tabloda atıf yapılan 907 nolu açıklamadan [IMDG Kuralları, s. 171-172] ulaşılması mümkündür. Bu yük bakımından ayrıca, 29 [IMDG Kuralları, s. 85], 117 [IMDG Kuralları, s. 156], 300 [IMDG Kuralları, s. 164], 308 [IMDG Kuralları, s. 165], 928 [IMDG Kuralları, s. 172], 945 [IMDG Kuralları, s. 173] nolu açıklamalara da atıf yapılmıştır.

[1887] IMO, **MSC 90/28/Add.2** [IMDG Kuralları], s. 172.

[1888] IMDG Kuralları'nın "*shipper*"ın bildirim yükümlülüğünün içeriğini belirleyen düzenlemelerden biri olduğu hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1125.

istif sebebiyet vermişse, yüke elverişsizliğin yol açtığı sonucuna varılabilecektir[1889].

Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri'nde yer alan tehlikeli eşya ibaresinin IMDG Kuralları doğrultusunda yorumlanması çoğu zaman ihtiyaca cevap verecektir[1890]. Listede yer almayan ancak, listede öngörülen tehlikeli eşyalarla benzer cins ve nitelikte olan bir eşyanın tehlikeli sayılıp sayılmayacağı sorunu ile karşılaşılabilecektir[1891]. Zira, sanayinin tehlikeli eşyalar arasında saymadığı birçok eşyanın bu listeye eklenmesi bir deniz kazası sonrasında söz konusu olmaktadır[1892].

C. Milletlerarası Sözleşmeler

1. KonişmentoMS

KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın yorumlandığı "*The Giannis NK*"[1893] kararında, Sözleşme'nin hazırlık sürecinde bu madde üzerinde esaslı bir değerlendirme yapılmadığı belirtilerek[1894] tehlikeli eşya ibaresinin yanıcı ve patlayıcı eşya ile aynı nitelikte olmadığı sonucuna varılmıştır. Ancak, hazırlık

---

[1889] Benzer açıklama için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 74.

[1890] Söz gelimi, İngiliz Hukuku'nda Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) *Regulations*, 1997 düzenlemesi doğrudan IMDG Kuralları'na atıf yapmakta ancak tehlikeli eşya kavramını IMDG Kuralları'nda öngörülenlerle sınırlı tutmamaktadır: "*goods classified in the IMDG Code or in any other IMO publication referred to in these Regulations as dangerous for carriage by sea, and any other substance or article that the shipper has reasonable cause to believe might meet the criteria for such classification*", bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1120. Görüldüğü üzere, tehlikeli eşya kavramı, her ne kadar IMDG Kuralları'na ekli liste ile sınırlı tutulmamış olsa da, IMO Kuralları tarafından benimsenen ölçüt belirlemede önem taşımaktadır.

[1891] Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda tehlikeli eşya kavramı için IMDG Kuralları'na atıf yapılmamasının öncelikli çekincesi de budur, bkz.: aş. § 17 II C 2 ve 3.

[1892] Bkz. Rose, **[1996] 55 CLJ**, s. 601.

[1893] [1998] C.L.C. 374.

[1894] [1998] C.L.C. 374, 379 [Lord GOFF].

çalışmaları incelendiğinde HL'nin fıstık yükü bakımından verdiği kararın ne kadar yerinde olduğu tartışmaya açıktır[1895].

Yukarıda da açıklandığı üzere, taşıyanın yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay vermiş olmadıkları yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar 1924 KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın uygulama alanına girmektedir. 1921 ILA Taslağı hükümlerinin değerlendirildiği Konferans'ta, eşyanın yanıcı ya da patlayıcı veya tehlikeli nitelikte olduğunun "*shipper*" tarafından yazılı bir şekilde beyan edilmesi önerilmiştir[1896]. Bu öneriye ilişkin yapılan değerlendirmelerden hükmün kapsamına dâhil edilmek istenilen eşyaların hangileri olduğunu belirlemek mümkündür. Değerlendirmelerde un yükü örnek olarak verilmiştir. Bazı kimyasal koşullarda bu yükün de yanıcı olabileceği belirtilmiş[1897] ve bu gibi durumların da yapılacak beyanın kapsamında olup olmadığı sorusu gündeme getirilmiştir. Yapılan değerlendirmede un yükünün yanıcı, patlayıcı yahut tehlikeli yükler arasında düşünülmediği belirtilmiştir[1898]. Eşyanın cins ve niteliklerinin bildirilmesinin yeterli olacağı ve yanıcı olmadığına dair bir belgenin sunulmasının gerekli olmadığı ifade edilmiştir[1899]. Söz gelimi, sülfürik asit veya benzer nitelikte bir bildirimin yeterli olacağı açıklanmıştır. Tutanaklarda da geçtiği üzere, bu

---

[1895] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 591 vd. Bu madde ile ilgili hazırlık çalışmalarının değerlendirildiği bilimsel çalışmalar için bkz.; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 71; Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 228-229.

[1896] Bu öneri, NORMAN HİLL tarafından 31/8/1921 tarihli oturumda yapılmıştır, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 591-592; Sturley, **Legislative History I**, s. 272-273.

[1897] MCCONECHY bu hususu şu şekilde ifade etmiştir; "…*[f]or instance, very ordinary cargo may at some time be ignitible. I believe under certain chemical conditions flour will be ignitible. Are you to make a written statement of such things as that?*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592; Sturley, **Legislative History I**, s. 273.

[1898] Oturum başkanının şu beyanı aslında maddenin uygulama alanını ortaya koymaktadır, "*[n]obody has ever suggested that flour was explosive or vicious, or especially dangerous.*", bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592; Sturley, **Legislative History I**, s. 273.

[1899] Lord PHİLLİMORE, tarafından yapılan açıklama "*[t]hen he has to make a statement as to the nature and character of the goods, not a certificate that it is not inflammable; he has to say that it is sulphuric acid, or something of that sort*" şeklindedir, Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592; Sturley, **Legislative History I**, s. 273.

hüküm olağanüstü derecede tehlikeli eşyaya özgülenmiştir[1900]. Bu bilgiler doğrultusunda, fıstık, soya fasulyesi gibi eşyaların KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın kapsamında düşünülmediği sonucuna varılmaktadır. Hükmün, yorum yoluyla genişletilmemesi yerinde olacaktır. Hangi eşyaların tehlikeli nitelikte olduğunun belirlenmesi bakımından IMDG Kuralları'nda benimsenen ölçütler en doğru çözüm olarak gözükmektedir.

2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecinde tehlikeli eşya kavramının tanımlanması çeşitli aşamalarda gündeme gelmiştir[1901]. KonişmentoMS m. 4 f. 6'daki tanımın açık olmadığı belirtilerek eşyanın tehlikeli nitelikte olup olmadığının yapılacak yolculuğa göre belirlenmesi önerilmiştir. Bu kapsamda, geminin bayrağı veya yükleme limanı yahut milletlerarası sözleşmelere atıf yapılması teklif edilmiştir[1902]. Ancak, temsilcilerin çoğu, KonişmentoMS m. 4 f. 6'da yer alan ibarenin her ne kadar tatmin edici seviyede olmadığını belirtmişlerse de, uygulamada her hangi bir sorun yaşanmadığını açıklamışlardır[1903]. Diplomatik Konferans'ta da değerlendirmeler devam etmiş ve hatta tehlikeli eşya tanımı bakımından IMDG Kuralları'na atıf yapılması önerilmiştir[1904]. Ancak, IMDG Kuralları'nın sık sık değiştirildiği ve bu

---

[1900] Değerlendirmelerde kullanılan "*especially dangerous*" ibaresinden bu sonuca varmak mümkündür, bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592; Sturley, **Legislative History I**, s. 273.

[1901] Bu kapsamda bkz. Sweeney, **8 JMARLC**, s. 170 vd.; UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 226 [UNCITRAL hazırlık çalışmaları]; UN, **United Nations Conference**, s. 277 [Diplomatik Konferans].

[1902] ABD temsilcisinin yaptığı bu öneri için bkz. Sweeney, **8 JMARLC**, s. 171 [dn. 222]. Önerinin ilgili kısmı şu şekildedir; "*[w]ith respect to goods which are regarded as dangerous goods at the port of loading, or by the law of the vessel's flag or by the international agreement…*". Ayrıca bkz. UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 226.

[1903] UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 226 [§ 7]. Ayrıca, boşaltma limanı hukuku uyarınca da taşınan yahut boşaltılacak olan eşyanın tehlikeli olarak kabul edilebileceği ve bu durumun geminin alıkonulmasına sebebiyet verebileceği de belirtilmiştir.

[1904] Yapılan önerilerden ilki milletlerarası kurallara atıf yapılması yolundaydı. Ancak, bu ibare yorumlanırken uygulamada sorun yaşanabileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda, Gana temsilcisi

hususun Sözleşme'nin onaylanmasını olumsuz etkileyeceği çekincesi ileri sürülmüştür[1905].

Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmalarından açık bir sonuca ulaşmak mümkün olmamıştır. Ancak, yapılan önerilerin reddedilmesi ve çoğunluğun KonişmentoMS m. 4 f. 6 hükmünün arkasında durması, KonişmentoMS için varılan sonucun Hamburg Kuralları m. 13 bakımından da geçerli olacağı şeklinde yorumlanabilir.

3. Rotterdam Kuralları

a. Hazırlık Çalışmaları

UNCITRAL bünyesinde gerçekleştirilen hazırlık çalışmalarının başında, tehlikeli ve tehlikeli olmayan eşya ayrımının yapılmamasının uygun olacağı düşüncesi hâkimdi. Zira, tehlikeli nitelikte olmayan eşyaların da belirli koşullar altında diğer eşyalara zarar verdiği düşünülmekteydi[1906]. Eşyanın kendisinden kaynaklanan zarara taşıtanın, eşyanın elden geçirilmesi yahut taşınmasından kaynaklanan zarara ise, taşıyanın katlanması amaçlanmıştı[1907]. Diğer yandan, sözleşme kayıtlarının oluşturulması için verilmesi gerekli bilgilerden biri eşyanın niteliği olduğundan, eşyanın niteliğinin gereği gibi bildirilmemesi hâlinde kusursuz sorumluluk söz konusu olabilecekti[1908].

Ancak, sonraki aşamalarda taşıtanın kusur ve kusursuz sorumluluğu ayrımına gidilmesi görüşü hâkim gelmiştir. MS'de tehlikeli eşya ile ilgili bir düzenleme bulunacaksa, tehlikeli eşyanın hangi anlama geldiğinin açıklığa

---

milletlerarası alanda bilinen ve kabul gören IMDG Kurallarına atıf yapılmasını önermiştir, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 277.

[1905] Bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 277.

[1906] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 39 [§ 116]; UN, **A/CN.9/510**, s. 18 [§ 51]. Ayrıca bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 192 vd. [§ 6.046]; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 82.

[1907] UN, **A/CN.9/WG.III/WP.21**, s. 39 [§ 116].

[1908] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193 [§ 6.047].

kavuşturulması ağırlıklı kesimce benimsenmiştir[1909]. Tanım için atıf yapılabilecek milletlerarası belgelerin IMDG Kuralları ile HNSMS olabileceği belirtilmiştir[1910]. Ancak, bu belgelerde yer alan tanımların kamu menfaatine yönelik, teknik nitelikte olması ve kısa bir gelecekte değişme ihtimali[1911] de göz önünde tutularak, bu belgelere atıf yapılmamasına karar verilmiştir[1912].

Bu kapsamda, bir nevi tanım niteliğindeki birinci fıkranın ilk cümlesi oluşmuştur. Buna göre, kendi cinsi veya niteliği itibarıyla kişilere, malvarlığına ya da çevreye tehlike oluşturan yahut tehlike oluşturması oldukça muhtemel görünen eşya ["*or reasonably appear likely to become*"] ile ilgili özel düzenleme oluşmuştur. Hazırlık çalışmalarında ayrıca "*or become* = tehlikeli hâle gelen" ibaresinin de eklenmesi önerilmiştir[1913]. Önerinin arkasında tehlikeli eşyalar sebebiyle oluşan kazaların önlenebilmesi için mümkün olduğunca geniş uygulama alanına sahip bir düzenlenme yapılması yatmaktaydı[1914]. Ancak, taşıyana teslim edildikten sonra tehlikeli hâle gelen eşyaların da hükmün kapsamına dâhil edilmesinin taşıtanın menfaatini olumsuz yönde etkileyeceği açıklanmıştır[1915]. Ne var ki, hükümde yer alan "tehlike oluşturması oldukça muhtemel görünen eşya = *or reasonably appear likely to become*" ibaresindeki belirsizlik, tehlikeli eşyanın kapsamı bakımından yorum sorunlarına sebebiyet vermeye müsaittir[1916].

[1909] UN, **A/CN.9/552**, s. 33 [§ 147]; UN, **A/CN.9/591**, s. 42 [§ 158].
[1910] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 42 [§ 158]. Bu yönde tespit için ayrıca bkz. Güner-Özbek, **The Dangerous Goods**, s. 83.
[1911] UNCITRAL'in tehlikeli eşya ibaresini IMDG Kuralları doğrultusunda kabul ettiği ve fakat metinde belirtilen çekinceler sebebiyle böyle bir gönderme yapılmamasına karar verildiği hakkında bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193 [§ 6.049].
[1912] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 42 [§ 158].
[1913] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 43 [§ 159].
[1914] Bu ekleme ile yükleme anında değil daha sonra tehlikeli hâle gelen eşyaların hükmün uygulama alanına dâhil edilmesi amaçlanmaktaydı. Böyle bir ekleme yapıldığı takdirde, taşıtanın eşyayı işaretleme ve etiketleme borcunun hangi şekilde etkileneceğinin belirsiz olduğu çekincesi gündeme getirilmiştir bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 43 [§ 159].
[1915] Bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 50 [§ 250].
[1916] Bu yönde bkz. Lorenzon, **The Rotterdam Rules**, s. 92 [§ 32-03].

b. Yorum

Rotterdam Kuralları m. 32'nin açılış cümlesinde kullanılan "kendi cinsi veya niteliği itibarıyla = *by their nature or character*" ibaresi 32'nci maddenin uygulama alanı içine girecek eşyaların belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır. Hazırlık çalışmalarına ilişkin belgelerde bu ibare hakkında açık bir bilgi yer almasa da, hazırlık sürecinde etkin rol oynayan kişilerin çalışmasında UNCITRAL'in amacı açıklanmıştır[1917]. Çalışmada "*The Giannis NK*" kararına atıf yapılmıştır[1918]. Mahkemelerin KonişmentoMS m. 4 f. 6 hükmünü olması gerektiğinden geniş bir şekilde yorumladığını ve kendi nitelikleri itibarıyla zararsız olan ancak bazı koşullarda sonradan tehlike yaratan eşyaların Rotterdam Kuralları m. 32 anlamında tehlikeli eşya olarak düşünülmediği belirtilmiştir[1919].

Rotterdam Kuralları uyarınca taşıtanın sorumluluğunun kural olarak kusur sorumluluğu üzerine kurulduğu ve kusursuz sorumluluğun istisnai hallere özgülenmesi gerektiği açıklanmıştır. Bu kapsamda, bir eşyanın tehlikeli olması için eşyanın cinsinin, daha doğru bir ifadeyle, doğasının tehlikeye sebebiyet vermesi gerektiği, bu hususun açıklığa kavuşturulması için de hükümde "*by their nature or character*" ibaresinin bilinçli bir tercih doğrultusunda kullanıldığı belirtilmiştir[1920]. Ancak, diğer bilimsel

---

[1917] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193 vd. [§§ 6.050]; Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, 224 [§ 8.5.2.3]. Benzer yönde bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 232.

[1918] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193 [dn. 94]. Bu çalışmada Rotterdam Kuralları hükümlerinin doğru bir şekilde yorumlanması için sık sık örnekler verilmiştir. Bu örneklerden 6-13 numaralı olanında böceklenen fıstık yükünün gemideki diğer eşyalara tehlike oluşturduğu, böceklenme sebebiyle geminin karantinaya alındığı belirtilmiştir. Böceklenen fıstık yükünün doğası ve niteliği itibarıyla tehlikeli olmadığı, bu sebeple istemin RR m. 32'nin uygulama alanına girmediği açıklanmıştır. Bu yük bakımından koşulları karşılandığı takdirde taşıtanın RR m. 27 uyarınca sorumlu tutulabileceği belirtilmiştir, bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **a.e.**, s. 194. Aynı örnek için bkz. Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 224 [§ 8.5.2.2].

[1919] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193; Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 224 [§ 8.5.2.2].

[1920] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 193.

çalışmalarda RR m. 32 hükmünün "*The Giannis NK*" kararında benimsenen yaklaşım doğrultusunda yorumlanabileceği belirtilmektedir[1921,1922]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları m. 32'nin sözü yorumlanırken uygulamada farklı içtihatların oluşması muhtemeldir.

D. Türk Hukuku

1. Tehlikeli Eşya

Tehlikeli eşyalara ilişkin E-TTK m. 1026 düzenlemesi büyük ölçüde KonişmentoMS m. 4 f. 6 ile aynı doğrultudadır. Ancak, hükümde; "yanıcı, patlayıcı yahut tehlikeli niteliği" ibaresine yer verilmemiş yerine, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'un[1923] ("DCMK") 12'nci maddesinin

---

[1921] Örneğin, LORENZON RR'de tehlikeli eşyanın tanımlanmadığını, dolayısıyla İngiliz Hukuku'nun uygulanması hâlinde "*The Giannis NK*" uyuşmazlığında yapılan tanımın geçerliğini koruyacağını belirtmiştir. LORENZON, ayrıca KonişmentoMS m. 4 f. 6'da yer alan "*nature*" kelimesinin Rotterdam Kuralları m. 32'de "*nature or character*" olarak değiştirildiğini, yapılan bu ekleme ile eşyanın normal koşullarda sahip olması gereken özellikleri taşımaması sebebiyle oluşan zararın da hükmün uygulama alanına gireceğini belirtmiştir. Yazar, bu yorumunun benimsenmesi hâlinde "*The Giannis NK*" kararında varılan sonucun değişikliğe uğramayacağını düşünmektedir. Ancak, yazarın düşüncesine katılmak mümkün değildir. KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın başında her ne kadar yalnızca "*dangerous nature*" ibaresi yer alsa da, hükmün aynı cümlesinin devamında "*nature and character*" terimlerine de yer verilmiştir. Dolayısıyla, "*character*" ibaresinin eklenmesi ile Rotterdam Kuralları m. 32 hükmünün kapsamının genişlediğini söylemek mümkün değildir. "*The Giannis NK*" kararında varılan sonucun değişmeyeceği hakkında ayrıca bkz. Hooper, **[2009] ULR**, s. 890.

[1922] THOMAS ise, RR m. 32'de "*by their nature and character*" ibaresinin kullanılmasıyla, hâl ve durumu yahut tehlikeli hâle gelen eşyaların da kapsama dâhil edilmek istenmiş olabileceğini belirtmiştir. Aynı şekilde, hukuken tehlikeli eşyanın kapsam dâhilinde olup olmadığına ilişkin de açık bir düzenleme bulunmadığı ama yorumunun yerinde olması hâlinde bu eşyaların da RR m. 32 düzenlemesine tâbi olması gerektiğini belirtmiştir, bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1059. Ancak, THOMAS, bir başka çalışmasında farklı bir sonuca varmıştır. THOMAS, "*or reasonably appear likely to become*" ibaresinin yükleme öncesindeki bir zamanı işaret ettiğini ve bu aşamada tehlike oluşturması olası gözükmeyen bir eşyanın Rotterdam Kuralları m. 32 anlamında tehlikeli eşya sayılmayacağını belirtmiştir, bkz. Thomas, **[2010] EJCCL**, s. 26. Yazarın bu açıklaması, açıkça gönderme yapılmamış olsa da, "*The Giannis NK*" kararını işaret etmektedir.

[1923] RG T: 14/6/1946, Sayı: 6333 [Çeşitli tarihlerde gerçekleşen değişikliklerden sonraki DCMK'nın güncel metni için bkz. (Çevrimiçi) www.mevzuat.gov.tr].

birinci fıkrasının A ilâ F bentlerine atıf yapılmıştır[1924]. Bu hükme karşılık gelen Y-TTK düzenlemesi m. 1148'dir. Maddenin birinci fıkrasında doğrudan DCMK'ya atıf yapılmamış, yerine daha geniş bir ibare, denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuat tercih edilmiştir. Kanun koyucu, DCMK'nın yanında başka diğer mevzuatlarda da bu konuda hüküm bulunabileceği çekincesini taşımaktadır[1925]. Dolayısıyla, Y-TTK m. 1148 anlamındaki tehlikeli eşya, söz konusu eşyanın tehlikeli olduğunu belirleyen bir mevzuat hükmü uyarınca belirlenecektir[1926].

DCMK m. 12'de yer alan ayrım IMDG Kuralları'nınkiyle aynı doğrultuda değildir. IMDG Kuralları'nın 1974 SOLAS ile zorunlu hâle getirildiği de göz önünde tutulduğunda, bunlardan hangisine üstünlük verilmesi gerektiği sorusu gündeme gelecektir. Yakın geçmişte yayımlanan Limanlar Yönetmeliği[1927] ("LimYön") bu bakımdan önem taşıyabilecektir[1928]. Söz konusu Yönetmelik'te IMDG Kuralları'na doğrudan atıf yapılmıştır [m. 4 f. 1 b. (j), m. 19 f. 1 b. (k)]. LimYön'de tehlikeli eşya ibaresine yer verilmiş ve bu husus özel olarak düzenlenmiştir. Ancak, tehlikeli eşyaya ilişkin bir tanım

---

[1924] 12'nci maddede tehlikeli eşya bakımından yapılan ayrım şu şekildedir; **[A]** Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler, **[B]** Kendi kendine tutuşan maddeler; **[C]** Yanıcı sıvılar ve kolay ateş alabilen katı maddeler; **[D]** Zehirli maddeler; **[E]** Yakıcı maddeler; **[F]** Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddeler; **[G]** Hayvan, kereste ve zahire gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler.

[1925] TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 345'te yer alan m. 1148'in gerekçesinin ikinci cümlesinde Y-TTK m. 932 f. 4'e atıf yapılmıştır. 932'nci maddenin dördüncü fıkrasının gerekçesi için bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 318. Y-TTK gerekçesine Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 229'da da atıf yapılmıştır.

[1926] Gerçekte tehlikeli olmayan eşyanın somut koşullar sebebiyle diğer eşyalar için tehlike teşkil etmesinin yahut bir eşyanın diğer eşyalarla aynı yerde istife elverişli olmamasının tek başına eşyanın tehlikeli sayılması için yeterliolmadığı hakkında bkz. Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, s. 29 [dn. 102]; Çetingil, **Prof. Dr. Vecdi Aral'a Armağan**, s. 402.

[1927] RG T: 31/10/2012, Sayı: 28453.

[1928] Tehlikeli eşya kavramının belirlenmesi bakımından önem taşıyan bir diğer mevzuat Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük'tür [RG T: 8/10/1952, Sayı: 8227]. Tehlikeli yüklerin cinsleri Tüzük ekinin genel tasnif cetvelinde gösterilmiştir [m. 4 f. 1]. Listede öngörülen eşyaların IMDG Kuralları'na benzer bir şekilde ayrıma tâbi tutulduğu gözlemlenmektedir. Ancak, IMDG Kuralları'nın her iki yılda bir yenilendiği ve tehlikeli eşya listesinin de yeniden gözden geçirildiği göz önünde tutulduğunda, Tüzük düzenlemesinin güncelliğini yitirdiğini söylemek mümkündür.

LimYön'de yoktur. Ne var ki, LimYön m. 19 f. 1 b. (k)'da kendisine atıf yapılan bir başka Yönetmelik'ten tehlikeli eşya tanımına ulaşmak mümkündür. Hükümde, Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği'nde[1929] öngörülen gerekli eğitim ve sertifikalara sahip olmayan personelin tehlikeli yük elleçleyen kıyı tesislerinde çalışmasına izin verilmeyeceği belirtilmiştir. Yönetmelik'te tehlikeli eşya terimi, IMDG Kuralları kapsamında bulunan eşyayı ifade etmektedir [m. 4 f. 1 b. (d)]. Dolayısıyla, Türk Hukuku'nun yakın tarihli düzenlemelerinde tehlikeli eşya ibaresi IMDG Kuralları doğrultusunda tanımlanmaktadır. DCMK'da da bu yönde değişikliğe gidilmesi yerinde olacaktır.

2. Hukuken Tehlikeli Eşya

İthal edilmesi yasak olan bir eşyanın İngiliz Hukuku'nda hukuken tehlikeli eşya olarak vasıflandırıldığı yukarıda açıklanmıştı[1930]. Söz konusu eşyalar, E-TTK m. 1026 = Y-TTK m. 1148'in uygulama alanına girmez. Ancak, E-TTK m. 1024 f. 2 = Y-TTK m. 1146 f. 1 hükümlerinin bu kapsamda yorumlanması mümkündür[1931]. Zira, taşıtan ve yükleten harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi yasaklanmış bir eşyayı yüklerlerse taşıyana karşı sorumludurlar. Bu sorumluluk kusura dayanmamaktadır. Hükmün mehazı E-AlmDTK'dır[1932]. Y-AlmDTK'da ise, böyle hükme yer verilmemiştir.

[1929] RG T: 11/2/2012, Sayı: 28201.
[1930] Bkz.: yuk. § 17 II A.
[1931] Y-TTK m. 1146 f. 1'de "[t]aşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar." düzenlemesi yer almaktadır.
[1932] E-AlmDTK m. 564 f. 2 hükmü E-TTK 1024 f. 2'nin mehazını oluşturmaktadır.

E-TTK m. 1024 f. 2 = Y-TTK m. 1146 f. 1'de, ihracı, ithali veya transit geçirilmesi yasaklanmış bir eşya düzenlenmiştir. Dolayısıyla, taşıtan ve yükletenin sorumluluğu yalnızca yükleme limanı mevzuatına göre değil, öngörülen yolculuğun tâbi olduğu tüm düzenlemelere göre belirlenmelidir. İngiliz Hukuku'nda, *Mitchell, Cotts & Co. v Steel Brothers & Co. Limited*[1933] kararında varılan sonuçla benzer bir şekilde, boşaltma limanı mevzuatı uyarınca ithal edilmesi yasak olan eşyaların, boşaltma limanı Devleti tarafından kabul edilmemesi sebebiyle taşıyanın zararlarından taşıtan ve yükleten sorumlu tutulmalıdırlar. Sorumluluğun doğması için ihracına, ithaline veya transit geçirilmesine ilişkin yasağın yükleme anında bulunması gerektiği söylenebilir. Bu sebeplerin taşıma sürecinde meydana gelmesi hâlinde, taşıtan ve yükletenin bu madde uyarınca sorumluluğuna gidilmemelidir. Aynı şekilde, öngörülen rotadan sapılması da bu hükmün uygulanmasına engel oluşturmalıdır.

E. Alman Hukuku

Y-AlmTK m. 483'ün madde başlığı "tehlikeli eşya = *Gefährlisches Gut*" şeklindedir[1934]. Bu kavramın AlmTK m. 410 ve E-AlmDTK m. 564b f. 4 düzenlemeleriyle aynı doğrultuda kullanıldığı açıklanmıştır. Y-AlmDTK Taslağı'nda[1935] tehlikeli eşya kavramının IMDG Kuralları'nda geniş bir şekilde tanımlandığı belirtilmiş ve Y-AlmDTK'da IMDG Kuralları ile sınırlı bir düzenleme yapılması önerilmiştir. Ne var ki, nihai hükmün gerekçesinde, önerinin yerinde olmadığı, zira, taşıma bakımından tehlike arz eden her eşyanın IMDG Kuralları'nda yer almayabileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda

---

[1933] [1916] 2 K.B. 610.
[1934] Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11.
[1935] Y-AlmDTK Taslağı'nda yer alan maddenin metni ve gerekçesi için bkz. Czerwenka, **Die geplante Reform**.

zehirli buhar salan yük[1936] örnek olarak verilmiştir. Önerinin kabul edilmesi hâlinde, taşıtanın eşyanın zehirli buhar salınımı yapabileceği yolunda bildirim yapma borcu altında olmayacağı ve bu sonucun yerinde olmadığı açıklanmıştır[1937]. Dolayısıyla, Y-AlmDTK'da tehlikeli eşya kavramı IMDG Kuralları ile sınırlı tutulmamıştır[1938].

III. Borçlar

A. Bildirim Borcu

1. KonişmentoMS

a. Hazırlık Çalışmaları

Sözleşme'nin 4'üncü maddesinin altıncı fıkrasından "*shipper*"ın bildirim borcu dolaylı olarak ortaya çıkmaktadır[1939]. Hükümde, taşıyanın, kaptanın veya taşıyanın temsilcisinin yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay vermiş olmadıkları yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar ibaresi yer almaktadır. Aslında MS'nin hazırlık sürecinde eşyanın tehlikeli cinsinin ve niteliğinin "*shipper*" tarafından yazılı bir şekilde bildirilmesi önerilmişti[1940]. Bu aşamada bildirimin kapsamı da

---

[1936] Türkçe'ye zehirli buhar salan yük olarak tercüme eden eşya Y-AlmDTK gerekçesinde "*ausdünstende Güter*" olarak ifade olunmuştur, bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 67.

[1937] Bu paragraftaki bilgilerin yer aldığı Y-AlmDTK m. 483'ün gerekçesi için bkz. Deutscher Bundestag: **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 67.

[1938] Kanada ve ABD mevzuatında tehlikeli eşya tanımının yer aldığı, bu tanımların yetkili makamlara tehlikeli eşyaları içeren liste hazırlama yetkisi verdiği belirtilmiştir. Böyle bir yetki verilmiş olmasına rağmen, listede sayılmayan eşyaların da tanım uyarınca tehlikeli eşya olarak kabul edilebileceği açıklanmıştır, bilgi için bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1119.

[1939] Hükümde tehlikeli eşyaya ilişkin bildirim borcunun değil, eşyanın tehlikeli cinsi ve niteliği hakkında bildirim yapılmamasının ve taşıyanın onayının alınmamasının sonuçlarının düzenlendiği hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1054.

[1940] Hükmün bu kısmının tarihsel gelişimi şu şekilde olmuştur; 1921 ILA Taslağı'nda taşıyanın, kaptanın yahut taşıyanın temsilcisinin yüklenmesine onay vermediği tehlikeli eşyalar hakkında taşıyanın hakları ve "*shipper*"ın borçları düzenlenmekteydi. 1921 Lahey Kuralları'nda hükmün ilgili kısmı "eşyanın tehlikeli cinsinin veya niteliğinin yüklemeden

değerlendirilmiştir. Bildirimin kapsamının eşyanın cinsi ve niteliği ile sınırlı olduğu, söz gelimi, eşyanın yanıcı olmadığına dair ayrı bir belgenin de verilmesinin gerekmediği açıklanmıştır[1941]. Yapılan bu ekleme, HİLL/JACKSON Taslağı'ndan çıkartılmış ve daha sonraki metinlerde de çeşitli değişikliklerle nihai hâlini almıştır[1942].

Eşyanın yanıcı, patlayıcı yahut tehlikeli cins ve nitelikte olduğunu bilerek yüklenmesine onay vermeme ibaresi şu kapsamda yorumlanabilecektir, **[1]** şekil şartına tâbi bir bildirim söz konusu değildir, **[2]** eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinin "*shipper*" tarafından bildirilmemesi ancak, eşyanın bu nitelikte olduğunun taşıyan tarafından bilinmesi ve taşıyanın eşyanın yüklenmesine onay vermesi hâlinde taşıyanın bilgisi, "*shipper*"ın bildiriminin yerine geçer, **[3]** taşıyanın bilgisi belirlenirken kaptanın kimyager olmadığı göz önünde tutulmalıdır[1943].

önce yazılı olarak "*shipper*" tarafından bildirilmemesi" olarak değiştirilmiştir. HİLL/JACKSON Taslağı'nda yeniden değişiklik yapılmış ve eşyanın cinsinin veya niteliğinin tehlikeli olduğu hakkında taşıyanın yükleme öncesinde bilgisinin bulunmadığı ve yüklenmesine onay vermediği eşyalar maddenin kapsamına dâhil edilmiştir. 1922 CMI Taslağı'nda ise yeniden değişiklik yapılarak "taşıyanın eşyanın tehlikeli olduğunu bilerek onay vermediği eşyalar" ibaresine yer verilmiştir. İzleyen aşamalarda başka bir değişiklik yapılmamıştır. Bu bilgi, Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 792 vd.de yer alan metinlerden tespit edilmiştir.

[1941] Yapılacak bildirimin hangi eşyanın yükleneceği ile sınırlı olduğu, söz gelimi, sülfürik asit şeklinde yapılacak bir bildirimin yeterli olacağı açıklanmıştır [LORD PHİLLİMORE] bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592 [31/8/1921 tarihli oturum]. Aynı zamanda bkz. Sturley, **Legislative History I**, s. 273.

[1942] Yukarıda da açıklandığı üzere, HİLL/JACKSON Taslağı'nda yapılan değişikliklerin gerekçesine ulaşmak mümkün olmamıştır. Ancak, böyle bir değişiklik ile yük ilgililerinin menfaatinin korunması amaçlanmış olmalıdır, bkz.: yuk. § 1 III B 3.

[1943] Maddede taşıyana eşyayı boşaltma, imha etme ve zararsız hâle getirme hakkı tanınmıştır. Hazırlık çalışmalarında eşyanın tehlikeli niteliği yahut tehlikenin derecesi belirlenirken kaptanın uzman kimyager olmadığı göz önünde tutulması gerektiği belirtilmiştir [Mr. BAGGE], bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 594 [21/10/1922 tarihli oturum]; Sturley, **Legislative History I**, s. 403. KonişmentoMS'nin kabul edilmesinden önce verilen bir kararda da benzer ölçüt vurgulanmıştır, bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1074 [§ 85.431].

b. Değerlendirme

aa. Cins ve Nitelik Kavramları

İngiliz yargı kararlarında ve doktrininde eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinin birbirinden farklı iki kavram olduğu ve yalnızca eşyanın tehlikeli cinsinin bildirilmesinin yeterli gelmeyebileceği belirtilmiştir[1944]. Söz gelimi, "*The Athanasia Comninos*"[1945] kararında taşımaya konu edilen eşya kömürdür ve bu yönde bildirim yapılmıştır. Ancak, kömürün aşırı gazlı olduğuna[1946] yönelik bir bildirimin yapılmadığı ve zararın bu sebeple meydana geldiği ileri sürülmüş ve değerlendirme eşyanın özelliği hakkında yapılmıştır. Eşyanın cinsinin kömür olarak beyan edilmesiyle, normal bir kömür yükünden kaynaklanan tehlikelere onay verildiği açıklanmıştır[1947]. Uyuşmazlıkta olağan kömür yükü ile fiilen taşınan kömürün emisyon özelliğine ilişkin teknik veriler üzerinden değerlendirme yapılmıştır[1948]. Fiilen taşınan eşyanın kendisini benzerlerinden ayıran özellikleri, eşyanın tehlikeli niteliği kapsamında yorumlanmaktadır[1949].

[1944] Eşyanın cinsi ve niteliği kavramları İngiliz Mahkemeleri tarafından verilen kararlar da göz önünde tutularak, Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1074'te [§ 85.432] açıklanmıştır. Bu konu hakkında kapsamlı değerlendirme için ayrıca bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 101 vd.

[1945] *The "Athanasia Comninos" and "Georges Chr. Lemos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277.

[1946] Kömür yükünün kural olarak tehlikeli eşya olmadığı, çıkardığı metan gazı hava ile birleştiğinde patlayıcı bir bileşim çıktığı ve taşıyanı ek önlem almak ve masraf yapmak zorunda bıraktığı hakkında bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 259-260.

[1947] [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, 282. Kararın ilgili kısmı ile ilgili değerlendirme için bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 303 [§§ 10.325]; Baughen, **A New Convention**, s. 172; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1073 [§ 85.429].

[1948] [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, 286.

[1949] TETLEY, eşyanın cinsine ilişkin "*crude oil*" bildirimi yapılması ve fakat yüklenen eşyanın "*butanized crude oil*" olması hâlinde taşıyanın tehlikeli eşya hakkında yeterli şekilde uyarılmadığı ve yüklenen eşyanın tehlikeli niteliğinin bilinmesinin taşıyandan beklenemeyeceği örneğini vermiştir, bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1128. Eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgi sahibi olmadan eşyanın yüklenmesine onay verilmesinin KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın şartlarını karşılamayacağı hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1053.

Hükmün hazırlık çalışmalarından "*nature and character*" ibarelerinin hangi anlama geldiği bilgisine ulaşmak mümkün değildir. ILA Taslağı'nda yalnızca "*nature*" kelimesi yer almaktaydı[1950]. Ekleme, 1921 Lahey Kuralları'nda yapılmış ancak, her hangi bir gerekçe verilmemiştir[1951]. Aynı oturumda, yalnızca sülfürik asit şeklinde yapılacak bir bildirimin yeterli olacağının öneri sahibi tarafından da onaylandığı dikkate alındığında[1952], cins ve nitelik olarak Türkçe'ye tercüme edilen farklı kavramların kullanılmasında bilinçli bir ayrımın amaçlandığını söylemek güçtür.

bb. Eşyanın UN Numarasının Bildirilmesi

Eşyanın UN numarasının bildirilmesi üzerine taşıyanın eşyayı taşımayı kabul etmesinin KonişmentoMS m. 4 f. 6 anlamında yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay verme olup olmadığı sorusu gündeme gelebilir[1953]. Değerlendirme yukarıda örnek olarak verilen dayanıklı balık yemi üzerinden yapılacaktır.

Aslında UN 2216 şeklinde yapılan bir bildirimle, eşyanın tehlikeli cinsi ve alınacak önlemler beyan edilmektedir[1954]. Ancak, IMDG Kuralları'nda UN 2216 nolu eşyanın düşük yağ içeriğine sahip olmaması veya anti oksidasyona tâbi tutulmaması hâlinde kendiliğinden ısıya duyarlı olduğu

---

[1950] Metin için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 794.
[1951] Metin ve bu metin üzerinde yapılan değerlendirmeler için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592, 800.
[1952] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 592'de yer alan Lord PHİLLİMORE, MCCONECHY ve NORMAN HİLL'in değerlendirmeleri.
[1953] ABD Hukuku bakımından bu hususun ayrıntılı olarak değerlendirildiği çalışma için bkz. Force, **[2007] 31 TLMLJ**, s. 354 vd. UN numarası bildirilen eşyanın tehlikeli niteliğine ilişkin IMDG Kuralları'nda yer verilen açıklamaların da bildirilmiş sayılması gerektiği IMDG Kuralları'nda yer almayan ancak, "*shipper*"ın eşyanın satıcısı olması sebebiyle bildiği eşyanın tehlikeli niteliğine ilişkin hususların taşıyana bildirilmemesinin "*shipper*"ın sorumluluğuna yol açması gerektiği açıklanmıştır. Sorumluluğun kusur sorumluluğu olması gerektiği de belirtilmiştir, bkz. Force, **a.e.**, s. 375. İngiliz Hukuku bakımından değerlendirme için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 102 ve özellikle bu sayfada dn. 64'te yer verilen kararlar.
[1954] Bkz. yuk. § 17 II B.

bilgisi yer almaktadır[1955]. Dolayısıyla, eşyanın yağ oranı yüksek ise, bunun bildirilmemesi, onu yağ oranı düşük balık yemi yükünden ayıracaktır. Diğer bir anlatımla, eşyanın UN numarası bildirilmiş olsa da, yağ oranına ilişkin bilginin tedarik edilmemesi yahut yanlış verilmesi sebebiyle oluşan zarardan "*shipper*" KonişmentoMS m. 4 f. 6 kapsamında sorumlu tutulmalıdır[1956]. Bu sonuç, İngiliz Hukuku'ndaki cins ve niteliğe ilişkin yapılan ayrım ile örtüşmektedir[1957]. Ancak, IMDG Kuralları'nda yüklemeye konu olan eşyanın özel nitelikleri hakkında bir açıklamaya yer verilmemişse, yalnızca UN numarasının bildirilmesi, eşyanın tehlikeli nitelikte olduğuna ve o eşya ile ilgili hangi önlemlerin alınması gerektiğine yönelik bir bildirim olarak kabul edilmelidir.

Aynı şekilde, dayanıklı balık yeminin taşıyan tarafından anti oksidasyon işlemine tâbi tutulması, bildirim yapılmamasına rağmen, taşıyanın eşyanın tehlikeli özelliği hakkında başkaca yollardan bilgi sahibi olduğunu gösterecektir[1958].

2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 13 f. 2 c. 1'de "*shipper*"ın bilgilendirme borcu açıkça düzenlenmiştir. "*Shipper*" eşyayı taşıyana ya da fiilî taşıyana teslim ettiği anda[1959], eşyanın tehlikeli niteliğini ve gerekli olduğu takdirde[1960] eşya

---

[1955] UN 2216 nolu eşyanın özellikleri için bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, Ek IV, s. 94.

[1956] Taşıyanın IMDG Kuralları'ndan haberdar olmasının, taşıtanı taşımaya konu olan eşya ile ilgili gerçek ve kesin bilgi verme yükümlülüğünden kurtarmadığı, zira eşyanın benzerlerinden farklıolarak kendisine has özelliğinin bulunabileceği hakkında bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 258-259 ve bu sayfada dn. 287'de yer alan İngiliz yargı kararı; Çetingil, **Prof. Dr. Vecdi Aral'a Armağan**, s. 402.

[1957] *The Nour* [1999] 1 Lloyd's Rep. 1'de yayımlanan uyuşmazlıkta dayanıklı balık yemini IMO Kuralları'nda öngörülen şekilde antioksidasyon işlemi gerçekleştirilmeden teslim eden yük ilgilisinin taşıyanın sorumluluğuna gidemeyeceği açıklanmıştır. Zira, taşıyanın eşyanın tehlikeli özelliğini bilmesinin beklenemeyeceği belirtilmiştir, bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 470 [§ 15.34]; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1073 [§ 85.429].

[1958] Aynı yönde bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1073 [§ 85.429].

[1959] Hazırlık çalışmalarında bildirim zamanı da değerlendirilmiştir. Bildirimin, eşyanın teslim edildiği değil, navlun sözleşmesinin kurulduğu ânda yapılması önerilmiştir. Ancak, kendisine

ile ilgili alınması gereken önlemleri bildirmek zorundadır. Borcun tek istisnası taşıyanın veya fiilî taşıyanın eşyanın tehlikeli niteliği hakkında başka yollardan bilgi sahibi olmasıdır [m. 13 f. 2 c. 2][1961]. Bu istisna, taşınan eşya bakımından tecrübe sahibi olan taşıyanın ayrıca, bilgilendirilmesinin gerekli olmadığı gerekçesiyle kaleme alınmıştır.

Dayanıklı balık yemine ilişkin yukarıda verilen örnek göz önünde tutulduğunda, eşyanın tehlikeli niteliğinin ve gerektiği takdirde alınacak önlemlerin bildirilmesi ile İngiliz Hukuku'nda eşyanın tehlikeli cinsine ve niteliğine yönelik yapılan ayrım birbirleriyle örtüşmektedir. Söz gelimi, eşyanın UN numarasının bildirilmesi, aslında hem eşyanın tehlikeli niteliğine hem de o eşyaya ilişkin alınacak önlemlere ilişkin bir bildirimdir[1962]. Ancak, taşımaya konu edilen yükün özellikleri ek bir bildirim yapılmasını gerektiriyorsa [örneğin, balık yeminin yağlı olduğu], yapılan bu bildirim ile birlikte alınması gerekli önlemler de bildirilmelidir.

Hükmün sözünden bildirimin eşyanın teslim edildiği kişiye yapılması gerektiği anlaşılmaktadır[1963].

---

bildirim yapılacak kişiler arasında taşıyan ve fiilî taşıyan yer almaktadır. Bu bilgiye ihtiyaç duyan kişinin eşyanın teslim edildiği kişi, diğer bir ifadeyle, fiilî taşıyan olduğu açıklanmıştır, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 280 vd. Dolayısıyla, taşıyan ve fiilî taşıyan sıfatlarının aynı kişi üzerinde birleşmemesi ihtimalinde, geçerli bildirim, eşyanın teslim edildiği kişiye yapılan olmalıdır. Hükmün sözü de bu sonucu doğrulamaktadır.

[1960] Diplomatik Konferans'ta "gerekli olduğu takdirde = *if necessary*" ibaresinin silinmesi önerilmiştir. Gerekçe olarak, taşımaya konu olan eşyanın tehlikeli cinsini en iyi bilebilecek durumda olan kişinin yük ilgilisi olduğu belirtilmiştir. Bu ibarenin, alınacak önlemlere ilişkin bilgi sağlanmasının gerekli olup olmadığı hakkında uyuşmazlığa sebebiyet verebileceği çekincesi de gündeme getirilmiştir. Yük ilgililerin eşyanın cinsi ve alınacak önlemler hakkında bir bilgi notu hazırlamalarının mümkün olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 278 vd.

[1961] Böyle bir istisna ilk tarihli Taslaklar'da yer almamaktaydı. Ancak, özellikle taşıyanın benzer nitelikteki tehlikeli eşyayı daha önceden taşımış olması yahut aynı eşyanın art arda taşımaya konu olması gibi ihtimaller göz önünde tutularak böyle bir istisnaya yer verilmiştir, bkz. UN, A/CN.9/105, **[1975] UNCITRAL Yearbook**, s. 226 [§ 9].

[1962] Bkz.: yuk. § 17 II B.

[1963] Bkz.: yuk. dn. 1959.

3. Rotterdam Kuralları

Taşıtan, eşyanın tehlikeli niteliği ve özelliği hakkında, eşyanın taşıyana veya ifa edene teslim edilmesinden makul bir zaman önce, taşıyanı bilgilendirmelidir. Bu borç şekil şartına tâbi değildir [m. 3]. Taşıyanın veya ifa edenin eşyanın tehlikeli niteliği ve özelliği hakkında başkaca yollardan bilgi sahibi olması bu borca getirilen bir istisnadır.

Rotterdam Kuralları'nda öngörülen bilgilendirme borcunun kapsamı Hamburg Kuralları m. 13 f. 2 ile büyük ölçüde aynı doğrultudadır. Ancak, gerekli olduğu takdirde tehlikeli eşya ile ilgili alınması gereken önlenmelere ilişkin bildirim yapılması bu maddenin kapsamına dâhil değildir. Zira, taşıyan veya ifa eden tarafından alınması gerekli önlemler dâhil olmak üzere eşyanın gereği gibi elden geçirilmesi ve taşınması için gerekli olan, eşyaya ilişkin bilgi, talimat ve belgeleri zamanında sağlama borcu m. 29 f. 1 b. (a)'da öngörülmüştür. RR'nin bu düzenlemesi sorumluluğun niteliği bakımından Hamburg Kuralları m. 13'ten ayrılmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 29 f. 1 b. (a) hükmünde kusur sorumluluğu öngörülmüştür.

Bilgilendirme borcunun yerine getirilmesinin zamanı, diğer MS'lerde olduğu gibi, eşyanın teslim edilmesi olgusuna bağlanmıştır[1964]. Diğer MS'lerden farklı bir şekilde, teslimden makul bir süre önce bilgilendirmenin yapılması gereklidir. Makul sürenin hangi şekilde yorumlanacağı uygulanacak hukuka göre belirlenecektir.

Hüküm söze dayalı olarak yorumlandığında kendisine bildirim yapılacak kişi bakımından da bir sınırlama getirildiği görülmektedir. Zira, bildirim yapılacak kişi taşıyandır. Bu kapsamda, taşıtan, eşyanın teslim edilmesinden önce taşıyana yapacağı bir bildirimle, bilgilendirme borcunu gereği gibi yerine getirmiş olur. Ancak, bildirimin yalnızca denizde ifa edene

[1964] RR m. 32 b. (a) c. 1'in Türkçe tercümesi şöyledir: Taşıtan, taşıyanı eşyanın tehlikeli niteliği ve özelliği hakkında, eşyanın taşıyan veya ifa edene teslim edilmesinden makul bir zaman önce, bilgilendirmelidir.

yapılması hâlinde taşıyana da bildirim yapılmasının gerekli olup olmadığı hükmün sözünden anlaşılamamaktadır. Rotterdam Kuralları'nın bu kısmında yer alan hükümler denizde ifa eden ile taşıtan arasındaki ilişkiye uygulanmaz[1965]. RR m. 32'de, bildirimin denizde ifa edene yapılmasına yönelik açık bir düzenleme bulunmaması bu şekilde açıklanabilecektir. Diğer bir ifadeyle, ifa edene veya denizde ifa edene yapılan bildirimin taşıyana yapılmış sayılıp sayılmadığı uyuşmazlığa uygulanacak hukukun mevzuatı uyarınca belirlenmelidir[1966].

B. İşaretleme ve Etiketleme Borcu

1. IMDG Kuralları

IMDG Kuralları Bölüm 5.2, tehlikeli eşyaların işaretlenmesine ve etiketlenmesine özgülenmiştir[1967]. Buna göre, ambalaj içinde taşınan tehlikeli eşyanın IMDG Kuralları'nda öngörüldüğü şekilde adı ve UN numarası her bir parçanın üzerine girilmelidir. Bu işaretlerin büyüklüğü, bulunması gereken yeri, asgari dayanıklılık süresi, rengi gibi hususlar da IMDG Kuralları'nda açıkça düzenlenmiştir[1968]. Dolayısıyla, IMDG Kuralları anlamında işaret kavramı eşyanın adı ve UN numarasına ilişkin bilgilerdir.

IMDG Kuralları'nın bu Bölümü'nde düzenlenen hususlardan bir diğeri tehlikeli eşyanın etiketlenmesidir[1969]. IMDG Kuralları'nda yer alan tehlikeli eşyalara ilişkin sınıflandırma eşyanın hangi şekilde etiketleneceğini

---

[1965] Bkz.: yuk. § 17 III A 1 ve 2.

[1966] Zira, zıya, hasar yahut gecikmeye ilişkin bildirimin düzenlendiği 23'üncü maddenin beşinci fıkrasında, eşyayı teslim eden ifa edene 23'üncü madde uyarınca yapılan bildirimin, taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de denizde ifa edene yapılmış gibi hüküm ifade edeceği açıkça öngörülmüştür. Bu yönde bir özel düzenleme 32'nci maddede yer almamaktadır.

[1967] Bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, s. 316. Ayrıntılı açıklama için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 97 vd.

[1968] Bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, s. 316.

[1969] Bkz. IMO, **MSC 90/28/Add.3**, s. 319.

belirlemektedir. Her bir sınıf için farklı şekilde bir etiket öngörülmüştür[1970]. Etiketlerin şekli, boyutu ve rengi, konteyner içindeki tehlikeli eşyalar bakımından konteynerlerin etiketlenmesine ilişkin ayrıntılı düzenleme IMDG Kuralları'nda yer almaktadır.

2. Milletlerarası Sözleşmeler

a. KonişmentoMS

Tehlikeli eşyanın işaretlenmesi ve etiketlenmesi KonişmentoMS'de özel olarak düzenlenmemiştir. Eşyanın işaretlenmesine ilişkin KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (a) hükmü yukarıda kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır[1971]. Eşyanın ayırt edilmesi için gereken işaretler ambalajlı eşyayı içeren kapların ya da ambalajın üzerinde yer almalıdır [m. 3 f. 3 b. (a)]. Tehlikeli eşyanın işaretlenmesi söz konusu eşyayı diğer eşyadan ayırt eder. Dolayısıyla, MS'de her ne kadar açık bir düzenleme yer almasa da, "*shipper*"ın m. 3 f. 3 b. (a) uyarınca böyle bir borcu olduğunu söylemek mümkündür[1972].

Eşyanın IMDG Kuralları'na uygun bir şekilde işaretlenmesi ve etiketlenmesi, eşyanın aynı zamanda tehlikeli cinsinin ve niteliğinin bildirilmesi olarak yorumlanabilir. Zira, açıklandığı üzere IMDG Kuralları'na uygun bir şekilde işaretlenen veya etiketlenen taşıma gerecinde, aynı zamanda eşyanın UN numarası ve hangi sınıfa ait olduğuna dair bir etiket de yer aldığından, eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinin bildirildiğinin söylenmesi mümkündür. Ancak, işaretlemenin gereği gibi yapılmamasından kaynaklanan sorumluluk kusur sorumluluğuna tâbidir [m. 4 f. 3].

[1970] Etiketlerin şekli IMO, **MSC 90/28/Add.3**, s. 323.
[1971] Bkz.: yuk. § 15 II A 3.
[1972] Bkz.: yuk. § 15 II A 3.

b. Hamburg Kuralları

KonişmentoMS'den farklı olarak Hamburg Kuralları m. 13 f. 1'de bu borç özel düzenlemeye tâbi tutulmuştur. "*Shipper*" tehlikeli eşyayı uygun bir şekilde işaretlemeli veya etiketlemelidir [m. 13 f. 1]. Hükümde kullanılan "uygun bir şekilde = *in a suitable manner*" ibaresi hazırlık çalışmalarında tartışma konusu olmuştur. Bu ibarenin yerine milletlerarası kurallara ya da doğrudan IMDG Kuralları'na atıf yapılması önerilmişse de, bu öneri kabul edilmemiştir[1973]. Dolayısıyla, her bir uyuşmazlıkta eşyanın uygun bir şekilde işaretlenip işaretlenmediği uygulanacak hukuk kapsamında belirlenecektir.

Hamburg Kuralları m. 13 f. 1'de öngörülen borcun gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda yaptırımın ne olacağı bakımından hükmün sözü belirsizdir[1974]. Hükmün ikinci fıkrasında öngörülen kusursuz sorumluluğun yalnızca bilgilendirme borcu ile sınırlı tutulduğu dikkate alındığında, m. 13 f. 2 düzenlemesinin kıyasen uygulanması da mümkün değildir.

"*Shipper*"ın m. 13 f. 2'de öngörülen bilgilendirme borcunu yerine getirmesine rağmen eşyayı etiketlememesi veya işaretlememesinin sorumluluğuna sebebiyet verip vermeyeceği yoruma açıktır. Bu husus, özellikle taşıyana bu yönde bir bildirim yapılmasına rağmen, fiilî taşıyanın eşyanın tehlikeli niteliğinden habersiz olması yahut fiilî taşıyana tehlikeli eşya hakkında bildirim yapılmış olmasına karşın geçerli bir aktarma kaydı ile eşyanın ara limanda bir başka gemiye yüklenmesi ihtimallerinde önem taşıyabilecektir. Zira, kendisine bildirim yapılmayan fiilî taşıyan, eşyanın tehlikeli niteliğini ve alınacak önlemleri konulacak işaretler ya da etiketlerden anlayabilecektir. Hamburg Kuralları'nın "*shipper*"a ilişkin sorumluluğuna

---

[1973] UN, **United Nations Conference**, s. 277.

[1974] Hazırlık çalışmalarında bu husus gündeme gelmiştir. Hükmün ikinci fıkrasındaki borcun yerine getirilmemesi hâlinde uygulanacak yaptırımın açıkça öngörüldüğü, birinci fıkrada böyle bir düzenleme bulunmadığı açıklanmıştır. Bu sebeple, her iki fıkranın birleştirilmesi önerilmişse de hüküm bu şekliyle korunmuştur, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 277.

ilişkin hükümlerinin kapsamına fiilî taşıyana karşı sorumluluk da dâhildir. Bu sebeple, irdelenen soruya olumlu cevap verilmesi uygun gözükmektedir. Ancak, m. 13 f. 2'den farklı bir şekilde m. 13 f. 1'den kaynaklanan sorumluluk kusursuz sorumluluğa tâbi tutulmadığından sorumluluğun m 12 uyarınca kusur sorumluluğu üzerine kurulması yerinde olacaktır.

c. Rotterdam Kuralları

Sözleşme'nin 32'nci maddesinin (b) bendinin birinci cümlesinde taşıtanın işaretleme veya etiketleme borcu, ikinci cümlesinde ise, borca aykırılık sebebiyle sorumluluğu öngörülmüştür[1975].

Rotterdam Kuralları m. 32 b. (b) c. 1 uyarınca, taşıtan kararlaştırılan taşımanın herhangi bir kısmına uygulanacak kanun, düzenleme veya kamu makamlarının diğer talimatlarına uygun olarak, tehlikeli eşyayı işaretlemeli veya etiketlemelidir. Bu borcun kapsamı kararlaştırılan taşıma[1976] ile sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla, rotadan sapma hâlinde, sapma sonrasında varılan limanın mevzuatına aykırılık, m. 32 b. (b) c. 1'de öngörülen borca aykırılık teşkil etmez. Kendisine atıf yapılan mevzuatın yalnızca yükleme limanı mevzuatı ile sınırlandırılmayarak, ara limanı ve boşaltma limanını da içerecek şekilde geniş tutulması taşıtanın işaretleme ve etiketleme borcunu ağırlaştırmaktadır[1977]. Ayrıca, taşıtanın kararlaştırılan taşımaya uygulanacak kanun, düzenleme veya kamu makamlarının diğer talimatlarını bilmemesi yahut taşıyanın bu yönde bilgi vermemesi m. 32 b. (b) c. 1'de öngörülen

---

[1975] Dolayısıyla, Hamburg Kuralları m. 13 f. 1 kapsamında ortaya çıkan yorum sorunu Rotterdam Kuralları m. 32 b. (b) kapsamında yaşanmayacaktır.

[1976] Hamburg Kuralları m. 13 f. 1'den farklı bir şekilde Rotterdam Kuralları m. 32 b. (b)'de işaretleme ve etiketleme borcunun yaptırımı hükmün ikinci cümlesinde şu şekilde öngörülmüştür; Taşıtan, bu borcunu ifa etmemesi sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıyana karşı sorumludur.

[1977] Rotterdam Kuralları kapıdan kapıya yapılan taşımalara da uygulandığından, kara ve demir yolu taşımalarına ilişkin mevzuatın da önem taşıyacağı ve bu sonucun taşıtan için külfet yaratacağı hakkında bkz. Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 93 [§ 32-06].

borcunu ortadan kaldırmaz[1978]. Ancak, taşıtan m. 28 uyarınca kararlaştırılan taşımaya uygulanacak kanun, düzenleme veya kamu makamlarının diğer talimatları hakkında bilgi istemiş ve fakat taşıyan hiç ya da gereği gibi kendisine bilgi tedarik etmemişse, taşıyanın m. 28'de öngörülen borcunu gereği gibi yerine getirmediği, dolayısıyla taşıtanın oluşan zarardan sorumlu olmadığını ileri sürmesi mümkün olabilecektir. Zira, zarar eşyanın işaretlenmesi yahut etiketlenmesi sebebiyle değil, taşıyanın gerekli bilgiyi sağlamaması sebebiyle oluşmuş sayılabilecektir.

C. Ambalajlama Borcu

Tehlikeli eşyanın ambalajlanması[1979] ve ambalajın gereği gibi ya da dayanıksız olmasından kaynaklanan zarar hakkında "*shipper*"ın sorumluluğu hiçbir MS'de özel düzenlemeye tâbi tutulmamıştır. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları sürecinde bu konu gündeme getirilmiş ve tehlikeli eşyanın uygun bir şekilde ambalajlanmaması sebebiyle oluşan zarardan da taşıtanın kusursuz sorumluluğunun düzenlemesi önerilmiştir[1980]. Ancak, öneri kabul edilmemiştir. Dolayısıyla, RR m. 32'nin kapsamına tehlikeli eşyanın gereği gibi ambalajlanmamasından kaynaklanan sorumluluk dâhil değildir. Bu çerçevede, taşıtanın eşyayı taşımaya hazır ve dayanıklı bir hâlde teslim etme borcu devreye girmelidir [m. 27][1981]. Bu borç kusur sorumluluğuna tâbi

---

[1978] Bu yönde bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 197 [§ 6.059]. Ayrıca, taşıtanın bilgi, talimat yahut belge sağlama borcunun düzenlendiği m. 29 f. 1 b. (b)'nin aksine, taşıtanın 32'nci maddedeki borcunu gereği gibi yerine getirmesi için taşıyanın önceden her hangi bir bildirimde bulunması gerekmemektedir.

[1979] Tehlikeli eşyanın ambalajlanması ile ilgili bkz. James Wong K. K., "Packaging of Dangerous Goods", **[1976-77] 8 JMARLC**, s. 387 vd. Ayrıca bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 91 vd.

[1980] Bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 43 [§ 162].

[1981] Bkz.: yuk. § 14 IV C 2 ve 3.

olduğundan, ambalaj hatasından kusurunun bulunmadığını ispat eden yük ilgilisinin sorumluluğu gündeme gelmeyecektir[1982].

KonişmentoMS ve Hamburg Kuralları'nda da özel bir düzenleme bulunmadığından, "*shipper*"ın sorumluluğu ile ilgili KonişmentoMS m. 4 f. 3 ve Hamburg Kuralları m. 12 uygulama alanı bulmalı ve "*shipper*" kusurunun bulunması hâlinde sorumlu tutulmalıdır.

KonişmentoMS [m. 4 f. 2 b. (n)] ve Rotterdam Kuralları'nda [m. 17 f. 3 b. (k)] ambalaj yetersizliği ayrıca taşıyanın sorumsuzluk sebepleri arasında yer almaktadır.

IV. Sorumluluk

A. Sorumlu Kişi

Taşıma senedinin içeriğindeki bilgilerin doğru olmamasından kaynaklanan sorumluluğun kime ait olduğu yukarıda kapsamlı bir şekilde açıklanmıştır[1983]. Bu kısım için de geçerli olan bilgiler tekrar edilmeyecektir. Açıklamalar, gönderilenin de sorumluluğunun gündeme geldiği İngiliz Hukuku hakkında yapılacaktır.

The Giannis NK[1984] uyuşmazlığında davalı, sorumluluk sebeplerinin yerinde görülmesi ihtimalinde, konişmentonun bir üçüncü kişiye devredildiğini, konişmentonun devredilmesiyle birlikte tehlikeli eşyalardan

---

[1982] Y-AlmDTK m. 484'te taşıtanın eşyayı ambalajlama borcu öngörülmüştür. Taşıtan, öngörülen taşımayı da dikkate alarak, eşyanın cinsinin gerektirdiği ve onu hasar yahut zıyaa uğratmayacak ve taşıyana zarar vermeyecek şekilde ambalajlamalıdır [m. 484 c. 1]. Hükmün kapsamına her türlü eşya dâhildir. Bu madde kusursuz sorumluluğun öngörüldüğü m. 488 f. 3'ün içinde yer almamaktadır. Cümlenin resmî Almanca metni şu şekildedir: "*Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen*.", bkz. Deutscher Bundestag, **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309**, s. 11.

[1983] Bkz. yuk. § V B.

[1984] [1998] C.L.C. 374.

doğan sorumluluğun da 1855 *Bills of Lading Act*[1985] m. 1 ve 2 uyarınca gönderilene geçtiğini ve kendilerine husumet yöneltilemeyeceğini ileri sürmüştür[1986]. Hükümde, konişmentonun kendisine devredilmesiyle birlikte eşya üzerindeki mülkiyet hakkı kendisine geçen konişmentoda adı yazılı gönderilen ve her bir cirantanın, devir ile birlikte dava haklarını da üstlendiği ve konişmentonun içerdiği taşıma sözleşmesi kendisiyle yapılmış gibi benzer sorumluluğa tâbi olacağı belirtilmiştir[1987]. Yargılamada hüküm, sözüne dayalı olarak yorumlanmış ve gönderilenin sorumluluğu ek sorumluluk şeklinde nitelendirilmiştir[1988]. Diğer bir ifadeyle, "*shipper*"ın sorumluluğunun devam ettiği sonucuna varılmıştır[1989]. Uyuşmazlıkta gönderilen, davalılar arasında yer almadığından, gönderilenin tehlikeli eşyanın sebebiyet verdiği zarardan doğan sorumluluğu değerlendirilmemiştir. "*Shipper*"ın pasif husumeti olduğuna karar verilip esasa ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır[1990]. Bilimsel çalışmalarda bu karar ile birlikte tehlikeli eşya sebebiyle doğan zarardan kaynaklanan sorumluluğun "*shipper*" ile birlikte gönderilene de ait olabileceği belirtilmektedir[1991].

[1985] Metin için bkz. (Çevrimiçi) http://www.legislation.gov.uk.

[1986] [1998] C.L.C. 374, 380.

[1987] Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*[1] every consignee of goods named in a bill of lading, and every endorsee of a bill of lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in himall rights of suit, and be subject to the same liabilitiesin respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.*"

[1988] Lord GOFF'un açıklaması şu şekildedir: "*[h]is liability was to be by way of addition, not substitution.*".

[1989] Bu yönde ayrıca bkz. *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, 281.

[1990] Bu paragraftaki bilgiler için bkz. [1998] C.L.C. 374, 381.

[1991] İngiliz Hukuku'nda böyle bir sonuca varılmasının henüz belirsiz olduğu hakkında bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 475 [§ 15.47]; Lorenzon, **A Practical Annotation**, s. 94 [§ 32-11]. Hükmün getiriliş amacının tehlikeli eşya bakımından gönderileni de sorumlu tutmak olduğu ancak, yerinde olmadığı hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 647 [§ 9-285]. Tehlikeli eşya ile ilgili bildirimde bulunma borcunun "*shipper*"ın kişisel borcu niteliğinde olduğu ve KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın yalnızca "*shipper*"ı bu borca tâbi tuttuğu, dolayısıyla gönderilenin sorumlu tutulmasının yerinde olmadığı hakkında bkz. Baughen, **A New Convention**, s. 177. 1855 BoA ve COGSA 1992 hakkında ayrıntılı değerlendirme için bkz. ayrıca Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 170 vd.

1855 BoA, COGSA 1992[1992] ile ilga edilmiştir. COGSA 1992'yi hazırlayan Komisyon'un gerekçesi[1993] okunduğunda gönderilenin tehlikeli eşya sebebiyle sorumluluğu ile ilgili tartışmalar sona ermelidir. Zira, Komisyon, her ne kadar bu sonucun yerinde olmadığı bilimsel çalışmalar da ileri sürülse de, tehlikeli eşyadan doğan zarar için gönderilenin de taşıyana karşı sorumlu olacağına gerekçede açıkça yer vermiştir.

COGSA 1992'nin 1855 BoA hükmüne benzer ve fakat daha açıklayıcı düzenlemesi sorumluluk başlığını taşıyan m. 3'tür. COGSA m. 3 f. 1'de, kendisine COGSA'ya uygun bir şekilde hakların devredildiği kişi, **[1]** senedin ilgili olduğu eşyayı taşıyandan teslim alır ya da kendisine teslim edilmesini ister [b. (a)], **[2]** söz konusu eşya ile ilgili taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyana istem yöneltir [b. (b)], **[3]** kendisine haklar devredilmeden önce, taşıyandan eşyayı teslim alır ya da eşyanın kendisine teslim edilmesini isterse [b. (c)], taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişinin sorumluluğuna benzer bir şekilde sorumlu tutulur. Ancak, bu hüküm taşıma sözleşmesine taraf olan kişinin borçlarını etkilemez [m. 3 f. 3][1994].

Hüküm, tehlikeli eşya bakımından değerlendirildiğinde, eşyanın tehlikeli niteliğinden kaynaklanan sorumluluk, konişmentonun devredilmesi

---

[1992] Metin için bkz. (Çevrimiçi) http://www.legislation.gov.uk.

[1993] Bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 172'de gerekçeye aynen yer verilmiştir.

[1994] Resmî metin şu şekildedir: *[1] Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection— (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates; (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods, that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract. [3] This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.* Hükmün tam metni için bkz. (Çevrimiçi) http://www.legislation.gov.uk.

ile birlikte, yetkili hamile geçmez[1995]. Yetkili hamilin eşyanın kendisine teslim edilmesini istemesi [b. (a) ve (c)] yahut eşya ile ilgili taşıyana bir istem yöneltmesi gereklidir [b. (b)]. Eşyanın tehlikeli niteliğinden kaynaklanan sorumlulukta, zarar genellikle taşıma sürecinde ortaya çıkar. Dolayısıyla, gönderilenin teslim aldığı veya teslim edilmesini talep ettiği eşya yoktur. Bu kapsamda, gönderilenin taşıyana karşı sorumlu tutulabilmesi için, eşya zıyaı sebebiyle taşıyana istemde bulunması gereklidir [b. (b)]. Gündeme gelebilecek ilginç bir soru, istem sahibinin sigorta şirketi olmasıdır. Sigorta şirketi, gönderilene ödeme yaptıktan sonra, gönderilenin haklarına halef olur ve taşıyanın sorumluluğuna giderse, açılan bu dava ile birlikte gönderilenin tehlikeli eşya sebebiyle 1992 COGSA m. 3 f. 1 b. (b) uyarınca sorumluluğuna gidilebilip gidilemeyeceği sorusu belirsizdir.

Türk Hukuku'nda böyle bir düzenleme yalnızca navlun bakımından söz konusudur[1996]. Gönderilenin aynı zamanda taşıtan olduğu FOB satışlar

---

[1995] Hükümde öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla gönderilenin de sorumluluğunun doğması gerektiği hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1065.

[1996] Y-TTK m. 1203'ün madde başlığı "Ödeme yükümlülüğünün doğmasıdır". Hükmün birinci fıkrasında gönderilenin, eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle yükümlü olacağı öngörülmüştür. Önemi sebebiyle hükmün gerekçesine aynen yer verilmesi yerinde olacaktır: "Taşıyanın alacaklarından ötürü, üçüncü kişi gönderilenin hangi hallerde sorumlu tutulabileceği, milletlerarası deniz hukukunun da en tartışmalı sorunlarından biridir. Günümüz uygulamasında, bu hususta şu ilkelerin teessüs ettiği görülmektedir: (a) navlun sözleşmesinin, üçüncü kişi lehine bir sözleşme olması sebebiyle, gönderilenin aleyhine borç yaratılamaz; (b) navlun sözleşmesinde veya konişmentoda, gönderilen tarafından bir ödeme yapılacağı bildirilmiş değilse, gönderilen herhangi bir ödeme yapmakla yükümlü tutulamaz; (c) sözleşmede veya konişmentoda, gönderilenin yükü teslim alma hakkı, yük üzerinde hapis hakkının doğumuna yol açmış olan bazı alacakların ödenmesi şartına tâbi kılınabilir; (d) ancak, bu nevi alacakların hangileri olduğunun, tesellümün dayandığı sözleşme veya konişmentoda belli edilmiş olması gerekir. Bu ilkelerin tümü Tasarıda benimsenmiş ve böylece ortaya çıkan sistemin, İsviçre-Türk özel hukuku bakımından, Borçlar Kanununun 457 nci maddesi anlamında bir havale ilişkisine benzediği tespit olunmuştur: Kendisine ödeme yetkisi verilen kimse, borcu üstlenip üstlenmemekte serbesttir; ödemede bulunursa, asıl borçlu borcundan kurtulur; havale edilen tamamen veya kısmen ödeme yapmazsa, asıl borçlunun borcu devam eder. Madde, bu ilkeleri yansıtacak şekilde kaleme alınmıştır ve Tasarının 1205

haricinde, tehlikeli eşyadan sorumlu tutulmasının yerinde olmadığı düşünülmektedir.

B. Niteliği

1. KonişmentoMS

KonişmentoMS'de "*shipper*"ın sorumluluğu iki yerde düzenlemiştir. Bunlardan ilki m. 4 f. 3'tür. Hükümde, "*shipper*"ın kendisinin yahut temsilcilerinin veya adamlarının kusurlarından ya da ihmallerinden kaynaklanmayan herhangi bir sebepten dolayı taşıyanın veya geminin uğradığı zıya veya hasardan sorumlu olmadığı öngörülmüştür. İkincisi ise, bu kısımda açıklanan m. 4 f. 6 düzenlemesidir. Taşıyanın yüklenmesine bilerek onay vermediği tehlikeli eşyaların yüklenmesi sebebiyle doğrudan ya da dolaylı olarak doğan veya kaynaklanan bütün zarardan ve masraftan "*shipper*" sorumlu tutulmuştur. Gündeme getirilen tartışma m. 4 f. 6'nın m. 4 f. 3 ile birlikte değerlendirilip değerlendirilmeyeceğidir[1997]. Eşyanın tehlikeli cins veya niteliklerinin "*shipper*" tarafından bilinmemesi ya da bilinebilecek durumda olmaması, başka bir anlatımla, kusurunun veya ihmalinin bulunmaması hâlinde "*shipper*" m. 4 f. 6 uyarınca sorumlu tutulabilecek midir[1998]?

Gerek m. 4 f. 3'e gerekse m. 4 f. 6'ya ilişkin hazırlık çalışmaları bu konuda sessizdir. *The Giannis NK*[1999] uyuşmazlığında bu husus gündeme gelmiş, m. 4 f. 6'nın özel düzenleme niteliğinde olduğu ve sorumluluğun

---

inci ile 1207 nci maddeleriyle tamamlamıştır.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 365.

[1997] KonişmentoMS m. 4 f. 3'ün sistematik olarak taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinin öngörüldüğü m. 4 f. 2'den hemen sonra geldiği, bu sebeple de "*shipper*"ın sorumsuzluk sebebi olarak yorumlanabileceği hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 646 [§ 9-283].

[1998] Sorumluluğun "*shipper*"ın kusuruna tâbi olup olmadığı hakkında İngiliz Mahkemeleri'nin tarihsel süreç içindeki kararları için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 138 vd.

[1999] [1998] C.L.C. 374.

kusura dayanmadığı sonucuna varılmıştır[2000]. Diğer bir ifadeyle, m. 4 f. 6 hükmü m. 4 f. 3'te öngörülen kuralın bir istisnasıdır[2001]. Hüküm, zararın ortaya çıkmasında her iki tarafın da kusurunun bulunmaması hâlinde satıcının eşyanın cinsini ve özelliğini en iyi bilebilecek kişi konumunda olduğu dolayısıyla zararın "*shipper*"ın üzerinde kalması gerektiği şeklinde yorumlanmaktadır[2002].

2. Hamburg Kuralları

Sorumluluğun niteliği bakımından Hamburg Kuralları'nın sistematiği daha açıktır. KonişmentoMS m. 4 f. 3'ün karşılığı olan Hamburg Kuralları m. 12'nin madde başlığı "genel kural"dır. 13'üncü madde ise, "tehlikeli eşyalar hakkında özel kurallar" başlıklı bağımsız bir düzenlemedir. Hükümde sorumluluğun kusura dayanmadığı açık bir şekilde öngörülmemiştir.

Gerek hükmün sözü, gerekse hazırlık çalışmalarına ilişkin belgeler değerlendirildiğinde sorumluluğun kusura dayanmadığı sonucuna

---

[2000] Lord GOFF KonişmentoMS m.4 f. 6'yı "*free standing provision*" olarak nitelendirmiştir, bkz. [1998] C.L.C. 374, 379. Lord GOFF'un açıklaması şu çalışmalara aynen aktarılmıştır: Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 301 vd. [§ 10.321]; Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 474 [§ 15.45]; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1123; Baughen, **A New Convention**, s. 170; Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1055. ABD Temyiz Mahkemesi tarafından da hükmün benzer şekilde yorumlandığı belirtilmiştir, bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 647 [§ 9-283]; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1113, 117 vd. Ancak, ABD Mahkemeleri değişik tarihlerde farklı kararlar vermişlerdir, söz konusu kararlar için bkz. Force, **[2007] 31 TLMLJ**, s. 321 vd. Bu çalışmadan ABD Mahkemeleri'nin son tarihli içtihatlarının İngiliz Hukuku ile uyumlu olduğu anlaşılmaktadır. Kanada Mahkemeleri'nin de "*The Giannis NK*" uyuşmazlığında varılan sonuçla aynı doğrultuda karar verdikleri hakkında bkz. Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1125'te dn. 128, 129.

[2001] Y-TTK m. 1208'de taşıtanın ve yükletenin kusur sorumluluğunun düzenlendiği ve tehlikeli eşyadan skusursuz sorumluluğun öngörüldüğü m. 1145'in m. 1208'de saklı tutulmamasının yerinde olmadığı hakkında bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **[2006] DenizHD**, s. 180.

[2002] İngiliz Hukuku'nda sorumluluğun kusura dayanıp dayanmadığı *Brass* v. *Maitland* [1856] 119 E.R. 940 uyuşmazlığındaki azınlık görüşünden yola çıkarak gündeme gelmiştir, bu karar hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1043 [karşı görüş 1044]; Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 139 vd. Daha sonra, sırasıyla *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277 ve *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374 uyuşmazlıklarında varılan sonuçlarla içtihat yerleşmiştir.

varılmaktadır[2003]. Her ne kadar hazırlık çalışmalarında aksi yönde bir teklif yapılmış[2004] ve bu konuda değişik görüşler ileri sürülmüşse de, sorumluluğun doğması için eşyanın tehlikeli niteliğinin ve gerekli olduğu takdirde alınması gerekli önlemlerin bildirilmemesi ile taşıyanın veya fiilî taşıyanın maruz kaldığı zarar arasında nedensellik bağının bulunması zorunludur[2005].

Tehlikeli eşyanın işaretlenmesi ya da etiketlenmesi borcunun düzenlendiği birinci fıkra hükmü yukarıda da açıklandığı üzere kusur sorumluluğuna tâbi tutulmalıdır[2006].

3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın 7'nci Bölümü'nde düzenlenen borçlardan doğan sorumluluğun niteliği Sözleşme'nin 30'uncu maddesinde açıkça öngörülmüştür. Hükmün birinci fıkrasında ispat külfetinin kime ait olduğu, ikinci fıkrasında sorumluluğun niteliği, üçüncü fıkrasında ise, birlikte kusur hâlinde sorumluluğun kapsamı yer almaktadır.

Hükümde, 31'inci maddenin ikinci fıkrası ve 32'nci maddede düzenlenen borçların taşıtan tarafından ifa edilmemesi sebebiyle ortaya çıkan zıya veya hasar dışında, taşıtan, zararın sebebi ya da sebeplerinden birinin kendi yahut 34'üncü maddede belirtilen kişilerin kusuruna dayanmaması durumunda sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulacağı öngörülmüştür. Dolayısıyla, eşyanın tehlikeli niteliğinin bildirilmemesi ve belirtilen şekilde işaretlenmemesinden veya etiketlenmemesinden doğan sorumluluk için kusur aranmaz. Tehlikeli eşya ile ilgili alınacak önlemlerin bildirilmemesinden doğan sorumluluk ise kusur sorumluluğuna tâbidir. Zararın m. 32'de

---

[2003] UN, **United Nations Conference**, s. 277 vd. yer alan değerlendirmelerden bu sonuca varılmıştır.
[2004] İngiliz temsilcisi tarafından yapılan teklif diğer temsilciler tarafından ceza hükmü niteliğinde değerlendirilmiş ve kabul edilmemiştir, bkz. UN, **United Nations Conference**, s. 278 vd.
[2005] Bu yönde ayrıca bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1057.
[2006] Bkz.: yuk. § 17 III B 2 b.

öngörülen borçların yerine getirilmemesinden kaynaklandığını ispat etme külfeti, taşıyanın üzerindedir [m. 30 f. 1].

C. Kapsamı

1. KonişmentoMS

"*Shipper*"ın sorumluluğunun kapsamı bakımından KonişmentoMS m. 4 f. 3 ile m. 4 f. 6'nın sözü birbirinden farklıdır. Taşıtan, kusurunun bulunması hâlinde "taşıyanın veya geminin uğradığı zıya ya da hasardan = "*for loss or damage sustained by the carrier or the ship*" sorumlu iken[2007] [m. 4 f. 3], tehlikeli eşya söz konusu ise, "eşyanın yüklenmesi sebebiyle doğrudan veya dolaylı olarak doğan ya da kaynaklanan bütün zarar ve masraflardan = *all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment*" sorumludur. Farklı kullanımın hangi amaçla yapıldığına hazırlık çalışmalarından ulaşmak mümkün olmamıştır.

KonişmentoMS m. 4 f. 6'da kullanılan "dolaylı olarak = *indirectly*" ibaresinin, oluşan zarar ile tehlikeli eşyanın bildirilmemesi arasındaki nedensellik bağına etkisi tartışılmaktadır[2008]. Hukuka aykırılık bağının kurulamadığı zararlardan da "*shipper*"ın sorumlu olup olmayacağı değerlendirilmiş bu kapsamda salt ekonomik zarar örnek verilmiştir[2009]. Bir yargılamada hükümde yer alan "dolaylı olarak" ibaresinin nedensellik bağını kaldırmadığı ve sorumluluğun öngörülebilir zararlarla sınırlı olduğu belirtilmiştir[2010].

[2007] Maddenin kapsamının gemiye ve eşyaya verilen zararlarla sınırlı olduğu, dolayısıyla taşıyanın çevre zararı sebebiyle ödediği tazminattan kaynaklanan rücu istemlerinin hükmün uygulama alanına girmediği hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1051.

[2008] Bu kapsamda bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1076 [§ 85.441]. Eşyanın tehlikeli olduğu ve oluşan zararın tehlikeli eşyadan kaynaklandığını ispat etme külfetinin taşıyana ait olduğu hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1051.

[2009] Bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 181 vd.

[2010] *Mediterranean Freight Services Ltd v BP Oil International Ltd*. ("The Fiona") [1994] C.L.C. 808 [ayrıca [1994] 2 Lloyd's Rep. 506'da yayımlanmıştır].

Sorumluluğun kapsamına örnek olarak ilaçlama, gecikme, geminin zıyaı veya hasarı, gemideki diğer eşyaların zıya ya da hasarı için taşıyanın ödediği tazminat, can kaybı, eşyanın tehlikesiz hâle getirilmesi için yapılan masraflar, harcanan yakıt gösterilmiştir[2011]. Benzer şekilde, boşaltma limanı Devleti tarafından taşıyana tehlikeli eşyanın bildirilmemesinden kaynaklanan cezalar da bu kapsamda değerlendirilebilecektir.

2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 13 f. 2'de "dolaylı olarak = *indirectly*" ibaresine yer verilmemiş, yerine "söz konusu eşyanın yüklenmesinden kaynaklanan zararlardan = *for the loss resulting from shipment of such goods*" kalıbı kullanılmıştır. Bu ibarelerin hangi zararları kapsadığına yönelik her hangi bir örneğe hazırlık çalışmalarından ulaşmak mümkün olmamıştır. Hamburg Kuralları bakımından da yukarıda yer verilen örnekler geçerli olmalıdır.

3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları m. 32 b. (a) c. 2'nin ilgili kısmı şu şekilde düzenlenmiştir: "taşıtan bilgilendirme borcuna aykırılık sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıyana karşı sorumludur = *the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform*". Hükmün sözü, KonişmentoMS m. 4 f. 6 ve Hamburg Kuralları m. 13 f. 2 ile karşılaştırıldığında, söz konusu MS'lerde yer alan "*resulting from such shipment*", "*resulting from shipment of such goods*" ibarelerinin "*resulting from such failure to inform*" ile değiştirildiği saptanmaktadır.

[2011] Bu örnekler için bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 647 [§ 9-284]. Ayrıca bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 183.

Bu değişiklik, bilinçli bir tercih doğrultusunda yapılmıştır[2012]. Eşyanın tehlikeli niteliği bildirilmeden yüklenmesinden kaynaklanan tüm zararlardan taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın sorumlu tutulmasının ağır bir yaptırım olduğu, sorumluluğun yalnızca tehlikeli cins ve niteliğin bildirilmemesinden kaynaklanan zararlarla sınırlı tutulması amaçlanmıştır[2013]. Dolayısıyla, her bir uyuşmazlıkta, taşıtan m. 32 b. (a)'da öngörülen bilgilendirme borcunu gereği gibi yerine getirmiş olsaydı, zararın önlenebilmesinin mümkün olup olmadığı araştırılmalıdır[2014]. Diğer bir ifadeyle, taşıtan yalnızca bilgilendirme borcunu gereği gibi yerine getirmemesinden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Söz gelimi, eşyanın tehlikeli cins ve niteliği yükleme anında değil de daha sonradan bildirilmişse, taşıyanın oluşan zararı önlemek yahut azaltmak için alması gereken makul önlemleri almaması sebebiyle oluşan zarardan, zarara taşıyanın kusuru sebebiyet verdiği ölçüde taşıtan sorumluluktan kurtulur[2015].

Rotterdam Kuralları m. 32'de öngörülen sorumluluğun kapsamının belirlenmesinde hükmün giriş cümlesi ile birlikte m. 32 b. (a) önem taşır. Hükümler birleştirildiğinde şu şekilde okumak mümkündür: Taşıtan, kendi doğası veya niteliği itibarıyla herhangi bir kişi, malvarlığı[2016] veya çevre zararına yol açan veya yol açma tehlikesi makul bir şekilde mümkün gözüken eşyanın taşıyan veya ifa edene teslim edilmesinden makul bir zaman önce, bilgilendirme borcunu yerine getirmez ve bu kişiler başkaca yollardan bilgi

---

[2012] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 197 [§ 6.060]. Benzer açıklamalar için bkz. Fujita, **An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, s. 225 [§ 8.5.2.5]. Ayrıca bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 45 [§ 168].

[2013] Hazırlık çalışmalarında "*such shipment*" ibaresine yönelik değerlendirme için bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 45 [§ 168].

[2014] Bu bilgi için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 197 [§ 6.060].

[2015] Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 197 [§ 6.060].

[2016] Hükmün giriş cümlesinin resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become a danger to persons*, *property*…". Düzenlemede "*persons, property*" ibarelerinin tercih edilmesiyle taşıtanın sorumluluğunun kapsamı taşıyana tehlikeli eşya sebebiyle yöneltilen her türlü kişi zararını ve malvarlığının aktifinde oluşan zararları içine alacaktır. Ancak, ekonomik zarar istemlerine Rotterdam Kuralları m. 32 b. (a) düzenlenmesi uygulanmaz.

sahibi olmazlarsa, bilgilendirme borcuna aykırılık sebebiyle gerçekleşen zıya veya hasardan taşıyana karşı sorumludur. Önceki tarihli Sözleşmeler'den farklı olarak, Rotterdam Kuralları m. 32'de çevre zararına da açıkça yer verilmiştir[2017]. Bu kapsamda, taşıyan çevre zararından sorumlu tutulur ve bu zarara taşıtanın tehlikeli eşya ile ilgili bilgilendirme borcunu yerine getirmemesi sebebiyet verirse, taşıyan, Rotterdam Kuralları m. 32 uyarınca rücu imkânına sahip olur[2018].

Rotterdam Kuralları m. 32 metnine karşılık gelen önceki tarihli taslaklarda zıya, hasar ve gecikme sebebiyle taşıyana karşı sorumluluk öngörülmüştü. Sonraki tarihli metinlerde gecikme zararı bilinçli bir tercih doğrultusunda m. 32'den ve taşıtanın sorumluluğunun düzenlendiği diğer maddelerden çıkartılmıştır[2019]. Dolayısıyla, mahrum kalınan kâr gibi istemler bakımından sorumlulukta uyuşmazlığa uygulanacak millî hukukun mevzuatı belirleyici olacaktır.

D. Sorumsuzluk Sebebi

Sözleşmeler'de "*shipper*"ın sorumsuzluk sebebine ilişkin özel düzenleme yoktur. Sorumluluğun öngörüldüğü hükümlerin sözünden "*shipper*"ın sorumsuzluk sebeplerini belirlemek mümkündür. Bunlar sırasıyla, **[1]** taşıyanın eşyanın tehlikeli cins ve niteliği hakkında bildirim

---

[2017] Hükmün giriş cümlesinin resmî İngilizce metni şu şekildedir: "*goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become a danger to ...environment...*" KonişmentoMS m. 4 f. 6'da öngörülen sorumluluğun kapsamına bu istemin dâhil olmadığı, Rotterdam Kuralları m. 32'de yapılan eklemenin esaslı bir değişiklik taşıdığı hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1051.

[2018] Ancak, Rotterdam Kuralları'nın 32'nci maddesinin uygulama alanı yalnızca taşıyanın taşıtan ve "*documentary shipper*"a karşı istemleri ile sınırlıdır. Taşıyan aynı zamanda geminin maliki değilse, söz gelimi, 1992 Petrol MS'den doğan zararlardan doğrudan sorumlu değildir. Rotterdam Kuralları m. 32, gemi malikinin taşıyana yönelttiği rücu istemlerinin taşıtan ve "*documentary shipper*"a ileri sürüldüğü bir ihtimalde söz konusu olacaktır.

[2019] Bkz.: aş. § 18 III.

yapılmamasına rağmen bilgisinin olması[2020], **[2]** eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinin bildirilmemesi ile oluşan zarar arasında nedensellik bağının bulunmamasıdır.

Sorumsuzluk sebeplerinden ikincisi hakkında taşıyanın elverişsizlik borcu önem taşır. Bu husus, KonişmentoMS m. 4 f. 6'nın değerlendirildiği çeşitli yargılamalarda gündeme gelmiştir[2021]. Oluşan zararın aslî sebebinin denize, yola veya yüke elverişsizlik olması[2022] hâlinde "*shipper*"ın m. 4 f. 6 kapsamında sorumluluğunun gündeme gelmeyeceği sonucuna varılmıştır.

Hükümlerde öngörülen sorumluluk kusura dayanmadığından, taşıtanın eşyanın tehlikeli niteliğini bilmemesi[2023], yahut uygulanacak mevzuattan haberdar olmaması bir sorumsuzluk sebebi değildir.

V. Taşıyanın Hakları

A. KonişmentoMS

Yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay vermiş olmadıkları yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar, taşıyan tarafından tazminat

---

[2020] Hükmün İngilizce tercümesinde "*consent*" ibaresi kullanılmıştır. Söz gelimi, taşıyanın kömür yükü taşınmasına onayı bulunsa bile, kömür yükünün kendine özgü tehlikeli niteliği hakkında bilgi verilmemesi hâlinde, fiilen taşınan yükün taşınmasına onayının olmadığı hakkında bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1073 [§ 85.429].

[2021] Özellikle bkz. *The Fiona* [1994] 2 Lloyd's Rep. 96 ve *The Kapitan Shakrov* [2000] WL 191121. Bu kararlardan ilkinde zararın asli sebebinin elverişsizlik, ikincisinde ise katkıda bulunan sebeplerin elverişsizlik ve tehlikeli eşya olduğu sonucuna varılmıştır. *The Fiona* kararında "*shipper*"ın sorumlu olmadığı, *The Kapitan Shakrov* kararında ise, tehlikeli eşyanın bildirilmemiş olmasının zararın oluşmasına sebebiyet verdiği ölçüde sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır. Bu kararlar hakkında bilgi ve değerlendirme için bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, **Bills of Lading**, s. 475 [§§ 15.47]; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1078 vd. [§§ 85.450]; Tetley, **Marine Cargo Claims**, s. 1131; Baughen, **A New Convention**, s. 173 vd.; Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1048.

[2022] KonişmentoMS m. 3 f. 2'de öngörülen özen borcu bakımından ise, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararın eşyanın tehlikeli niteliğinden kaynaklandığını ispat etmesi görüşü için bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 647 [§ 9-284].

[2023] İngiliz Hukuku'nda sorumluluğun kusura dayanıp dayanmadığı *Brass* v. *Maitland* [1856] 119 E.R. 940 uyuşmazlığındaki karşı görüş doğrultusunda gündeme gelmiştir, bu karar hakkında bkz. Thomas, **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, s. 1043 [karşı görüş 1044]. Daha sonra, sırasıyla *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277 ve *The Giannis NK* [1998] C.L.C. 374 uyuşmazlıklarında varılan sonuçlarla içtihat yerleşmiştir.

ödenmeksizin boşaltmadan önce herhangi bir zamanda ve yerde gemiden çıkartılabilir veya imha edilebilir ya da zararsız hâle getirilebilir. Hüküm, sözü itibarıyla değerlendirildiğinde, taşıyanın yahut temsilcilerinin bilgisi haricinde yüklenen tehlikeli eşyaların tehlikeli niteliklerinin öğrenildiği anda eşyaların gemiden çıkartılmasının, imha edilmesinin veya zararsız hâle getirilmesinin mümkün olduğu anlaşılmaktadır[2024]. Diğer bir ifadeyle, söz konusu eşya, gemiye yahut gemideki diğer yüke her hangi bir tehlike oluşturmasa da, bu hakkın kullanılması mümkün gözükmektedir.

Bu husus hazırlık çalışmalarında gündeme gelmiştir[2025]. Hükmün sözünden eşyanın hiçbir tehlike oluşturmasa da, gemiden atılabileceğinin anlaşıldığına yönelik yapılan yorum üzerine, oturum başkanı, kaptanın basiretli bir şekilde davranması gerektiğinin açık olduğunu belirtmiştir[2026]. Örnek olarak, 1 nolu ambarı boş olan geminin 2 nolu ambarında başka yüklerle birlikte istif edilmiş eşyanın tehlikeli olduğunun anlaşılması hâlinde, tehlikeli eşyanın ayrılarak boş ambara taşınabileceği verilmiştir[2027]. Bir başka temsilci, İskandinav Hukuku'nda eşyanın denize atılması yahut imha edilmesi hakkının, eşyanın gemi yahut eşya için tehlike arz ettiği hâllerle sınırlı olduğunu ve m. 4 f. 6'ya da böyle bir ekleme yapılmasını önermiştir[2028].

[2024] Bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 646 [§ 9-282]; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1077 [§§ 85.443].

[2025] Düzenlemeye ilişkin hazırlık çalışmaları hakkında bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 593 vd.; Sturley, **Legislative History I**, s. 402 vd. Ayrıca bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 228.

[2026] Hazırlık çalışmalarında değerlendirme sırasıyla şu şekilde gerçekleşmiştir. "*...according to the text the captain could throw out inflammable goods even if their presence on board posed no danger.*" [Mr. Bagge]; "*...it was clear that the captain should act according to what in the United States was called 'common sense'...*" [The Chairman], [21/10/1922 tarihli oturum], bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 593; Sturley, **Legislative History I**, s. 403.

[2027] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 593, 594; Sturley, **Legislative History I**, s. 403.

[2028] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 593, 594; Sturley, **Legislative History I**, s. 403.

Ancak, kaptanın uzman bir kimyager olmadığı ve böyle bir eklemenin daha büyük tehlikelere yol açabileceği bildirilmiştir[2029].

Sonuç olarak, hazırlık çalışmalarında da açıkça ortaya konulduğu üzere, kaptan bu hakkını kullanırken basiretli bir şekilde hareket etmelidir[2030]. Tehlikeli olduğu anlaşılan eşya, daha hafif önlemlerle gemi ve yük bakımından tehlike arz etmeyecek hâle getirilebildiği takdirde eşyanın gemiden çıkartılmaması veya imha edilmemesi yerinde olacaktır. Aksi takdirde, taşıyanın tazminat sorumluluğunun ortadan kalkmadığını söylemek mümkündür.

Taşıyan bu hakkını kullandığında, gemiden çıkartma, imha etme veya zararsız hâle getirmek için yaptığı masrafları m. 4 f. 6 c. 1 uyarınca "*shipper*"dan talep edebilir.

Tehlikeli eşyanın taşıyanın bilgisi ve rızası dâhilinde yüklendiği bir ihtimalde de aynı haklar taşıyana tanınmıştır. Ancak, bu olasılıkta tehlikeli eşyanın gemiyi veya eşyayı tehlikeye sokması gerektiği açıkça öngörülmüştür[2031]. Taşıyan, koşulları oluştuğu takdirde müşterek avarya garame payı borçlusu olabilecektir[2032].

[2029] Bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 593, 594; Sturley, **Legislative History I**, s. 403.

[2030] Hükmün açık sözüne rağmen bu hakların makul bir şekilde kullanılması gerektiği hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 646 [§ 9-282]; Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1077 [§§ 85.443]. KonişmentoMS m. 4 f. 6'da taşıyana tanınan bu haklar için bkz. Güner-Özbek, **Dangerous Goods**, s. 184 vd.

[2031] Böyle bir tehlike oluşmamasına rağmen taşıyanın eşyayı gemiden çıkartması veya imha etmesi hâlinde, nedensellik bağının kesileceği ve taşıyanın özen borcu uyarınca sorumlu tutulabileceği hakkında bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1077 [§ 85.446].

[2032] Taşıyanın bu sebeple uğradığı zararları talep edip edemeyeceğinin hükümde düzenlenmediği ve fakat İngiliz Hukuku uyarınca her hâlükarda böyle bir isteme sahip olacağı hakkında bkz. Treitel/Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, s. 646 [§ 9-282]. Navlun sözleşmesine bu gibi durumlarda "*shipper*"ın sorumlu tutulacağına ilişkin konulan kaydın geçerli sayılması gerektiği hakkında bkz. Aikens/Lord/Bools, **Bills of Lading**, s. 301 vd. [§ 10.321]. Taşıyanın yaptığı masrafları KonişmentoMS m. 4 f. 6 uyarınca talep edemeyeceği görüşü için bkz. Cooke/*et al.*, **Voyage Charters**, s. 1076 [§ 85.439], s. 1078 [§ 85.448].

B. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 13 f. 2 b. (b) hükmü KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 1 ile, m. 13 f. 4 düzenlemesi ise, KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 2 ile aynı doğrultudadır.

C. Rotterdam Kuralları

Diğer Sözleşmeler'in aksine, taşıyanın tehlikeli eşyalara yönelik hakları, taşıtanın sorumluluğunun düzenlendiği maddenin içinde öngörülmemiştir.

Sözleşme'nin 15'inci maddesinde tehlike doğurabilecek eşyalar ile ilgili özel düzenleme vardır. Taşıyan veya ifa eden, kişilere, malvarlığına veya çevreye fiilen zarar verme tehlikesi bulunan ya da taşıyanın sorumluluk süresi içinde zararlı hâle gelme ihtimali makul bir şekilde anlaşılabilen eşyayı teslim almaktan yahut yüklemekten kaçınma ve eşyayı boşaltma, imha etme veya zararsız hâle getirme gibi başkaca benzer makul tedbirler alma hakkına sahiptir.

Kişilere, malvarlığına veya çevreye fiilen zarar verme tehlikesi bulunan şeklindeki kullanım büyük ölçüde Rotterdam Kuralları m. 32'nin giriş cümlesindeki tehlikeli eşya kavramı ile benzeşmektedir[2033]. Ancak, hüküm dikkatli bir şekilde incelendiğinde, m. 32'de yer alan "kendi doğası veya niteliği itibarıyla" ibaresinin m. 15'te bulunmadığı saptanmaktadır. Farklı kullanım bilinçli bir tercih doğrultusunda yapılmıştır[2034]. Zira, eşya m.

[2033] Her iki maddenin sözü karşılaştırıldığında kullanımdaki farklılık ancak dikkatli bir incelemeyle tespit edilebilmektedir. 15'inci maddede "*if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.*" ibaresine yer verilmişken, 32'nci maddede "*when goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment*" kalıbı kullanılmıştır. 32'nci maddede 15'inci maddeden farklı olarak "*by their nature or character*" ibaresine yer verilmiştir. Farklı kullanım 15'inci maddenin uygulama alanını kendi cinsi [doğası] veya niteliği bakımından tehlikeli olmayan eşyaları da içine alacak şekilde genişletmektedir.

[2034] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 194 [§ 6.051].

32 anlamında tehlikeli olmasa da, taşıyan m. 15'te öngörülen haklara sahiptir[2035]. Böyle bir durumda, bu eşyalar m. 32 anlamında tehlikeli olmadıklarından, eşyaların tehlikeli nitelik veya cinsinin ya da alınacak önlemlerin bildirilmemesi sebebiyle oluşan zarardan taşıtan ile "*documentary shipper*" sorumlu olmaz.

§ 18. Sorumluluğun Sınırı

Denizde Eşya Taşımalarına ilişkin MS'lerde taşıtanın ve yükletenin sorumluluğunun sınırlandırılması konusu düzenlenmemiştir. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde bu konu ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir[2036]. Değerlendirmeler UNCITRAL Çalışma Grubu'nun son oturumuna kadar devam etmiş ve sonuç olarak taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın sorumluluklarının sınırlandırılmasına ilişkin düzenleme yapılmasından vazgeçilmiştir[2037].

Bu değerlendirmeler, taşıyanın teslimde gecikmeden sorumluluğunun düzenlendiği hükümdeki gecikme tanımını etkilemiştir. Benzer şekilde, Sözleşme'de taşıtanın gecikme zararlarından sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme bulunmamasının sebebi de taşıtanın sorumluluğunun sınırı için uygun bir miktar belirlenememiş olmasıdır.

Bu sebeplerle, Rotterdam Kuralları'nın nihai metninde her ne kadar taşıtanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı düzenlenmemiş olsa da, hazırlık çalışmalarında yapılan değerlendirilmelere yer verilmesi uygun olacaktır.

[2035] Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, s. 194 [§ 6.051]. Aynı doğrultuda bkz. Günay, **Lahey/Visby Kuralları**, s. 233.
[2036] Değerlendirmeler hakkında bkz. UN, **A/CN.9/591**, s. 39 vd. [§§ 143]; UN, **A/CN.9/594**, s. 49 vd. [§§ 199]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.74**, s. 2 vd. [§§ 1]; UN, **A/CN.9/616**, s. 22 vd. [§§ 83]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 2 vd. [§§ 1]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.91**, s. 2 vd. [§§ 1]; UN, **A/CN.9/621**, s. 41-45, 55 vd. [§§ 177-184, §§ 233].
[2037] UN, **A/CN.9/621**, s. 43 [§ 181].

I. İhtiyaç

Çalışma Grubu 13'üncü oturumunda, taşıyanın gecikme zararından sorumluluğunu ve bu sorumluluğun sınırını Sözleşme'nin uygulama alanına dâhil etme kararı almış ve taslak hüküm üzerinde uzlaşma sağlanmıştır[2038]. Sonraki aşamada, taşıyanın maruz kaldığı gecikme zararlarından taşıtan ve "*documentary shipper*"ın sorumlu tutulması konusuna geçilmiştir[2039].

Çalışma Grubu, taşıyanın gecikme zararlarından sorumlu tutulduğu bir MS'de taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan taşıtanın da benzer sorumluluğunun düzenlenmesinin uygun olacağı görüşünü benimsemiştir[2040,2041]. Ancak, taşıma sözleşmesinin her iki tarafının da menfaatinin korunacağı uygun bir sorumluluk sınırı bulunmasındaki güçlük[2042] ortaya çıkmış ve farklı görüşler doğrultusunda uzlaşma sağlanmaya çalışılmıştır.

Tutanakların tamamı değerlendirildiğinde, taşıtanın sorumluluğunun sınırına ilişkin bir düzenleme yapılmasına yönelik arayışların başlıca sebebi, gecikme zararlarından sorumluluğun Rotterdam Kuralları'na dâhil edilmesi amacıdır.

[2038] UN, **A/CN.9/552**, s. 6 vd. [§§ 18].
[2039] UN, **A/CN.9/591**, s. 39 [§ 146]; UN, **A/CN.9/594**, s. 49 [§ 200].
[2040] UN, **A/CN.9/591**, s. 39 [§ 146]; UN, **A/CN.9/594**, s. 49, 51 [§ 201, § 205].
[2041] Dolayısıyla, hazırlanan MS'de gecikme zararlarından hem taşıtanın hem de taşıyanın sorumluluğunun öngörülmemesi hâlinde, CMR ve COTIF/CIM ile uyumsuzluğun ortaya çıkacağı endişesi doğmuştur. Hazırlanan MS'nin uygulama alanının kapıdan kapıya taşımaları kapsaması ve CMR ile COTIF/CIM'de taşıyıcının gecikme zararlarından sorumluluğunun öngörülmüş olması, hazırlanan MS'de de taşıyanın bu zararlardan sorumluluğunun düzenlenmesi gerektiği inancını arttırmıştır, bu kapsamda bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 23 [§ 87].
[2042] Sorumluluk sınırına ilişkin hüküm düzenlenirken iki ilkenin göz önünde tutulması gerektiği açıklanmıştır. Kabul edilecek sınırın hem taşıtanı Sözleşme'de öngörülen borçlarını yerine getirmesine teşvik etmek için yüksek, hem de sigortalanabilir ve öngörülebilir olması açısından düşük olması gerektiği belirtilmiştir, UN, **A/CN.9/591**, s. 40 [§§ 147]. Gündeme gelen sorumluluk sınırları ile ilgili bkz. UN, **A/CN.9/594**, s. 51 [§ 205]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.74**, s. 8-9 [§ 28]; UN, **A/CN.9/616**, s. 25 vd. [§§ 94]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3-4 [§ 7]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.91**, s. 8 [§§ 24]; UN, **A/CN.9/621**, s. 43-44 [§ 181].

II. Değerlendirmeler

Taşıtanın eşyayı taşımaya hazır hâlde teslim etme borcunu gereği gibi yerine getirmemesi sebebiyle gecikme zararı oluşur. Düzenli hat taşımalarında, söz konusu borcun yerine getirilmemesi taşıyanın gecikme zararına sebebiyet vermez. Zira, bu taşımalarda, taşıyan, eşyanın kendisine teslim edilmesini beklemeden sefere çıkacaktır. Çarter sözleşmeleri, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına kural olarak dâhil olmadığından, taşıyanın sürastarya istemleri de MS'nin uygulama alanına girmez[2043].

Eşyanın yüklenmesinden sonra taşıyanın maruz kalacağı gecikme zararları da örneklendirilmiştir. Taşınan konteynerlerden birinin içeriğinin böceklenmesi ve boşaltma limanı yetkili makamlarının ilaçlama yapılmadan geminin limana girmesine izin vermemesi verilen örneklerden biridir. Bu sebeple, hem gemi hem de gemideki diğer konteynerler gecikecektir. Diğer konteynerlerin malikleri, bu istemlerini taşıyana yönelttiklerinde, gecikme zararı, taşıyanın yahut adamlarının kusurundan kaynaklanmadığından taşıyan söz konusu gecikme sebebiyle sorumlu tutulmayacaktır. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesi uyarınca taşıtana rücu istemi söz konusu olmayacaktır. Taşıtanın gecikme zararlarından sorumluluğu geminin gecikmesi sebebiyle maruz kaldığı ekonomik zararlar olacaktır. Bu istemlerin, hazırlanan MS'nin uygulama alanına dâhil edilmesiyle birlikte millî hukuklar milletlerarası alanda birleştirilmiş olacaktır[2044].

Çalışma Grubu, yapılan değerlendirmeler sonrasında üç olasılık üzerinde durmuştur[2045]: **[1]** Taşıyanın ve taşıtanın gecikme zararından sorumluluğunun MS'de düzenlenmemesi, **[2]** yalnızca taşıyanın gecikme zararından sorumluluğunun Sözleşme'nin kapsamına dâhil edilmesi, **[3]**

[2043] Bu paragraftaki bilgiler için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.74**, s. 6 [§§ 17].
[2044] Bu paragraftaki bilgiler için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.74**, s. 6 [§§ 17].
[2045] Bu olasılıklar hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.74**, s. 7 vd. [§§ 23]; UN, **A/CN.9/616**, s. 23-24 [§§ 88].

MS'de bu sorumluluğun her iki taraf için de öngörülmesi. Üçüncü olasılığın en yerinde çözüm olacağı kanaatine varılmış ve taşıtanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili düzenleme çalışmalarına başlanmıştır[2046].

III. Sorumluluk Sınırına İlişkin Öneriler

A. Hangi Zararlar?

Taşıtanın sorumluluğunu sınırlama hakkının sorumluluk sebeplerinden yalnızca gecikme zararlarına izafe edilmesi amaçlanmıştır. Başka bir anlatımla, gemiye verilen zararların da içinde bulunduğu fiziksel zararların sınırlı sorumluluğa tâbi olmaması düşünülmekteydi[2047].

Taşıtanın sorumluluğunu sınırlama hakkının yalnızca taşıtanın kusur sorumluluğuna tâbi borçlarından kaynaklanan gecikme zararlarına tanınması düşünülmüştür. Söz gelimi, taşıtanın RR m. 32'de tehlikeli eşya ile ilgili öngörülen borcunu yerine getirmemesinden kaynaklanan gecikme zararları, sınırlı sorumluluğa tâbi olmayacaktı. Bu düşüncenin arkasında taşıyanın sorumluluk sınırının kalkma sebebi olan kast yahut pervasızca hareketinin taşıtana yansıtılması olduğu düşünülmektedir[2048].

B. Önerilen Sorumluluk Sınırları

Gündeme gelen sınırlar şunlar olmuştur: **[1]** eşyanın değeri[2049], **[2]** ödenen navlun[2050], **[3]** taşıyanın eşya zıya yahut hasarı ile ilgili kabul edilen ölçüt olan parça, koli başına veya kilogram başına belirli bir ÖÇH ile sınırlı

[2046] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 29 [§ 113].
[2047] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 28 [§§ 110].
[2048] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 5].
[2049] Değeri düşük olan eşyanın, değeri yüksek olana göre daha fazla zarara sebebiyet verme olasılığı, sınırın belirlenmesinde eşyanın değerinin göz önünde tutulmasının olumsuz yanı olarak gösterilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 25 [§ 95].
[2050] Navlun esas alınarak belirlenecek sınırın düşük kalacağı endişesi gündeme getirilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 25 [§ 96].

sorumluluk[2051], **[4]** öngörülen sabit bir miktar ile ÖÇH üzerinden sınırlı sorumluluk[2052].

Yapılan değerlendirmelerden sonra öne çıkan sınır dördüncüsü olmuştur[2053]. Sorumluluk sınırı olarak 500.000 ÖÇH önerilmiştir[2054]. Bu miktar belirlenirken, bir konteyner için ödenen navlun bedeli [yaklaşık 1.500 ilâ 3.000 ABD Dolar aralığı] ile bir gemide taşınan ortalama konteyner sayısı göz önünde tutulmuştur[2055]. Sabit sorumluluk sınırının, sorumluluğun sigortalanabilir olmasına katkı sağlayacağı düşüncesi de bu seçeneği öne çıkartmıştır[2056]. Ayrıca, sürastarya ücreti ile düzenli hat taşıması dışındaki taşımalardaki gecikme istemlerinin bu sınıra tâbi tutulmaması da düşünülmüştür[2057].

C. Sonuç

Hazırlık çalışmalarında gecikme zararlarından sorumluluğun MS'nin kapsamı dışına çıkartılmasına yönelik yapılan teklif üzerine[2058] Çalışma Grubu, taşıtanın gecikme zararından sorumluluğuna ve sorumluluğun sınırına MS'de yer verilmemesine karar vermiştir[2059]. Bu husus, uyuşmazlığa uygulanacak millî hukukun mevzuatına bırakılmıştır.

[2051] Taşıtanın sorumluluğunun bu şekilde sınırlandırılmasının bir Devlet'in ulusal mevzuatında denendiği ancak, başarısız olduğu belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 25-26 [§ 97].
[2052] Sınırın bu şekilde düzenlenmesi hâlinde öngörülebilirliğin sağlanacağı belirtilmiştir, bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 26 [§ 98].
[2053] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 27 [§ 105].
[2054] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 27 [§ 105]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 7].
[2055] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 27 [§ 105]. 500.000 ÖÇH'lık sınırın 260 ilâ 320 tam navlun bedeline karşılık geldiği hakkında bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 7]. Bu sınır esas alınarak yapılan madde teklifi için bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 7].
[2056] Bkz. UN, **A/CN.9/616**, s. 27 [§ 105]; UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 7].
[2057] Bkz. UN, **A/CN.9/WG.III/WP.85**, s. 3 [§ 5].
[2058] ABD tarafından yapılan bu teklifin tam metni için bkz. UN; **A/CN.9/WG.III/WP.91**.
[2059] Bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 42 vd. [§§ 180].

Çok sayıda temsilcinin taşıyanın gecikme zararından sorumluluğuna MS'de yer verilmesinde ısrarcı olması üzerine[2060] teslimde gecikme kavramının kapsamı daraltılmıştır. Teslimde gecikme, eşya, taşıma sözleşmesinde belirtilen varma yerinde, taraflarca kararlaştırılan süre içinde teslim edilmezse gerçekleşecektir[2061].

§ 19. Hükümlerin Emredici Niteliği

I. Milletlerarası Sözleşmeler

Taşıtanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emredici niteliği ile ilgili en açık düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yer almaktadır. KonişmentoMS[2062] ve Hamburg Kuralları'nda[2063] bu hususun dolaylı olarak düzenlendiği söylenebilir.

Rotterdam Kuralları, diğer MS'lerden farklı olarak, Sözleşme'nin taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın borçlarına ilişkin hükümlerin ve bu borçlardan doğan sorumlulukların taşıyanın lehine yahut aleyhine değiştirilemeyeceğini açıkça düzenlemiştir. Taşıtanın veya "*documentary shipper*"ın Rotterdam Kuralları'nda düzenlenen borçlarını ve bu borçlardan

---

[2060] Bkz. UN, **A/CN.9/621**, s. 55 vd. [§ 233].

[2061] RR m. 21'de gecikme ibaresi şu şekilde tanımlanmıştır: "Eşya, taşıma sözleşmesinde belirtilen varma yerinde, taraflarca kararlaştırılan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme gerçekleşir.", tercüme için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 165. Hamburg Kuralları m. 5 f. 2 ve Y-TTK m. 1178 f. 4'te yer alan "…veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır." ölçütüne Rotterdam Kuralları m. 21'de yer verilmemiştir.

[2062] KonişmentoMS'nin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin "*shipper*" aleyhine azaltılamayacağı öngörülmüştür [m. 3 f. 8 ve m. 5 f. 1]. Dolayısıyla, "*shipper*"ın Sözleşme'de öngörülen borçlarının artırılması, taşıyanın borçlarının azaltılması anlamına geldiği ölçüde geçersiz olmalıdır.

[2063] Hamburg Kuralları m. 23 f. 1'in sözü KonişmentoMS'ye göre daha açıktır. Hükümde taşıyan ve "*shipper*" sıfatlarına yer verilmemiş ve Hamburg Kuralları'nda öngörülen hükümlerin etkisini doğrudan yahut dolaylı olarak azaltan kayıtların geçerli olmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla, Hamburg Kuralları'nın "*shipper*"a ilişkin hükümlerinin emredici nitelikte olduğu söylenebilecektir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında taşıyan aleyhine yapılacak değişikliklerin geçerli olacağı açıkça öngörülmüştür.

doğan sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran, sınırlayan veya artıran her şart geçersiz sayılmıştır [m. 79 f. 2 b. (a) ve (b)][2064]. Dolayısıyla, Rotterdam Kuralları'nda öngörülen borçlar, taşıtanın hem asgari hem de azami borçlarıdır. Sözleşme'de yer verilmeyen konularda ise, sözleşme ögürlüğü ilkesi geçerli olacaktır.

II. Türk Hukuku

Y-TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerinin emrediciliği m. 1243'te düzenlenmiştir. Navlun sözleşmesinde veya konişmentoda ya da diğer bir denizde taşıma senedinde yer alan ve taşıtan ile yükletenin borçlarına ve sorumluluklarına ilişkin m. 1145 [doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü], 1146 [caiz olmayan eşya ve yükleme], 1147 [gizlice yüklenen eşya], 1148 [tehlikeli eşya], 1165 [belgeleri verme yükümlülüğü] ve 1208'de [kusur sorumluluğu] öngörülen borçlarını ve sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şatlar geçersizdir [m. 1243 f. 1 b. (b)].

Y-TTK m. 1243 f. 4 uyarınca taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıtlar ve şartlar geçerli sayılmıştır. Taşıtan ve yükletenin borçları ve sorumlulukları ile ilgili benzer bir düzenleme yoktur[2065]. Ancak, taşıtanın ve yükletenin borçlarını ve sorumluluklarını artıran kayıtlar, taşıyanın borç ve sorumluluğunun azalmasına sebebiyet verdiği ölçüde geçersiz sayılmalıdır. Zira, taşıyanın hükmün birinci fıkrasının (a) bendindeki borçlarını ve sorumlularını azaltan kayıtlar geçersizdir [m. 1243 f. 1 b. (a)].

[2064] Hükmün resmî İngilizce metninin Türkçe'ye bu şekilde tercüme edildiği çalışma için bkz. Süzel/Damar, **[2010] Batider**, s. 190.

[2065] Bu bakımdan Y-TTK m. 1243 ile Hamburg Kuralları m. 23 f. 1 aynı doğrultudadır, bkz.: yuk. dn. 2063. Y-TTK m.1243'ün gerekçesinden de bu sonuca varmak mümkündür: "Birinci ve üçüncü fıkralar 6762 sayılı Kanunun 1116 ncı maddesi ile 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 23 üncü maddesinin birinci fıkrasından değiştirilerek alınmıştır.", bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 371.

III. Alman Hukuku

Y-AlmDTK'nın taşıtanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin emredici niteliğinde farklı bir yöntem benimsenmiştir. Y-AlmDTK genel işlem koşulları denetimine benzer bir düzenlemeye yer vermiştir. Buna göre taşıyan ile taşıtan arasında önceden bir veya birden fazla navlun sözleşmesi kurulmuş olsa bile, taşıtanın Y-AlmDTK m. 488 f. 1 ilâ 3'te öngörülen sorumluluğunu kaldıran her türlü sözleşme kaydı, taraflarca ayrıntılı bir şekilde müzakere edilmediği sürece geçersizdir [m. 488 f. 5 c. 1][2066].

Ancak, bu kural, taşıtanın sorumluluğunun belirli bir meblağ ile sınırlandırılmasına ilişkin bir kayda, bu kayıt matbu bir kayıt olsa bile uygulanmaz [m. 488 f. 5 c. 2][2067].

§ 20. Hak Düşürücü Süre

I. Milletlerarası Sözleşmeler

A. KonişmentoMS

"*Shipper*"a yöneltilecek tazminatın istem süresine ilişkin bir düzenleme KonişmentoMS'de yoktur. KonişmentoMS m. 3 f. 6 par. 4'te ve mükerrer altıncı fıkrada taşıyana yöneltilecek tazminat taleplerine ilişkin hak düşürücü süre öngörülmüştür.

B. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nda eşya taşıma ile ilgili öngörülen her türlü uyuşmazlık iki yıl içinde adli yargı veya tahkim yargılamasına

---

[2066] Hükmün resmî Almanca metni şu şekildedir: "*Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.*"

[2067] Y-AlmDTK m. 488 f. 5 c. 2 hükmünün resmî metni şu şekildedir: "*Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.*"

başvurulmaması hâlinde düşer [m. 20 f. 1]. Bu süre, KonişmentoMS m. 3 f. 6 par. 4'ten farklı olarak yalnızca taşıyana yöneltilecek olan istemler için değil, Hamburg Kuralları uyarınca ileri sürülecek tüm istemler bakımından geçerlidir. Dolayısıyla, "*shipper*"ın sorumluluğu da iki yıllık hak düşürücü süreye tâbi olmalıdır.

Rücu istemleri, 20'nci maddenin beşinci fıkrasında öngörülen süre içinde de ileri sürülebilecektir. Hamburg Kuralları m. 20 f. 5 düzenlemesi, KonişmentoMS m. 3'ün mükerrer altıncı fıkrası ile aynı doğrultudadır.

C. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'ndaki borçların ifa edilmemesinden doğan istem veya uyuşmazlıklardan dolayı adli yargı veya tahkim yargılamasına iki yıllık sürenin geçmesinden sonra başvurulamaz [m. 62 f. 1]. Düzenleme Hamburg Kuralları m. 20 f. 1 ile aynı doğrultudadır. Dolayısıyla, taşıtan ve "*documentary shipper*"a yöneltilecek istemler de bu süreye tâbidir.

Sürenin başlangıcı taşıyanın eşyayı teslim ettiği günden, eşyanın teslim edilmediği veya kısmen teslim edildiği hâllerde ise, eşyanın teslim edilmesi gereken son günden başlar [m. 62 f. 2 c. 1]. Sürenin başlangıcında ölçüt olarak taşıyana yöneltilen istemlerin esas alındığı anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle, taşıtan ve "*documentary shipper*"a yöneltilecek tazminat istemleri için de, sürenin eşyayı teslim ettiği günden, eşyanın teslim edilmediği veya kısmen teslim edildiği hâllerde ise, eşyanın teslim edilmesi gereken son günden itibaren başlayacağı söylenebilecektir.

Rücu istemleri bakımından Hamburg Kuralları m. 20 f. 5'e kıyasla daha uzun bir süre öngörülmüştür. Rücu davası, sorumluluğuna hükmedilen kişi tarafından, **[a]** yargı yoluna başvurulan ülkede uygulanan hukuk tarafından izin verilen süre içinde veya **[b]** rücu davasını açan kişinin ödemede bulunduğu veya yürütülen yargılamada aleyhine karar verildiği

tarihten hangisi önce ise, bu tarihten itibaren doksan gün içinde, açılabilecektir [m. 64 b. (a) ve (b)][2068].

Taşıyanın tazminat sorumluluğunun öngörülmesi hâlinde, taşıtan veya "*documentary shipper*"a yönelteceği rücu istemlerinin 64'üncü maddesine tâbi olacağı düşünülmektedir.

II. Türk Hukuku

Y-TTK'nın 1188'inci maddesinde eşya zıyaı veya hasarı ya da teslimde gecikme sebebiyle taşıyana yöneltilecek tazminat istemleri için süre öngörülmüştür. Bu süre bir yıldır ve hak düşürücü süre niteliğindedir [m. 1188 f. 1][2069].

Bir yıllık hak düşürücü süre geçse de, **[1]** taşıyanın kendisine yöneltilen tazminat bedelini ödediği tarihten veya **[2]** aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren 90 gün içinde, taşıyan rücu davası açabilir [m. 1188 f. 3]. Bu hüküm taşıyanın, taşıtan ve yükletene yöneltileceği rücu istemlerine uygulanmamalıdır. Y-TTK m. 1188 f. 3'teki ek süre, Y-TTK m. 1188 f. 1'de öngörülen bir yıllık hak düşürücü süreye tâbi istemler için taşıyana tanınmıştır. Söz gelimi, gönderilenin taşıyana dava açması hâlinde, taşıyanın aynı hak düşürücü süreye tâbi olan ve gönderilene karşı birlikte sorumlu olduğu fiilî taşıyana yönelteceği istemdeki hak düşürücü süreyi uzatmalıdır. Bu hüküm, Lahey-Visby Kuralları 3'üncü

[2068] Rotterdam Kuralları m. 64 hakkında açıklama ve bu hükme yönelik eleştiriri için bkz. Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of Carrier, Chapter: 6, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer 2011, s. 191 vd.

[2069] E-TTK m. 1067'deki bir yıllık sürenin kesilmesine ilişkin Yargıtay 11. HD'nin son tarihli içtihatlarında ortaya çıkan sorunlar ve E-TTK m. 1067 = Y-TTK m. 1188'in ayrıntılı açıklaması için bkz. Atamer, **Yargıtay Kararları Sempozyumu**, s. 218 vd. Y-TTK m. 1188 düzenlemesi KonişmentoMS m. 3 f. 6 par. 4 ve mükerrer altıncı fıkrasından iç hukuka aktarılmıştır, bkz. TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 362.

maddesinin mükerrer altıncı fıkrasından[2070] Türk Hukuku'na aktarılmıştır[2071]. Hükmün hazırlık çalışmalarından da bu sonuca varılmaktadır[2072,2073].

Y-TTK'da taşıtanın ve yükletenin sorumluluğuna ilişkin özel bir zamanaşımı veya hak düşürücü süre öngörülmemiştir. Bu durumda, navlun sözleşmesi için söz konusu olan m. 1246'daki zamanaşımı süresi uygulanmalıdır. Navlun sözleşmesinden veya konişmentodan doğan istemler bir yıllık zamanaşımı süresine tâbidir [m. 1246 f. 1]. Söz gelimi, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğinin bildirilmemesi sebebiyle taşıyanın maruz kaldığı zararlar bir yıllık zamanaşımı süresine tâbi olmalıdır.

Bir diğer örnek, yükletenin eşyanın ağırlığını gerçeğe uygun bildirmemesi ve taşıyanın konişmentoya yükletenin beyanını yükletenin bildirdiği şekilde yazmasıdır. Bu gibi durumlarda eşyanın konişmentoda bildirildiği şekilde taşıyana teslim edildiği karinesi doğar [m. 1239 f. 3 c. 1] ve bu karinenin aksi ispat edilemez [m. 1239 f. 3 c. 2]. Taşıtan ile yükleten, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler [m. 1145 f. 1 c.1]. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur [m. 1145 f. 1 c. 2]. Ancak, taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumlulukları saklıdır [m. m. 1145 f. 2]. Bu örnek kapsamında gönderilenin taşıyana yönelteceği istem, Y-TTK m. 1188'de

---

[2070] 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 6 hükmü Lahey-Visby Kuralları m. 1 f. 2 ile değiştirilmiş ve m. 1 f. 3 ile mükerrer altıncı fıkra eklenmiştir. Hükme ilişkin hazırlık çalışmaları için bkz. Berlingieri, **The Travaux Préparatoires**, s. 316-320 [m. 3 f. 6], s. 321-324 [mükerrer altıncı fıkra].

[2071] TBMM: **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96**, s. 362.

[2072] Hükmü hazırlayan Alt Komisyon tarafından verilen örnek şöyledir: Boşaltma limanında eşya hasarı tespit edilir. Gönderilen istemi taşıyana yöneltir. İstem bir yıllık hak düşürücü sürenin son zamanlarında ileri sürülür.Taşıyan tazminatı öder yahut kendisine bir yıl dolmak üzereyken dava açılır. Taşıyan hasarın eşyanın taşımanın bir kısmını üstlenen alt taşıyanın hâkimiyetindeyken oluştuğunu düşünmektedir. Bir yıllık süre dolmuştur, örnek için bkz. Berlingieiri, **The Travaux Préparatoires**, s. 321 vd.

[2073] Bu düzenleme söz konusu tarihte yürürlükte olan Hollanda Ticaret Kanunu m. 487 hükmü esas alınarak hazırlanmıştır, bkz. Berlingieiri, **The Travaux Préparatoires**, s. 322.

öngörülen bir yıllık hak düşürücü süreye tâbidir. Taşıtan ve yükletenin, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumlulukları ise, Y-TTK m. 1246 f. 1'de öngörülen zamanaşımı süresine tâbidir. Zamanaşımı süresi, taşıyanın alacağının muaccel olacağı tarihten itibaren başlayacaktır [m. 1246 f. 2]. Süre, taşıyanın kendisine yöneltilen istemi ödediği ya da kendisine karşı yargı yoluna başvurulmuşsa, sorumluluğuna ilişkin kararın verildiği tarihte başlamalıdır.

SONUÇ

Çalışmada varılan sonuçlar, her bir bölüm için ayrı ayrı aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

I. **[1]** Denizde Eşya Taşıma Hukuku'nun MS'lere konu edilmesinin başlıca sebebi, taşıma sözleşmesi hükümlerini müzakere gücü olmayan taşıtanların menfaatlerinin korunması ve farklı millî mevzuatların milletlerarası sözleşmeler yoluyla birleştirilmesidir. Bugün itibarıyla aynı anda yürürlükte olan birden fazla MS mevcuttur. Hukukun birleştirilmesi amacının sağlanması için yapılan son deneme Rotterdam Kuralları'dır. Bu MS'ye taraf olan Devlet sayısına bakıldığında, bu amacın yakın gelecekte sağlanmasının güç olduğu söylenebilir.

[2] MS'lerin uygulama alanları çalışma konusu bakımından değerlendirildiğinde, KonişmentoMS kural olarak çarter partilere uygulanmaz. Bunun tek istisnası, bir çarter parti uyarınca konişmentonun düzenlenmiş ve bu konişmentonun taşıyan ile hamil arasındaki ilişkiyi düzenlemeye başlamış olmasıdır [m. 1 b. (c)]. FOB satıcı emrine konişmento düzenlenmesi ve eşyanın, yükleme başladıktan sonra ve fakat gemiye alınmadan önce zarar görmesi ihtimalinde, FOB satıcı ile taşıyan arasındaki istemlerin KonişmentoMS'nin uygulama alanına girip girmediği sorusuna verilecek cevap belirsizdir. Diğer yandan, FOB alıcı, aynı zamanda çarter partinin tarafı olacağından, eşyanın gemiye yüklenmesinden sonra gerçekleşen zararlar KonişmentoMS'nin uygulama alanı dışında kalır. Rotterdam Kuralları m. 7 f. 1, MS'nin uygulama alanını tasarruf eden veya hamil ile taşıyan arasındaki ilişkilere de genişletmiştir. Dolayısıyla, benzer örnek bakımından, taşıyan ile FOB satıcı arasındaki ilişkiye Rotterdam Kuralları hükümleri uygulanacaktır.

[3] Rotterdam Kuralları değişik tür araçlarla yapılan taşıma sözleşmelerine de uygulanabilir. MS'nin 26'ncı ve 82'nci maddeleri karma taşıma sözleşmesine Rotterdam Kuralları'nın mı yoksa deniz dışı taşımayı

düzenleyen bir MS'nin mi uygulanacağını belirler. Bu belirleme, MS'de yalnızca taşıyanın sorumluluğu bakımından irdelenmiştir. Söz gelimi, tehlikeli eşya sebebiyle taşıtanın sorumluluğu, hem Rotterdam Kuralları'nda hem de CMR'de düzenlenmiştir. Bu uyuşmazlığa hangi MS'nin uygulanacağını RR m. 26 ve 82'den tespit etmek mümkün değildir.

II. KonişmentoMS'de "*shipper*" tanımı yoktur. Sözleşme'de taşıyan, "*shipper*" ile navlun sözleşmesini kuran kişi olarak tanımlanmıştır [m. 1 b. (a)]. Söze dayalı yorum yapıldığında, KonişmentoMS anlamında "*shipper*" Türk Hukuku'ndaki taşıtana karşılık gelmektedir. MS'nin hazırlık çalışmaları da incelenmiş ve bu süreçte yapılan değerlendirmelerden birbirinden farklı sonuçlara ulaşılmıştır. MS'de yer alan "*shipper*" sıfatının taşıtana mı yoksa yükletene mi ait olduğu konusunda KonişmentoMS'de bir boşluk olduğu ve vasıflandırmanın "*lex fori*" uyarınca yapılması uygun bulunmuştur. Hamburg Kuralları bakımından da benzer sonuca varılmıştır. Sözleşme'de yer alan "*shipper*" tanımı, Türk Hukuku'ndaki taşıtanı ve yükleteni birlikte kapsar [m. 1 f. 3]. Tanımın, "*shipper*"ın haklarına ve borçlarına ilişkin hükümler üzerindeki görüşmeler tamamlandıktan sonra kabul edilmiş olması ve bu sıfata kimin sahip olduğunun Diplomatik Konferans'taki temsilciler tarafından da anlaşılamamış olması, vasıflandırmanın "*lex fori*" uyarınca yapılmasının en doğru çözüm olduğunu göstermektedir. Rotterdam Kuralları'nda "*shipper*" sıfatı tanımlanmıştır [m. 1 f. 8]. Bu kişi, taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişidir. Dolayısıyla, Türk Hukuku bakımından, bu kişi taşıtandır. MS'de özellikle FOB alıcı düşünülerek "*documentary shipper*" tanımına yer verilmiştir. Ancak, Türk Hukuku'nun aksine, senede bağlı bir yaklaşım kabul edilmiş ve taşıma senedinde taşıtan olarak adlandırılmayı kabul eden kişi "*documentary shipper*" olarak tanımlanmıştır [m.1 f. 9]. AlmTK'nın Deniz Ticareti Hukuku hükümleri yakın geçmişte değiştirilmiştir. Y-AlmDTK m. 513 f. 2 c. 1'de "*ablader*" sıfatı tanımlanmıştır. Eski yaklaşımdan farklı olarak

eşyanın taşıyana teslim edilmesi koşulu yeterli görülmemiş, ayrıca bu kişinin taşıtan tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılması koşulu getirilmiştir. Aksi takdirde, taşıtanın yükleten sayılacağı öngörülmüştür. Görüldüğü üzere, taşıtan ve yükleten ayrımında esas alınan mehaz kanun değişmiş ve Türk Hukuku ile Alman Hukuku bu kapsamda birbirinden ayrılmıştır.

III. [1] Konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkı Türk Hukuku'nda yükletene aittir. KonişmentoMS'de ve Hamburg Kuralları'nda bu hak "*shipper*"a tanınmıştır. Tanımda yaşanan zorluklar sebebiyle, senedin düzenlenmesini isteme hakkının eşyayı taşıyana teslim eden kişiye mi, yoksa taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişiye mi ait olduğu belirsizdir. Rotterdam Kuralları ise, bu konuda açık bir tercih yapmış ve hem düzenlenecek senedin türünü belirleme yetkisini, hem de senedin düzenlenmesini isteme hakkını taşıtana vermiştir. "*Documentary shipper*"ın senedin türünü belirleme yetkisi yoktur, senedin düzenlenmesini ise, sadece taşıtanın bu yönde rızası bulunması hâlinde isteyebilir. Y-AlmDTK'da yer alan "*ablader*" tanımı ile birlikte, konişmentonun düzenlenmesini isteme hakkının yükletene verilmesini belirleyen kişi taşıtandır. Zira taşıtan tarafından konişmentoya yükleten olarak yazılmak üzere adlandırılmayan kişi, eşyayı taşıyana teslim etmekle ile birlikte konişmento düzenlenmesini talep etme hakkına sahip olmayacaktır. Dolayısıyla, Alman Hukuku uyarınca, bu hak eşyayı taşıyana teslim eden kişiye kanun tarafından tanınmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, böyle bir hakkın tanınması, ancak navlun sözleşmesi uyarınca söz konusu olabilecektir.

[2] Eşya üzerinde tasarruf hakkına yönelik tek açık düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yer almaktadır. Devredilemez taşıma senetleri üzerindeki tasarruf hakkı kural olarak taşıtana, devredilebilir taşıma senetleri üzerindeki tasarruf hakkı ise hamile tanınmıştır. Bu hak, her ne kadar hamile tanınmış

olsa da, Rotterdam Kuralları'nda yer alan "*documentary shipper*" tanımından yola çıkılarak FOB satıcının bu hakka sahip olabilmesi için, kendisinin tasarruf eden olarak taşıtan tarafından belirlenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Y-TTK m. 1228 f. 3, 1230 ve 1232 hükümlerinden Türk Hukuku'nda bu hakkın yükletene ait olduğu anlaşılmaktadır. Bu hükümler, Y-TTK'ya, E-TTK'dan aktarılmıştır. Her iki Kanun'un da mehazı E-AlmDTK'dır. Y-AlmDTK'da bu hak ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu hükümlerin mehazı AlmTK'nın kara taşımasına ilişkin hükümleridir. Söz konusu hükümlerin mehazı ise, CMR'dir. Bu bilgiler doğrultusunda Y-TTK bakımından değerlendirme yapıldığında, Y-TTK'nın kara taşımasına ilişkin hükümlerinde yer alan tasarruf hakkına ilişkin düzenlemeler, AlmTK ve Y-AlmDTK ile benzerdir. Deniz Ticareti Hukuku bakımından ise, Türk Hukuku ile Alman Hukuku hükümleri birbirinden ayrılmaktadır. Konişmentolu taşımalarda tasarruf eden sıfatı hamile aittir. Değişen "*ablader*" tanımı uyarınca tasarruf eden sıfatını belirleme yetkisi taşıtana geçmiştir.

[3] KonişmentoMS m. 1 b. (c)'de öngörülen koşulların karşılanması kaydıyla, güverte yükü MS'nin uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Hazırlık çalışmalarında, bu eşyanın kural olarak MS'nin uygulama alanı dışında bırakıldığı ancak, Taraf Devletler'in güverte taşımasını emredici sorumluluk rejimine tâbi tutabilecekleri hususu önemle vurgulanmıştır. Hamburg Kuralları'nda bu taşıma özel olarak düzenlenmiştir [m. 9]. İlgili hüküm, Y-TTK m. 1151'e aktarılmıştır. Eşyanın güvertede taşınmasına yönelik anlaşmanın tarafları, MS'de taşıyan ile "*shipper*" olarak ifade edilmiştir. Bu ibare, Y-TTK m. 1151'e yükleten olarak işlenmiştir. Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları değerlendirildiğinde, güverte taşımasına ilişkin anlaşma yapma hakkının taşıtana ait olduğuna yönelik değerlendirmelere rastlanmıştır. Ancak, ulaşılabilen kaynaklardan, MS'yi hazırlayanların asıl amacı belirlenememiştir. Özellikle taşıtan ve yükleten sıfatlarının farklı kişilere ait

olduğu FOB satışlar göz önünde tutulduğunda, taşıyan ile güverte taşımasına ilişkin anlaşma yapma hakkının taşıtan sıfatına sahip FOB alıcıya tanınmasının daha yerinde bir çözüm olacağı düşünülmektedir. Zira aksi takdirde, navlun sözleşmesinde, açıkça eşyanın ambarda taşınacağının kararlaştırılmış olmasına rağmen yükletenin yükleme aşamasında eşyanın güverteye yüklenmesine yönelik rızası, kendisinin tarafı olmadığı navlun sözleşmesi hükmünü değiştirebileceği anlamına gelecektir. Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerin navlun sözleşmesi hükümlerine tâbi olacağı kuralı [m. 1237 f. 2] göz önünde tutulduğunda, bu sonucun daha yerinde olduğu düşünülmektedir. Y-AlmDTK m. 486 f. 4 c. 2'de, konişmentolu taşımalar bakımından, güverte taşımasına yönelik yükletenin onayının bulunmasının yeterli olduğu belirtilmiştir. Ancak, hüküm, Y-AlmDTK m. 513 f. 2'de yer alan "*ablader*" tanımı ile birlikte okunduğunda, yükletene bu hakkın kanun tarafından tanınmadığı, söz konusu hakkın kendisine navlun sözleşmesi uyarınca tanınabileceği sonucuna varılmaktadır.

IV. [1] Taşıtanın navlun borcu MS'lerde ayrıntılı olarak düzenlenmemiştir. Bu yönde deneme, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde yapılmış olsa da, hazırlık çalışmalarının sonraki aşamalarında navluna ilişkin hükümler TaslakMS'den çıkartılmıştır. Hamburg Kuralları m. 16'da konişmentonun ispat işlevi düzenlenmiştir. Hükmün dördüncü fıkrası, Y-TTK m. 1240 f. 1'e aynen aktarılmıştır. Buna göre, navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin bir kayıt içermeyen konişmento, gönderilenin navlun ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur. Bu karinenin aksi, iyi niyetli üçüncü kişilere karşı ispat edilemez. Hükümden konişmentoda "*freight collect*" yahut benzeri bir kaydın bulunmaması hâlinde, iyi niyetli üçüncü kişi gönderilenin [söz gelimi, CIF alıcının] navlundan sorumlu tutulamayacağı anlaşılmaktadır. Ancak, bu hüküm Y-TTK m. 1237 f. 3 ile birlikte değerlendirilmeli ve navlun sözleşmesinden çarter partiye atıf varsa,

konişmentoda her ne kadar navlun borcuna ilişkin bir kayıt bulunmasa da, m. 1237 f. 3'ün koşullarının karşılanması hâlinde gönderilenin navlundan sorumlu tutulması söz konusu olmalıdır. Aksi takdirde, "*freight collect*" veya benzer etki doğuran bir kayıt konişmentoda açıkça yer almadıkça, gönderilenin navlundan sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır.

[2] Eşyanın gemiye yüklenmesi, istif edilmesi ve gemiden boşaltılması borcunun FIO[S][T] kayıtları ile yük ilgililerine devredilmesi, diğer bir ifadeyle, bu aşamalarda meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu tutulmamasına yönelik KonişmentoMS'de açık bir düzenleme yoktur. Ancak, KonişmentoMS m. 3 f. 2, f. 8, m. 4 f. 2 b. (i) ve b. (q) hükümleri üzerinden farklı Devlet yargı organları farklı sonuçlara varmıştır. Bu kapsamda, ilk açık düzenlemeye CMNI m. 18 f. 1 b. (b)'de rastlanmış ve bu işlemlerin "*shipper*", "*consignee*" yahut bunların temsilcileri tarafından yerine getirilmesi ve zararın bu aşamada ortaya çıkması, taşıyanın sorumsuzluk sebepleri arasında sayılmıştır. Rotterdam Kuralları bir adım daha öteye giderek, m. 13 f. 1, f. 2, m. 17 f. 3 b. (i) ve m. 27 f. 2'de bu konu hakkında açık düzenlemeye yer vermiştir. Ancak, taşıyanın sorumluluk süresinin öngörüldüğü m. 12 f. 3'ten, FIO(S)(T) kayıtlarının bulunduğu bir taşımada, taşıyanın eşyayı yükleme limanında gemide teslim aldığı ve boşaltma limanında gemide teslim ettiği sonucunun ortaya çıkmayacağı anlaşılmaktadır. Hazırlık çalışmalarında yükleme ve boşaltma aşamalarının, taşıyanın sorumluluk süresinin içinde olduğu ve bu aşamalarda taşıyanın özen borcunun devam edeceği açıklanmıştır. Özellikle bu düzenleme sebebiyle Rotterdam Kuralları milletlerarası hukukta yürürlük kazansa ve yaygın kabul görse bile, FIO(S)(T) kayıtlarından kaynaklanan içtihat farklılığının önüne geçilemeyeceği düşünülmektedir. Y-AlmDTK'da, KonişmentoMS m. 3 f. 2'deki taşıyanın sorumlu olduğu aşamalara ilişkin liste usulü sayım, terk edilmiştir [m. 498 f. 1]. Kanun'un 486'ncı maddesinin ikinci fıkrasında, taşıyanın, aksi

kararlaştırılmadıkça, eşyayı gemiye yükleme, istif etme, sabitleme ve gemiden boşaltmakla yükümlü olduğu açıklanmıştır. Sayılan aşamalar FIO(S)(T) kaydı uyarınca sorun yaşanan aşamalardır. Y-AlmDTK m. 486 f. 2'de yer verilen "aksi kararlaştırılmadıkça" ibaresinden, bu aşamalarda meydana gelen zıya ya da hasardan sorumluluğun yük ilgililerine devredilebileceği anlaşılmaktadır.

[3] Rotterdam Kuralları'nda taşıtanın ve "*documentary shipper*"ın borçları, diğer MS'lerden farklı olarak ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Öngörülen borçlardan biri, taşıma için teslim borcudur. Hükmün başlığı içeriğini tam olarak yansıtmamaktadır. Zira hükmün uygulama alanına, eşyanın taşıyana teslim edilmesinin bir borç olup olmadığı değil, fiilen teslim edilen eşyanın, taşımaya hazır hâlde ve kararlaştırılan taşımaya dayanıklı bir şekilde teslim edilmesi dâhildir. Kusur sorumluluğuna tâbi tutulan bu borçlardan sorumluluğun, "*shipper*"ın kusur sorumluluğunun öngörüldüğü KonişmentoMS m. 4 f. 3 ve Hamburg Kuralları m. 12 üzerinden de kurulması mümkündür.

[4] Çalışmada yer verilen konulardan bir diğeri, taşıma senetlerindeki kayıtlardan "*shipper*"ın kusursuz sorumluluğudur. Bu sorumluluğun kapsamına, taşıyanın rücu istemleri de dâhildir. Bu sebeple, çalışmada, taşıyanın konişmento veya taşıma senedinde yer alan kayıtlardan gönderilene karşı sorumluluğunun da incelenmesi gerekmiştir. MS'lerin hazırlık çalışmalarından bazı ilginç sonuçlara varılmıştır.

[a] KonişmentoMS m. 3 f. 3 b. (b)'de, kolilerin ya da parçaların sayısı veya miktar yahut ağırlık konişmento kayıtları arasında sayılmıştır. Hamburg Kuralları'nda m. 15 f. 1 b. (a)'da kolilerin veya parçaların sayısı ile eşyanın ağırlığı veya başka suretle ifade olunan miktarı bu kayıtlar arasındadır. Diğer bir ifadeyle, KonişmentoMS'de yer alan "veya = *or*" bağlacı "ile = *and*" olarak değiştirilmiştir. Gerekçe olarak, KonişmentoMS'nin de amacının bu yönde olduğu açıklanmış ve hükmün redaksiyon hatası sebebiyle, bu şekilde

kabul edildiği belirtilmiştir. KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmaları değerlendirilmiş ve Hamburg Kuralları'nda yer verilen bu gerekçenin yerinde olmadığı sonucuna varılmıştır.

[b] KonişmentoMS m. 3 f. 3 par. 2'de, bazı koşulların gerçekleşmesi durumunda taşıyanın kendisine iletilen bilgileri konişmentoya girmeme hakkına sahip olduğu öngörülmüştür. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın bu bilgilere çekince koyma hakkının bulunmadığı söze dayalı yorum çerçevesinde söylenebilir. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde, 1921 Lahey Kuralları ve öncesinde amaçlananın bu olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, 1923 Lahey Taslağı hazırlanırken bu bilgilere çekince konulması gündeme getirilmiş ve bu yönde açık düzenleme yapılması önerilmiştir. Bu öneri kabul edilmemiştir. Ne var ki, çekince konulmasına yönelik uygulamanın, Deniz Ticareti Hukuku'nda yerleşmiş olduğu, açık düzenlemeye ihtiyaç bulunmadığı gerekçesi bildirilmiştir. Uygulamada, konişmentoya konulan çekincelerin geçerliği bakımından farklı içtihatlar oluşmuştur. KonişmentoMs m. 3 f. 3 par. 2'nin, 1923 Lahey Taslağı'na yönelik görüşler doğrultusunda yorumlanması uygun olacaktır.

[c] 1968 Visby Protokolü m. 1 f. 1 ile 1924 KonişmentoMS m. 3 f. 4'e ikinci cümle eklenmiş ve konişmento kayıtlarının aksinin, iyiniyetli üçüncü kişiye karşı ispat edilemeyeceği öngörülmüştür. Hükmün gerekçesinde, eklemenin açıklayıcı nitelikte olduğu, uygulamada kabul edilen farklı yasal düzenlemeler ve oluşan farklı içtihatlar sebebiyle, bu konuda açıklık sağlanmasının gerektiği belirtilmiştir. Ancak, 1924 KonişmentoMS'ye ilişkin hazırlık çalışmaları incelendiğinde, bu gerekçenin de yerinde olmadığı ve aslında azınlık görüşünü yansıttığı belirlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, 1924 KonişmentoMS, konişmentoda yer alan kayıtların aksinin, üçüncü kişi gönderilen de dâhil olmak üzere herkese karşı ispat edilebileceğini öngörmektedir.

[d] Yine hazırlık çalışmaları değerlendirildiğinde, konişmento kayıtlarından sadece "*shipper*" tarafından taşıyana bildirilen bilgilerin, aksi ispat edilebilen bir karine teşkil edeceğinin amaçlandığı anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın hâl ve durumuna ilişkin taşıyan tarafından konişmentoya girilen kayıt bakımından, aksi ispat edilebilen bir karine öngörülmesi amaçlanmamıştır. Redaksiyon hatasının bu noktada yapıldığı sonucuna varılmıştır. Hatanın ILA Taslağı'ndan 1921 Lahey Kuralları'na geçiş aşamasında ortaya çıktığı düşünülmektedir. Hazırlık çalışmalarının henüz başında yapılan bu redaksiyon hatası, sonraki süreçte fark edilmiş olmalıdır. Her hâlükarda, amaçlanan ile ortaya çıkan sonucun farklı olduğu belirlenmiştir.

[5] Temiz konişmento karşılığı garanti mektubuna ilişkin tek açık düzenleme Hamburg Kuralları'nda yer almaktadır [m. 17 f. 2 ilâ 4]. MS'nin bu düzenlemesi, Y-TTK m. 1241 f. 2 ilâ 4'e aynen aktarılmıştır. Hamburg Kuralları m. 17 f. 2 ve Y-TTK m. 1241 f. 2 hükümleri uyarınca, bu kapsamdaki her taahhüt veya anlaşma, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir. Hükümde yer alan üçüncü kişi ibaresi, garanti anlaşmasına taraf olmayan her üçüncü kişi olarak yorumlanmalıdır. Söz gelimi, FOB alıcı, navlun sözleşmesinin tarafı ve taşıtandır. "*Shipper*" tanımı ile ifade edilmek istenen kişide yaşanan zorluk göz önünde tutulduğunda, eşyanın işareti, koli ya da parça sayısı, miktarı veya ağırlığına ilişkin bilgilerin FOB alıcı tarafından bildirileceği sonucuna varılsa da, garanti anlaşması, eşyayı taşıyana teslim eden kişi ile taşıyan arasında kurulur. Bu sebeple, taşıyan ile yükleten arasında kurulan bu sözleşme, taşıtan sıfatına sahip FOB alıcıya karşı, bu kişi iyiniyetli olduğu müddetçe, geçersiz olmalıdır.

Garanti mektubu ile ilgili tartışma konusu olan bir diğer husus, söz konusu anlaşmanın taşıyanın yükletene rücu hakkına etkisidir. Zira taşıyanın, hileli

işleme katkısı bulunan yükletene genel hükümler uyarınca rücu hakkının bulunduğu savunulmaktadır. Hamburg Kuralları m. 17'nin hazırlık çalışmaları incelendiğinde, hükmün garanti mektubu uygulamasının asgari seviyeye indirilmesi amacı ile kaleme alındığı belirlenmiştir. Dolayısıyla, üçüncü kişi gönderileni aldatma kastının varlığı hâlinde, oluşan zarara, taşıyanın tek başına katlanması gerektiği sonucuna varılmıştır.

[6] KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 1'de, eşyanın cins ve niteliğinin yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli olduğunun taşıyan tarafından bilinmemesi hâlinde, meydana gelen zarardan "*shipper*"ın kusursuz sorumluluğu öngörülmüştür. "Yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli" cins ve nitelikteki eşya MS'de tanımlanmamıştır. İngiliz yargı kararlarında KonişmentoMS m. 4 f. 6 c. 1'de yer alan "eşyanın tehlikeli cins ve niteliği" kavramı geniş yorumlanmış ve böceklenen buğday yükü, hükmün uygulama alanına dâhil edilmiştir. Bu sonuç, "*shipper*"ın kusursuz sorumluluğunun kapsamının genişlemesine sebebiyet vermekte, hükmün uygulanmasında öngörülebilirliği ortadan kaldırmaktadır. 1924 KonişmentoMS'nin hazırlık çalışmalarında, aslında bu konuda da değerlendirme yapılmıştır. Benzer bir örnek, un yükü bakımından gündeme getirilmiş, ancak yapılan değerlendirmelerde hükmün uygulama alanının olağanüstü tehlikeli eşyalarla sınırlı olduğu açıklanmıştır.

KonişmentoMS m. 4 f. 6'ya karşılık gelen hüküm Y-TTK m. 1148'dir. Hükümde, tehlikeli eşya kavramı, denizde can ve mal koruma mevzuatına atıf yapılmak suretiyle tanımlandığından, benzer sorun m. 1148 kapsamında çıkmayacaktır. Türk mevzuatında, DCMK ve ilgili ikincil mevzuatta tehlikeli eşya düzenlenmiştir. Özellikle IMDG Kuralları ile uyum bakımından ikincil mevzuatın DCMK'dan daha güncel olduğu belirlenmiştir. Her hâlükarda, DCMK'nın yeni baştan gözden geçirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

E-TTK m. 1026 = Y-TTK m. 1148'de taşıtanın ve yükletenin harp kaçağı, ihracı ya da ithali veya transit geçirilmesi yasak eşyadan kusursuz sorumluluğu öngörülmüştür. Benzer düzenleme, KonişmentoMS'de yoktur, E-AlmDTK'dan aktarılmıştır. Y-AlmDTK'da söz konusu hükme karşılık gelen bir madde yer almamaktadır. Y-TTK m. 1148'in İngiliz Hukuku'nda benimsenen "hukuken tehlikeli eşya" kavramı ile örtüşebileceği belirlenmiştir. Söz konusu sorumluluğun sınırlarının çizilmesi, kusursuz sorumluluğun kapsamının belirlenmesi bakımından önem taşıyacaktır.

[7] MS'lerin hiç birinde, "*shipper*"ın sınırlı sorumluluğu öngörülmemiştir. Sorumluluğun sınırlandırılması için Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında kapsamlı çalışma yapılmış olmasına rağmen, nihai metne bu konu dâhil edilmemiştir. Ancak, bu yöndeki çalışmalar yapılırken, öne çıkan farklı menfaatler, Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın gecikme sorumluluğuna ilişkin hükme taşıyan lehine etki etmiştir.

[8] KonişmentoMS ve Y-TTK'da öngörülen bir yıllık hak düşürücü süre, taşıyana karşı yöneltilecek istemlerle sınırlıdır. KonişmentoMS'de "*shipper*"ın sorumluluğu bakımından her hangi bir zamanaşımı ya da hak düşürücü süre yoktur. Y-TTK uyarınca taşıtan ve/veya yükletene yöneltilecek istemler, 1246'ncı maddede öngörülen zamanaşımı süresine tâbi olacaktır. Hamburg Kuralları m. 20 f. 1 ve Rotterdam Kuralları m. 62 f. 1 hükümleri değerlendirildiğinde, yük ilgililerine yöneltilecek istemlerin iki yıllık hak düşürücü süreye tâbi olduğu sonucuna varılmaktadır.

KAYNAKÇA

Aikens, Richard / Lord, Richard / Bools, Micheal : **Bills of Lading**, London, Informa, 2010

Akıncı, Sami : **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1968

Akkiprik, Ali : "Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu – CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu'nun Kesişme Noktasında Bulanıklık", **[2000] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 215-230, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Aksoy, Sami : **Taşıma Hukuku Mevzuatı (Hava - Kara - Deniz - Demiryolu)**, Ankara, Seçkin, 2012

Anderson, C. A. : "Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and related Problems", **[1974-1975] 49 TLR**, s. 880-898

Arkan, Sabih : "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", **[1980] AÜHFD**, Cilt: XXXVII, Sayı: 1-4, s. 313-326

Asariotis, Regina : "Main Obligations and Liabilities of the Shipper", [**2004] Transportrecht**, s. 284-294.

Asariotis, Regina / Tsimplis, Michael N. : "The proposed US Carriage of Goods by Sea Act", **[1999] LMCLQ**, s. 126-140

Asariotis, Regina / Tsimplis, Michael N. : "Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a reply to Professor Sturley's response", **[1999] LMCLQ**, s. 530-535

Astle, W. E. : **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities**, London, H.F.G & Witherby, 1954

Astle, W. E. : **International Rules of Law relating to Bills of Lading**, London, Fairplay, 1982

Atamer, Kerim : "Comité Maritime International'ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında", **[1997] DenizHD**, Yıl: 2, Sayı: 2-3, s. 91-106, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Atamer, Kerim : "Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu", **[1998] İBD**, s. 495-508

Atamer, Kerim : "Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **[2000] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 57-94, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Atamer, Kerim : "1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?", **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul, Aybay, 2004, s. 179-202

Atamer, Kerim : **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, İstanbul, Arıkan, 2006

Atamer, Kerim : "Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler", **XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (12/6/2009)**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2009, s. 165-274 /s. 277-286: tartışmalar)

Atamer, Kerim : "Construction Problems in The Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties", **[2010] 41 JMARLC**, s. 469-497

Atamer, Kerim : "Yeni Türk Hukuku Uyarınca *Incorporation*, *FIOST* ve *Arbitration London* Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi", **[2006] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2011), Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 241-342, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Atamer, Kerim : "The Enactment of The "Hague Rules" in Turkey", **Free On Board - *Liber Amicorum* Marc A. Huybrechts**, Kris Bernauw / *et al*. (eds.), Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011, s. 1-22

Atamer, Kerim / Süzel, Cüneyt : "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of Carrier", Chapter: 6, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 155-199

Atamer, Kerim / Süzel, Cüneyt : **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları**, İstanbul, XII Levha, 2013

Atamer, Yeşim M. : **Uluslararası Satım Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG) Uyarınca Satıcının Yükümlülükleri ve Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları**, İstanbul, Beta, 2005

Aybay, Gündüz : **Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili – notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, Aybay, 2000

Aybay, Gündüz / Atamer, Kerim : Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, **VI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu** (14-15 Nisan 1989), Ankara 1989, s. 229-258

Aybay, Gündüz / Oral, Nilüfer / Biçen, Esra : **Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, İstanbul, Aybay, 2000

Başbuğoğlu, Tarık : **Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu – Açıklamalar – İçtihatlar, 2. Cilt (Madde 816-1475), Deniz Ticareti – Sigorta Hukuku**, Ankara, Yetkin, 1988

Baughen, Simon : **Shipping Law**, Fourth Edition, London / New York, Routledge-Cavendish, 2009

Baughen, Simon "The legal status of the non-contracting shipper", **[2000] IJOSL**, s. 21-29

Baughen, Simon : "Defining the Ambit of Article III r.8 of the Hague Clauses: Obligations and Exceptions Clauses", **[2003] JIML**, s. 115-122

Baughen, Simon : "Obligations owed by the shipper to the carrier", Chapter: 7, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009

Berlingieri, Francesco : "Unification and Harmonisation of Maritime Law Revisited", **[2007] IDM**, s. 28-51

Berlingieri, Francesco : "Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions", **[1987] 18 JMARLC**, s. 317-350

Berlingieri, Francesco : (ed.), **The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules**, Antwerpen, CMI, 1997

Berlingieri, Francesco : "Freedom of Contract under the Rotterdam Rules", **[2009] ULR**, s. 831-845

Berlingieri, Francesco : "Revisiting the Rotterdam Rules", **[2010] LMCLQ**, s. 583-639

Berlingieri, Francesco : "The History of the Rotterdam Rules", Chapter: 1 **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin-Heidelberg, Springer, 2011, s. 1-61

Bools, Michael D. : **The Bill of Lading: A Document of Title to Goods an Anglo-American Comparison**, London /Hong Kong, LLP, 1997

Boyd, Stewart C. / *et al.* : **Scrutton on Charterparties**, Twenty-first Edition, London, Sweet & Maxwell, 2008

Bridge, Michael : "CISG Uyarınca Hasarın Geçmesi", **Milletlerarası Satım Hukuku**: **Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması (CISG)**, Yeşim M. Atamer (ed.), İstanbul, XII Levha, 2008, s. 193-220

Butterworth, Michael M. : "Rust Never Sleeps: The Origin, Effect and Validity of Rust Clauses in Metal Cargo Bills of Lading", **[1989-**

90] 14 TLMLJ, s. 135

Clarke, Malcolm Alistair : **Aspects of the Hague Rules**, The Hague, Martinus Nijhoff, 1976

Clarke, Malcolm Alistair : **International Carriage of Goods by Road: CMR**, Third Edition, London, Sweet & Maxwell, 1997

Coghlin, Terence / *et al.* : **Time Charters**, 6th edition, London, Informa, 2008

Cooke, Julian / *et al.* : **Voyage Charters**, London, Informa, 2007

CMI : **[1990] CMI Yearbook** (Yearbook 1990 Annuaire)

CMI : **[1994] CMI News Letter**, No. 3

CMI : **[1994] CMI News Letter**, No. 4

CMI : **[1995] CMI News Letter**, No. 1

CMI : **[1995] CMI News Letter**, No. 4

CMI : **[1995] CMI Yearbook** (Yearbook 1995 Annuaire)

CMI : **[1996] CMI News Letter**, No. 1

CMI : **[1996] CMI News Letter**, No. 3

CMI : **[1996] CMI Yearbook** (Yearbook 1996 Annuaire)

CMI : **[1997] CMI Yearbook** (Yearbook 1997 Annuaire)

CMI : **[1998] CMI Yearbook** (Yearbook 1998 Annuaire), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

CMI : **[1999] CMI News Letter**, No. 2, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Newsletters/

CMI : **[1999] CMI Yearbook** (Yearbook 1999 Annuaire), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

CMI : **[2000] CMI News Letter**, No. 1, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Newsletters/

CMI : **[2000] CMI Yearbook** (Yearbook 2000 Annuaire), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

CMI : **[2001] CMI News Letter**, No. 3, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Newsletters/

CMI : **[2001] CMI Yearbook** (Yearbook 2001 Annuaire), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

CMI : "CMI Draft Instrument on Transport Law", **[2002] LMCLQ**, s. 418-441

CMI : **[2010] CMI Yearbook** (Yearbook 2010 Annuaire), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

CMI : **[2011] CMI Yearbook** (Yearbook 2011-2012 Annuaire – Beijing I- Documents for the Conference), (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

Cumalıoğlu, Emre : **Kırkambar Sözleşmesi: Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı – Düzenli Hat Taşımacılığı**, Ankara, Turhan, 2011

Czerwenka, Beate : "Scope of Application and Rules on Multimodal Transport Contracts", **[2004] Transportrecht**, s. 297-303

Czerwenka, Beate : **Die geplante Reform des Seehandelsrechts (Einführung-Referentenentwurf-Sachverständigenbericht- Synopse)**, Köln, Bundesanzeiger, 2011

Çağa, Tahir : "Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", **[1977] Batider**, Cilt: IX, Sayı: 2, s. 289-324

Çağa, Tahir : "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı", 1978, **[1979] Batider**, Cilt: X, Sayı: 2, s. 323-328 (s. 329-352: tercüme)

Çağa, Tahir / Kender, Rayegân : **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Doanatan ve Kaptan**, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul, XII Levha, 2010

Çağa, Tahir / Kender, Rayegân : **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, İstanbul, XII Levha, 2010

Çakalır, Yalçın : "Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi", **Çoşkun Kırca'ya Armağan**, İstanbul, Galatasaray Üniversitesi Yayınları, 1996, s. 39-55

Çetingil, Ergon : Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında, **Prof. Dr. Vecdi Aral'a Armağan**, Kocaeli 2001, s. 397-405

Çetingil, Kender / *et al.* : TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, **[2006] DenizHD**, Özel Sayı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 1-295

Damar, Duygu : "Konişmentodan Çarter Partiye Atıfla Tahkim Sözleşmesinin Kurulması Meselesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hükmünün Değerlendirilmesi", **[2006] İHFM**, Cilt: 64, Sayı: 2, s. 247-271

Davies, Martin / Dickey, Anthony : **Shipping Law**, Third Edition, Sydney, Lawbook Co., 2004

Damar, Duygu : **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Heidelberg, Springer, 2011

De Minister van Buitenlandse Zaken : **Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee**; New York, 11 December 2008, (Çevrimiçi) https://zoek.officielebeke ndmakingen.nl/trb-2011-222.html

de Wit, Ralph : "Minimal Music: multimodal transport including a maritime leg under the Rotterdam Rules", Chapter: 5, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 91-112

Debattista, Charles : **The Sale of Goods Carried by Sea**, Secon Edition

London / Edinburg / Dublin, Butterworths, 1998

Debattista, Charles : "Rights of the Controlling Party", Chapter 10, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 151-172

Debattista, Charles : "Cargo Claims and Bills of Lading", Chapter 5, **Maritime Law**, Yvonne Baatz / *et al.*, Second Edition, London, Sweet & Maxwell, 2011, s. 193-230

Demirkıran, H. Murat : **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008

Deniz, İnci : **Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları** (Doktora Tezi), İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982

Deutscher Bundestag : **17. Wahlperiode, Drucksache: 17/10309, Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts**, (Çevrimiçi) http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/103/1710309.pdf

Diamond, Anthony : "The Hague-Visby Rules", **[1978] LMCLQ**, s. 225-266

Diamond, Anthony : "The next sea carriage Convention?", **[2008] LMCLQ**, s. 135-187

Diamond, Anthony : "The Rotterdam Rules", **[2009] LMCLQ**, s. 445-536

Doğanay, İsmail : **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, **Üçüncü Cilt: Madde 816-1475**, 4. Bası, İstanbul, Beta, 2004

Dor, Stephane : **Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules)**, J. M. Bokownew (Çev.), 1956

Ekşi, Nuray : **Milletlerarası Ticaret Hukuku**, İstanbul, Beta, 2010

Erdem, Ercüment : **SİF Satışlar: CIF Sales**, İstanbul, Beta, 1999

Erdem, Ercüment : "Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış", **[1996] Batider**, Cilt: XVIII, Sayı: 4, s. 35-90

Erdem, Ercüment : "Incoterms 2000", **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, Cilt I, İstanbul, Beta, 2001, s. 179-218

Erdem, Ercüment : "Satıcının Malları ve Belgeleri Teslim Borcu", **Milletlerarası Satım Hukuku – Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması (CISG)**, Yeşim M. Atamer (ed.), İstanbul, XII Levha, 2008, s. 105-161

Eriş, Gönen : **Açıklamalı – İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, Cilt III: Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara, Seçkin, 1990

Ernst, Dierk : **Der Ablader im Deutschen Seerecht – Die Rechtsstellung des Abladers im Allgemeinen und Seine Rechte und Pflichten in Einzelnen**, Dissertation Hamburg, Hamburg Universität, 1971

Falkanger, Thor / Bull, Hans Jacob : "Transport under Bill of Lading or Sea Waybill" [Part II Chapter 6], **Transport Law in Norway**, Transport Law Suppl-36 (2013), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2013

Force, Robert : **Transport Law in the United States**, Transport Law Suppl-12 (2001), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2001

Force, Robert : "Shipment of Dangerous Cargo by Sea", **[2007] 31 TLMLJ**, s. 315-376

Force, Robert / Yiannopoulos, A. N. / Davies, Martin **Admiralty and Maritime Law**, Practitioner's Edition, Vol.: I, Washington, Beard Boks, 2008

Frederick, David C. : "Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules", **22 JMARLC**, s. 81-117

Fresnedo de Aguirre, Cecilia : "Unifying the Law of Carrige of Goods: A View from Mercosur", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 241-253

Fujita, Tomotaka : "Obligations and Liabilities of the Shipper", Chapter: 8,

The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules", Meltem Deniz Güner Özbek (ed.), Berlin-Heidelberg, Springer, 2011, s. 211-228

Garner, Bryan A. / *et al.* : **Black's Law Dictionary**, Ninth Edition, St. Paul, Thomson Reuters, 2009

Gaskell, Niholas / Asariotis, Regina / Baatz, Yvonne : **Bills of Lading: Law and Contracts**, London / Hong Kong, Informa, 2000

Gençtürk, Muharrem : "Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli", **[2006] EÜHFD**, Cilt: 1, Sayı: 1, s. 193-214

Girvin, Stephen : **Carriage of Goods by Sea**, New York, Oxford, 2007

Girvin, Stephen : "Evidentary Aspects of Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL 1-2**, s. 109-117

Glass, David A. : **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, London / Singapore, LLP, 2004

Goldby, Miriam : "The performance of the bill of lading's functions under UNCITRAL's draft Convention on the Carriage of Goods: unequivocal legal recognition of electronic equivalents", **[2007] 13 JIML**, s. 160-182

Gombrii, Karl-Johan : "Background paper on Right of Control", **[2004] CMI Yearbook**, s. 147-156, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks

Gonzales, Janice : "Stowage of Containers on Deck", **[1975] 1 The Maritime Lawyer**, s. 114-130

Göknil, Mahzar Nedim : "Deniz Hukukunun Birleştirilmesinde Enternasyonal Konvansiyon ve Kaideler", **M. R. Seviğ Armağanı**, İstanbul 1956, s. 59-92

Griggs, Patrick : "Obstacles to Uniformity of Maritime Law", **34 JMARLC**, s. 191 vd. [**[2002] CMI Yearbook**, s. 164-

173, (Çevrimiçi) http://www.comitemaritime.org/Yearbooks]

Griggs, Patrick : "Making maritime law – Do conventions work?", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, Vol.: 1, s. 540-546

Güner-Özbek, Meltem Deniz : **The Carriage of Dangerous Goods by Sea**, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Berlin / Heidelberg, Springer, 2008

Güner-Özbek, Meltem Deniz : Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions, Chapter: 4, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 107-138

Haak, Krijn : "Carriage Preceding or Subsequent to Sea Carriage under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL**, s. 63-71

Haanappel, P. P. C. / Mackaay, Ejan : **New Netherlands Civil Code: Book 8 -Traffic Means and Transport**, The Netherlands, the Ministry of Justice of The Netherlands, 1996

Hegarty, Mark "COGSA Carrier's Duty to Load and Stow Cargo is Nondelegable, or Is It?", **[1993] 18 TLMLJ**, s. 125-136

Haicong, Zuo : "A Call for the Restoration of Contractual Freedom in Cargo Shipping", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 309-318

Hancock, Christopher : "Mutimodal Transport under the Convention", Chapter: 2, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 34-51

Hepgülerler, Ezgi : **Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanlarının Hukuki Sorunları**, Ankara, Seçkin, 2011

Herber, Rolf : "The Hamburg Rules: Origin and Need for the New Liability System", **Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?**, Francesco Berlingieri (ed.), Zurich, Maklu, 1994, s. 33-46

Herber, Rolf : "German Transport Law Reform Act June 25", **[2000] ETL**, s. 23-53

Hill, Christopher : **Maritime Law**, Sixth Edition, London / Hong Kong, LLP, 2003

Hill, D. J. : **Freight Forwarders**, London, Stevens & Sons, 1972

Hodges, Susan / A. Glass, David : "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 237-270

Hongxiu, Yao / Hui, Lin : "On the Identity of the "Shipper" under the Maritime Code of People's Republic of China", **[1998] 6 Int.M.L.**, s. 196-200

Honka, Hannu : **New Carriage of Goods by Sea, The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions**, Hannu Honka (ed.), Abo, Abo Akademi University, 1997

Hooper, Chester D. : "Obligations of the Shipper to the Carrier under the Rotterdam Rules (Chapter 7)", **[2009] ULR**, s. 885-892

House, David J. **Cargo Work for Maritime Operations**, Seventh Edition, London, Elsevier, 2005

ICC : **Uniform Customs and Practice for Documentary Credits**, **Publication No. 500**, Effective January 1, 1994

ICC : **Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision**, **Publication No. 600LF**; Implementation Date July 1, 2007

ICC : **Brochure No. 223**: **The Problem of Clean Bills of Lading [Le Problemé des Connaissements nets]**,

1963

Ilgın, Sezer : "Hamburg Kuralları'nın Türk Taşıyan ve Taşıtanlarına Etkisi", **[1993] Denizatı Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 2-3, s. 45-48; Sayı: 4-5, s. 37-44

IMO **Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions**, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOf Conventions/Documents/Status%20-%202013.pdf.

K., James Wong K. : "Packaging of Dangerous Goods", **[1976-77] 8 JMARLC**, s. 387-411

Kalpsüz, Turgut : **Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar)**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1967

Kalpsüz, Turgut : **Deniz Ticareti Hukuku**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971

Karan, Hakan : **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules,** Lewiston / New York, Edwin Melen, 2004

Karan, Hakan : "Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules, Chapter: 9, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules**", Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg 2011, Springer, s. 229-248

Karan, Hakan : "The Rotterdam Rules v. The Hague and Hamburg Rules", Recent Developments in Maritime Law, İstanbul, Turkish Maritime Law Association / Deutscher Verein Für Internationales Seerecht, 2012, s. 107-115

Karatzas, Theodoros B. / Ready, Nigel P. : **The Greek Code of Private Maritime Law**, The Netherlands, Springer, 1982

Kender, Rayegân / Çetingil, Ergon / Yazıcıoğlu, Emine : **Deniz Ticareti Hukuku**: **Temel Bilgiler (Cilt I) – (6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Güncellenmiş Onüçüncü Baskı)**, İstanbul, XII Levha, 2012

Kozuka, Souichirou : "Carriage of Goods and Legal Uniformity in the Asia-Pacific Region", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 255-264

Kula-Değirmenci, Nil : **Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2012

Kurt, Fatma / *et al.* : ""Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme"nin Çevirisi", **Gündüz Aybay Armağanı**, İstanbul, Aybay, 2004, s. 179-202

Legros, Céceile : **Transport Law in France**, Transport Law Suppl-34 (2012), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2012

Lejnieks, Maris : "Diverging Solutions in the Harmonization of Carriage of Goods by Sea: Which Approach to Choose?", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 303-307

Lorenzon, Filippo : "Transport Documents and Electronic Transport Records", Chapter: 8, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 99-122

Lorenzon, Filippo : "Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage", Chapter: 6, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 73-78

Lorenzon, Filippo : "Obligations of the Shipper to the Carrier", Chapter: 7, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2010, s. 79-98

Mankowski, Peter : "The Rotterdam Rules – Scope of Application and Freedom of Contract", **[2010] EJCCL**, s. 9-21

Moore, John C. : "The Hamburg Rules", **[1978] 10 JMARLC**, s. 1-38

Nicholas, Andrew : "The duties of the carriers under the conventions: care and seaworthiness", Chapter: 6, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 113-117

Nikaki, Theodora "The effect of the FIOS clause of NYPE 1946 charterparties on owners' duty to provide a seaworthy vessel", **[2007] 13 JIML**, s. 29-41

Nikaki, Theodora : "The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules", [**2008] 14 JIML**, s. 512-523

Nikaki, Theodora "The obligations of carries to provide seaworthy ships and exercise care", Chapter: 4, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 89-110

Okay, Sami : **Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları** (1943-1961), 2. Bası, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1963

Okay, Sami : **Deniz Ticareti Hukuku**, **Cilt I: Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları**, 3. bası, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1970

Okay, Sami : **Deniz Ticareti Hukuku II [Navlun Mukaveleleri Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri]**, Gözden geçirilmiş ilâveli ikinci bası, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1971

Olebakken, Ingeborg Holtskog : "Background Paper on Shipper'a Obligations and Liabilities", **[2007-2008] CMI Yearbook**, s. 300-306

Pejovic, Caslav : "The Straight Bill of Lading: Do we really need it?", **[2005] ETL**, s. 303-319

Ramberg, Jan : "Global Unification of Transport Law: A Hopeless Task?", **[2009] 27 PENNSILR**, s. 851-857

Ramberg, Jan : **ICC Guide to Incoterms 2010**, Paris, International Chamber of Commerce, 2011

Ray, José Domingo : "The Comité Maritime International and the tendecy to unification of maritime law", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, [**2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittimo**, Vol.: 2, s. 819-823

Reynolds, Barney : "Stowing, trimming and their effects on delivery, risk and property in sales "f.o.b.s.", "f.o.b.t." and "f.o.b.s.t."", **[1994] LMCLQ**, s. 119-130

Reynolds, Francis : "Transport documents under the international conventions", Chapter: 13, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 271-282

Rokas, Ioannis K. : **Introduction to Greek Private Maritime Law**, Athens / Komotini, Sakkoulas, 2001

Rose, F. D. : "Cargo Risks: "Dangerous" Goods", **[1996] 55 CLJ**, s. 601-613

Round Table : "Unificatory and De-Unificatory Forces in the Law of The Carriage of Goods: Where Do We Go From Here?", **[2003] ULR**, Vol.: 8, s. 234-239

Schoenbaum, Thomas J. **Admiralty and Maritime Law**, Fourth Edition, Vol.: 1, St. Paul, Thomson West, 2004

Seven, Vural : **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara, Yetkin, 2012

Sevinç-Kuyucu, Aslıhan : **INCOTERMS (Uluslararası Ticari Terimler)**, İstanbul, Filiz, 2011

Stevens, Frank : "Duties of shippers and dangerous cargoes", Chapter: 11, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London, Lloyd's List, 2010, s. 215-236

Silard, Stephen A. : "Carriage of the SDR by Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules", **[1978-79] 10 JMARLC**, s. 13-38

Sözer, Bülent **Deniz Ticareti Hukuku**: **Gemi – Donatan – Taşıyan**

ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, İstanbul, Vedat, 2012

Sözer, Bülent : **Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı)**, **Giriş-Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, İstanbul, Vedat, 2013

Staniland, Hilton : "Scope of Application", Chapter: 2, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 15-22

Steel, Joanna : "Dangerous Beetles? The Hague Rules and the Common Law", **[1996] IJOSL**, s. 229-231

Steel, Joanna : "Dangerous Beetles in the House of Lords – Shippers Absolutely Liable", **[1998] IJOSL**, s. 119-120

Stumm, Carolin : **Der Ablader im Seehandelsrecht**: **Eine rechtsvergleichende Darstellung des deutschen und des amerikanischen Rechts**, Berlin, LIT, 2010

Sturley, Michael F. : **The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the *Travaux Préparatoires* of the Hague Rule**s, **Vol.: I**, Littleton Colorado, Fred B. Rothman & Co. 1990

Sturley, Michael F. : **The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the *Travaux Préparatoires* of the Hague Rules**, **Vol.: II**, Littleton Colorado, Fred B. Rothman & Co. 1990

Sturley, Michael F. : "The History of COGSA and the Hague Rules", **[1991] 22 JMARLC**, s. 1-58

Sturley, Michael F. "Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea", **[1995] 26 JMARLC**, s. 553-579

Sturley, Michael F. : "Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act: a response to English criticisms", **[1999] LMCLQ**, s. 519-527

Sturley, Michael F. : "Carriage of Goods by Sea", **[2000] 31 JMARLC**, s. 241-250

Sturley, Michael F. : "Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules", Chapter: 1, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 1-33

Sturley, Michael F. : "The Carrier's Liability under the Rotterdam Rules: The "Well-Balanced Compromise" of Article 17", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, Vol.: 2, s. 977-995

Sturley, Michael F. : "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", Chapter: 2, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg 2011, s. 63-86

Sturley, Michael F. / Fujita, Tomotoka / van der Ziel, Gertjan : **The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**, London, Sweet & Maxwell, 2010

Sunal-Erguvan, Sevgi : **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)**, İstanbul, Legal, 2007

Süzel, Cüneyt / Damar, Duygu : "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi", **[2010] Batider**, Cilt: XXVI, Sayı: 2, s. 149-240

Sweeney, Joseph C. : "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part I)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 69-125

Sweeney, Joseph C. : "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part II)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 327-350

Sweeney, Joseph C. : "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part III)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 487-503

Sweeney, Joseph C. : "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part IV)", **[1975-76] 7 JMARLC**, s. 615-670

Sweeney, Joseph C. : "The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part V)", **[1977] 8 JMARLC**, s. 167-194

Sweeney, Joseph C. : "Happy Birthday Harter: a Reappraisal of the Harter Act on its 100th Anniversary", **[1993] 24 JMARLC**, s. 1-42

TBMM : **Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, s. 1: TBMM'ye takdim yazısı, s. 7: Genel Gerekçe, s. 72: Madde Gerekçeleri, s. 460: 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu, (Çevrimiçi) http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf

Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku (Uluslararası Konvansiyonlar)**, İstanbul, Neşriyat, 1987

Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku**, 6. bası, İstanbul, Alkım, 2001

Tetley, William : "Deck Carriage under the Hague Rules", **[1977] 3 The Maritime Lawyer**, s. 35-44

Tetley, William : "The Hamburg Rules: a commentary", **[1979] LMCLQ**, s. 1-20

Tetley, William : "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention", **[1999-2000] 24 TLMLJ**, s. 775-856

Tetley, William : "The Proposed New US COGSA (The Important International Consequences)", **[1999] ETL**, s. 415-439

Tetley, William : "Properly Carry, Keep and Care for Cargo – art. 3(2) of the Hague/Visby Rules", **[2001] ETL**, s. 9-35

Tetley, William : "Letters of Indemnity at Shipment and Letters of Guarantee at Discharge", **[2004] ETL**, s. 287-344

Tetley, William : **Marine Cargo Claims**, Fourth Edition**,** Vol.: 1, Canada, Thomson Carswell, 2008

The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law : **The Swedish Maritime Code**, Third Edition, Stockholm, The Axel Ax:on Johnson Institute for Maritime and Transportation Law, 2006

Thomas, D. Rhidian : "An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties", Chapter: 3, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 52-88

Thomas, D. Rhidian : "The emergence and application of the Rotterdam Rules", Chapter: 1, **The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), London 2010, Lloyd's List, s. 1-26

Thomas, D. Rhidian : "The Position of Shippers under the Rotterdam Rules", **[2010] EJCCL**, No. 1-2, s. 22-27

Thomas, D. Rhidian : "The Carriage of Dangerous Cargo by Sea. A Modern Day Legal Conundrum", **Scritti in Onore di Francesco Berlingieri**, **[2010] Numero Speciale Di IL Diritto Marittiomo**, 2010, Vol.: 2, s. 1042-1065

Thommen, T. K. : **Bills of Lading in International Law and Practice**, Lucknow, Eastern Book Company

Tiberg, Hugo / Schelin, Johan : "Transport Law – Sweden", **International Encyclopaedia of Laws**, Marc Huybrechts (ed.), Transport Law – Supp. 31, Wolters Kluwer, 2012

Topsoy, Fevzi : "Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu", **[2012] MÜHFHAD**, Cilt: 18, Sayı: 2 [Özel Sayı]:

"6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken", s. 545-584

Treitel, Guenter / Reynolds, F. M. B. : **Carver on Bills of Lading**, 2nd Edition, London, Sweet & Maxwell, 2005

Tsimplis, Michael "Obligations of the Carrier", Chapter: 4, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Yvonne Baatz / *et al.*, London, Informa, 2009, s. 29-44

Uçar, Zeynep : "38. Comite Maritime International Kongresi Hakkında", **[2003] DenizHD**, Yıl: 8, Sayı: 1-4 (basım tarihi Şubat 2005), s. 161-174, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume I: 1968-1970, New York 1971 ("**[1968-1970] UNCITRAL Yearbook**"), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume II: 1971, New York 1972 ("**[1972] UNCITRAL Yearbook**"), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume III: 1972, New York 1973 ("**[1973] UNCITRAL Yearbook**"), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume IV: 1973, New York 1974 ("**[1973] UNCITRAL Yearbook**"), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume V: 1974, New York 1975 ("**[1974] UNCITRAL Yearbook**"), , , (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.

html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume VI: 1975, New York 1976 ("**[1975] UNCITRAL Yearbook**"), , , (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume VII: 1976, New York 1977 ("**[1976] UNCITRAL Yearbook**"), , , (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume VIII: 1977, New York 1978 ("**[1977] UNCITRAL Yearbook**"), , , (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume IX: 1978, New York 1981 ("**[1978] UNCITRAL Yearbook**"), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Commission on Trade Law Yearbook**, Volume XXXI 2001, (**"[2000] UNCITRAL Yearbook"**), (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org/uncitral/publications/yearbook.html

UN : **United Nations Conference On The Carriage of Goods By Sea**, **Hamburg, 6-31 March 1978: Official Records Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees**, New York, United Nations, 1981

UN : "Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea", **A/CN.9/WG.III/WP.21**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]", **A/CN.9/WG.III/WP.32**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its twelfth session, **A/CN.9/WG.III/WP.36**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : Provisional redraft of the articles of the draft instrument considered in the Report of Working Group III on the work of its thirteenth session", **A/CN.9/WG.III/WP.39**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposed revised provisions on electronic commerce", **A/CN.9/WG.III/WP.47**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Shipper's Obligations: Information presented by the Swedish delegation", **A/CN.9/WG.III/WP.55**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]", **A/CN.9/WG.III/WP.56**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposal by Finland on scope of application, freedom of contract and related provisions", **A/CN.9/WG.III/WP.61**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposal by the Japan on scope of application", **A/CN.9/WG.III/WP.65**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposals by the Italian delegation regarding Transport Documents and Electronic Transport Records and Scope of Application, Freedom of Contract and Related Provisions", **A/CN.9/WG.III/WP.70**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Draft convention on the carriage of goods [wholly or

partly] [by sea]", **A/CN.9/WG.III/WP.81**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]", **A/CN.9/WG.III/WP.101**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposal by the delegations of Italy, the Republic of Korea and the Netherlands to delete any reference to "consignor" and to simplify the definition of "transport document"", **A/CN.9/WG.III/WP.103**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session (New York, 15-26 April 2002)", **A/CN.9/510**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session (Vienna, 16-20 September 2002)", **A/CN.9/525**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session (New York, 24 March to 4 April 2003)", **A/CN.9/526**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003)", **A/CN.9/544**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its thirteenth session (New York, 3-14 May 2004)", **A/CN.9/552**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fourteenth session (Vienna, 29 November-10 December 2004)", **A/CN.9/572**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its fifteenth session (New York, 18-28 April 2005)", **A/CN.9/576**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its seventeenth session (New York, 3-13 April 2006)", **A/CN.9/594** (Çevrimiçi), http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6-17 November 2006)", **A/CN.9/616** (Çevrimiçi), http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16-27 April 2007)", **A/CN.9/621**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007)", **A/CN.9/642**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14-25 January 2008)", **A/CN.9/645**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.12**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.1**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and

intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.5**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.7**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.14**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.3**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.11**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.10**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.6**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.8**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.9**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.2**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.13**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations", **A/CN.9/658/Add.4**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Report of the United Nations Commission on International Trade Law", **A/63/17**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Resolution Adopted by the General Assembly United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea", **A/RES/63/122**, (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Proposal of corrections to the original text of the Convention", **C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8**, (Depositary Notification) (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

UN : "Procés-Verbal of Rectification to the Original Text of the Convention and to the Certified True Copies", **C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8**, (Depositary Notification) (Çevrimiçi) http://www.uncitral.org

Ülgener, Fehmi : "Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri", **[1995] Batider**, Cilt: XVIII, Sayı: 1-2 (1995), s.

Ülgener, Fehmi : **Çarter Sözleşmeleri I**: **Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi**, İstanbul, Der, 1998

Ülgener, Fehmi : "Obligations and Liabilities of the Carrier", Chapter: 5, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 139-154

Ünan, Samim : "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Chapter: 3, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011,

s. 87-106

Ünan, Samim : "Yargıtay'ın Konişmento ile İlgili Bazı Kararlarının Değerlendirilmesi", **[2006] DenizHD** (Basım Tarihi: Ekim 2011), Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 1-97, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Ünan, Samim : "Some Aspects of Maritime Law in the New Turkish Commercial Code", **Recent Developments in Maritime Law**, İstanbul, Turkish Maritime Law Association / Deutscher Verein Für Internationales Seerecht, 2012, s. 9-16

Ünan, Samim / *et al.* : "Birleştirilmiş Metin ve Çeviri", **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, **Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları**, Kerim Atamer / Cüneyt Süzel, İstanbul, XII Levha, 2013,s. 180-199

Williams, Richard : "Transport Documentation – the new approach", Chapter: 8, **A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules**, D. Rhidian Thomas (ed.), Great Britain, Lawtext, 2009, s. 190-224

van der Ziel, Gertjan : "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", **[2009] ULR**, s. 983-996

van der Ziel, Gertjan : "Rights of the Controlling Party", Chapter: 10, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Meltem Deniz Güner-Özbek (ed.), Berlin / Heidelberg, Springer, 2011, s. 249-264

von Ziegler, Alexander : "Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised", **[2010] EJCCL**, s. 51-62

Yancey, Benjamin W. : "The Carriage of Goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg", **[1982-83] 57 TLR**, s. 1238-1259

Yazıcıoğlu, Emine : **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000

Yazıcıoğlu, Emine : "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **DenizHD 1999** (Basım Tarihi: Aralık 2000), Yıl: 4, Sayı: 3-4, s. 39-60, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Yazıcıoğlu, 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

Yazıcıoğlu, Emine : "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **DenizHD 2000** (Basım Tarihi: Ekim 2002), Yıl: 5, Sayı: 1-4 (Gündüz Aybay Anısına Armağan), s. 45-56, (Çevrimiçi) http://turkishmla.org/?page_id=43

Yeşilova, Ecehan : **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)**, Ankara, Yetkin, 2004

Yeşilova, Ecehan : **Konişmentonun İspat Kuvveti**, İzmir, Güncel, 2006

Yeşilova-Aras, Ecehan : "Maritime Transport Contracts", Part II Chapter 6, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer / Duygu Damar (eds.), International Encyclopaedia of Laws/Transport Law, Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, 2013, s. 133-148

Yetiş-Şamlı, 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. 1031-1039

Yetiş-Şamlı, Kübra : **Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, İstanbul, XII Levha, 2013

Zhao, Yang : "The New Multimodal Regime – The UNCITRAL Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", **[2011] EJCCL**, s. 22-32

Zhenliang, Hu : **Transport Law in China**, Transport Law Suppl-15 (2003), The Netherlands, Wolters Kluwer, 2003

Zunarelli, Stefano : "The liability of the shipper", **[2002] LMCLQ**, s. 350-355

Zwitser, Richard : Cash against mate's receipt under the Rotterdam Rules", **[2010] 16 JIML**, s. 380-396

ÖZGEÇMİŞ

10/4/1980 tarihinde İstanbul'da doğdum. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 2003 yılında mezun oldum. Yüksek lisans çalışmamı İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Fakültesi Yüksek Lisans Programı'nda 2007 yılında tamamladım. Aynı yıl İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora programına kaydoldum. Hâlen İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Araştırma Görevlisi olarak çalışmaktayım.