

**NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA TAŞIYANIN YOLCULUĞUN
BAŞLANGICINDA GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA
YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

GÖKSAL KAYAPINAR

OCAK 2023

**NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA TAŞIYANIN YOLCULUĞUN
BAŞLANGICINDA GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA
YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

GÖKSAL KAYAPINAR

**DENİZ TİCARETİ HUKUKU DALINDA
YÜKSEK LİSANS DERECEİ İÇİN GEREKLİ
ÇALIŞMALAR YERİNE GETİRİLMİŞTİR**

OCAK 2023



BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ONAY FORMU

Program Adı:	Özel Hukuk
Öğrencinin Adı Soyadı:	GÖKSAL KAYAPINAR
Tezin Adı:	NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA TAŞIYANIN YOLCULUĞUN BAŞLANGICINDA GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ
Tez Savunma Tarihi:	11.01.2023

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Prof. Dr. Ahmet ÖNCÜ
Enstitü Müdürü

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

	Ünvanı, Adı Soyadı	İmza
Tez Danışmanı:	Doç.Dr. Kübra Yetiş Şamlı	
2. Üye :	Prof.Dr. Kerim Atamer	
3. Üye :	Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Şahin	

Bu tezdeki tüm bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak elde edildiğini ve sunulduğunu; ayrıca bu kuralların ve ilkelerin gerektirdiği şekilde, bu çalışmadan kaynaklanmayan bütün atıfları yaptığımı beyan ederim.

Ad, Soyad : Göksal KAYAPINAR

İmza :

ÖZET

NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA TAŞIYANIN YOLCULUĞUN BAŞLANGICINDA GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Göksal KAYAPINAR

Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Doç Dr. Kübra Yetiş Şamlı

Navlun sözleşmesinin ifasında taşıyanın asli edim borcu yükün gideceği yere zarar görmeden taşınmasıdır. Taşımada kullanılacak geminin sefere elverişli olması yapılacak yolculuk ile yükün selameti bakımından temel unsurdur. Bu bakımdan taşıyan, gemiyi yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde hazır etmekle yükümlüdür. Taşıyana düşen bu yükümlülük, ilk olarak denizcilikle ilgili uluslararası sözleşmelerde kabul edilip, şekillenmiştir. Ülkeler, bu sözleşmelerle doğrudan taraf olmak suretiyle ya da iç hukuk düzenlemeleriyle geminin sefere elverişliliği ile ilgili sorumluluk hükümlerini kabul edip uygulama yoluna gitmişlerdir. Bu çalışmada, taşıyanın yolculuğun başlangıcında gemiyi sefere elverişli halde bulundurmaya ilgili sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile uluslararası sözleşmelerde kabul edilen kurallar çerçevesinde incelenmiştir. Konunun daha iyi analiz edilmesi bakımından başlangıçta navlun sözleşmeleri kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde, taşıyanın gemiyi yolculuğun başlangıcında sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü, elverişliliğin unsurları, ulusal ve uluslararası hukuktaki yeri, hukuki niteliği incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise elverişliliğin sağlanmasında taşıyana düşen yükümlülükler, yükümlülüğün ihlali ile ihlalin sonuçları üzerinde durulmuştur. Bu bölümde ayrıca sefere elverişsizlikten ileri gelen zarardan dolayı taşıyanın sorumlu tutulması için aranan ispat koşulları, başlangıçtaki elverişsizliğin taşıyanın TTK' da düzenlenen sorumsuzluk hâllerine etkisi, taşıyanın tazminat sorumluluğunun kapsamı ve sınırları incelenmiştir.

ABSTRACT

CARRIER'S LIABILITY OF KEEPING THE VESSEL SUITABLE FOR NAVIGATION (“NAVIGABLE”) AT THE BEGINNING OF THE VOYAGE IN PERFORMANCE OF FREIGHT CONTRACT

Private Law Master’s Degree Program

Thesis Advisor: Assoc.Prof. Kübra Yetiş Şamlı

In performance of the freight contract, the carrier's main performance debt is transporting the cargo to its destination without damage. The vessel used for the transportation shall be seaworthy. This is a fundamental element in terms of the safety of the journey and the cargo. In this respect, the carrier is obliged to maintain the vessel seaworthy, navigable and cargo worthy at the beginning of the voyage. This obligation of the carrier is at first accepted and shaped with international conventions related to maritime. Either countries have chosen to become a party of these conventions directly; or they have chosen the way of adoption of these provisions of liability related to the seaworthiness of the vessel internally. In this study, carrier's liability of keeping the vessel seaworthy at the beginning of the voyage in performance of freight contract is analyzed within the framework the Turkish Commercial Code (“TCC”) and the rules accepted under international conventions. Firstly, in order to analyze better the subject freight contracts are covered elaborately. In the second chapter of the study, the carrier's liability of keeping the vessel seaworthy at the beginning of the voyage, elements of navigability, its place in national, international law and its legal nature have been examined. In the third chapter, the obligations of the carrier in ensuring the navigability, violation of the obligation and the consequences thereof are emphasized. In addition, in this chapter, the evidence conditions required in order to hold the carrier liable for damage resulting from this inconvenience, the effects thereof within the framework of non-liability conditions under the scope of TCC and limits of the carrier's indemnity liability have been examined.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
NAVLUN SÖZLEŞMELERİ	4
I. GENEL OLARAK.....	4
II. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI	5
III-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI	6
A-Eşya Taşımanın Üstlenilmesi.....	6
B-Taşımanın Deniz Yoluyla Yapılması	8
C-Taşıma Aracının Gemi Olması.....	9
D-Taşıyanın Eşyanın Zilyetliğini Elde Etmiş Olması.....	12
E-Taşımanın Ücret (Navlun) Karşılığında Yapılması.....	14
F. Taşıyanın Taşıma Taahhüdünde Bulunması	16
IV-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ	17
V. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI.....	19
VI-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE İLGİLİLERİ	23
A. Taşıyan	23
1. Akdi Taşıyan.....	23
2.Fiili Taşıyan.....	26
3.Taşıma İşleri Organizatörü (<i>Freight Forwarder</i>)	30
B.Taşıtan.....	31
C.Yükleten.....	31
D. Gönderilen	35
VII- NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ.....	36
A. Genel Olarak.....	36
B. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	37

1.Tanımı ve Düzenlenmesi	37
2.Kurulması ve Belgelenmesi.....	39
3. Türleri	41
a. Tam Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	41
b. Kısmi Yolculuk Çarteri Sözleşmesi.....	41
c. Basit Yolculuk Çarteri Sözleşmesi.....	42
d. Mürekkep Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	42
e. Miktar Çarteri Sözleşmesi.....	44
4.“İfası”.....	45
C. Kırkambar Sözleşmesi	47
1.Başka Gemiye Aktarma Yasağı.....	50
2.Düzenli Hat Taşımaları.....	51
D. Alt Navlun - Asıl Navlun Sözleşmesi	53
VIII. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ.....	54
A.Genel Olarak.....	54
B.Kurulması	56
C.Konusu ve Hükümleri.....	56
D.Hukuki Niteliği.....	58
İKİNCİ BÖLÜM	
TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE HAZIR BULUNDURMA	
YÜKÜMLÜLÜĞÜ	61
I.Genel Olarak.....	61
II. ELVERİŞLİLİĞİN NİSBİ (GÖRECELİ) OLMASI.....	63
III. ELVERİŞLİLİĞİN UNSURLARI.....	65
A.Denize Elverişlilik	65
1.Denize Elverişlilik Kavramı	65
2.Denize Elverişlilik Belgesi	67
3.Denize Elverişliliğin Kapsamı.....	69
a.Geminin Gövdesi (Teknesi)	69
b.Makine, Kazan ve Elektrik Donanımları	71
c. Borular, Valflar	71
d.Yangın Söndürme Sistemleri	73

e. Haberleşme ve Seyir Gereçleri ile Diğer Eklentileri.....	73
B. Yola Elverişlilik.....	76
1.Kavram	76
2. Yola Elverişliliğin Kapsamı	77
a. Geminin Teşkilatı, Yakıtı ve Kumanyası.....	77
b. Gemi Adamları.....	78
c. Gemide Bulunması Gereken Belgeler ve Gemi Planı.....	80
d. Yükleme Durumu.....	82
e. Finansal Yönden Elverişlilik.....	85
C. Yüke Elverişlilik.....	86
1.Yükün Taşınacağı Yerin Elverişli Olması.....	88
2.Yükleme ve İstif	90
3.Eşyanın Muhafazasını Sağlayacak Şekilde Yerleştirilmesi.....	92
IV. ELVERİŞLİLİK KONUSUNDAKİ SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ...	93
V. ELVERİŞLİLİKLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜĞÜN KAPSAMI.....	96
A. Başlangıçtaki Elverişsizlik- Sonraki Elverişsizlik.....	96
B. Zaman Açısından	98
1.Yüklemenin Başlaması	98
2.Yolculuğun Başlangıcı.....	99
C. Tehlikenin Niteliği Açısından.....	101
VI. KONTEYNER TAŞIMALARINDA SEFERE ELVERİŞLİLİK	102
A.Genel Olarak Konteyner Taşımacılığı.....	102
B.Konteynerin Elverişliliğinin MS'ler ile TTK'daki Yeri.....	104
C.Konteynerin Elverişsizliğinden Sorumluluk.....	106
VII. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE SEFERE ELVERİŞLİLİK.....	110
VIII. TTK'nın 1141. MADDESİNİN EMREDİCİLİĞİ.....	111
IX. ELVERİŞLİLİK İLE İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEMELER	115
A.Genel Olarak.....	115
B. Geminin Elverişliliği Konusunda Uluslararası Düzenlemeler	116
1. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları	116
2. Hamburg Kuralları.....	119

3. Rotterdam Kuralları	120
C. Seyir Emniyetine İlişkin Düzenlemeler.....	121
1. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS).....	121
2. Uluslararası Yönetim Kodu(ISM Code).....	122
3. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşme(STCW).....	125
4. 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu (DCMK).....	126
5. Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü.....	126
6. Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği	126
7. Gemilerin Teknik Yönetmeliği.....	127
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA	
YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLALİ	128
I. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	128
A. Kusur	128
B. Zarar.....	129
1. Zıya.....	131
2. Fire.....	132
3. Hasar	134
4. Geç Teslim.....	135
C. İspat Külfeti	136
1. Genel Olarak.....	136
2. Türk Hukuku Bakımından İspat Yüğü	137
a. Makul Özen Borcu	140
b. Elverişsizliğin Keşfi.....	143
c. Sorumsuzluk Sebeplerinin Etkisi	145
d. Geminin Sevkine ve Teknik İdaresine İlişkin Kusurlar.....	146
e. Yangın	150
f. Zararın Birden Çok Nedenen Meydana Gelmesi	153
g. Zarar Yol Açan Neden Bilinmiyorsa	155
II. TAŞIYANIN EYLEMLERİNDEN SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER.....	156
A. Genel Olarak.....	156

B. İçerik Bakımından	156
1.Kaptanın Geminin Elverişliliğine İlişkin Görevleri	159
2.FIO ve FIOST Kayıtlarının Kaptanın Görevlerine Etkisi.....	161
3. Fiili Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Adamları.....	169
4. Taşıyanın Tersane ve Klas Kuruluşlarının Eylemlerinden Sorumluluğu...	169
III. TAŞIYANIN TAZMİNAT YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN KAPSAMI.....	171
A.Genel olarak.....	171
B.Kapsamı	172
C.Eşyanın Zıya veya Hasarının Navluna Etkisi	176
IV. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI.....	178
A.Genel Olarak.....	178
B. Sorumluluğun Üst Sınırı	180
1. Sınırlandırmanın Kapsamı	180
2. Eşyanın Cins ve Değerinin Bildirilmesi	181
a. Koli ve Ünite Kavramları.....	183
b. Eşyanın Brüt Ağırlığı.....	185
c. Eşyanın Cins ve Değerinin Navlun Sözleşmesinde Gösterilmiş Olması	185
3.Geç Teslim Halinde Üst Sınır.....	188
V.SORUMLULUK SINIRININ EMREDİCİ NİTELİĞİ.....	190
VI.SINIRLI SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ KAYBI.....	191
A.Genel Olarak.....	191
B.Kast ve Pervasızca Hareket	192
C.İspat Yükünün Dağılımı	195
1.Geminin Elverişsizliği Bakımından.....	196
2.Şahsi Kusur Şartı	197
SONUÇ	200
KAYNAKÇA.....	204

KISALTMALAR DİZİNİ

AlmTK (HGB)	: Alman Ticaret Kanunu
b.	: bent
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
Bkz./bkz.	: Bakınız/bakınız
c.	: cümle
C.	: Cilt
CF	: Mal Bedeli ve Navlun [Cost and Freight]
CIF	: Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun [Cost Insurance and Freight]
DCMK	: 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
E.	: Esas
e-TTK	: 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
f.	: fıkra
FCL	: Full Container Load
FIO (S) (T)	: Free in out stowed trimmed
GENCON	:The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter
GTY	: Gemilerin Teknik Yönetmeliği
HK	:Hamburg Kuralları; Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi [United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea]
HD	: Hukuk Dairesi
ILO	:Uluslararası Çalışma Örgütü [International LaborOrganization]
IMF	: International Monetary Fund
IMO	:Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International Maritime Organization)

INCOTERMS	: Milletlerarası Ticari Terimler [International Commercial Terms]
ISM Code	: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu [International Safety Management Code]
K.	: Karar
LK	: Lahey Kuralları; 1924 Tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme
LVK	: 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]
LCL	: Less than Container Load
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
Özel Çekme Hakkı	
Protokolü	: Protocol of 21 December 1979 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.
RG	: Resmi Gazete
RK	: 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]
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Right
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme [International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers]

TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
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 on the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading]



GİRİŞ

Navlun sözleşmesinin ifası geminin yükleme limanında yolculuğa hazır halde bulundurulması, eşyanın taşıyan tarafından teslim alınıp gemiye yüklenmesi, gideceği yere taşınması ve varma limanında boşaltılarak¹ gönderilene teslim edilmesi ile gerçekleşmektedir. Taşımada kullanılacak geminin yolculuğu selametle icra edebilecek ve eşyayı salimen varma limanına taşıyabilecek nitelikte olması TTK'nın 1141. maddesinden kaynaklanan bir yükümlülüktür.

Geminin sefere elverişli olması, navlun sözleşmesinin ifasıyla ilgili olup yükün yolculuk boyunca zarar görmeden taşınmasına hizmet etmektedir. Taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu, eşyanın gemiye yüklenmesi ile başlayıp, yolculuk tamamlanıncaya kadar devam etmektedir². Hukuk literatüründe “başlangıçtaki elverişsizlik” olarak ifade edilen ve bu çalışmanın konusunu oluşturan sorumluluk hâli, yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadarki zaman dilimine ilişkindir³.

Taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu uluslararası alanda ilk olarak “Lahey Kuralları” olarak adlandırılan 25.08.1924 tarihli

¹ TTK m.1143 ve 1167 uyarınca yükleme ve boşaltma işlemleri taşıyana aittir. Ancak sözleşme ile bunun aksinin kararlaştırılması mümkündür. Charter parti veya konişmentoya konulan FIO/FIÖST klotlarıyla bu işlemlerin yapılması yük ilgisine bırakılabilir. **KERİM ATAMER**, Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, Fıoist, ve Arbitration London Kayıtları İle Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 1-4, 2011, s.287.

² **TAHİR ÇAĞA / RAYEGÂN KENDER**, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2010, s.176.; **SAMİ AKINCI**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Sermet Matbaası, İstanbul, 1968, s.106-108 ; **M. SAMİ OKAY**, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970, s.185, **BÜLENT SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku I, (Ders Kitabı), Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Basım, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022, s. 432.; **EMİNE YAZICIOĞLU**,” Kender- Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 392.; **FAHİMAN TEKİL**, Deniz Hukuku, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s.273, **İNCİ DENİZ KANER**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan-Navlun Sözleşmesi, gözden geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019, s. 375.

³ **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.176.; **AKINCI,S.**, Navlun Mukaveleleri, s.94-95.; **OKAY, M. SAMİ**, Deniz Ticareti Hukuku II,.s.184.; **BÜLENT SÖZER**, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Sevinç Matbaası, Ankara, 1975, s.4.; **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I, s.432. ; **KÜBRA YETİŞ ŞAMLI**, Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, s.479.

“Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmede” emredici olarak düzenlenmiştir. Türk hukuk sistemine 6762 s.TTK ile dâhil edilen ve bu kanununun 1019. maddesinde düzenlenen geminin elverişliliğine ilişkin hüküm, Alman Ticaret Kanunu’ndan (HGB/*Handelsgesetzbuch*) iktibas edilmiş olmakla birlikte, hükme Lahey Kuralları kaynak teşkil etmektedir. Taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili yükümlülüğü, 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 s. TTK’nın 1141. maddesinde de aynı Şekilde kabul edilmiştir. Taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili yükümlülüğü TTK hükümleri ve özel yasalarla getirilen düzenlemelerin yanında, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde kabul edilen kurallar çerçevesinde belirlenmektedir.

Çalışmanın ana konusu; navlun sözleşmesinin ifasında, taşıyanın yolculuğun başlangıcında gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ile yükümlülüğe aykırılığın sonuçlarının incelenmesi olarak planlanmıştır. Konunun daha iyi analiz edilmesi bakımından birinci bölümde, navlun sözleşmesine yer verilerek, navlun sözleşmesinin tanımı, unsurları, tarafları ve ilgilileri, kurulması, hukuki niteliği ve türleri ayrı başlıklar altında incelenecektir. Bu bölümde ayrıca, TTK’da navlun sözleşmelerinden farklı bir bölümde, deniz ticareti sözleşmeleri başlığı altında düzenlenen zaman çarteri sözleşmesine de yer verilerek, doktrindeki görüşlere değinilmek suretiyle hukuki niteliği üzerinde durulacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, TTK’nın 1141. maddesinde düzenlenen, taşıyanın gemiyi yolculuğun başlangıcında sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün uluslararası sözleşmeler, yargı kararları ve doktrindeki görüşlere yer verilmek suretiyle incelenmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevde; taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun unsurlarından olan denize, yola ve yüke elverişlilik kapsamlı bir Şekilde ele alınacaktır. Devamında elverişliliğin hukuki niteliği ve kapsamı üzerinde durulacaktır. Deniz taşımacılığında önemli bir yer tutan konteyner taşımacılığında elverişlilik konusu ayrı bir başlık altında ele alınacaktır.

Taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu denizcilikle ilgili uluslararası sözleşmelerde önemli bir yere sahiptir. Her geçen yıl artan deniz ticaret hacmi ile teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin teknik donanımları da değişip

gelişmektedir. Bu durum, elverişlilik konusunda yeni standartlar kabul etmeyi zorunlu kıldığından uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk kuralları ile elverişlilik kuralları yeniden düzenlenmektedir. Çalışmada, geminin elverişliliğinin uluslararası sözleşmelerdeki yeri ile bu düzenlemelerin iç hukuka yansımalarına ayrı bir başlık altında değinilecektir.

Üçüncü bölümde ise, geminin elverişliliğinin sağlanması yükümlülüğünün ihlali ve ihlal etmenin sonuçları üzerinde durulacaktır. Bu bağlamda, taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan tazminat sorumluluğunun şartları, ispat koşulları, başlangıçtaki elverişsizliğin taşıyanın sorumsuzluk hallerine etkisi TTK hükümleri ve yargı kararları çerçevesinde incelenecektir.

Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü devredilemez temel bir borç olmakla birlikte, bu borcun bizzat ifa edilmesi şart değildir. Navlun sözleşmesinin ifasında geminin elverişliliğinin sağlanması ya da elverişsizliğin önlenmesinde taşıyanın adamları ile yardımcı şahsı konumundaki diğer kişiler de görev almaktadır. Çalışmada, taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere ayrı bir başlık altında yer verilerek FIO/FIOST kaydının kaptanın ve taşıyanın sorumluluğuna etkisi incelenecektir. Bu bölümde son olarak taşıyanın geminin elverişsizliğinden kaynaklanan tazminat sorumluluğunun kapsamı ve sınırlandırılması, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı ele alınacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

I. GENEL OLARAK

Taşımacılık yerel ve uluslararası ticarete önemli bir yere sahiptir. Her alanda ihtiyaç duyulan mal ve ürünün temin edilmesi, üretilen malın tedavülü, çoğu zaman taşımayı gerekli kılmaktadır. Herhangi bir eşyanın bir yerden başka bir yere naklinde farklı yerlerde veya ülkelerde bulunan alıcı ve satıcılar arasındaki ticaretin sağlanmasında taşımaya ihtiyaç vardır. Başlıca taşıma şekilleri, karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımasıdır. Eşyanın denizyolu ile taşınması, taşıyan ile taşıtan arasında kurulan navlun sözleşmesi ile sağlanmaktadır. Taşıma, ücret(navlun) karşılığında deniz yolu ile yapıldığında taşıyan ile taşıtan arasında navlun sözleşmesi söz konusudur. Bir sözleşmenin, hukuk sistemi içerisinde navlun sözleşmesi vasfıyla tarafları bakımından hak ve yükümlülükler doğurması belli bazı unsurları taşımasına bağlıdır. Deniz taşımasında kullanılan ilk sözleşme türü çarter sözleşmesidir⁴. Deniz ticaretine ilişkin kaynaklara göre navlun sözleşmesi ilk olarak latince *yırtılmış senet* anlamına gelen "*Charta Partita*" adı verilen belge ile yazılı hale getirilmiştir⁵. Eski dönemlerde, navlun sözleşmesi bir kâğıt üzerine yazıldıktan sonra ortadan ikiye bölünüp, her bir parçasının sözleşmenin taraflarına verildiği, sonradan bu parçaların bir araya getirilmesi ile hak sahipliğinin ispatlandığı bilinmektedir⁶.

Navlun(çarter) sözleşmelerinin şekillenmesi 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayıp, uluslararası sözleşmeler ile içerik, şekil ve uygulama açısından belli standartlara kavuşturulmuştur. Navlun sözleşmelerinden olan kırkambar sözleşmesi ise daha sonradan ortaya çıkan ve 20.yüzyılın başlarından itibaren tüm dünyada gelişen, değişen deniz ticareti ihtiyaçlarına paralel olarak kullanılan sözleşme türüdür⁷.

⁴ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi, Der yayınları, İstanbul, 2017, s.1.

⁵ SAMİ AKSOY, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2015, s. 41.

⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 53.

⁷ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri I, s. 1.

II. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Deniz Ticareti Sözleşmelerinden olan navlun sözleşmesi, hukuk sistemimizde “denizde eşya taşıma sözleşmesi” deyiimi ile eş anlamda kullanılmaktadır⁸. Navlun sözleşmesi, taşıyan ve taşıtan arasında yapılan, taşıyanın belli bir ücret karşılığında taşınacak eşya için gemiyi tamamen veya kısmen taşıtana tahsis ederek ya da parça mal şeklindeki muayyen eşyayı ücret karşılığında gemi ile bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir⁹. Navlun sözleşmesi uluslararası sözleşmelerden Lahey Sözleşmesi’nde¹⁰,”bir konişmento yahut eşyanın denizyolu ile taşınmasına dair konişmento benzeri bir vesika ile tespit olunan sözleşme” olarak tanımlanmıştır(m.1). Hamburg Kurallarında¹¹ ise, “taşıyanın navlun karşılığında bir limandan başka bir limana denizyoluyla eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşme” olarak tarif edilmiştir(m.1/6).Rotterdam Kurallarında¹² da, benzer şekilde tanımlanmaktadır(m.1). Navlun sözleşmesinin bir tarafında taşıyan, diğer tarafında ise taşıtan bulunmaktadır. Taşıyan, ücret karşılığında denizyolu ile eşya(yük)¹³ taşımayı taahhüt ederken, taşıtan da bunun karşılığında ücret (navlun) ödemeyi üstlenmektedir¹⁴. Navlun sözleşmesini diğer taşıma sözleşmelerinden ayıran husus, eşyanın deniz yoluyla taşınmasının üstlenilmesidir¹⁵.

⁸ **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1.; **KANER DENİZ, İ.**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, Giriş-Gemi-Donatan Ve Donatma İştiraki-Kaptan-Navlun Sözleşmesi, gözden geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019, s. 295; Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi Türk Hukukunda “navlun sözleşmesi”adını almıştır. **KERİM ATAMER**, Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, Fıost, ve Arbitration London Kayıtları İle Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 11 Sayı: 1-4, 2011, s.248.

⁹ **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 2. ; **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; **ÇAĞA, T., / KENDER, R.**, Navlun Sözleşmesi, s. 2. ; **SEVEN, V.**, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yük Zıya ve Hasarından, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, s. 17.; **YAZICIOĞLU, E.**, “Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s. 331.; **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku 1, Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Ders Kitabı, Gözden Geçirilmiş Ve Genişletilmiş 4. Basım, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017, s. 317.

¹⁰ **KERİM ATAMER/CÜNEYT SÜZEL**, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları, Cilt I, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2013, s.200-202.

¹¹ **ATAMER, K./SÜZEL,C.**, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları, s.200-205.

¹² ;Bkz. **CÜNEYT SÜZEL**, Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2014, s.43-44.

¹³ Navlun sözleşmesinin konusunun yük olduğu, eşyanın genel bir tanım veren üst kavram olduğu, eşya bir yerden başka bir yere taşındığı zaman yük olarak anılmasının doğru olacağını kabul eden görüş için bkz. **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku 1, s. 317.

¹⁴ **ÇAĞA, T., / KENDER, R.**, Navlun Sözleşmesi, s.1; **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku, I, s.317.

¹⁵ **KANER DENİZ, İ.**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.295.

Navlun sözleşmesi TTK'nın 5. Kitabında, 1. Kısım, 3. Bölümde "*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*" başlığı altında düzenlenmiştir(TTK m.1138-1245). TTK'nın 1138. maddesinde; navlun sözleşmesi "yolculuk (sefer) çarteri" ve "kırkambar sözleşmesi" ayırımına göre tanımlanmıştır. Kanundaki tanıma göre navlun sözleşmesi, taşıyanın navlun (ücret) karşılığında, yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek, kırkambar sözleşmelerinde ise *ayrıtılmış eşyayı* denizde taşımayı üstlenmesidir. e-TTK m. 1016/2 ve TTK m.1138/2'de, posta idaresinin denizde eşya taşımalarına navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilerek, söz konusu taşıma türü navlun sözleşmesi kapsamına dâhil edilmemiştir.

Doktrinde, navlun sözleşmesi niteliğinde olup olmadığı tartışmalı olan zaman çarteri sözleşmesi ise, TTK'da, "deniz ticareti sözleşmeleri" başlığı altında ancak navlun sözleşmesinden ayrı bir bölümde (ikinci bölüm) düzenlenmiştir(TTK m.1131-1137). Böylelikle TTK'da navlun sözleşmesinin türleri olarak kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmeleri kabul edilirken, zaman çarteri ile gemi kira sözleşmeleri farklı sözleşme tipleri olarak ayrı bölümlerde sevk edilmiştir. e-TTK'da ise navlun sözleşmeleri tanımında (m. 1016) "*çarter mukavelesi*" ve "*kırkambar mukavelesi*" ifadeleri kullanılmış olmakla birlikte zaman çarteri sözleşmesi ayrıca düzenlenmemiştir.

III-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

A-Eşya Taşımanın Üstlenilmesi

Navlun sözleşmesinin konusu "*eşya*"nın taşınmasıdır¹⁶. Bu nedenle *eşya* navlun sözleşmesinin asli unsurlarındandır. Eşyadan anlaşılması gereken yalnızca ticari nitelikte eşya değil, bunların dışında maddi mevcudiyeti olan ve gemi ile taşınması mümkün olan her türlü maddi şeydir¹⁷. Hatta taşınacak eşyanın ekonomik

¹⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 296.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 320. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s. 15.

¹⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 9. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri s. 3.; ÇAĞA, T., /KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-

bir değeri de bulunmayabilir. Dolayısıyla navlun sözleşmesine konu olan eşyanın kapsamı, eşya hukuku anlamındaki eşyadan daha geniş olduğu söylenebilir¹⁸. Bu bakımdan insan dışındaki her şey, örneğin müzedeki eserler, canlı hayvan, cenaze, fabrika atıkları ve çöplerin taşınması için dahi navlun sözleşmesi düzenlenebilir¹⁹. Denizyolu ile insan taşınması ise ancak bir yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmaktadır. Nitekim TTK'da; yolcu ile yolcu beraberindeki bagajın taşınması "deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi" başlığı altında ayrıca düzenlenmiştir(TTK m.1247-1271).

Taşınacak eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu önemli olmadığı²⁰ gibi, eşyanın taşıtana ait olması da şart değildir²¹. Ayrıca eşyanın navlun sözleşmesi kurulduğu anda mevcut olması koşulu da aranmamalıdır. Henüz üretimi yapılmamış, sipariş edilen eşya hakkında da navlun sözleşmesi düzenlenmesi mümkündür²². TTK' da taşımanın konusu ile ilgili olarak navlun sözleşmelerinin türüne göre ayırım yapıldığı görülmektedir. TTK'nın 1138.maddesinde yolculuk charteri sözleşmesinin konusu yalnızca "eşya" olarak belirlenirken, kırkambar sözleşmesinin konusu ise "ayrıt edilmiş eşya" olarak tanımlanmıştır. e-TTK'nın 1016.maddesinde charter sözleşmelerinin konusu TTK' da olduğu gibi "eşya" olarak tanımlanırken, kırkambar sözleşmesinin konusu "parça mal olan muayyen eşya" olarak ifade edilmiştir. Doktrinde "ayrıt edilmiş eşyanın" dökme yükün karşılığı olarak teknik manada parça malı değil, hukuki anlamda parça eşyayı ifade ettiği konusunda görüş birliği mevcuttur²³. TTK m.1138/f.1/b' de ise kırkambar sözleşmesinin konusu *ayrıt edilmiş*

Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 332. ; **KANER DENİZ.**, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 296. ; **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 320.

¹⁸ **EMRE CUMALIOĞLU**, Kırkambar Sözleşmesi, Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 14.

¹⁹ 25.08.1924 tarihli Brüksel sözleşmesinde (m.1/c) canlı hayvan eşyadan sayılmamıştır.

²⁰ "Taşıma taahhüdü başka bir şahsa karşı yapılmış olmak şartı ile taşınacak eşya taşıyanın malı olabileceğine dair görüş için bkz. **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2.

²¹ **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II s. 2. ; **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10. ; **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 2.

²² **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10. ; **CUMALIOĞLU**, E., Kırkambar Sözleşmesi, s. 16. ; **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 2. ; **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 320.

²³ **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s 28. ; **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 14. ; **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 335. Bu konuda Yazıcıoğlu, "ayrıt edilmiş eşya" teriminin, "ferden belirlenmiş eşya" anlamında kullanılmadığı, ayrıt edilmiş eşyanın, sözleşmede ferden belirlenmiş eşyayı da kapsayacak şekilde "sözleşme ile taşınması kararlaştırılmış olan eşya" olarak anlaşılması gerektiği, dolayısıyla sözleşmede taşınacak eşyanın cins ve miktar itibarıyla belirlenmiş

eşya olarak belirtilmiştir. e-TTK'da ifade edilen "parça mal" ifadesi ile ilgili anlam karışıklığının önüne geçilmesi bakımından, 6102 sayılı TTK' da (m.1138) "*parça mal*" yerine "*ayırt edilmiş eşya*" teriminin tercih edildiği düşünülmektedir²⁴.

B-Taşımanın Deniz Yoluyla Yapılması

Navlun sözleşmesinin konusu deniz yolu ile yapılan taşımalardır(TTK m.1138)²⁵. Dolayısıyla karayolu ve havayolu ile iç sularda gerçekleştirilen taşımaları konu alan taşıma sözleşmeleri navlun sözleşmesi sayılamaz. Doktrinde, Navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin niteliklerine uygun düştüğü ölçüde iç su taşımalarına da tatbik edilebileceği, bu bakımdan taşımanın kısmen iç sularda gerçekleşmesi, yani hem iç su, hem de deniz üzerinden yapılan karma taşımalara da navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceği görüşü mevcuttur²⁶. TTK'nın 931. maddesinde "*gemi*" tanımını yapılırken, e-TTK'da ki "*deniz*" ifadesi yerine "*suda*" ifadesine yer verilmiştir. TTK m.931'in gerekçesinde bu ifade değişikliğine ilişkin olarak, "*denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır.*" açıklaması yapılmıştır. Dolayısıyla hükmün gerekçesinden hareket edildiğinde, iç su ve denizde yapılan karma taşımalara da navlun sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır.

Navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan deniz taşıması, yükleme limanında başlayıp normal koşullarda varma limanında sona erer. Yolculuk başladıktan sonra, örneğin geminin batması, savaş, salgın hastalık veya taşıyandan kaynaklanan bir nedenle gemi varma limanına ulaşamamış olabilir. Bu durum TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerinin uygulanmasını ortadan kaldırmayacaktır. Navlun sözleşmelerinde kural olarak yükleme ve boşaltma limanları gösterilmekle birlikte

olmasının, ayırt edilmiş sayılması için yeterli olduğu " görüşündedir. bkz. YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 334.

²⁴SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 334-335.

²⁵ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 3. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 332. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 296.

²⁶OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10-11. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 332.

varma limanının olmadığı taşımalar da mümkündür²⁷. Açık denizlere dökülecek çöpler, deniz altına dönecek kablo ve malzemelerin taşınması, denizde bulunan bir platform ya da gemiye malzeme taşınması için yapılan navlun sözleşmeleri buna örnek olarak gösterilebilir²⁸. Diğer yandan, varma(boşaltma) limanının sözleşmede gösterilmediği taşımalarla da karşılaşabilir. Böyle bir durumda, taşıtan ya da konişmento hamili, konişmento veya sözleşmede gösterilen emir limanında (port of call) ya da gemi yola çıktıktan sonra boşaltma limanını tayin edebilir²⁹.

C-Taşıma Aracının Gemi Olması

Navlun sözleşmesine konu olan taşımanın gemi ile yapılması şarttır³⁰. Bu husus TTK m.1138/f.1’de,”...*çarter sözleşmesinde geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek*” şeklinde ifade edilmiştir. Hükümde geçen “gemi” ifadesi TTK’nın 931.maddesinde yapılan tanımlamadan farklı değerlendirilmemelidir³¹. Zira, TTK m. 931’de gemi," *tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu kanun bakımından "gemi" sayılır*" şeklinde tanımlanmıştır. TTK m.931’in gerekçesinde³²; 6762 s. TTK’nın 816. maddesinde yer alan “tekne” kavramının yeni kanunda “araç” kavramı ile, “kazanç” kavramının ise “ekonomik menfaat” kavramı ile değiştirildiği, teknik ve iktisadi hayattaki gelişmeler göz önünde bulundurularak, gemi kavramının kapsamının mümkün olduğunca genişletilmeye çalışıldığı, Yargıtay kararlarında gemi kavramının dar yorumlanmasının sakıncalı sonuçlarını bertaraf etmek için, kendiliğinden hareket

²⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 12. ; KANER DENİZ., İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 296.

²⁸ Varma limanı bulunmayan bu türden taşımalar için yapılan sözleşmelerin navlun sözleşmesi sayılmayacağını savunan görüş için bkz. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 319.

²⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1.

³⁰ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 12. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 297. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.1. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s. 332.

³¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yolu İle Kazanılması, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2021, s.10.

³² ABUZER KENDİGELEN, Gerekçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2011, s.942; TTK m. 932’nin gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu(1/324), Sıra Sayısı:96, Dönem 23, Yasama Yılı:2, s.317.

etme kabiliyetine haiz olmasa dahi, bir aracın gemi olabileceğinin değerlendirildiği, böylece yüzen havuzlar, mavnalar, şatlar dahi tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartı ile gemi sayılacağı belirtilmiştir.

TTK m.931/f.1’de geçen, “*suda hareketi gerektiren amaca tahsis*” ifadesi ile kastedilenin ne olduğu, bir başka ifade ile “suda hareket” ifadesinin deniz üzerinde yatay hareketin yanı sıra, deniz dibine dalıp çıkma şeklinde dikey bir hareketi de kapsayıp kapsamadığı açık değildir³³. Hükmün gerekçesi göz önünde bulundurulduğunda “suda hareketi gerektiren amaç” ile kastedilenin geniş bir şekilde yorumlanması yerinde olacaktır. Buna göre “*hareket*” den anlaşılması gereken seyrüsefer (*navigation*)³⁴ kabiliyeti olmalıdır³⁵. Dolayısıyla sondaj gemisi, tarak gemisi, deniz altı boru kablo döşeme gemisi, meteorolojik amaçla kullanılan gemiler Türk Ticaret Kanunu anlamında gemi sayılır. Diğer yandan tahsis edildikleri amaç doğrultusunda işlevini sabit bir şekilde yerine getiriyor olsa da, açık denizlerde ve farklı yerlerde kullanılmaları amaçlanan, dolayısıyla da tahsis amaçları suda hareketi gerektiren örneğin, yüzer onarım havuzları, yüzer vinçler, açık denizde petrol ve doğalgaz aramada kullanılan platformlar gemi niteliğindedir³⁶.

Bu konuya ilişkin İstanbul 17.Asliye Ticaret Mahkemesinin 17.01.2018 tarih,2018/6 D.ış sayılı kararında; “teknik olarak denizde petrol arama ve sondaj yapma faaliyetlerinde kullanılan ve “petrol platformu” olarak tanımlanan makinesiz deniz aracının, gemi tanımının yapıldığı TTK’nın 931. maddesi ve hükmün gerekçesine göre “*gemi*” sayılabileceği” kabul edilmiştir.

³³ **KERİM ATAMER**, Bağlama Kütüğü; Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.XXV, S.4, 2009, s.307.

³⁴ Seyrüsefer; insanları ve/veya eşyaları (yükleri) denizyolu ile bir yerden bir başka yere, belli bir plan ve düzen içerisinde taşımaktır.

³⁵ **ÇAĞA/ KENDER**, Deniz Ticaret Hukuku C. I, s.46, **SÖZER**, B., Deniz Ticaret Hukuku I. s.19, **YETİŞ ŞAMLI**, K., Gemi Mülkiyetinin Kazanılması, s.12-13, **OKAY**, M. Sami., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 80, **GÜNDÜZ AYBAY**, Deniz Hukuku, İstanbul, 1998, s.483.

³⁶ **YETİŞ ŞAMLI**,K., Gemi Mülkiyetinin Kazanılması, s.12-13.

Diğer yandan yüzme kabiliyeti bulunmasına rağmen suda hareketi gerektirmeyen bir amaca sürekli şekilde tahsis edilmiş olan sabit otel gemileri, iskeleye bağlı vaziyette restoran TTK m.931 anlamında gemi sayılamaz³⁷.

Navlun sözleşmesinin konusu denizde eşya taşımak olduğundan, taşımada kullanılacak gemi bu amacı gerçekleştirecek nitelikte ve seyrüsefere uygun bir gemi olmalıdır.

TTK'nın 1138.maddesinde kırkambar sözleşmeleri bakımından "*taşıyan... denizde taşımayı üstlenir* " ifadesinde kast edilenin deniz gemisi olup olmadığı konusunda doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır³⁸. TTK m. 931/f.1'de, kanun koyucu tarafından geminin tahsis edildiği amaca ilişkin olarak herhangi bir sınırlandırma getirilmediği açıktır. Bu itibarla TTK'nın 1138. maddesinde navlun sözleşmelerinin *deniz gemisi* ile yapılmasının şart koşulduğunu söylemek mümkün değildir. O halde bir navlun sözleşmesine konu olan taşıma, *gemi* niteliği taşıyan iç su gemisi, deniz gemisi, ticaret ya da gayri ticari gemi ile ifa edilebilir.

Navlun sözleşmesinin mevcudiyeti için geminin sözleşmesinde ferden tayin edilmiş olması şart değildir³⁹. Ancak, geminin yaşı ve genel durumunun sigorta maliyetleri bakımından önem arz etmesinin yanı sıra teknik donanımları, ambar kapasitesi ve özellikleri taşıtan açısından önemli olduğundan, tam çarter sözleşmelerinde daima, kısmi çarter sözleşmelerinde de kaideten gemi sözleşmede tayin edilir⁴⁰. Navlun sözleşmesinde gemi ferden gösterilmiş ise; taşıtanın onayı alınmadan yükün önceden belirlenmiş olan gemiden başka bir gemiye yüklemesi

³⁷ **TURGUT KALPSÜZ**, Deniz Ticaret Hukuku C.I, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Estitüsü, Ankara, 1971, s.83, **MURAT AYDIN**, Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2022, s. 14-16,Ayrıca inşa halindeki gemilerde inşası tamamlana kadar suda hareket etme kabiliyetine haiz olmadıklarından bunlarda gemi olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Bkz. **ADİL İZVEREN/ NİSİM FRANKO/ AHMET ÇALIK**, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1994, s.21.

³⁸ İç sularda çalıştırılmak üzere yapılmış olan gemilerin, TTK'nın 1138.maddesi kapsamında deniz gemisi sayılamayacağına dair görüş için bkz. **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 322. ; aksi bir görüş ise, gemi iç su veya deniz gemisi olabileceği gibi gayri ticari bir gemide olabileceğini savunmaktadır. Bkz. **YAZICIOĞLU, E.**, "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 332. ; **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 12. ; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s .3.

³⁹ **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 12. ; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 6.

⁴⁰ **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 7.; **KANER DENİZ, İ.**, Deniz Ticareti Hukuku, s.297.

mümkün değildir(TTK m.1150/f.1-c.1).Taşıtanın izni olmadan başka bir gemi ile taşıma yapıldığı takdirde, bundan doğacak zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır(TTK m.1150/f.1-c.1). Ancak, yükün kararlaştırılan gemiye yüklenmesi halinde de zararın meydana gelmesi kesin ve bu zarardan dolayı sorumluluk taşıtana ait ise, bu durumda taşıyan zarardan sorumlu değildir(TTK m.1150/f.1-c.2).

Kırkambar taşımalarında, navlun sözleşmesi kurulurken geminin ismen tayini rastlanan bir durum değildir. Tarifeli sefer yapan işletmeler ile akdedilen navlun sözleşmelerinde geminin ismen tayini söz konusu değildir⁴¹. Bu tür işletmeler nev'i, tesisatı ve teçhizatı bakımından birbirine benzeyen ve işletmede mevcut olan kardeş gemilerden herhangi biri ile belli bir programa göre iki liman arasındaki taşımayı gerçekleştirmektedir.

Taşımaya konu geminin taşıyanın mülkiyetinde olması, onun tarafından işletilmesi bir başka ifade ile taşıyanın geminin donatanı ya da gemi işletme müteahhidi olması şartı da bulunmamaktadır⁴². Taşıyan, üstlendiği taşımayı başkası ile yapacağı navlun sözleşmesi ile de yerine getirebilir.

D-Taşıyanın Eşyanın Zilyetliğini Elde Etmiş Olması

Navlun sözleşmesinin ifası için taşınacak yükün zilyetliğinin taşıyana geçmiş olması gerekmektedir⁴³. Taşıyanın yüke zilyet olması koşulu, özen yükümlülüğü ile doğrudan ilgilidir(TTK m. 1178 /1). Zira, yüke özen gösterme yükümlülüğü eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre boyunca taşıyandan beklenen bir durumdur. Taşıyanın yüke ilişkin bakım ve muhafaza borcu, eşyanın teslim alındığı anda başlayıp, varma yerinde gönderilene teslim edildiği ana kadar devam eder. Taşımanın ifası sırasında eşya, taşıtanın zilyetliğinde kaldığı takdirde navlun sözleşmesi söz konusu değildir⁴⁴. Örneğin, gemi büfecisinin gemide bulunan kendi eşyaları ile

⁴¹ AKINCI, S.,Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.7. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 323.

⁴² ÇAĞA, T.,/KENDER, R.,Deniz Ticareti Hukuku II, s.3,SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s. 324.

⁴³ ÇAĞA, T.,/KENDER, R.,Deniz Ticareti Hukuku II, s.3 ;SÖZER, B.,Deniz Ticareti Hukuku I, s. 324.

⁴⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 12.

büfedeki malları bakımından zilyetlik taşıyana geçmiş olmadığından burada bir navlun sözleşmesinden söz edilemez⁴⁵.

Navlun sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulmuş olur. Bu bakımdan sözleşme akdedilirken eşyanın taşıyana teslim edilmesi şart değildir. En geç yükleme zamanında taşıyana teslim edilmesi yeterlidir. Dolayısıyla, eşyanın taşıyanın zilyetliğine geçirilmesi kurucu değil, ayırt edici bir unsur niteliğindedir⁴⁶.

Zilyetliğin devri kural olarak vasıtasız olarak yani eşyanın doğrudan taşıyana teslimi şeklinde gerçekleşir⁴⁷. Uygulamada eşyanın daha çok taşıyan adına kaptan tarafından teslim alındığı bilinmektedir. Alt taşıma ilişkisinin söz konusu olduğu taşımalarda, vasıtalı zilyetlik de mümkün olabilmektedir. Taşıyan, üstlendiği taşımayı bir başkasına yaptırdığında ya da taşıma işleri organizatörü aracılığıyla yapılan taşımalarda, vasıtalı zilyetlik karşımıza çıkmaktadır.

Bir geminin kendi gemi adamlarının idare ve kontrolü altında römorkör yedeğinde çekilmesine ilişkin römorkaj- cer(çekme) hizmetlerinde, çekilen geminin zilyetliğinin devri söz konusu değildir. Öyleyse böyle bir sözleşme navlun sözleşmesi sayılamaz.⁴⁸ Bu türden bir sözleşmeye şartlarına ve niteliğine uygun düştüğü ölçüde TBK' da düzenlenen iş görme sözleşmelerine ilişkin hükümler uygulanmalıdır. Buna karşın içinde kendi gemi adamları olmadan, çeken geminin adamları tarafından sevk ve idare olunan ve onların bakım ve muhafazasına bırakılan bir geminin çekilmek

⁴⁵ TTK'da, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için taşıyan veya onun adına yapılan sözleşme "*yolcu taşıma sözleşmesi*"(TTK m.1247/f.1), canlı hayvanlar ve navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar dışında, taşıyan tarafından, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçlar, bagaj kapsamında kabul edilmiştir (TTK m.1250/f.1).

⁴⁶ **YETİŞ ŞAMLI, K.**, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın, Zıya Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2013.

Bu konuda Yazıcıoğlu, eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçirilmesinin, navlun sözleşmesinin kurucu unsuru olmadığı, taşıyanın taşıma borcunun ifası için eşyayı teslim alması ve taşıma sırasında zilyetliğinde bulundurmasının, navlun sözleşmesini yolcunun beraberindeki eşyanın taşınmasının da üstlenildiği yolcu taşıma sözleşmesinden ayıran bir unsur olduğu görüşündedir. Bkz. **YAZICIOĞLU, E.**, "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku E., s. 332.

⁴⁷ **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 12.

⁴⁸ **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 89.

suretiyle de olsa denizde bir yerden başka bir yere götürülmesi halinde navlun sözleşmesi söz konusu olacaktır⁴⁹.

E-Taşımanın Ücret (Navlun) Karşılığında Yapılması

Navlun sözleşmesinde taşıma, ivaz yani ücret (navlun) karşılığında yapılır (TTK m.1138). Bu nedenle navlun sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir akittir⁵⁰. TTK’ da yer alan navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi, taşımanın ücret(navlun) karşılığında yapılmış olmasına bağlıdır⁵¹.

Navlun sözleşmesinde taşıtanın asli edim borcu taşıyana navlun ödemek olduğundan, navlunun borçlusu taşıtandır(TTK m.1200). Eşyanın taşıtandan başka bir kişiye teslim edilmesi durumunda, gönderilen navlun ve diğer taşıma giderlerinden sorumlu hale gelebilmektedir(TTKm.1203). Bunun için konişmento veya navlun sözleşmesinde navlun gönderilene havale edilmiş olması ve gönderilen de yükü teslim almalıdır⁵²(TTK m.1203).

TTK’nın 1138. maddesinde navlun sözleşmesi, “taşıma taahhüdünün navlun karşılığında yapılması” ifadesiyle tanımlanmıştır. Dolayısıyla, ücretsiz olarak yapılan sözleşmeler TTK anlamında navlun sözleşmesi sayılamaz⁵³. Navlun ücretinin ödenmediği yani ücretsiz yapılan taşımalar navlun sözleşmesi olarak kabul edilemez.

⁴⁹ **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 8.; **SÖZER, B.**, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, s. 65.

Yargıtay 11. H.D.11.07.2018 T.2016/8059 E.2018/5032 K.S. kararında; kendi gemi adamları içindeyken çekilen gemiye verilen römorkör hizmetini vekâlet sözleşmesi olarak kabul edilmiştir. (<https://intranet.uyap.gov.tr>).

Yargıtay 11. H.D.27.06.2018 T.2016/9182/E.2018/4868 K. sayılı. ilâmında; “kendisine ait hareket kabiliyeti ve mürettebatı olmayan bir geminin römorkör ile çekilmesi ilişkisi navlun sözleşmesi olarak nitelendirilerek, İstanbul Boğazını geçişi sırasında almış olduğu eskortluk hizmeti sırasında hareket kabiliyeti olmadığına dair bir bilgi bulunmayan gemiye verilen hizmete, TBK m. 502/2 uyarınca niteliklerine uygun düştüğü ölçüde vekâlete ilişkin hükümlerin sözleşme ilişkisine uygulanması gerektiğine” karar verilmiştir (<https://intranet.uyap.gov.tr>).

⁵⁰ **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3. ; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.9. ; **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.13.; **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I, s.325 ; **KANER, DENİZ, İ.**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 298.

⁵¹ **YAZICIOĞLU, E.**, ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s. 333. ; **YETİŞ ŞAMLI, K.**, Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.139.

⁵² Bu konuda bkz. **ÜLGENER, M., F.**, Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, s. 251-252.

⁵³ **KANER DENİZ, İ.**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 298; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 10. ; **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3. ; **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.12. ; **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 325. ;

Bu itibarla, navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyecek sözleşmeler için ödenen ücret de navlun sayılamaz. Ücretsiz taşımalar için hangi hükümlerin uygulanacağı konusunda doktrinde hâkim olan görüş; her ne kadar ücret ödeme koşulu içermeyen bir taşıma sözleşmesi navlun sözleşmesi sayılamaz ise de, deniz yolu ile yük taşıma söz konusu olduğunda, burada tarafların menfaat durumuna uygun düştüğü nispette navlun sözleşmesine dair hükümlerin kıyasen uygulanabileceği yönündedir⁵⁴. Kanaatimizce, ücretsiz olarak yapılan taşımalar navlun sözleşmesi olarak kabul edilmemekle birlikte, TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin hükümleri tarafların menfaatler dengesine uygun düştüğü ölçüde bu türden taşımalara uygulanabilmelidir. Örneğin, taşıma sırasında yüke zarar geldiğinde, taşıyanın sorumsuzluk halleri ile taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler ücretsiz olarak yapılan taşımalara da tatbik edilebilir.

Taşıyan, eşyanın taşınması karşılığında navlunun ödenmesini isteme hakkına sahiptir. Dar anlamda navlun, yükün taşınması karşılığında ödenen bedeldir. Ödenecek navlunun sözleşmenin yapıldığı sırada belirlenmesi ve ödenmesi şartı da bulunmamaktadır. Navlun, eşyanın teslimi istendiğinde ve her halde boşaltma süresinin sonunda muaccel hale gelir(TTK m.1197).

Navlun; eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerinden kararlaştırılabilir. Bu durumda navlun miktarı, gönderilene teslim edilen eşyanın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir(TTK m.1193). Navlun zaman esasına göre de kararlaştırılabilir(TTK m.1194). Bu durumda navlun ücreti, yükleme için öngörülen günde işlemeye başlar. Yükleme için belli bir gün tayin edilmemiş ise hazırlık bildiriminde bulunulan günü takip eden günden itibaren işlemeye başlayıp, boşaltmanın tamamlandığı gün sona erer(TTK m.1194/f.1-3). Safra ile yolculukta navlun ücreti, yolculuğa hazır olduğunun haber verildiği günü izleyen günden ve bu haber yolculuğun başlamasından bir gün öncesine kadar verilmemişse, geminin yola çıktığı günden itibaren işlemeye başlar(TTK m.1194/f.1-c.2). Eşyanın gemiden tahliyesinde gecikme olduğunda sürastarya öngörülmüş ise sürastarya süresince navlun işlemez(TTK

⁵⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 10. ; OKAY, M., S., Ticareti Hukuku II, s.13. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 325-326.

m.1194/f.2). Taşıyandan kaynaklanmayan bir nedenle yolculuk gecikir veya kesilirse, gecikilen yahut kesinti nedeniyle uzayan süre için de navlun ödenir(TTK m.1194/f.4). Ancak, bir kamu tasarrufundan dolayı böyle bir durum ortaya çıktığında navlun işlemeyeceği gibi yolculuk sırasında geminin tamiri gerektiğinde de, tamirde geçen süre navlun açısından hesaba katılmaz (TTK m. 1221/f.1). Öte yandan, tabii bir olay veya umulmayan bir hal yüzünden yolculuk başlamadan veya başladıktan sonra gecikme söz konusu olduğunda tarafların navlunla ilgili hak ve yükümlülükleri devam eder. Böyle bir olay nedeniyle gecikme yüzünden sözleşmenin amacı ortadan kalktığında navlun borcu da sona erer(TTK m.1222/f.1-c.1). Umulmayan halden kaynaklanan ve mevcut şartlara göre uzunca bir zaman süreceği anlaşılan gecikmelerde taşıtan, rizikosu ve giderleri kendisine ait olmak ve zamanında tekrar yüklemek kaydıyla yeterli ve uygun bir teminat göstererek eşyayı boşaltmaya yetkilidir. Bu durumda taşıtan, yüklemenin yeniden yapılmaması halinde navlunun tamamını ödemek ve boşaltmanın sebep olduğu zararları tazmin etmekle yükümlüdür(TTK m.1222/f.1-c.2). Navlun ücretinin sözleşmede belirlenmediği durumda ise yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir(TTK m. 1195). Navlun belli bir ücret olarak ödendiğinden, taşıyan, taşımaya konu eşyayı navlun yerine kabul etmek zorunda değildir(TTK m.1198).

F. Taşıyanın Taşıma Taahhüdünde Bulunması

Navlun sözleşmesinin esaslı ve ayırt edici unsurlarından biri de taşıyanın taşıma taahhüdünde bulunmasıdır⁵⁵. Zira, navlun sözleşmesinde taşıyan, taşıtana karşı belirli bir eşyanın gemi ile taşınması edimini yüklenmektedir. Taşıma taahhüdü, taşıyanın eşyayı kendi gözetim ve muhafazası altında, bir limandan başka bir limana deniz yolu ile taşımayı üstlenmesidir⁵⁶. Bir taşıma ilişkisinde, taraflardan birinin diğerine karşı taşıma taahhüdü bulunmaması halinde, burada navlun sözleşmesi söz

⁵⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 318. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.2. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s. 12.

⁵⁶ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 2.

konusu değildir. Böyle bir durumda niteliğine uygun düştüğü takdirde taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümler (TTK m.917) tatbik edilebilir.

IV-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Navlun sözleşmelerinde taşıyanın asli edim yükümlülüğü eşyayı denizyoluyla taşımak iken, taşıtanın asli edim yükümlülüğü bunun karşılığında navlun(ücret) ödemektir. Bu nedenle navlun sözleşmesi bir hakkın devrine, sınırlandırılmasına ya da ortadan kaldırılmasına yönelik tasarrufi bir işlem olmayıp, her iki yana borç yükleyen borçlandırıcı, ivazlı bir sözleşmedir⁵⁷.

Navlun sözleşmesinin hukuki niteliği tahlil edilirken, TBK' da düzenlenen sözleşme tipleri ile uyarlılığına bakılması önemlidir. TBK m.393'de düzenlenen genel hizmet sözleşmeleri işçinin işverene bağımlı olarak iş görmeyi, işverenin de ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme tipidir⁵⁸. Navlun sözleşmesinde ise taşıyanın taşıtana bağımlı bir iş görmesi söz konusu değildir. Taşıyan, belirli bir iş görme yerine sadece sonucu yani taşıma yapıldıktan sonra eşyanın varma limanında teslimini taahhüt etmektedir. Dolayısıyla navlun sözleşmesinin genel hizmet sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkün değildir⁵⁹. İş görme sözleşmelerinden olan vekâlet sözleşmesi TBK m.502'de; vekilin, vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Navlun sözleşmesinde taşıyana ödenecek ücret(navlun) sözleşmenin zorunlu unsuru sayıldığı halde vekâlet sözleşmesinde vekil ancak sözleşmede bu konuda bir hüküm veya teamül varsa ücrete hak kazanabilmektedir(TBK 502/3). Ayrıca vekil, vekâlet borcunu şahsen ifa ile

⁵⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.3. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.298; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.14.; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.28. Hamburg Kuralları'nda (m.1/1,III,VI) navlun Sözleşmesinin iki tarafa borç yükleyen ivazlı bin akit olduğu açıkça ifade edilmiştir. Bununla, ivazsız sözleşmelerin MS'nin kapsamında olup olmadığı konusundaki tereddütlerin önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Bkz. YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.32.

⁵⁸ FİKREN EREN, Borçlar Hukuk Özel Hükümler, 10.Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022, s.545-550.; CEVDET YAVUZ, "Acar F.- Özen B." Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Cilt 2, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenmiş Yenilenmiş, 11.Baskı, Beta, İstanbul, 2022, s.955-983.; AHMET M. KILIÇOĞLU, Borçlar Hukuku Özel hükümler, Gözden Geçirilmiş, Güncellenmiş, 4. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2022, s.395-397.; AYDIN ZEVLİLER/ KEMRE GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 21. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022 s.445-455.

⁵⁹ ÖZLEM TÜZÜNER, "Karayolu ile Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi" Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2002, s.1001, s.184.

yükümlüdür⁶⁰. Hâlbuki navlun sözleşmelerinde amaçlanan, eşyanın zarar görmeden salimen varma limanında gönderilene teslimi olduğundan, aksine sözleşme olmadığı takdirde taşıyan, taşıma işini bir başkasına yaptırabilir⁶¹. Öte yandan vekâlet sözleşmesinde vekilin belirli bir sonucun elde edilmesi için değil belli bir yönde çalışmak için taahhüt altına girmesi söz konusu olduğundan vekilin yaptığı iş ve eylemler neticesinde istenilen sonuç gerçekleşmemiş olabilir⁶². Buna karşın navlun sözleşmesinde sonucun yani eşyanın salimen teslim edilmesinin taahhüdü söz konusudur. Özellikle bu yönü ile navlun sözleşmesi vekâlet sözleşmesinden ayrılmaktadır. Dolayısıyla navlun sözleşmesinde taşıyan, bir hizmet görmeyi ya da bir işin idaresini değil, belirli bir eşyayı bir yerden diğer bir yere gemi ile taşıyarak gönderilene teslim etmeyi böylelikle belirli bir neticenin teminini üstlenmektedir. Bu nedenle navlun sözleşmesi, TBK 407 ve devamı maddelerinde düzenlenen eser sözleşmesi⁶³ niteliğindedir⁶⁴. Bu itibarla, navlun sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklara, TTK' da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın eser sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanmalıdır.

Navlun sözleşmesi, TTK' da düzenlenmesi ve taraflarının tacir olması itibariyle ticari bir sözleşmedir. Dolayısıyla navlun sözleşmesinden doğan hukuki uyuşmazlıklar da ticari dava niteliğindedir(TTK m.4).

⁶⁰ **EREN**, F., Borçlar Hukuk Özel Hükümler, s.717-731.; **YAVUZ**, C., “Acar - Özen ” Borçlar Hukuku Özel Hükümler, C.2, s.1260-1295.; **ZEVKLİLER**, A./**GÖKYAYLA**, K.E., Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, s.634-647.

⁶¹ **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 9. ; **YAZICIOĞLU**, E., ”Kender- Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.334. ; **KANER DENİZ**, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 307; **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 345.

⁶² **KILIÇOĞLU**, M.A., Borçlar Hukuku Özel Hükümler, s.541-547.

⁶³ TBK'nın 470. maddesinde; “Eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.” şeklinde tanımlanmıştır. **EREN**, F., Borçlar Hukuk Özel Hükümler, s.596-610.; **YAVUZ**, C., “Acar - Özen” Borçlar Hukuku Özel Hükümler, C.2, s.1080-1098.; **ZEVKLİLER**, A./**GÖKYAYLA**, K.E., Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, s. 486-510.

⁶⁴ Bu konuda bkz. **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.12. ; **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 32. ; **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.49. ; **ÜLGENER**, M., F., Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, s. 13. ; **SEVEN**, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s. 18. ; **YAZICIOĞLU**, E., Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul, 2000. ; **KANER DENİZ**, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 310. ; **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 331. ; **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s. 13.

V. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI

Gerek e-TTK' da, gerekse 6102 sayılı TTK' da navlun sözleşmeleri için belli bir şekil şartı öngörülmemiştir. Sözleşmenin kurulmasında TBK m.12'e göre sözleşme serbestliği ilkesi geçerli olduğundan navlun sözleşmesi belli bir şekil şartına tabi değildir⁶⁵. Tarafların karşılıklı irade beyanlarıyla sözlü olarak⁶⁶ ya da eşyanın taşıyana teslimi ya da gemiye yüklenmesi yolu ile zımni olarak da sözleşmenin kurulması mümkündür⁶⁷. Bununla birlikte navlun miktarı, HMK'nın 200. maddesindeki senetle ispat şartını gerekli kılan meblağı aştığı takdirde ispat kolaylığı açısından sözleşmenin yazılı şekilde yapılması önemlidir⁶⁸. Ayrıca sözleşme koşullarının tespiti ve hukuki korumadan yararlanılması bakımından sözleşmenin yazılı şekilde yapılması gerekmektedir.

Navlun sözleşmesi tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulmuş olduğundan, sözleşme yapıldığı anda eşyanın taşıyana teslim edilmesi şart değildir⁶⁹. Navlun sözleşmelerinde sözleşme serbestisi ilkesi hâkim olmakla birlikte, uygulamada bu sözleşmeler genellikle yazılı olarak yapılmaktadır. TTK m.1139'da, yolculuk çarteri düzenlendiğinde taraflardan birinin giderini karşılayarak sözleşme şartlarını içeren yolculuk çarter partisi düzenlenmesi ve kendisine verilmesini isteyebileceği öngörülmüştür⁷⁰. Bu bakımdan çarter sözleşmelerinde, sözleşmenin taraflarınca "çarter parti", kırkambar taşımalarında ise, eşyanın taşıyana tesliminden sonra "tesellüm konişmentosu", gemiye yüklenmesi sonrasında da "yükleme

⁶⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 13. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 40. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 52. ; ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, s. 49. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s. 23. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s 14.

⁶⁶ EREN, F., Borçlar Hukuku Genel Hükümleri 12. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2010. s.199.

⁶⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 13. ; KENDER, R., / ÇETİNGİL, E., / YAZICIOĞLU, E., Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt I, Gözden Geçirilmiş Ve Genişletilmiş 14. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2014. s. 161. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s. 23.

⁶⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 52. HMK m.200' göre senetle ispatı şartına esas olan meblağ ikibin beşyüz Türk Lirasıdır.

⁶⁹ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 332. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s. 14.; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s. 28.

⁷⁰ e-TTK'da da taraflardan birinin kendisine navlun sözleşmesi ile ilgili bir vesika verilmesini isteyebileceği madde 1017'de düzenlenmiştir. Çarter partiyi gemi kira ve zaman çarteri sözleşmeleri için düzenlenecek belgelerden ayırt etmek amacıyla, 6102 s. TTK'da "yolculuk çarter partisi" ibaresi tercih edilmiştir. Bkz. ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.253.

konişmentosu” düzenlenir. (TTK m.1228/f.2) Çarter parti, çarter sözleşmesinin taraflarınca müştereken düzenlenen ve sözleşmeyi tevsik eden bir belgedir⁷¹. Çarter partinin, konişmentodan farklı olarak kıymetli evrak vasfı ve tedavül kabiliyeti bulunmamaktadır⁷². Çarter sözleşmelerinin akdinde, genellikle *Baltic And International Maritime Council (BIMCO)* gibi kuruluşlar tarafında hazırlanan ve deniz taşımacılığındaki gelişen ve değişen şartlara göre zaman zaman güncellenen standart çarter parti formlarından yararlanılmaktadır. Uygulamada kullanılan, belirli yük ve taşıma bölgeleri için hazırlanmış olan genel çarter tip sözleşmeleri(*GENCON*)⁷³ bulunmaktadır.

Tarafların ayrıca bir çarter parti düzenlemeden navlun sözleşmesi kurmaları mümkündür. Uygulamada, taşıyan ve taşıtan e-posta teatisi yolu ile anlaşmaya vararak, “*fixture recap*⁷⁴/*bağlantı notu /teyit mektubu*” olarak adlandırılan belge ile taşımanın şartlarını ve hükümlerini belirleme yoluna gitmektedir. TTK m.21/f.3’ de, “telefonla, telgrafla, herhangi bir iletişim veya bilişim aracıyla veya diğer bir teknik araçla ya da sözlü olarak kurulan sözleşmelerle yapılan açıklamaların içeriğini doğrulayan bir yazıyı alan kişi, bunu aldığı tarihten itibaren sekiz gün içinde itirazda bulunmamışsa söz konusu teyit mektubunun yapılan sözleşmeye veya açıklamalara uygun olduğunu kabul etmiş sayılır.” hükmü düzenlenmiştir. Anılan hükme göre de, *fixture recap*, teyit mektubu niteliğinde⁷⁵ kabul edilebilir. Dolayısıyla *fixture recap*; gemi ismi, navlun, yükleme ve boşaltma süreleri, geminin yükleme için hazır edileceği en son tarih (kañçello),yükleme ve tahliye masrafları gibi navlun sözleşmesinin şartlarını ortaya koyan bir belge niteliğindedir ⁷⁶. *Fixture recap*’da taraflar taşıma

⁷¹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 42. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 53.

⁷² OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 42.

⁷³ BIMCO tarafından hazırlanıp kullanıma sunulan ve “Gencon” kısaltmasıyla anılan basılı çarter parti, uygulamada en yaygın kararlaştırılan tip sözleşmedir. Bu sözleşmenin 1976 yılında değiştirilen metni “Gencon 76”, 1994 yılında yeniden elden geçirilen metni de “Gencon 94” şeklinde anılmaktadır. ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.253.

⁷⁴ Bu ibare, İngilizce *fixture recapitulation* ifadesi için kullanılmakta olup, Türkçe tercümelerde “bağlantı notu” ya da “bağlantı özeti” olarak tercüme edilmektedir. SELİM ATAERGİN, Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde “arb/ga ldn e law y/a74/90” Kaydı, İstanbul Baro Dergisi, 2000, s.446.

⁷⁵ Atamer’e göre, *fixture Recap* TTK m.21/f.3 anlamında “teyit mektubu” niteliğindedir. Türk Hukuku’na göre hem doğru nitelendirme hem de yasal terim olan “teyit mektubu” ibaresinin tercih edilmesi uygundur. Bkz. ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.253.

⁷⁶ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 20.11.2019 tarihli, 2018/119 E. ve 2019/479 K. sayılı kararında,”....dava dosyasına delil olarak sunulan bağlantı özeti/fixture recap navlun sözleşmesi

koşullarının yanı sıra; uygulanacak hukuk, yetki, tahkim konularını da kararlaştırabilmektedir.

Bu konu ya ilişkin olarak, İstanbul 17.Asliye Ticaret Mahkemesinin 14.05.2018 tarihli 2014/945 E.ve 2018/190 K. sayılı kararında, taşıyan ile taşıtan arasında düzenlenen Fixture Recapta/bağlama notundaki “tahkim şartı” nedeniyle davanın tahkimde görülmesi gerektiği kabul edilerek görevsizlik kararı verilmiştir.

Benzer şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 26.11.2014 tarih, 2014/17444 E.ve 2014/18405 K. sayılı kararında⁷⁷; ”mahkemece fixture recap (bağlantı özeti) son mad. dede açıkça, diğer tüm hükümlerin Gencon 94 charter partisindeki gibi olduğunun belirtildiği, atıf yapılan Gencon kira kontratosununun 19. maddesinde uygulanacak hukuk ve tahkimin düzenlendiği, bu şekilde her türlü uyuşmazlığın Londra’da tahkim yolu ile çözümleneceğinin hükme bağlandığı gerekçesi ile tahkim itirazının kabulü ile dava dilekçesinin görev yönünden reddine dair mahkeme kararının onanmasına” karar verilmiştir.

Konişmentonun, eşyanın yükleme veya teslimini tevsik ile yükü temsil etme (TTK m. 1128/f.1) fonksiyonundan dolayı charter mukavelelerinde çoğunlukla konişmento düzenlenmektedir⁷⁸. Bu durumda, taşıyan ile taşıtan navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı kalmaya devam ederken, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki ilişkide konişmento hükümleri geçerli olacaktır (TTK m.1237/f.1-2)⁷⁹. Konişmentoda yolculuk charter partisine, charter partide yer alan hükümlere atıf yapılabilir. Böyle bir durumda charter parti hükümlerinin konişmento hamiline karşı ileri sürülebilmesi ancak charter partinin bir suretinin konişmentoyla birlikte gönderilene devir edilmiş olmasına bağlıdır(TTK 1237 / 3)⁸⁰.

niteliğinde olup sözleşmenin taraflarınca kararlaştırılan taşıma koşullarını ortaya koyduğu.” kabul edilmiştir.

⁷⁷ <https://intranet.uyap.gov.tr>

⁷⁸ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 41.

⁷⁹ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s. 376.

⁸⁰ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s. 376. ; HÜSEYİN AFŞİN İLHAN, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi dergisi, Cilt: XIII, Sayı:2, Yıl: 2016, s.181-199.

Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 29.11.2017 T., 2016/8794 E. ve 2017/6687 K. sayılı kararında, ”...davalı her ne kadar Charter Parti sözleşmesindeki tahkim şartına dayanmış ise de, davacı taraf kendisine sadece konişmentonun bir suretinin verildiğini, charter parti sözleşmesinin bir suretinin verilmediğini savunmuş,

Kırkambar taşımalarda bağımsız bir navlun sözleşmesi düzenlenmesi yönünde bir teamül mevcut değildir⁸¹. TTK' da, tarafların sözleşme şartlarını içeren bir belge tanzim edilip verilmesini talep hakkı yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından düzenlenmiştir(TTK m.1139). Kırkambar taşımalarda genellikle taşınacak yükün taşıyan ya da onun acentesine bildirilmesi üzerine, acente ya da temsilci tarafından yükle ilgili bir booking note (tip kabul kayıt formu) düzenlenir⁸². Bu belge, taşınacak eşya için gemide yer rezervasyonu sağlamanın yanı sıra, aynı zamanda taşıma koşullarının özetini içeren ön anlaşma niteliğindedir⁸³. Taşıma talebinin taşıyan tarafından kabulü ve booking note'a kaydı ile kırkambar sözleşmesi akdedilmiş olur⁸⁴. Esasında tarafların karşılıklı irade beyanları ile sözleşme kurulmuş olduğundan booking note bu konuda bir ispat vesikası özelliğine sahiptir. Önceden bildirim yapılmadan yükün doğrudan gemiye yüklenmesi de mümkündür. Bu durumda yükletenin talep etmesi halinde, taşıyanın bir konişmento düzenleyip vermesi zorunludur(TTK m 1228/2). Yükün gemiye yüklenmesi ile navlun sözleşmesi kurulmuş olduğundan, konişmento kırkambar sözleşmesinin içeriği bakımından ispat belgesidir⁸⁵.

Kırkambar sözleşmelerinin en çok uygulandığı layner (*liner*) yani belli limanlar arasında düzenli hat taşımalarında, gemi seferleri önceden ilan edilir. Bu yolla gemilerin kalkış zamanları ile navlun tarifeleri ilgililere duyurulmuş olduğundan, bu ilanlar TBK m.4/f.2 ye göre icaba davet niteliğindedir. Taşıtanın, taşıyana veya acentesine veyahut temsilcisine başvurarak icapta bulunması, taşıyan ya da onun temsilcisinin de bu başvuruyu kabul etmesi ile sözleşme kurulmuş olur⁸⁶. Günümüzde

davalı buna karşılık çarter partinin konişmentoyla birlikte taşınan malların gönderilene olan davacıya çarter partinin bir suretinin de verildiğini iddia ve ispat edememiştir. Çarter parti hükümlerinin konişmento hamili davacı gönderilene uygulanması için konişmentoda çarter partiye atıf(gönderme) yapılmasının yeterli görülmediğine ilişkin 6102 s..TTK'nın 1237/3 maddesindeki açık düzenleme nedeniyle, çarter parti hükümleri içerisinde yer alan tahkim şartına ilişkin davacıyı bağlamayacağına karar verilmiştir(<https://intranet.uyap.gov.tr>).

⁸¹ **KANER DENİZ, İ.**, Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 311.

⁸² **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.16. ; **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.58. Atamer'e göre çarter parti ile *booking note* arasında hukuksal nitelik açısından bir fark yoktur. Bkz. **ATAMER, K.**, Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.254.

⁸³ **TEKİL, F.**, Deniz Hukuku, s.252.

⁸⁴ **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.58-59.; **CUMALIOĞLU, E.**, Kırkambar Sözleşmesi, s.25.

⁸⁵ **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.17.

⁸⁶ **CUMALIOĞLU, E.**, Kırkambar Sözleşmesi, s.24.

gemi seferleri ile ilgili ilanlar ve yük ilgililerinin başvuruları elektronik posta üzerinden yapılmaktadır. Taşıtanların bu yolla yaptıkları başvuru icap niteliğindedir. Taşıyan kendisine yapılan başvuruyu derhal reddetmediği takdirde "güven ilkesine" göre zımnen navlun sözleşmesi kurulmuş sayılır⁸⁷.

VI-NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE İLGİLİLERİ

A. Taşıyan

1. Akdi Taşıyan

Taşıtanaya karşı ücret(navlun) karşılığında denizde eşya taşımayı taahhüt eden kişi taşıyandır⁸⁸. TTK m.1138'de de benzer şekilde tarif edilmiştir. Lahey Sözleşmesi ve LVK'da taşıyan, "gönderen ile navlun sözleşmesi akdeden gemi maliki veya çarterer" olarak tanımlanmaktadır(m.1). Hamburg Kuralları'nda taşıyan için "gönderen ile bizzat veya bir temsilci marifetiyle denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden her şahıs" şeklinde, LVK'dan daha geniş bir tarif yapılmıştır(m.1/1) .

Taşıyanın taşımayı yapacak geminin maliki veya donatanı olması şart değildir⁸⁹. Taşıyan geminin maliki, donatanı ya da işleticisi olabileceği gibi, başkasından kiraladığı veya zaman çarteri sözleşmesi ile kendisine tahsis edilmiş olan bir gemi ile de taşımayı icra edebilir. Taşıyan sıfatının kazanılması için bu işin meslek edinilmiş olması da gerekmemektedir. Taşıyan bu işi bir sefer veya geçici bir süre dahi

⁸⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 17. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.24; İPEK SAĞLAM, Elektronik Sözleşmeler, Legal Yayınları, İstanbul, 2007 s. 113.

⁸⁸ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.14. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.34. ; YAZIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.337, YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.14. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.88. ; ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, C. I s.58. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.326. SÜZEL, C., Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, Oniki Levha Yayınları, 1.Baskı, İstanbul , Şubat 2021, s.45-46.

⁸⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 15. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 34. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 326 ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.3, KENDER, R., / ÇETİNGİL, E., / YAZICIOĞLU, E., Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2014. s. 156.

yapmış olabilir. Bir kimsenin taşıyan sıfatına sahip olabilmesi için taşıma taahhüdünde bulunması gerekli ve yeterlidir⁹⁰.

Taşıyan, navlun sözleşmesini doğrudan veya temsilci vasıtası ile yapabilir⁹¹. Uygulamada navlun sözleşmesi daha çok gemi brokerleri ve gemi acenteleri vasıtası ile kurulmaktadır⁹². Taşımanın taşıtana karşı taşıma taahhüdünde bulunandan başka biri tarafından yerine getirilmesi de mümkündür. Bu durumda ilk navlun sözleşmesi ile taşımayı üstlenen *akdi taşıyan*, taşımayı fiilen yerine getiren ise *fiili taşıyan* sayılmaktadır⁹³.

Taşıyan, taşıtana karşı üstlendiği taşımayı belirli bir geminin tamamı veya bir kısmını tahsis ederek (yolculuk çarteri) veya ayırt edilmiş eşyayı deniz yolu ile taşımayı(kırkambar sözleşmesi)üstlenebilir (TTK m.1138). Taşıtan ile yükün teslim edileceği kişi aynı olmadığı takdirde, yükü teslim alan üçüncü kişi gönderilen konumundadır. Bu durumda taşıtan ile taşıyan arasındaki navlun sözleşmesi TBK m.129 anlamında üçüncü kişi yararına bir sözleşme niteliğindedir⁹⁴.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde, çarter parti veya gemi bağlama özetinde taşımayı taahhüt eden kişi taşıyan sayılır⁹⁵. Bu tür taşımalarda ayrıca bir konişmento düzenlenmiş olsa bile konişmento taşıyanla gönderilen arasındaki ilişkiyi belirleyeceğinden(TTK m.1237/f.1), taşıyan ile taşıtan navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı kalmaya devam edecektir (TTK m.1237/f.2). Ancak navlun sözleşmesi için ayrı bir belge düzenlenmemiş ise bu durumda taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide konişmento hükümleri esas alınır⁹⁶. Konişmento bir navlun sözleşmesi yapıldığını ve şartlarını tespit eden belge niteliğindedir (TTK.m.1228/1). Taşıma şartlarını belirleyen

⁹⁰ **SEVEN, V.**, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.88; **CÖMERT, VENÜS, G.** Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2022, s.33.

⁹¹ **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.35.

⁹² **AKINCI, S.**, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.35.

⁹³ **NİL KULA DEĞİRMENCİ,** Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021, s.64.

⁹⁴ **ÇAĞA, T., / KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.5.; **CUMALIOĞLU, E.**, Kırkambar Sözleşmesi, s.34.

⁹⁵ **SEVEN, V.**, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.88.

⁹⁶Bkz. Yargıtay 11. HD. 25.02.2019 T. 2018/4639 E. ve 2019/1522 K. sayılı ilâmı (<https://intranet.uyap.gov.tr>).

yazılı bir navlun sözleşmesi bulunuyor ise, taşıtan aynı zamanda konişmento hamili/ gönderilen olsa dahi taşıyanla arasındaki ilişkiye navlun sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır⁹⁷.

Uygulamada kırkambar sözleşmeleri bakımından genellikle bir booking note düzenlendiğinden, konişmentonun arka yüzünde bulunan, taşımanın hüküm ve koşullarına ilişkin kayıtlar navlun sözleşmesinin içeriğini belirlemektedir⁹⁸. Nitekim TTK m.1228/f.1'e göre konişmento, navlun sözleşmesinin içeriğini ispatlayan bir belge niteliğindedir⁹⁹.

Günümüz deniz taşımacılığında, taşınacak eşyanın birden fazla alt taşıma sözleşmesine konu edilmesi sıkça rastlanan bir durumdur. Bu türden taşımalarda navlun sözleşmesinin tarafı olmayan ancak yükün kendisine teslimini isteme hak ve yetkisine sahip gönderilen açısından taşıyanın kim olduğu önemlidir. TTKm.1237/f.1'e göre, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkide konişmento hükümleri esas alınacağından, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilen açısından taşıyanın kim olduğu konişmento kayıtlarına göre belirlenecektir¹⁰⁰.

Konişmentoyu düzenlemekle yükümlü ve yetkili olan taşıyandır¹⁰¹. Bu nedenle TTK m. 1238/f.1'e göre konişmentoyu taşıyan sıfatıyla veya kendi ad ve hesabına imzalayan kişi taşıyan sayılır. Hükümün ikinci fıkrası uyarınca, taşıyanın ad ve soyadı yahut unvanı ile işletme merkezinin gösterilmediğı veya açıkça anlaşılamadığı hallerde donatan taşıyan olarak kabul edilmelidir¹⁰². Kaptan veya taşıyanın diğer bir

⁹⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II,, s.84. ; Konişmento düzenlenmeyen taşımalar bakımından da, taşıyan ile taşıtan olmayan gönderilen arasındaki hukuki ilişki açısından navlun sözleşmesi hükümleri belirleyicidir. Bkz. CÜNEYT SÜZEL, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2014,s.47-48.

⁹⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.83. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.376. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.409.

⁹⁹ SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu TTK m.856-893 Hükümlerine Göre, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012. s.69.

¹⁰⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.84. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.409.; SÜZEL, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, s.47-48.

¹⁰¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.69.

¹⁰² Geminin adı ve IMO numarasına göre gemi sicili ya da gemilerin takibinin yapıldığı veri tabanından (equasis kaydından) gemi malikinin tespit edilmesi mümkün olmakla birlikte, kaptan gemi malikinin değıl gemiyi denizde kendi adına işleten kimsenin adamı olduğundan maliki değıl işleteni temsil etmektedir. Bu nedenle TTK m.1238 anlamında "donatan" gemiyi kendi adına işleten veya üçüncü

temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmediği veya açıkça anlaşılamadığı hallerde; konişmentodan doğan hak ve yükümlülükler açısından temsilci de TTK m.1238/f.3 gereğince sorumlu tutulan donatanla birlikte taşıyan sayılır. TTK m.1238'in ikinci ve üçüncü fıkralarında e-TTK m.1099'dan farklı olarak donatanın ve temsilcinin sorumluluktan kurtulabilmesi bakımından “ *meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın ad ve soyadını veya ticaret ünvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun*” şeklinde bir istisna getirilmiştir. Bu durumda her iki fıkranın birinci cümlesinde, donatan ve temsilci aleyhine kabul edilen karinenin aksinin ispat edilebilmesi, konişmento hamilinin açık istemi şartına bağlanmıştır¹⁰³. Hükmün lafzına bakarak yorum yapıldığında buradan konişmento hamili tarafından açık bir istemde bulunulmadığı takdirde donatan veya temsilcinin konişmento hamili karşısında taşıyan gibi sorumlu olacağı sonucu çıkmaktadır. Ancak konişmento hamili bu yolu kullanmadan donatana karşı doğrudan dava yoluna gittiğinde, kendisinin taşıyan olmadığını ortaya koyan donatan bakımından, hükmün nasıl yorumlanması gerektiği bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Böyle bir durumda donatanın somut taşımada taşıyan olmaması husumete ilişkin olduğundan, husumetin bir dava şartı olduğu gözetilerek donatanın sorumluluğuna gidilmemelidir. Dolayısıyla dava açılmadan önce donatana tanınan ispat imkânı dava açıldıktan sonra da devam etmelidir¹⁰⁴.

2.Fiili Taşıyan

Taşıyan, taşıma taahhüdünü kendisine ait veya kendisinin işlettiği bir gemi ile ifa edebileceği gibi taşımayı başkasına da yaptırabilir. İkinci seçenekte taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi fiili taşıyan sayılmaktadır¹⁰⁵. Dolayısıyla fiili taşıyan, navlun sözleşmesine konu taşımanın kısmen veya tamamen üçüncü bir şahsa bırakılması halinde karşımıza çıkmaktadır. Taşıtana karşı taşımayı taahhüt eden kimse akdi

kişilere karşı böyle bir sorumluluğu kabul edilen kişi olarak anlaşılmalıdır. Böyle bir ayrıma gidilmesi çıplak gemi kira sözleşmesi ile gemisini kiraya veren gemi malikine karşı TTK m 1238/f.2'nin uygulanamayacağına ortaya konulması bakımından önemlidir.

¹⁰³ Bu konuda bkz. SÜZEL,C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.57

¹⁰⁴ Bu konuda bkz. SÜZEL,C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.57

¹⁰⁵ AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.101.

taşıyan, taşımanın icrasının bırakıldığı, eşyayı fiilen deniz yolu ile taşıyan ise fiili taşıyan sayılır¹⁰⁶.

e-TTK'da fiili taşıyan ile ilgili özel bir hüküm yer almamaktadır. 6102 s. TTK'nın getirdiği en önemli yeniliklerden biri, fiili taşıyan konusunda yapılan düzenlemelerdir(TTK m.1191-1192)¹⁰⁷. Böylece yük ilgisinin, genel hükümlere dayanmadan deniz ticaretine ilişkin hükümler çerçevesinde fiili taşıyana başvurusu mümkün hale getirilmiştir¹⁰⁸. TTK m.1191/f.2'de, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan dolayı yük ile ilgiliye karşı sorumluluğu, (akdi) taşıyanın sorumluluğuna tabi tutulmuştur¹⁰⁹.

TTK'da fiili taşıyanın tanımı yapılmayarak, sorumluluğunun hukuki çerçevesi düzenlenmiştir. Denizde yolcu taşıma sözleşmeleriyle ilgili hükümlerde fiili taşıyan, "bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi" olarak tarif edilmiştir(TTKm.1248)¹¹⁰.

TTK m. 1191'de, "fiili taşıyan" kavramı tanımlanmamış olmakla birlikte "taşımanın gerçekleştirilmesi kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde" ifadesine yer verilmiştir¹¹¹. O halde hükümde geçen "bırakıldığı" ifadesinin

¹⁰⁶ DEĞİRMENCİ KULA, N., Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s.64.

¹⁰⁷ e-TTK çerçevesinde akdi taşıyan kavramı "alt taşıyana", fiili taşıyan kavramı da asıl taşıyana karşılık gelmektedir. Bkz. YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.18-19.

¹⁰⁸ LVK ve 6762 TTK fiili taşıyanın sorumluluğu ile taşıyan ve fiili taşıyan arasındaki ilişki hakkında doğrudan bir hüküm içermemektedir. Bu nedenle gerek LVK, gerekse e-TTK'nın sorumluluk sisteminde asıl(akdi) taşıyan, fiili taşıyanın taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı şahsı konumundadır. Buna karşılık Hamburg Kuralları'nda(m.10) zarar gören yük ilgisine fiili taşıyana doğrudan başvuru hakkı tanınmıştır. Bkz. YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.137,138. TTK'da yer alan fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler Hamburg Kurallarından alınmıştır.

¹⁰⁹ AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.124; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.19; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.337,338.

¹¹⁰ Fiili taşıyanla ilgili doktrinde çeşitli tanımlamalar yapılmaktadır. "Akdi taşıyanın üstlendiği taşımanın gerçekleştirilmesini kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı ve kendisine bırakılan taşımayı gerçekleştiren taşıyan TTK m.1191 anlamında fiili taşıyandır." tanımlaması için bkz. YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.338, "Sözleşme üzerinden bir eşyanın deniz yolu ile taşınmasını taahhüt eden kimse akdi taşıyan, bu eşyayı fiilen deniz yolu ile taşıyan, asıl navlun sözleşmesi konusunu fiilen icra eden kişi fiili taşıyandır." tanımı için bkz. DEĞİRMENCİ KULA, N., Taşıyanın Sorumluluğu Ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s.64. "Taşıyıcı ya da ondan aldığı yetkiyle bir başkası tarafından kendisine bırakılan taşımayı, kısmen dahi olsa fiilen gerçekleştiren kişi fiili taşıyandır." bkz. AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.95.

¹¹¹ Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmeleri bakımından fiili taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup kanunda, "bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi" olarak tanımlanmıştır(TTK m.1248/f.2). TTK'nın yolcu taşıma sözleşmelerine

ne anlama geldiği fiili taşıyan sıfatının kazanılması bakımından belirleyici olacaktır. TTK'nın 1191. maddesinin mehzazını teşkil eden HK'da fiili taşıyan; "taşımının tamamının veya bir kısmının icrası, taşıyan tarafından kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen her şahıs" olarak tanımlanmıştır(HK m.1/2). Buradaki "böyle bir ifa kendisine bırakılan her şahıs" ifadesine göre, bir fiili taşıyan tarafından taşımının tevdi edildiği kimselerde fiili taşıyan kavramına dâhildir¹¹². Bununla birlikte TTK m.1191'in ikinci fıkrasında ; ...taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tüm hükümler, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir." düzenlemesi yer verilmiştir. Öyleyse TTK anlamında fiili taşıyan tarif edilirken TTK'nın 1191. maddesinin birinci ve ikinci fıkrası birlikte ele alınmalıdır. İkinci fıkrada öngörülen "bizzat gerçekleştirdiği taşımadan" ifadesi fiili taşıyanın, taşımak üzere eşyayı teslim alarak kendisine bırakılan taşımının icrasına başlamış olması şeklinde yorumlanmaktadır¹¹³. TTK m.1191/f.2 ile TTK'nın, taşıyanın(akdi) sorumluluğuna ilişkin tüm hükümlerinin fiili taşıyan için de geçerli olduğu kabul edilerek, akdi ve fiili taşıyanın sorumlulukları aynı esaslara tabi kılınmıştır. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğu konusunda kanunda yer alan tüm düzenlemeler fiili taşıyan bakımından da geçerlidir¹¹⁴. TTK m.1178/f.2'ye göre taşıyan eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan, eşya hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Taşıyanın sorumlu olduğu süre eşyayı taşıma amacıyla teslim aldığı andan itibaren başlamaktadır. Bu esasa göre fiili taşıyan, taşımının kendisine bırakılan kısmını bizzat icra etmemiş olsa dahi, yükü taşıma amacıyla teslim aldığı andan itibaren sorumluluğu da başlamış olacaktır¹¹⁵. Fiili

ilişkin hükümleri farklı sorumluluk rejimine tabi olduğundan, buradaki fiili taşıyan tanımının navlun sözleşmeleri bakımından esas alınması söz konusu değildir. Bkz. **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.20.

¹¹⁰ **YAZIOĞLU**, E., Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, s.46.

¹¹³ TTK m.1191/f.2 hükmünde yer alan "bizzat gerçekleştirdiği taşımadan" ifadesinin fiili taşıyanın taşımak üzere eşyayı teslim alarak kendisine bırakılan taşımının icrasına başlamış olması şeklinde anlaşılması gerektiği" görüşü için bkz. **YAZICIOĞLU**, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.338, Bu konuda benzer bir görüş de" taşımayı üslenmiş olan alt taşıyıcının, eşyayı taşımak üzere tesellüm ettiği anda fiili taşıyan sıfatını iktisap edeceği" şeklindedir. bkz. **AKSOY**, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.85-86.

¹¹⁴ **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.68.

¹¹⁵ **YAZICIOĞLU**, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.338, **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.69-70.; **AKSOY**, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.85-86.

¹¹⁵ **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.68-70.

taşıyanın bu sorumluluğu, taşımanın kendisi tarafından icra edilen bölümü ile sınırlıdır. Eşyanın tesellümü konusunda vasıtalı zilyetlik yeterli sayılmaktadır¹¹⁶. Fiili taşıyanın yük ilgisine karşı sorumluluğu açısından taşımanın tamamlanması ya da eşyanın gönderilene teslim edilmiş olması şart değildir. Eşyayı teslim alması sorumluluğun başlaması için yeterlidir.

Fiili taşıyanın taşıtana karşı taşıma taahhüdü söz konusu olmadığından, bunlar arasında bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır¹¹⁷. Fiili taşıyanı akdi taşıyandan ayıran husus, fiili taşıyanın taşıtana değil, akdi taşıyana karşı taşıma taahhüdünde bulunmuş olmasıdır¹¹⁸. Bu nedenle fiili taşıyanın yük ilgisine karşı sorumluluğu sözleşmeden değil kanundan(TTK m.1191) doğmaktadır.

Taşıma fiili taşıyana bırakıldığında, akdi taşıyan taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam edecektir (TTK m.1191/1). Dolayısıyla fiili taşıyanın sorumluluğu doğduğunda, akdi taşıyanda fiili taşıyanla birlikte yük ilgisine karşı müteselsilen sorumlu hâle gelmektedir(TTK m.1191/4). Buna karşın fiili taşıyanın, akdi taşıyanın sorumluluğuna katılması söz konusu değildir. Fiili taşıyan ancak, taşıyanın sorumluluğu için kanunda öngörülen şartların kendisi bakımından gerçekleşmesi halinde sorumludur¹¹⁹. Taşıyanın, kanunun kendisine yüklediği bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya taşıyana tanınan bir haktan örneğin, sorumluluğun sınırlandırılması hakkından vazgeçmesi mümkündür. Akdi taşıyanın bu konuda taşıtanla yaptığı anlaşmanın fiili taşıyan bakımından geçerli olması ancak fiili taşıyanın açık ve yazılı onayı ile mümkün olacaktır (TTK m.1191/f.3).

¹¹⁶AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.149-152; Bu konudaki farklı bir görüşe göre, eşyanın taşınmasının bizzat gerçekleştirilmesi için eşyanın fiili taşıyanın hakimiyet alanına geçmesi yeterli değildir. Fiili taşımanın gerçekleşmesi ancak eşya üzerinde “vasitasız” zilyetliğe sahip olunması ile mümkündür. Bkz. DOĞUŞ TAYLAN TÜRKEL, “Fiili Taşıyanın Bizzat Gerçekleştirdiği Taşıma”nın (TTK m.1191 II) Yorumuna Dair Sorunlar, BATİDER, Yıl 2022, C.XXXVIII, S.1, s.86-113

¹¹⁷e-TTK’da fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle fiili taşıyan ile arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi bulunmayan yükle ilgilinin, navlun sözleşmesi dayanarak fiili taşıyandan doğrudan talepte bulunması sözleşmenin nisbiliği ilkesi nedeniyle mümkün değildir. Ancak, genel hükümlerdeki haksız fiil hükümlerine göre başvurulabilir. Bkz. YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.17,

¹¹⁸ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.21.

¹¹⁹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.74.

3. Taşıma İşleri Organizatörü (*Freight Forwarder*)

Uygulamada “*freight forwarder*” olarak adlandırılan taşıma işleri organizatörü, çoğunlukla taşıtan adına ve/ veya hesabına eşyanın taşınmasına ücret karşılığında aracılık etmektedir¹²⁰. Bu nedenle taşıma işleri organizatörünün hukuki durumu tespit edilirken TTK m.917 ve devamı maddelerinde düzenlenen “taşıma işleri komisyoncusu” ile ilgili hükümlerden faydalanılır. Taşıma işleri komisyoncusu, ücret karşılığında eşya taşımayı üstlenen kişidir(TTK m.917). Bir başka ifadeyle taşıma işleri komisyoncusu, eşya taşımayı değil gönderene karşı ve onun hesabına eşyayı başka bir taşıyan vasıtası ile taşımayı üstlenmektedir. Taşıtana karşı taşıma taahhüdünde bulunmadığından kural olarak taşıyan sıfatını haiz değildir¹²¹.

Taşıma işleri komisyoncusunun aynı zamanda taşımayı üstlenmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır. Taşımayı başkasına yaptırabileceği gibi kendisinin üstlenmesi de mümkündür (TTK m. 926). Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bir bedel kararlaştırıldığında, taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacaktır(TTK m.921). Deniz taşımasında taşıyan sıfatının kazanılması taşıma taahhüdüne bağlı olduğundan, taşıma işleri komisyoncusu taşımayı bizzat veya başkası aracılığı ile yerine getirdiğinde, gönderen karşısında taşıyan konumunda olacaktır¹²². Taşıyan ile kendi adına navlun sözleşmesi yapıldığında ise, ona karşı taşıtan sıfatını kazanmış olur¹²³. Uygulamada taşıma işleri organizatörünün, taşıtana karşı navlun faturası kestiği ya da taşıtandan taşıma ücreti tahsil ettiği tespit edildiğinde, *fright forwarder* sayılarak, akdi taşıyan sıfatıyla sorumlu kılınmaktadır¹²⁴.

¹²⁰ CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.80-81.

¹²¹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.34; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.78.

¹²² AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.34.

¹²³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 34-35.

¹²⁴ İstanbul 17. Asliye Tic. Mahkemesinin 08.05.2019 tarihli, 2018/24 E. 2019/220 K. sayılı kararında; davalının ticari defterlerinin incelenmesinden, navlun faturasını kendi adına düzenleyip, navlun ücretini de davacıdan tahsil ettiğinin tespit edildiği, defterlerde komisyon ücreti aldığına dair bir kayda rastlanılmadığı, bu durumda davalı, TTK'nın 921 ve 926. Maddelerine göre taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacağından davada pasif husumet ehliyetinin bulunduğu “ kabul edilmiştir.(Bu karar kanun yoluna gidilmeden kesinleşmiştir.)

İstanbul 17. Tic.Asliye Mahkemesi'nin 10.11.2021 tarihli, 2017/450 E. ve 2021/436 K. sayılı kararında; TTK m. 1138/1'e göre taşıyan, deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdünde bulunan kişidir. Uygulamada kullanılan "*forwarder*" ise TTK m.917' de düzenlenen taşıma işleri komisyoncusuna karşılık gelmektedir. Taşıma işleri komisyoncusu TTK m. 917/1'de eşya taşımayı üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır. TTK

B.Taşıtan

Taşıtan (*contractual shipper*) navlun sözleşmesinde taşıyanın karşı âkidi, eşyanın deniz yoluyla taşınması karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kişidir¹²⁵. Taşıtan gerçek veya tüzel kişi olabileceği gibi kamu tüzel kişisi de olabilir. Taşıtanın taşınacak yükün maliki olması şart değildir. Dolayısıyla başkasına ait yükün taşınması için de navlun sözleşmesi yapılması mümkündür.

Taşıtanın navlun mukavelesi ile tuttuğu bir gemi ile taşınmak üzere üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmesi yapması veya gemiyi başka birine tahsis edip yük taşımayı taahhüt etmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır. Bu durumda ikinci navlun sözleşmesinin tarafı olan üçüncü şahıslar da taşıtan konumundadır¹²⁶. Taşıtan, başkasının yükünü taşımak için taşıyanla navlun sözleşmesi kurduğunda, yükün sahibine karşı taşıyan konumunda olacaktır¹²⁷.

Taşıtan, yükleten ve gönderilen sıfatlarının aynı kişide birleşmesi mümkündür. Taşıtan aynı zamanda yükü gemiye yükleten kişi ise, bu durumda yükleten sıfatını da haiz olur. Böyle bir durumda taşıtan, taşıyana karşı hem navlun sözleşmesinin tarafı olarak, hem de yükleten sıfatıyla bazı hak ve yetkilere sahip olacaktır¹²⁸.

C.Yükleten

Yükleten (*actual shipper*), mevcut bir navlun sözleşmesi uyarınca yükü doğrudan doğruya gemiye ya da taşıyanın yetkili temsilcisine teslim eden kişidir¹²⁹.

m. 921 uyarınca ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa taşıma işleri komisyoncusu taşımaya ilişkin olarak taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacaktır. Dosyaya sunulan 02.09.2019 tarihli navlun faturası dava konusu taşımaya ilişkin olup davalı tarafından davacı adına kesildiği belirlidir. Bu durumda iş bu navlun faturası karşısında davalının dava konusu taşımayı üstlenmiş olduğu değerlendirildiğinden taşıyan sıfatına haiz olduğu "kabul edilmiştir. (Bu karar kanun yoluna gidilmeden kesinleşmiştir.)

¹²⁵ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 37. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.337. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.327. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu s.133. ; SÜZEL, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten s.99-111.

¹²⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.37.

¹²⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.327.

¹²⁸ SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.133.

¹²⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 38. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.15-16. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.3. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.338. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.328. ; SEVEN, V.,

Gemiye veya taşıyan ya da yetkili temsilcisine teslim edilen yükün yükletene ait olması şart değildir. Taşıma işinde yükleten, varna limanında yükü taşıyandan teslim alan şahıs olarak karşımıza çıktığında, yükleten aynı zamanda gönderilendir.

Yükleten bizzat taşıtan olabileceği gibi taşıtanın temsilcisi olarak hareket etmesi de ihtimal dâhilindedir. Ancak taşıtan ya da gönderilen olması şart değildir¹³⁰. Yükletenin taşıtan olmadığı taşımalarda, bunlar arasındaki ilişki alım-satım, vekâlet, nakliye komisyonculuğu veya alt navlun sözleşmesi ilişkisi olabilmektedir¹³¹. Yükleme yapılmadan önce yükleten, navlun sözleşmesinde tayin edilmiş olsun veya olmasın taşıyana karşı herhangi bir hakka sahip değildir. Zira, yükleme ile birlikte taşıtandan müstakil bir kişi olarak yük ilgilisi konumuna gelmektedir. Buna bağlı olarak da taşıyana karşı kullanabileceği birtakım müstakil haklar kazanmaktadır¹³². Yükün gemiye yüklenmesini veya teslimini müteakip konișmento düzenlenmesini talep etmek (TTK m.1228/f.2), konișmento vasıtasıyla yük üzerinde tasarruf etmek, navlun mukavelesinde tayin edilmemiş ise gönderileni tayin etmek yetkileri yükletene aittir¹³³. Ayrıca yükün güvertede taşınmasına muvafakat etmek,(TTK m.1151/2) yükün geri boşaltılmasını isteme hak ve yetkisi de sadece yükletene aittir. Buna karşın, yükleme kimin namına yapılmış olursa olsun navlun sözleşmesinden doğan hak ve borçlar yüklemeyen önce de yükleme yapıldıktan sonrada taşıtanda kalmaya devam edecektir¹³⁴.

Konișmentolu taşımalarda gönderileni tayin etme hak ve yetkisi yükletene aittir. Yükleten, taşıtanı veya üçüncü bir şahsı ya da kendisini gönderilen olarak gösterebilir. Konișmentoda gönderilen belirtilmediği takdirde yükleten gönderilen sayılır¹³⁵.

Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s. 133, **SÜZEL**, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten s.99-111.

¹³⁰ **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.38.

¹³¹ **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 4. ; **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.40.

¹³² **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.17.

¹³³ **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.40. ; **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.5; **ATAMER**, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.255.

¹³⁴ **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19.

¹³⁵ **AKINCI**, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.40.

Konişmentonun içerdiği kayıtları düzenleyen TTK m 1229' a göre, yükletenin ad ve soyadı ile ticaret ünvanının konişmentoda yer alması gerekmektedir. Konişmento ister emre, isterse nama tanzim edilmiş olsun yükleten konişmento nüshalarının tümünü elinde tuttuğu, başka bir anlatımla başkasına devir etmediği sürece eşya üzerinde tam tasarruf yetkisini haizdir¹³⁶. Ancak konişmento nüshalarından birini devrettiği takdirde yük üzerindeki tasarruf yetkisi sona erecektir.

Denizaşırı alım satımlarda, sözleşmede belirlenen teslim şekillerine göre, yükleten taşıtan olabildiği gibi yükleten ve taşıtan farklı kişiler de olabilmektedir. Dış ticarete satım sözleşmesinin konusunu oluşturan malların nerede teslim edileceği, taşıma masraflarının kime ait olacağı, sigorta primini kimin ödeyeceği sorunlarının çözümü için uluslararası ticarete kullanılan ve INCOTERMS olarak anılan teslim şekilleri bulunmaktadır. INCOTERMS 2010 ve 2020' de; karma taşımalar için uygulanan EXW(Ex-Works)ticari işletmede teslim, FCA(Free Carrier)taşıyıcıya teslim gibi terimlerin yanı sıra sadece deniz veya iç su taşımalarına özgülenmiş yani taşıma aracının gemi olduğu taşımalarda geçerli teslim şekilleri bulunmaktadır. Bunlar, FAS (Free Alongside Ship) gemi doğrultusunda masrafsız teslim¹³⁷, FOB (Free on Board)¹³⁸ navlun ve sigorta alıcıya ait olmak üzere gemi bordasında masrafsız teslim, CFR (Cost and Freight)¹³⁹ masraflar ve navlun ödenmiş olarak teslim ve CIF (Cost Insurance and Freight)¹⁴⁰ yani malın gemiye kadar taşınması masrafları, sigorta yaptırma satıcıya ait olmak üzere sigorta primi ile navlun satıcı tarafından ödenmiş olarak malın gemiye teslim şeklidir¹⁴¹.

¹³⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.41.

¹³⁷ FAS satışta, gemi rıhtımda bağlı ise eşyanın geminin yanına getirilmesi, gemi açıkta ise, layterler aracılığı ile denizde geminin yanına getirilip, eşya üzerindeki taşıyana devredilmesi ile gerçekleşir. Bkz. ASLIHAN SEVİNÇ KUYUCU, Incoterms(Uluslararası Ticari Terimler)Filiz Kitapevi, İstanbul, 2011, s.81,82.

¹³⁸ ERCÜMENT ERDEM, Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış, BATİDER, C.XVIII, Sayı:4,1996, s.35-90.

¹³⁹ ERCÜMENT ERDEM, "Incoterms 2000", Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı, C.I, Beta, İstanbul, 2001, s.179-218.; NURAY EKŞİ, Milletlerarası Ticaret Hukuku, Beta, İstanbul, 2010, s.192.

¹⁴⁰ ERDEM ERCÜMENT, SİF Satışlar: CIF Sales, Beta Yayınları, İstanbul, 1999, s.91-95.

¹⁴¹ SÜZEL, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, s.103-110. ; SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.98.

Tarafların satım sözleşmesine koydukları kayıtlar navlun sözleşmesini kurma borcunun yani taşıtanın kim olacağı belirlemektedir¹⁴². CIF teslim şartlı satışlarda¹⁴³, eşyanın alıcıya gönderilmesi için yapılacak masraflar(navlun) ile nakliye sigortası için ödenecek sigorta primi satış bedeline dâhildir. Dolayısıyla navlun sözleşmesi satıcı tarafından kurulduğundan, satıcı yükleten olmasının yanı sıra taşıtan sıfatını da haizdir¹⁴⁴. FOB teslim şeklinin kararlaştırıldığı satım ilişkilerinde ise navlun sözleşmesi alıcı tarafından kurulduğundan, satıcı sadece malı alıcı tarafından tayin edilen gemiye teslim etmekle yükümlüdür¹⁴⁵. Dolayısıyla CIF satışlarda taşıtan ve yükleten sıfatları aynı kişide(satıcıda) birleşirken, FOB- satıcı yükleten sıfatını haizdir¹⁴⁶.

CIF satışta eşyayı gemiye teslim eden “yükleten” sıfatı CIF-satıcıya ait olduğundan konişmentoyu isteme hakkı da ona aittir. Konişmento usulüne uygun ciroyla CIF- satıcı tarafından alıcıya ibraz edilir veya ettirilir¹⁴⁷. CIF satışta satım bedeli çoğunlukla mal mukabili olarak ödenmektedir. Uygulamada, satış faturası ve gümrük beyannamesinde malın satış şekli ile muhabir banka ismi genellikle yer alır. Yük varma limanına ulaştıktan sonra, gönderilen mal bedelini muhabir bankaya ödeyerek konişmentoyu ciro yolu ile teslim alır. Sonrasında taşıyan ya da acentesine ibraz etmek suretiyle elde edeceği ordino ile malı teslim alma hak ve yetkisini kazanmış olur. Yükleten, konişmento vasıtasıyla yük üzerindeki tasarruf hakkını elinde bulundurduğundan, konişmento deniz aşırı satımlarda satış bedelinin tahsili açısından önemli bir fonksiyona sahiptir¹⁴⁸.

¹⁴² SÜZEL, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten s.102-114.

¹⁴³ Gerek CFR, gerekse CIF satışta taşıma sözleşmesini kurma borcu satıcının üzerindedir. Bkz SEVİNÇ KUYUCU, A., Incoterms, s.130-132. ERDEM E., SİF Satışlar, s.92 vd.

¹⁴⁴ SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.100-101.

¹⁴⁵ ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.260-261.

¹⁴⁶ SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.104.

¹⁴⁷ ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.261.

¹⁴⁸ Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 27/11/2014 Tarihli, 2013/18331 E. ve 2014/18486 K. Sayılı Kararında, “Cıf satış türü, taşıma ve sigorta bedeli ödenmiş olarak yapılan satış ve teslim şeklini ifade eder. Vesaik mukabili satımda ise satıcı, alıcı ile yaptığı anlaşma hükümleri uyarınca malını sevk eder. Malı sevk eden belgeleri kendi bankasına ibraz ederek bedelinin tahsili koşuluyla alıcıya teslim edilmesi direktifini verir. Satıcının bankası, belgelerin tahsil direktifine uygunluğunu kontrol ettikten sonra alıcının ülkesinde bulunan muhabirine gönderir. Muhabir banka, alıcıya vesaikin geldiğini bildirdikten sonra mal bedelini alıcıdan tahsil eder. Mal bedelinin tahsilinden sonra vesaik alıcıya teslim edilir. Muhabir banka mal bedelini satıcının bankasına transfer eder. Ardından satıcı mal bedelini bankasından alır ve alıcı da malı gümrükten çeker. Bu açıklamalarla dava konusu olaya baktığımızda, dosyada

D. Gönderilen

Gönderilen(*Consignee*), varna limanında yükü kendi adına teslim almaya yetkili olan kişidir¹⁴⁹. Bu nedenle yükteki zıya ve hasardan dolayı tazminat talep etmeye yetkili olan da gönderilendir¹⁵⁰. Navlun sözleşmesi taşıyan ile taşıtan arasında kurulduğundan, FOB satış haricinde gönderilen navlun sözleşmesinin tarafı değildir. Navlun sözleşmesinde yükün taşıtandan başka birine teslim edilmesi kararlaştırıldığında, navlun sözleşmesi üçüncü kişi lehine sözleşme niteliği kazanmaktadır¹⁵¹. Hukukumuzda üçüncü kişi aleyhine sözleşme yapılması mümkün olmadığından¹⁵² kural olarak navlun ve diğer alacaklardan sorumlu olan kişi gönderendir. Ancak, gönderilen navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, isteminin dayanağı olan navlun sözleşmesi veya konişmento hükümlerine göre kendisine havale edilmiş navlun ile kendi adına ödenmiş gümrük resmi ve tahliye limanında oluşan demuraj ücretini taşıyana ödemekle yükümlüdür(TTK m. 1203). Gönderilen eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmaz ise bu durumda taşıtan navlun ve demurajdan dolayı taşıyana karşı sorumlu hale gelecektir. Gönderilenin kim olduğu navlun sözleşmesine veya eğer

bulunan satım konusu mallara ait faturalarda da teslim şeklinin CIF, ödeme şeklinin ise vesaik mukabili olduğu yazılıdır. O halde davacının satım bedelini peşin aldığı kabulü doğru değildir. Bu itibarla mahkemece, davacı tarafa dava konusu teslim edilmeyen mal bedeli dışında diğer teslim edilen mal bedelinin nasıl ödendiğini ispat olanağı tanımak, davacının iddiaları değerlendirilerek mal bedelinin satıcı tarafından tam olarak alınıp alınmadığı belirlenmek, satıcının mal bedelini almış olduğunun tereddütsüz anlaşılması durumunda satıcının böyle bir davada hukuki yararının bulunmaması nedeniyle bu davayı açamayacağı kabulü gerektiği...” kabul edilmiştir (<https://intranet.uyap.gov.tr>).

¹⁴⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.5. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.339. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.329. ; ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.257.; SÜZEL, C., Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, s.100-101. ; SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.147-151. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.76.

¹⁵⁰ SEVEN, V., Gönderilen, s.153 vd.

¹⁵¹ AKSOY S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.9.; SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.86 vd.

ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 5.

¹⁵² Üçüncü kişi lehine sözleşme, sözleşmenin tarafları dışında bir üçüncü kişi lehine bir edimin kararlaştırılmasıdır. M. KEMAL OĞUZMAN / M. TURGUT ÖZ, M., T., Borçlar Hukuku Genel Hükümleri C.2, Gözden Geçirilmiş 17.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022, s.415-417.; EREN, F., Borçlar Hukuku Genel Hükümleri, s. 114.; AKYOL, Ş., Tam üçüncü şahıs yararına sözleşme, Vedat kitapçılık, İstanbul, 2008.s.135; HALÛK N. NOMER, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 18.Baskı, Beta, İstanbul, 2021, s.505-509.

düzenlenmiş ise konişmento hükümlerine göre belirlenir. Konişmentolu taşımalarda gönderilene tayin ve tespit yetkisi yükletene aittir¹⁵³.

Bir taşıma için konişmento düzenlendiğinde, taşıyanla gönderilen arasındaki ilişki konişmento hükümlerine göre belirlenir (TTKm.1237/f.1). Konişmentoda charter partiye gönderme yapıldığında, charter partide yer alan hükümler nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamili olan gönderilene karşı da ileri sürülebilir¹⁵⁴. Ancak bunun için konişmento devredilirken charter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmiş olması gerekmektedir(TTK m.1237/f.3) .

VII- NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ

A. Genel Olarak

TTK'da düzenlenen deniz ticareti sözleşmeleri, çıplak gemi kiralama sözleşmesi(*bareboat charter*), zaman charteri sözleşmesi(*time charter*), sefer(yolculuk) charteri sözleşmesi, kırkambar sözleşmesi ve yolcu taşıma sözleşmesinden ibarettir. Bu sözleşmelerin nitelendirilmesi tarafların belirlemiş oldukları şartların yanı sıra tahsis unsuruna göre yapılmaktadır. Sadece geminin tahsisine yönelik olanlar çıplak gemi kiralama sözleşmesi(TTK m.1119) ve zaman charteri sözleşmesi(TTK m.1131) olarak sınıflandırılırken¹⁵⁵, geminin tahsisi ile birlikte yükün taşınmasının da taahhüt edilmesi halinde *sefer (yolculuk) charteri* sözleşmesi söz konusu olmaktadır(TTK m.1138/f.1-a)¹⁵⁶. Yolculuk charteri sözleşmesi ile geminin tamamı veya bir kısmının taşınacak yüke tahsis edilmesi taşıma borcunun asli bir unsurudur¹⁵⁷. Gemi tahsisi olmadan eşyanın deniz yolu ile taşınmasının üstlenildiği sözleşme ise kırkambar sözleşmesi olarak kabul edilmektedir(TTK m.1138/f.1-b)¹⁵⁸.

¹⁵³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.42.

¹⁵⁴ Uygulamada konişmentoya konulan “All Other Conditions As Per Charterpart” yani “bütün diğer şartlar charter partide olduğu gibi” kaydı ile charter parti hükümlerine atıf yapılmaktadır.

¹⁵⁵ Bunlarda birbirinden geminin zilyetliğinin devredilip, devredilmemesi noktasında farklılaşmaktadır.

¹⁵⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.7/8. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25/26. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.50-51. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.336-339. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.42.

¹⁵⁷ Bu konuda ayrıntısı için bkz. VII, B-1.

¹⁵⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.9. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.334-337. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.58-61. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25-28.

e-TTK' da, “Deniz Ticaret Mukaveleleri” başlığı altında(m.1016 -1118), eşya çarter mukaveleleri ile kırkambar sözleşmelerine ilişkin hükümler sevk edilmiş olmakla birlikte, gemi kiralama sözleşmeleri ile zaman çarteri sözleşmesi konusunda özel bir düzenlemeye yer verilmemiştir. e-TTK' nın 1016.maddesinin 1.fikrasında ifade edilen, "çarter mukavelesi" ise yolculuk çarteri sözleşmesine karşılık gelmektedir. Ayrıca söz konusu madde içerisinde tam çarter ve kısmi çarter sözleşmelerine de değinilmiştir.

6102 sayılı TTK'nın 4.Kısımın da " *Deniz Ticaret Sözleşmeleri*" başlığı altında; Gemi kiralama sözleşmeleri (5.Kitap 4.kısım 1.bölüm),zaman çarteri sözleşmeleri (2.bölüm), navlun sözleşmeleri (3.bölüm) düzenlenmiştir. Bu tasnife göre, yeni TTK'nın sistematüğinde zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi olarak görülmemiştir. Bu konuya ilişkin olarak TTK'nın 1131.maddesinin gerekçesinde, “tahsis edenin çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından, zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi sayılamayacağı, geminin ticari yönetimini elinde bulunduran çartererin yük taşıma taahhüdünde de bulunabileceğı” belirtilmiştir.

Hukukumuzda navlun sözleşmesinin iki türü bulunmaktadır (TTK m.1138). TTK'nın 1138.maddesinde, navlun sözleşmelerinin iki türü olan yolculuk (sefer) çarteri sözleşmesi ile kırkambar sözleşmesi düzenlenmiştir. Bunlardan biri, geminin tamamen veya kısmen tahsisi suretiyle eşya taşımaya ilişkin çarter sözleşmesi, diğeri ise tahsis unsuru olmadan ayırt edilmiş eşyanın, deniz yolu ile taşınmasının üstlenildiğı kırkambar sözleşmesidir. TTK'da, navlun sözleşmesi konusundaki hükümlerin geniş ölçüde "yolculuk çarteri" sözleşmesine ilişkin olduğu görülmektedir.

B. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

1.Tanımlı ve Düzenlenmesi

Yolculuk çarteri sözleşmesi(*Voyage Charter*) tarihsel açıdan denizde eşya taşıma sözleşmelerinin en eski türüdür¹⁵⁹. Bu sözleşmede taşıyan, geminin tamamını ya da bir kısmını çarterere tahsis ederek belli bir ücret(navlun) karşılığında denizde

¹⁵⁹ AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.50.

eşya taşımayı üstlenmektedir¹⁶⁰. Buradaki tahsis, sözleşmenin esaslı bir unsurudur¹⁶¹. Navlun ise yapılacak sefer ve taşınacak yüke göre tespit edilir¹⁶². Sözleşmenin tarafları donatan/ taşıyan ile charterer yani taşıtandır. Taşıyanın geminin maliki ya da donatan vasfında olması şart değildir. Zira taşıyanın başka bir charter sözleşmesi yoluyla kendisine tahsis edilmiş gemi ile taşımayı üstlenmesi mümkündür¹⁶³.

Çarter sözleşmesinde iki unsur ön planda yer alır. Bunlardan biri taşıtana bir geminin ya da geminin bir kısmı veya belirli bir yerinin tahsis edilmesi, diğeri ise taşıma taahhüdüdür¹⁶⁴. Bu tür sözleşmelerde taşıyan, eşya taşıma taahhüdünün yanı sıra geminin tahsisini de üstlenerek kırkambar sözleşmesinden farklı ek bir edim daha yükümlenmektedir. Geminin tahsisi önceden belirlenen bir seferi gerçekleştirmek içindir. Çarter sözleşmesinde, taşıma taahhüdünü belirleyen bir başka ifade ile ferdileştiren unsur taşınacak maldan ziyade sözleşmede belirlenen gemidir¹⁶⁵. Bu bakımdan, charter sözleşmesinde taşımanın yapılacağı gemi sözleşmede ferdin tayin edilir. Kanaatimizce, navlun sözleşmesinde gemi ismen belirlenmemiş olsa da yaşı, özellikleri, taşıma kapasitesinin belirlenmiş olması yeterlidir.

TTK'daki yolculuk charteri sözleşmesinin tanımında geçen(TTK 1138/1) "*tahsis*" kelimesi, gemi tahsisi sözleşmelerindeki(TTK m.1131) "*tahsis*" ile aynı anlama gelmemektedir¹⁶⁶. Yolculuk charteri sözleşmesi ile geminin tamamı veya bir kısmının tahsis edilmesi, taşıyanın üstlendiği taşıma taahhüdünün icrasına yönelik ve borcun bir unsurudur¹⁶⁷. Taşıyanın asli edim yükümü denizde eşya taşımak olduğundan, "tahsis" taşımanın nasıl yapıldığı ile ilgili ve geminin sözleşmede ferdileştirilmiş olmasının bir sonucudur¹⁶⁸. Gemi tahsis sözleşmesinde ise, gemi

¹⁶⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.6. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.15. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 25. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.15. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.302. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.50.

¹⁶¹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 336.

¹⁶² SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.351.

¹⁶³ ÜLGNER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.126.

¹⁶⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.15-16.

¹⁶⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.7. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.303. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.336.

¹⁶⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.18.

¹⁶⁷ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.333.

¹⁶⁸ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.2.

adamları ile donatılmış bir geminin ticari yönetiminin belli bir süre için ve belli bir ücret karşılığında tahsis olunana devredilmesi söz konusudur (TTK m.1131-1137). Buradaki tahsis yolculuk çarteri sözleşmesinden farklı olarak donatanın yük ilgisine karşı doğrudan bir taşıma taahhüdünün yerine getirilmesi şeklinde değil, geminin tahsis olunanın planlayacağı şekilde yük taşımak için onun kullanımına sunulmasıdır. Gemi kira sözleşmesinde ise gemi malikinin herhangi bir şekilde taşıma taahhüdü bulunmayıp, geminin ticari ve teknik yönetimi tamamen kiracıya devredilmektedir.

Yolculuk çarteri daha çok muayyen veya bir parti yükün, o yüke uygun bir gemi ile taşınmak istenmesi yahut taşıtanın istediği limanlar arasında ve taşıtanın tercih edeceği zamanda eşya naklinin sağlanması amacıyla kurulur¹⁶⁹. Bu nedenle yolculuk çarteri sözleşmesi, başka mallarla birlikte aynı gemi de taşınması bir takım riskler doğuracak ya da sorun yaratacak olan veya hacim itibariyle yanında başka bir yükün taşınması mümkün olmadığı yükler için yahut akreditif satış koşulları ya da rekabet ve pazar koşulları itibariyle sevkiyatın belli bir tarihte gerçekleştirilmesi gereken taşımalar için ihtiyaca cevap veren bir taşıma modelidir¹⁷⁰. Uygulamada daha çok gaz, sıvı yakıt, kimyevi maddeler ile dökme yüklerin genellikle yolculuk çarteri sözleşmelerine konu olmaktadır¹⁷¹.

2.Kurulması ve Belgelenmesi

Yolculuk çarteri sözleşmesinin kurulmasında sözleşme serbestisi ilkesi geçerlidir¹⁷². Bu nedenle TTK' da çarter partinin içeriğine ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Ancak çarter sözleşmelerinde genel olarak BİMCO tarafından hazırlanmış olan standart çarter parti formlarından faydalanılmaktadır¹⁷³.

¹⁶⁹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.352.

¹⁷⁰ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.352.

¹⁷¹ Okay, dökme eşya için kırkambar sözleşmesi yapılması olağan olmadığından, navlun sözleşmesinde açıkça belirtilmedikçe dökme eşyanın taşınması için yapılan deniz yolu ile taşıma sözleşmesinin yolculuk çarteri olarak kabul edilmesi gerektiği görüşünü benimsemektedir. Bkz. OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.28.

¹⁷² Bu konu Birinci Bölüm, V.'de "Navlun Sözleşmesinin Kurulması" başlığı altında açıklanmıştır.

¹⁷³ Uygulamada en çok kullanılan çarter parti formları BIMCO tarafından düzenlenen Gencon 76 ve Gencon 94'dür. Gencon 76 'dan farklı olarak Gencon 94 çarter parti formunda, uygulanacak hukuk, tahkim, süreye bağlı konişmento gibi ilave klozlar yer aldığından, Gencon 94 formu daha fazla kullanılmaktadır. Bu tür standart formlarda taşımanın taraflarına ait bilgiler(unvan ve adres), gemiye ilişkin bilgiler (ismi, gros ton (Gross tonnage) net tonaj(net register tonnage), yük kapasitesi, an

Tüm charter partilerin ön yüzünde taşımanın tarafları, gemiye ilişkin bilgiler ile yapılacak seferle ilgili bilgilerin doldurulacağı kutucuklar bulunmaktadır. Arka kısımdaki birinci bölümde, ön yüzdeki bilgilere atıfta bulunulmak suretiyle charter sözleşmesinin tarafları belirtilerek bunun yanı sıra taşımayı yapacak olan gemi tanımlanmaktadır. İkinci bölümde, matbu olarak sözleşmenin şartlarını ortaya koyan, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler içeren klotlar yer alır. Bunlar geminin seyrüseferi ile ilgili sapma klotu, navlun ödemesine, yükleme- boşaltma faaliyetlerine ilişkin klotlar, starya süresi, sürastarya, rehin ve fesih klotları, tazminat klotu, konişmentolar, müşterek avarya, vergi ve harç, acentelik, komisyon ücreti, genel grev, savaş rizikoları klotu ile genel buz klotu, tabi olunan hukuk ve tahkim klotları (Gencon 94) olarak sayılabilir. Şu halde charter parti taşıma şartlarını ispat eden bir belge niteliğindedir¹⁷⁴.

Charter sözleşmelerinin akdinde sıkça kullanılan yöntem, tarafların e- posta yolu ile gerçekleşen temasları sonucunda elektronik ortamda hazırlanan bağlama notu/ fixture recap adı verilen belge ile sözleşmenin kurulmasıdır. Taşıma şartlarının kararlaştırıldığı bu metinde yer almayan klotlar bakımından standart charter partiye atıf yapılarak charter parti hükümlerinin kabul edilmesi uygulamada karşılaşılan bir durumdur¹⁷⁵. Örneğin bağlama notunda taraflar standart charter partiye atıf yaparak tahkim klotunu kabul etmektedir.

Charter sözleşmesi, daha çok taşımanın taraflarınca standart charter parti formlarının karşılıklı olarak imzalanması suretiyle hazırlanmaktadır. Bu formu tek tarafın imzalanması halinde karşı taraf için bağlayıcılığı, sözleşmenin yapıldığını ispat

itibariyle bulunduğu yer, yükleme limanı, boşaltma limanı, tahmini olarak yüklemeye hazır olacağı tarih) ile düzenleme yer ve tarihi yer almaktadır. Arka yüzdeki ikinci bölüm ise, ön yüzdeki birinci bölümdeki bilgilere atıf yapılmak suretiyle taşıyanın sorumluluğu ve taşımayla ilgili genel şartlar içermektedir.

¹⁷⁴ ÜLGENER, M., F., Charter Sözleşmeleri, I, s.116. ; Bu konuda doktrinde farklı tanımlamalar yer almaktadır. “charter mukavelesini ihtiva eden yazılı belgeye “charter parti “adı verilir. Charter parti navlun mukavelesinin bir ispat belgesidir.” bkz. AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.52-53. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.14. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.42. ; “Charter parti, sözleşme şartlarını gösteren bir belge olduğundan, charter sözleşmesi karşılığı olarak kullanılmaktadır” bkz. KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.311. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, .s.50.

¹⁷⁵ ÜLGENER, M., F., Charter Sözleşmeleri, I, s.116-117.

eden fixture recap'ın ortaya konulması ile mümkün olacaktır¹⁷⁶. Çarter parti ancak recap'a uygunluk gösterdiği ölçüde geçerli sayılmalıdır. Recap metni dışında kalan şartlar bakımından ise recap'ta atıf yapılanların dışında kalan çarter parti hükümleri hukuki sonuç doğurmayacaktır¹⁷⁷.

3. Türleri

a. Tam Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Tam yolculuk çarteri geminin tamamının taşıtana tahsis edildiği çarter sözleşmesi türüdür¹⁷⁸. Geminin tayininde, genellikle toplam hacmi esas alınır¹⁷⁹. Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kamaralar hariç tutulmuş sayılır. Dolayısıyla taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yüklenemez(TTK m. 1140). TTK'da yolculuk çarteri sözleşmesine ilişkin hükümler tam yolculuk çarteri esas alınarak düzenlenmiştir. Tam çarter sözleşmesi aynı veya farklı limanlar arasında bir ya da birden çok sefer için yapılabilir (TTK m.1158/4,1227).

b. Kısmi Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Gemi kısmen taşıtanın yüklerine tahsis edildiğinde “kısmi çarter sözleşmesi” söz konusu olmaktadır. Kısmi çarter sözleşmesinde tahsis, geminin belli bir kısmına ilişkindir. Örneğin yarısı veya 1/4 'ü, 1/3 'ü gibi belli bir orana göre yapılabileceği gibi bir veya birkaç ambarın, söz gelimi birinci ambarın ya da birinci ve ikinci ambarın tahsisi şeklinde de olabilir¹⁸⁰. Kısmi çarter sözleşmeleri genellikle tek bir sefer için düzenlenir.

¹⁷⁶ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.117.

¹⁷⁷ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.117.

¹⁷⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II,, s.7. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.26. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.16-17. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.333. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.302. ; İZVEREN, A., Deniz Ticaret Hukuku, San Matbaası, Ankara, 1975, s.116. ; CAN MERTOL, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara,1998, s.19.

¹⁷⁹ KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 303. ; Bu konuda bir görüş, ”Taşınacak yük geminin istiaab hacmi kadarsa, bu takdirde de geminin o yüke tahsis edildiği varsayılır.” ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25.

¹⁸⁰ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25, ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.7. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.333. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s. 303.

c. Basit Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Yolculuk çarteri sözleşmesinde yolculuğun yalnızca bir limandan bir başka limana tek sefer olarak yapılmasının kararlaştırılmış olması halinde basit yolculuk çarteri sözkonusu olmaktadır¹⁸¹. Uygulamada basit yolculuk çarteri, yolculuk çarteri sözleşmelerinin en çok görülen halidir. Sözleşmede, taşımayı yapacak geminin yanı sıra yükleme limanı ile yükün taşınacağı varna limanı da ayrıca belirlenir. TTK'da navlun sözleşmelerine ilişkin hükümler genel olarak basit yolculuk çarteri sözleşmesine göre düzenlenmiştir¹⁸².

d. Mürekkep Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi doktrinde, sefer çarterinin tip bir türü ya da bir alt türü olarak nitelendirilmektedir¹⁸³. Bu sözleşmeler, donatanın ardı ardına yapılacak birden fazla sefer için gemisini çarterere tahsis etmesi olarak tarif edilebilir¹⁸⁴. TTK'da bu taşıma türünün açık bir tarifi yapılmamış olsa da ya da mürekkep yolculuk ifadesi kullanılsa da, TTK m 1158/4 ve m.1227/2 hükümlerinde geçmekte olan “ *birden fazla yolculuk* “ söylemleri ile bu sözleşme türünün benimsendiği görülmektedir. e-TTK'da ise pişmanlık navlunu (m.1042) ile sözleşmenin hükümden düşmesinin hukuki sonuçlarının düzenlendiği bölümde (m.1095), mürekkep yolculuğa ayrı bir başlık altında yer verilmiştir.

En az iki yolculuğun gerçekleştirilmesi için yapılan bu tür taşıma, sefer çarteri sözleşmesine konulan özel bir kloz ile sağlanır¹⁸⁵. Bu yolla sözleşmede belirlenen yolculuğun belli bir cins yükün taşınması için (X) kere tekrarlanması, geminin yükünü boşalttıktan sonra başka bir yük almadan sadece safra (ballast) ile yükleme limanına

¹⁸¹ CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.38.

¹⁸² TTK'nun 1227.maddesinde, sözleşmenin yolculuğun başlamasına veya devamına engel sebeplerle sona ermesine ilişkin hükümlerin (TTK 1209/1226), sözleşmenin niteliğine ve içeriğine uygun düştüğü durumda, geminin birden çok yolculuk için tutulduğu hallerde uygulanabileceğine değinilmiştir. Ayrıca, taşıtanın sözleşmeyi feshinin hukuki sonuçlarından olan pişmanlık navlununa ilişkin (TTK m.1158) hükümlerde, taşıtanın fesih hakkını henüz başlamış olmayan yolculuklardan her biri için ayrı ayrı ve hepsi için birlikte kullanabileceği kabul edilmiştir. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.351.

¹⁸³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.353. ; ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s. 61.

¹⁸⁴ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I s.33. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.353.

¹⁸⁵ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I s.33.

geri döneceği kararlaştırılır¹⁸⁶. Denizcilik uygulamalarında mekik (Shuttle Service) olarak bilinen bu taşıma türü (TTK m. 1158 /4 - 1227/a) daha çok petrol, maden, demir cevheri, kömür ve kuru yük taşımacılığında ihtiyacı karşılayan bir taşıma yöntemidir¹⁸⁷. Mürekkep yolculuklara ilişkin özel tür charter partilerde yapılacak seferin sayısının belirtilmemiş olması bu tür taşımanın zaman charteri olarak nitelendirilmesine yol açmaz¹⁸⁸. Zira, mürekkep yolculuk charterinde donatan belli bir yük için taşıma taahhüdü altında bulunup, geminin zilyetliğini elinde tutmaktadır.

Mürekkep yolculuk charteri sözleşmesi hukuki mahiyeti itibariyle de zaman charterinden farklıdır. Zaman charterinde, geminin sözleşme süresince denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun olarak kullanıma hazır bir halde bulundurulması aranmaktadır¹⁸⁹. Mürekkep yolculuk charterinde ise gemi sadece sözleşmenin kuruluşu anında değil, kaç sefer yapılacak ise, her seferin başlangıcında sefere elverişli olmalı ve sözleşme şartlarını taşımalıdır¹⁹⁰. Zaman charterinde " Off-Hire" klozu haricinde meydana gelen zaman kayıpları donatan lehine değerlendirildiğinden, bu hallerde navlun işlemeye devam edeceği gibi, harcanan yakıt bedeline de charterer katlanır¹⁹¹. Mürekkep sefer charterinde ise " Off - Hire " klozu bulunmaz. Her türlü gecikme durumları için sefer charteri sözleşmesinin kuralları geçerlidir¹⁹².

Mürekkep sefer charterinde, zaman charterinden farklı olan bir başka husus ise navlunun hesaplama şekliyle ilgilidir. Bu sözleşmede zaman charterinden farklı olarak navlun miktarı zaman esasına göre değil, yük üzerinden belirlenir. Dolayısıyla da yapılacak sefer sayısınca donatan ücrete hak kazanır. Buna karşılık zaman charterinde

¹⁸⁶ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.354.

¹⁸⁷ Büyük petrol şirketlerinin tanker taşımacılığında tercih ettikleri bu taşıma türü için mürekkep yolculukla ilgili bütün şartları içeren charter parti formları geliştirilmiştir(*Shell Conscc, Caltex Corsec*). Bunun dışında " *Intel Corsec 76*" adlı özel tür mürekkep yolculuk charter partisi bulunmaktadır.

¹⁸⁸ ÜLGENER, M., F., Charter Sözleşmeleri I, s.35.

¹⁸⁹ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.326.

¹⁹⁰ ÜLGENER, M., F., Charter Sözleşmeleri I, s.36.

¹⁹¹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 348-349.

¹⁹² ÜLGENER, M., F., Charter Sözleşmeleri I, s.35.

navlun zaman esasına göre belirlendiğinden, gemi sözleşme süresince kaç sefer yaparsa yapsın, donatan ancak başlangıçta belirlenen navluna hak kazanmaktadır¹⁹³.

e. Miktar Çarteri Sözleşmesi

Miktar çarteri sözleşmesi (*Contract Of Affreightment*), deniz ticaretindeki ihtiyaçlara göre ortaya çıkan yeni bir navlun sözleşmesi türüdür¹⁹⁴. Bu tür sözleşmeler hacim üzerinden kararlaştırılan navlun karşılığında, belirli bir miktar yükün belirli bir süre içerisinde, birden fazla gemi ile taşınması için yapılmaktadır¹⁹⁵. Burada amaçlanan belirli bir miktar ya da hacimdeki yükün taşınmasıdır¹⁹⁶. Bu nedenle de navlun hacim üzerinden belirlenmektedir¹⁹⁷. Birden fazla gemiden anlaşılması gereken, sözleşmede belli bir gemi ismi belirtilmeden taşımada kullanılacak gemilerin genel özelliklerinin belirtilmiş olmasıdır. Dolayısıyla bu sözleşme tipinde geminin ferdileştirilmesi söz konusu değildir¹⁹⁸. Ancak taşımayı yapacak gemi önceden belirlenmemiş olsa da, taşıyan taşıtana önceden belirli bir taşıma kapasitesi tahsis etmiş olduğundan, bu yönü ile kırkambar sözleşmesinden ayrılmaktadır.

Miktar çarteri sözleşmesinde navlun, taşınacak mal esas alınarak ton başına tayin edilmektedir. Taşımalarda seferlerin ardı ardına yapılması zorunluluğu bulunmadığından, taşıyan gemisini başka taşımalar için kullanabilir. Mürekkep yolculuk çarterinde ise geminin yükünü boşalttıktan sonra yükleme limanına geri gelirken başka yük almadan safra ile dönmesi söz konusudur. Miktar taşımasında bu konuda bir zorunluluk olmadığından, (sözleşmenin buna uygun olarak düzenlenmesi mümkün olduğundan) donatan istediği takdirde dönüş yolunda başka bir yük taşıyabilmektedir¹⁹⁹.

¹⁹³ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I s.36.

¹⁹⁴ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 355.

¹⁹⁵ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.37; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticareti Hukuku, s.307.

¹⁹⁶ Rotterdam Kuralları m.1/f.2'de miktar sözleşmesi; belirli bir miktardaki eşyanın kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden çok seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesidir. Taşınacak eşyanın miktarının alt ve üst sınırları belirlenebileceği gibi miktar somut bir aralık şeklinde de olabilir. CÜNEYT SÜZEL/DUYGU DAMAR, Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, BATİDER, C.I, XXVI, S.2, 2010, s.152.

¹⁹⁷ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.37.

¹⁹⁸ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.39.

¹⁹⁹ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.39.

Mürekkep yolculuk charterinde gemi sözleşmede ferdin belirlenirken, miktar sözleşmesinde, taşımayı yapacak geminin genel özelliklerinin belirtilmesi ile yetinilmektedir. Dolayısıyla buradaki tahsis unsuru genel mahiyettedir²⁰⁰. Bu bakımdan mürekkep yolculuk charterinde geminin zayı olması halinde sözleşmenin ifası imkânsız hale gelirken, miktar sözleşmesinde benzer özellikteki başka bir gemi ile taşımının yerine getirilmesi her zaman mümkündür. Miktar sözleşmesinde de mürekkep yolculuk charterinde olduğu gibi navlun taşınan yük üzerinden hesaplanır²⁰¹.

4. “İfası”

Yolculuk charterinde, taşıyanın taşıma taahhüdünü başka bir taşıyanla yapacağı alt navlun sözleşmesi ile gerçekleştirmesi mümkündür²⁰². Sözleşmede belirlenen taşıma koşullarına uygun düştüğü sürece ve navlun sözleşmesinde aksi kararlaştırılmış olmadıkça, taşıyan bu yolu kullanabilecektir²⁰³.

Çarter sözleşmesine konu olan taşımalarda geminin hem ticari yönetimi, hem de teknik yönetimi taşıyanda kalmaya devam ettiğinden²⁰⁴, taşıtanın kaptana talimat vermek gibi bir yetkisi bulunmamaktadır²⁰⁵. Sözleşmede, yolculuk başladıktan sonra boşaltma limanını değiştirme ya da belirlenen bölge dâhilinde limanların seçilmesi konusunda taşıtana bir seçim hakkı tanınmış ise, bu durumda taşıtan bir liman seçimi yapabilecektir²⁰⁶. Ancak bu istisnai bir durumdur. Çarter sözleşmelerinde yaygın olan, taşımanın hangi limanlar arasında yapılacağı açıkça ve kesin olarak sözleşmede belirtilmesidir. Bu durumda taşıtanın çarter sözleşmesinde gösterilmiş olan seferin dışına çıkılmasını isteme hakkı söz konusu değildir²⁰⁷.

Çarter sözleşmelerinde geminin yaşı, yük kapasitesi, sürati, sınıfı, gemi adamları gibi unsurlar yolculuğun selameti, zamanında tamamlanması ve sigorta

²⁰⁰ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.39.

²⁰¹ SERAP AMASYA, Rotterdam Kuralları(2008) Miktar Sözleşmesi, Legal Hukuk Dergisi, Yıl 2010, Sayı 94; ECEHAN YEŞİLOVA ARAS, Rotterdam Kuralları'nın Hacim Sözleşmelerine İlişkin Hükmüyle Gelen Sözleşme Özgürlüğü, İÜHFİM, C.LXXI, S.1, 2013, s.1429-1448.

²⁰² ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.57. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.359.

²⁰³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 352.

²⁰⁴ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.28-29.

²⁰⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.351.

²⁰⁶ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.29.

²⁰⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.352.

pirimi açısından önemli olduğundan, taşımayı yapacak gemi sözleşmede ismen tayin edilmektedir²⁰⁸. Bu nedenle charter sözleşmesinde tayin edilen gemi umulmayan bir hal yüzünden zayı olduğunda sözleşme hükümden düşmüş olacaktır (TTK m.1209). CIF satım söz konusu olduğunda, taşıtan müşterisi gönderilen ile yaptığı anlaşma nedeniyle veya hukuki sebeplerden dolayı örneğin geminin belli bir tabiyette olması yasal zorunluluğundan dolayı eşyayı belli bir gemi ile taşımak zorunda olabilir. Bu nedenle charter sözleşmesinde taşıyan, eşyayı taşıtanın izni olmadan sözleşmede tayin olunan gemiden başka gemiye yükleyemez. Yolculuk başladıktan sonrada başka gemiye aktaramaz(TTK m.1150)²⁰⁹. Başka gemiye yükleme ve aktarma izni charter sözleşmesinin yapıldığı sırada veya sonradan da verilebilir²¹⁰. Eşya gemiye yüklendikten sonra taşıyan ancak yükletenin, konişmento gönderilene teslim edilmiş ise konişmento hamilinin rızası ile yükü başka gemiye aktarabilir. Zira, eşya gemiye yüklendikten sonra yük üzerinde tasarruf hakkı yükletene, konişmento teslim edildiğinde de konişmento hamiline aittir. Bu nedenle yükleten veya konişmento hamili, bütün konişmento suretlerini ibraz etmek suretiyle yükün başka bir gemiye aktarılmasına rıza gösterebilir²¹¹. Yükleme yasağına rağmen eşyayı başka bir gemiye yükleyen taşıyan, eşyanın önceden kararlaştırılan gemi ile taşınmış olması halinde de zarar göreceğini ispatlaması halinde taşıtana karşı sorumlu olmaktan kurtulacaktır(TTK m.1150/f.1-c.2). İzinsiz aktarma yasağı bakımından tek istisnai durum zaruret halidir. Yolculuk sırasında karşılaşılan zaruret hali söz konusu olduğunda, örneğin, çatma hadisesi sonucu geminin havuzda tamire alınma zorunluluğu veya geminin karaya oturması gibi hallerinde taşıyan yükü başka gemiye aktarabilir. Böyle bir durumda izin şartı aranmamalıdır(TTK m.1150/f.2).

TTK'da, yolculuk charteri sözleşmesinde yük tarafından kaynaklanan gecikmelerin sonuçları da düzenlenmiştir(TTK m.1153-1156,1169-1172). Yükleme ve boşaltmanın starya adı verilen sürede bitirilememesi halinde taşıyan, sürastarya

²⁰⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II,, s.19, AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.137.

²⁰⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19-20.; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.137-138.

²¹⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.20.

²¹¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.20, AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.138.

süresi denilen ilave bir süre daha gemiyi bekletmeyi taahhüt edebilir²¹². Buna karşılık taşıtan da sürastarya süresince taşıyana sözleşmede belirlenen sürastarya ücretini ödeyeceği kabul etmektedir. Çarter sözleşmesinde bu konu kararlaştırılmadığı takdirde yükleme ve boşalma süreleri ile sürastarya TTK hükümlerine göre belirlenecektir.

Çarter sözleşmesinde ödenecek navlunun borçlusu taşıtandır(TTK m.1200). Navlun miktarı kaideten taşınacak yük üzerinden belirlenir. Bununla birlikte, yükleme ve boşaltma limanı arasındaki mesafe, coğrafi ve iklim koşulları ile yolculuk sırasındaki olası riskler de navlun açısından belirleyici birer kriterdir²¹³.

C. Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesi, taşıyanın ücret(navlun) karşılığında *ayırt edilmiş eşyayı* gemi ile taşımayı üstlenmesidir(TTK m.1138). Bu tür sözleşmelerde, geminin tamamı ya da muayyen bir kısmının taşınacak eşyaya tahsis edilmesi söz konusu değildir. Taşıyanın taşıtana karşı taahhüdü sadece eşyanın deniz yolu ile taşınmasına ilişkindir²¹⁴.

e-TTK'nın 1016.maddesinde, kırkambar sözleşmesinin konusu "*parça mal olan muayyen eşya* " olarak ifade edilmişken, 6102 sayılı TTK'nın 1138.maddesinde "*ayırt edilmiş eşya* " ifadesi kullanılmıştır. Parça mal kavramının "dökme yük" şeklindeki eşyayı kapsayıp kapsamadığı önemlidir. Bu konuda doktrinde yer alan baskın görüş, parça mal ifadesinin dökme yükün karşıtı olarak teknik manada parça eşyayı değil, hukuki anlamda parça eşyayı ifade ettiği yönündedir²¹⁵. Bu nedenle buğday, kömür gibi teknik açıdan parça mal sayılmayan eşyalar da kırkambar sözleşmesine konu olabilecektir. Bu konuda Yazıcıoğlu, "Ayırt edilmiş eşya" teriminin "ferden belirlenmiş eşya" anlamında kullanılmadığı, ayırt edilmiş eşyanın, sözleşmede ferden belirlenmiş eşyayı da kapsayacak şekilde "sözleşme ile taşınması

²¹² ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.30.

²¹³ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.30.

²¹⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.14. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.9. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.334. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.13.

²¹⁵ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.14. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.28. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, 9. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.335. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.16-17.

kararlaştırılmış olan eşya” olarak anlaşılması gerektiği“ grřndedir²¹⁶. Bize göre de, e-TTK' da ki *parça mal* ifadesi ile kast edilen, fiziki anlamda parça eşya değil, hukuki anlamda bir parti eşyadır. Paket, koli, konteyner, araç-gereç, makine, otomobil vs. gibi yükler kırkambar sözleşmesine konu olduğu gibi dökme yükler de konteyner veya başka bir taşıma kabı içerisine alınarak parça eşya haline getirilebilir. Bu konudaki anlam kargaşasının önüne geçilmesi için e-TTK' daki “*parça mal*” ifadesi yerine, 6102 sayılı TTK m. 1138'de “*ayırt edilmiş eşya*” ifadesi kullanılmıştır. Dolayısıyla kırkambar sözleşmesinde malın cinsi ve miktarı önemli olmadığından her tür eşya için bu tür bir sözleşme yapılması mümkündür.

Kırkambar taşımada yolculuk arterinden farklı olarak belirli bir geminin tamamı veya bir kısmının taşınacak eşya için tahsis edilmesi değil, taşıtana karşı sadece eşyanın gemi ile taşınması taahhüt edilmektedir²¹⁷. Dolayısıyla, taşıyanın eşyayı nasıl ve hangi gemi ile taşıyacağı veya yükün geminin neresinde taşınılacağına ilişkin olarak bir taahhüt altına girmesi söz konusu değildir. Taşıyan ile taşıtan arasında eşyanın nereden yükleneceği, nereye taşınacağı ve varma yerinde kime teslim edileceği kararlaştırılmaktadır. Taşıyan, yüke zen gösterme yükümlüğüne uygun davranmak kaidesi ile kendisine uygun geldiği surette eşyayı gemiye yüklemek, istiflemek ve taşıma hakkına sahiptir. Kırkambar taşımalarında asıl olan yükün taşınması olduğundan, taşıma taahhüdünü ferdileştiren unsur gemi değil taşınacak olan eřyadır²¹⁸. Ancak, taşıyanın yüke zen borcu kapsamında, sözleşmeye yükün özelliğinden kaynaklanan Şartların konulması mümkündür. Böyle bir durumda taşıyan gerekli koşulları sağlamak kaydı ile eşyayı istediği gemide taşımayı gerçekleştirebilir. Kırkambar sözleşmesinde taşımayı yapacak gemi önceden belirlenmiş ya da biliniyor olsa bile, taşıyan eşyayı geminin istediği yerinde taşıyabilir. Ancak yükletenin izni olmadan veya ticari teamül ya da mevzuat gereği zorunluluk bulunmuyorsa, yükü güvertede taşıyamaz(TTK m.1151).

²¹⁶ YAZICIOğLU, E., “Kender-etingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.334.

²¹⁷ AğA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.9. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.27. ; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.303. ; CUMALIOğLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.20.

²¹⁸ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.334.

Kırkambar taşımalarda, taşıyan ile her bir taşıtan arasında münferit yazılı sözleşme yapılması yönünde bir teamül mevcut değildir²¹⁹. TTK' da kırkambar sözleşmesinin tarafları bakımından yazılı bir sözleşme düzenlemeyi emretmemektedir(TTK m.1139). Uygulamada bu türden taşımalar bakımından, taşınacak eşyanın taşıyan ya da acentesine önceden bildirilmesi veya teslimi ile veyahut doğrudan gemiye yüklenmesi ile navlun sözleşmesi kurulmaktadır.

Kırkambar taşımalarda konişmento düzenlenmesi esastır. Eşya taşıyan ya da temsilcisine teslim edildiğinde teslim konişmentosu, gemiye alındıktan sonra da yükleme konişmentosu düzenlenir(TTK m.1228/f.2). Konişmento eşyayı temsil eden kıymetli evrak niteliğinde bir belgedir²²⁰. Yükü teslim alan gönderilen ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki konişmento hükümlerine göre belirlenir²²¹.

Kırkambar taşımalarda tanzim edilen konişmentolar (*Liner bill of lading*), içerik olarak daha kapsamlı olup taşımanın hüküm ve koşullarına konişmento ya da diğer bir taşıma senedinin arka yüzünde ayrıntılı şekilde yer verilir²²². Dolayısıyla konişmento sadece taşıyanla gönderilen arasındaki ilişkiyi değil, aynı zamanda taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkiyi de düzenlemektedir²²³. Çarter sözleşmelerinde, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişki konişmento hükümlerine göre belirlenirken, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide navlun sözleşmesi hükümleri geçerliliğini devam ettirir(TTK m.1237). Bu açıdan çarter sözleşmeleri bakımından düzenlenen konişmentolar daha genel mahiyette hükümler içerir. Bu tür taşımada, Konişmentodaki atıf klozları (*Incorporation Clause- Reference Clause*) ile, navlun sözleşmesi ve konişmento arasındaki bağlantı sağlanmaktadır²²⁴.

²¹⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.16, CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.115.

²²⁰ TEKİL, F., Deniz Hukuku, s.254. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.94.

²²¹ SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.70.

²²² ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.437.

²²³ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II s.17.

²²⁴ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.438. ; TTK'nın 1245.maddesine göre yolculuk çarteri sözleşmelerinde 1243.maddesinde düzenlenen emredici hükümler uygulanmaz. Ancak bu tür sözleşmelerde konişmento düzenlenmiş ise, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK'nın 1243.maddesindeki emredici hükümler geçerli sayılmaktadır. Atıf klozu ile konişmentoya dâhil edilecek olan sözleşme şartları da ancak emredici hükümlere aykırı olmadıkları sürece geçerli olacaktır.

Kırkambar sözleşmelerinde taşımayı yapacak gemi kural olarak önceden sözleşme ile kararlaştırılmadığından, sefer öncesinde geminin zayı olması, sözgelimi batması halinde navlun sözleşmesi sona ermeyecektir. Böyle bir durumda taşıyan eşyayı başka bir gemi ile veya hat işletmecisi ise işletmesinde bulunan diğer gemilerinden biri ile taşıma yoluna gitmelidir²²⁵.

1.Başka Gemiye Aktarma Yasağı

Yükün başlangıçta kararlaştırılan gemiden başka gemiye yüklenmesi ancak taşıtanın izni ile mümkündür. TTK'nın 1150. maddesinde; *“taşıyanın, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemeyeceği, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olacağı”* kabul edilmiştir. Hükümde yolculuk çarteri ile kırkambar sözleşmeleri bakımından bir ayrıma gidilmemiştir. Yolculuk çarteri sözleşmelerinde gemi taraflarca önceden ferdan tayin edilmiş olduğundan TTK m.1150'nin bu tür sözleşmelere uygulanacağı açıktır. Kırkambar sözleşmeleri bakımından uygulanıp uygulanmayacağı konusunda öğretilerde farklı görüşler bulunmaktadır²²⁶.

Kırkambar taşımalarında asıl olan yükün taşınması olduğundan, uygulamada ekseriyetle belli bir gemi üzerinde anlaşma yapılması söz konusu değildir. Taşıyan herhangi bir gemi ile taşımayı yapabilir, yolculuk sırasında yükü başka bir gemiye aktarabilir²²⁷. Ancak tarafların aksi yönde anlaşma yapmaları dolayısıyla yükün taşınacağı gemiyi önceden kararlaştırmaları da mümkündür. Böyle bir anlaşma yapıldığında taşıyan TTK m.1150 gereğince taşıtanın izni olmadan yükü başka bir gemiye yükleyemeyeceği gibi yolculuk sırasında da aktarma yapamaz. Aksi halde bundan kaynaklanan zararlardan dolayı yük ilgisine karşı sorumlu hale gelir.

²²⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.22.

²²⁶ Doktrinde bu konuya ilişkin bir görüş, düzenli posta seferlerinde yükün aynı işletmenin farklı bir gemisine aktarma edilmesinin teamüllere uygun olacağını, aktarmanın açıkça yasaklanması halinde bu kapsamda sayılamayacağını kabul etmektedir. Bkz. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.22.; Başka bir görüş ise; çarter sözleşmelerinin aksine kırkambar sözleşmelerinde taşıyan sefere elverişli her hangi bir gemi ile taşıma borcunu ifa edebileceğini, bunun için aktarma klotuna ihtiyaç olmadığını, eşya yüklendikten sonra da aktarma yapabileceğini ileri sürmektedir. Bkz. CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.162.

²²⁷ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.141.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 15.06.2022 tarihli, 2018/347 E. ve 2022/374 K sayılı kararında; TTK'nın 1150. maddesinde, taşıtanın izni olmadan yükün başka bir gemiye aktarılmasına müeyyide getirilmiş olmakla birlikte hükümde çarter sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmeleri bakımından bir ayrıma gidilmediği, dolayısıyla, "başka bir gemiye yükleme ve aktarma yasağı" ile ilgili hükmün, kural olarak TTK'nın 1138. Maddesinde düzenlenen çarter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesinin her ikisi bakımından da geçerli olduğu, somut olaya konu olan taşıma sözleşmesinin kırkambar türü navlun sözleşmesi olduğu, bu nedenle taşıyanın sorumluluğunun TTK'nın 1150. maddesine göre değerlendirilmesi gerektiği, taşıma şartlarının belirlendiği booking confirmation belgesinde gemi isminin belirlendiği, söz konusu belgede yükün başka gemiye aktarılmasına izin verildiğine dair bir şartın yer almadığı, dolayısıyla, tarafların 5 adet konteynerin Singapur Limanından önceden kararlaştırılan gemiye yüklenip aktarmasız olarak Gemlik Limanına taşınması konusunda anlaşmaya vardıkları, ancak Singapur limanında konteynerlerin taşıtanın izni alınmadan başka bir gemiye aktarıldığı, bu gemi ile devam eden yolculuk sırasında gemide çıkan yangın sonucu yükün yanarak zayi olmasında taşıyanın sorumluluğunun TTK'nın 1150. maddesine göre değerlendirilmesi gerektiğine karar verilmiştir²²⁸.

2.Düzenli Hat Taşımaları

Kırkambar sözleşmesinin uygulama alanlardan biri de belli limanlar arasında düzenli olarak yapılan "düzenli hat" *layner* taşımalarıdır. Düzenli hat taşıması yapan deniz işletmeleri tarafından, taşıma şartlarının genel esasları ile uygulanacak navlun tarifeleri önceden tespit ve ilan edilmektedir²²⁹. Taşıtanın, eşyasını taşımak için taşıyan ya da acentesine başvurması ya da taşınacak eşyayı teslim etmesinden sonra taşıyan veya acentesi tarafından kabulü ve kaydı ile sözleşme kurulmuş olur²³⁰. Düzenli hat işletmeleri tarafından *booking note* denilen tip kabul kayıt formları

²²⁸ Bu karar istinaf incelemesindedir.

²²⁹ Ayrıntılı bilgiye Birinci Bölüm V.'de "Navlun Sözleşmesinin Kurulması" başlığı altındaki açıklamalarda yer verilmiştir.

²³⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.16-17. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.25. ; TEKİL, F., Deniz Hukuku, s.252. ; SEVEN, V., Taşıma Hukukunda Gönderilen, s.69.

kullanıldığından, yapılacak taşıma ile eşyaya ilişkin bilgiler bu formlara kaydedilir. Eşyanın gemiye yüklenmesinden sonra da taşıma şartlarını içeren konişmento düzenlenmektedir. Bu bakımdan konişmento, içerdiği kayıt ve şartlarla kırkambar sözleşmesini ispat eden bir belge niteliğindedir²³¹. *Booking note*'taki klozlar ile konişmentonun arka yüzündeki klozlar benzer olduğundan, buradaki bilgiler konişmentoya aynen kaydedilir²³². Arada farklılık olduğunda kural olarak, *booking note* kaydedilen taşıma bilgilerinin konişmento düzenlenirken sonradan değiştirildiği kabul edilmelidir²³³.

Tarifeli sefer yapan işletmeler çok sayıda gemi ile taşıma faaliyetini sürdürürler. İşletmeye ait gemiler nev'i, teçhizat, tesisat, gemi adamları ve denize elverişlilik yönünden benzer özelliklere sahiptir²³⁴. Önceden ilan edilen belli limanlar arsasındaki seferler ise birbiri ardına yapılır. Yükün işletmedeki hangi gemi ile taşınacağı, taşıtanlar açısından önemli değildir. Taşıtanlar, yükü taşıyanın acentesine veya limandaki deposuna, taşınacak yük konteyner ise o işletmeye ait olan konteyner yükleme sahasına teslim edilir. Dolayısıyla bu işletmeler, taşınacak yükleri belli bir gemi ile taşınmak üzere tesellüm etmezler²³⁵. Gemi ismi genellikle yükün gemiye alınması ile konişmentoda tayin olunur. Yük kayıt kabul formlarına, konişmentolara yükün işletmeye ait herhangi bir gemi ile taşınması, sefer sırasında da işletmenin başka bir gemisine aktarma yapılması konusunda taşıyana yetki tanıyan klozlar konulmaktadır. Bazı standart konişmentolarda, taşıyanın kendisine ait olsun ya da olmasın yükü farklı gemilerle taşıma ve aktarma yapma hakkı tanıyan ikame ve aktarma klozları bulunmaktadır (Conlibooking 2000, Conlinebill)²³⁶. Kanaatimizce, tarifeli sefer yapan düzenli hat taşımalarında konişmento ya da *booking note* 'ta "yükün

²³¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.25. ; TEKİL, F., Deniz Hukuku, s.254.

²³² CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.25.

²³³ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17.

²³⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.141.

²³⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.22.

²³⁶ Bu konudaki bir görüş, tarifeli sefer gemileri için konişmentoya, yükü işletmeye ait herhangi bir gemi ile taşımak ve yolda işletmenin başka bir gemisine aktarma yapmak konusunda taşıyana yetki tanıyan şartlar konulduğunu, bu suretle taşıyanın, taşıtanın izni ile yükü başka bir gemiye yüklemek ve aktarma etmek yetkisini kazanmış olmakla e-TTK m.1028'deki sorumluluk ortadan kalkmış olacağından, hükmün yasağının ancak işletmeye ait olmayan bir gemiye yükleme veya aktarma için söz konusu olacağını kabul etmektedir. Bkz. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.229.

işletmeye ait gemilerle taşınacağı” klozu bulunduğu, başka bir işletmeye ait gemi ile taşıma yapılabilmesi için taşıtanın izni aranmalıdır. Bu konuda konişmentoda herhangi bir kayıt yoksa kırkambar sözleşmelerinin genel esasları gözetilerek taşıyan, sefere elverişli olmak kaydıyla herhangi bir gemi ile taşımayı ifa edip, yolculuk sırasında da aktarma yapabilmelidir.

D. Alt Navlun - Asıl Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesinin belirleyici unsuru taşıma işinin gerçekleştirilmesi değil bunun taahhüt edilmesi olduğundan, taşıyanın üstlendiği taşımayı bizzat (donatan ya da işleten sıfatıyla işletmekte olduğu gemi ile) yerine getirmesi zorunlu değildir²³⁷. Dolayısıyla taşıyan bir başkasıyla navlun sözleşmesi akdederek, onun aracılığıyla taşımayı yerine getirebilir²³⁸.

Deniz yolu ile eşya taşımalarında birden fazla alt navlun sözleşmesi ilişkisinin kurularak, taşıtana karşı taşımayı taahhüt eden alt taşıyan ile donatan ya da işleteni olduğu gemiyle taşımayı fiilen ifa eden asıl taşıyan arasında bir veya birden fazla alt taşıyanın yer aldığı sıkça görülmektedir. Böyle bir durumda e-TTK çerçevesinde, alt taşıma ve asıl taşıma ilişkisi ortaya çıkmaktadır. Taşıtan ile ona karşı taşıma taahhüdünde bulunan ancak taşımayı bizzat yerine getirmeyen kimse arasındaki ilişki alt navlun sözleşmesi, taşımayı fiilen yerine getiren donatan veya gemi işletme müteahhidi ile kurulan sonraki navlun sözleşmesi ise asıl navlun sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır²³⁹.

Bu ilişkide taşıma, taşıtan/yükletenin âkidi olan taşıyan dışında başka biri eliyle icra edildiğinden, ilk alt navlun sözleşmesinin taşıtanı ile asıl taşıyan arasında doğrudan bir hukuki ilişki bulunmamaktadır. e-TTK’da fiili taşıyanın sorumluluğu

²³⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.9-10. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.28-30.

²³⁸ KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku, s.307. İş görme sözleşmelerinde borcun borçlu tarafından bizzat yerine getirilmesinde alacaklının menfaatini söz konusudur(TBK m. 83). Taşıma sözleşmelerinde ise esas olan eşyanın salimen taşıtan ya da gönderilene teslimi olduğundan, aksi kabul edilmediği takdirde taşımanın bir başkasına yaptırılması mümkündür. bkz. AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.58.

²³⁹ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.16; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.335.

konusunda bir düzenleme yer almadığından, sözleşmenin nisbiliği ilkesinin bir sonucu olarak alt taşıtanın navlun sözleşmesi hükümlerine göre asıl taşıtandan talepte bulunması mümkün değildir. Asıl taşıyan ile adamları, alt taşıyanın yardımcı şahsı sayıldığından, alt taşıyanın bunların eylemleri bakımından sorumluluğu genel hükümlere göre (TBK m.116) tâbi idi²⁴⁰.

6102 sayılı TTK' da, e-TTK' dan farklı olarak fiili taşıyanın sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. Böylece yük ilgilisi, kendisinin akidi olmayan alt taşıyanlar ile taşımayı fiilen yerine getiren asıl taşıyana karşı TTK' da ki navlun sözleşmesi hükümlerine göre başvurma hakkını elde etmiştir(TTK m.1191/f.2). e-TTK sistematığına göre kullanılan alt taşıyan kavramı şimdiki akdi taşıyana, asıl taşıyan kavramı da fiili taşıyana karşılık gelmektedir. TTK sisteminde fiili taşıyanın bizzat icra ettiği taşımadan dolayı yük ilgisine karşı sorumluluğu, akdi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere tâbi tutulmuştur.

VIII. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

A. Genel Olarak

Zaman çarteri sözleşmesi donatanın zaman esasına göre belirlenen navlun karşılığında donatılmış bir gemiyi muayyen bir süre için çarterere tahsis etmeyi, geminin teknik yönetimini kendi üzerinde tutarak, ticari kontrolünü sözleşme süresince çarterere devretmeyi taahhüt ettiği sözleşmedir²⁴¹. TTK m. 1131' de zaman çarteri sözleşmesi; *“tahsis edenin donatılmış bir geminin ticari bir yönetimini belli bir süre için, bir ücret karşılığında tahsis olunana bıraktığı sözleşme”* olarak

²⁴⁰ Navlun sözleşmesine aykırılık nedeni ile bir zarar doğduğunda, yük ilgilisi e-TTK m. 1235/f.1-7 gereğince gemi alacaklısı hakkına sahip olduğundan, böyle bir durumda asıl taşıyanın yük ilgisine karşı aynı bir sorumluluğu söz konusu olmakta idi. 6102 sayılı TTK'da ise, yükün zıya, hasar veya geç tesliminden kaynaklanan alacaklar, gemi alacağı olarak kabul edilmemekle (TTK m.1320) birlikte, fiili taşıyanın sorumluluğu konusunda ayrı bir düzenleme getirildiğinden, yük ilgisine bu yolla gerekli hukuki koruma sağlanmıştır.

²³⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.26. ; ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri,,I, s.28-29 ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.338. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.46-47; TEKİL, F., Deniz Hukuku, s.234-236.

tanımlanmıştır. Hükümde geçen “*tahsis olunan*” ifadesi zaman çarterlerine, “*tahsis eden*” ifadesi de, donatan veya işletme müteahidine karşılık gelmektedir²⁴².

Zaman çarteri sözleşmesi ile amaçlanan, geminin gelir sağlamaya yarayan bölümlerinin kullanma yetkisinin tahsis olunana devredilmesi olduğundan, ticari yönetim hakkı da geminin kazanç sağlamak amacıyla sözleşme süresince kullanılması anlamına gelmektedir²⁴³.

Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis eden, geminin yük taşımaya elverişli bölümlerinin ticari kontrolünü çarterere devretmekle birlikte, geminin teknik yönetimini kendisinde tutmaktadır²⁴⁴(TTK m.1133/f.1). Dolayısıyla zaman çarterinde, geminin zilyedliğinin tahsis olunana devredilmesi söz konusu değildir(TTK m.1131/f.2).

Zaman çarterinde donatan gemiyi tahsis ederken, bunun kapsamına gemi adamları da dâhildir²⁴⁵. Ancak geminin işletilmesi bakım ve muhafazası yönünden kaptan donatana bağlı kalmaktadır²⁴⁶. Kaptan dâhil tüm gemi adamları donatana hizmet akdiyle bağlı olduklarından, gemi adamlarının işvereni donatandır. Dolayısıyla, işe alınmaları ve iş akitlerinin sona erdirilmesi donatanın yetkisindedir. Gemi adamlarının maaşları ve kumanyalarından da donatan sorumludur. Bununla birlikte kaptan, tahsis olunanın yapacağı sefer planlarının icrası bakımından, onun emir ve talimatlarına uygun olarak gemiyi sevk etmektedir.

TTK'nın 1137/f.1. maddesinde, “tahsis olunanın, geminin ticari yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlardan sorumlu olduğu “ kabul edilmiştir. Hükme göre tahsis olunan, tahsis edene karşı sorumlu duruma düşmemek için ticari yönetim hakkını kullanırken özen yükümlülüğüne uygun hareket etmelidir²⁴⁷. Bu kapsamda, planlanan seferler için uygun ve güvenli limanların seçilmesi, gemiyi

²⁴² YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.326.

²⁴³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.339.

²⁴⁴ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.26, YAZICIOĞLU, E.,”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.326.

²⁴⁵ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.27.

²⁴⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.19.

²⁴⁷ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.329.

denize ve yola elverişsiz hale getirme riski ile karşı karşıya bırakacak talimatlardan kaçınılması özen yükümlülüğünün gereğidir.

B. Kurulması

Zaman çarteri sözleşmesi herhangi bir şekil şartına tâbi olmamakla birlikte taraflardan her biri giderini karşılayarak sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisinin düzenlenerek kendisine verilmesini isteyebilir(TTKm.1132). Bu bakımdan çarter parti, sözleşmeyi ve koşullarını ispat eden bir belge niteliğindedir²⁴⁸. Uygulamada zaman çarteri sözleşmeleri ekseriyetle standart tip çarter partiler kullanılarak akdedilmektedir²⁴⁹.

Uygulamada zaman üzerine çarter partilere sözleşmenin niteliğine uygun yeni klozlar ilave edilmektedir. Bunlardan biri "Employment Clause" dur. Bununla tahsis olunan, kendisine ait olan yükleri taşıyabildiği gibi alt taşıma sözleşmesi yaparak başkasına ait yükleri de taşıma imkânını elde etmiş olur²⁵⁰. Bunun dışında zaman çarteri sözleşmesine geminin hangi coğrafi bölgelerde kullanılacağı ile ilgili örneğin, "Batı Afrika Limanları hariç" gibi veya geminin belli zamanlarda bazı bölgelerde kullanılmasını engellemek amacıyla "1 Aralık- 31 Mart tarihlerinde, Karadeniz limanları hariç" gibi klozlar konulabilir²⁵¹.

C. Konusu ve Hükümleri

Zaman Çarteri sözleşmesinde tahsis unsuru geminin ticari yönetiminin tahsis olunana devredilmesi ile gerçekleşir. Tahsis olunan sözleşmede belirlenen sürede, kararlaştırılmış ise coğrafi sınırlar içerisinde, ister kendisine isterse başkasına (*Employment Klozu* mevcut ise) ait olan yükleri tahsis edilen gemi ile taşımak ve bu hususta gemi adamlarına emir ve talimat verme yetkisini elde etmektedir²⁵². Nitekim TTK m.1134'de; kaptanın, tahsis olunanın ticari yönetim hakkı kapsamında, zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak

²⁴⁸ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.326.

²⁴⁹ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri,I, s.17.

²⁵⁰ ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s. 25.

²⁵¹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.344.

²⁵² ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri,I, s.27.

zorunda olduğu kabul edilmiştir. Buna göre tahsis olunan, yükün istenilen limandan alınması, istenilen yere taşınması, gemide hangi ambara yerleştirileceğine yönelik kaptana talimat verme yetkisini haizdir²⁵³.

Zaman çarterinde geminin işletilmesinden doğan tüm giderler tahsis olunana aittir. TTK m.1135’de, geminin ticari işletmesinden doğan özellikle makinelerinin düzenli bir şekilde işletilmesini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması gibi giderlere tahsis olunanın katlanacağı düzenlenmiştir. Tahsis olunanın sorumlu olduğu giderler geminin işletme hakkının kullanılmasıyla ilgilidir. Bu açıdan gemi yakıtı dışında ihtiyaç duyulan makine yağı, liman ücretleri, kanal geçiş ve kılavuzluk ücretleri, gemi ambarlarının temizlik ve yüke uygun hale getirilmesi giderleri, yükleme, istif, lashing(sabitleme) ve tahliye gibi giderlerden tahsis olunan sorumludur²⁵⁴.

Sözleşmede belirlenen tahsis ücreti tahsis olunan tarafından geminin fiilen kendisine bırakıldığı günden başlayarak, aylık olarak peşin şekilde ödenir(TTK m.1136/f.1). Tahsis ücreti, geminin tahsis edileceği süreye göre hesaplanır. Bu nedenle gemi tarafının sebep olacağı zaman kaybı tahsis olunan bakımından önemli olduğundan, sözleşmeye donatanın kusuruyla ortaya çıkan veya geminin elverişsizliğini kaybettiği başka sebeplerden dolayı kaybedilen süreler için tahsis ücreti ödenmeyeceğine dair *off-hire klozu* konulmaktadır²⁵⁵. Bu konu TTK’da da ayrıca düzenlenmiştir. TTK m.1136/f.2’ de, “geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmi dört saati geçmiş olması şartıyla, ticari bakımdan yararlanılabilir bir durumda olmadığı süre için ücret ödenmeyeceği” öngörülmüştür. Ancak bu hüküm emredici nitelikte olmadığından taraflarca aksi kararlaştırılabilir.

Tahsis eden, zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları bakımından tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde TMK’nın 954-953. maddeleri gereğince hapis hakkına sahiptir. Ayrıca, üçüncü şahıslar tarafından tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde aynı kanunun 954-961. maddeleri uyarınca alacak rehni ile

²⁵³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.20. ; ÜLGNER, M., F., Çarter Sözleşmeleri I, s.20.

²⁵⁴ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.328.

²⁵⁵ ÜLGNER, M., F., Çarter Sözleşmeleri, I, s.30.

navlunu teminat altına almak için TTK m. 1201' e göre hapis hakkı bulunmaktadır (TTK m.1136/f.3).

Tahsis olunan sözleşme süresinin sonunda gemiyi yine sözleşmede belirtilen yerde ve halde iade etmekle yükümlüdür. Aksi takdirde gecikilen süre için sözleşmenin bitim tarihinde geçerli olan ücretin iki katı ücret ödemesi gerekecektir (TTK m.1137/f.2). Tahsis eden gecikme nedeniyle daha fazla zarara uğradığını ispat ettiği takdirde, bu zararını tahsis olunandan ayrıca talep edebilir²⁵⁶.

D. Hukuki Niteliği

e-TKK'da yer almayan zaman çarteri sözleşmesi hukuk sistemimize 6102 s. TTK ile dâhil edilmiştir. TTK'da zaman esaslı çarter sözleşmesi, navlun sözleşmelerinden ayrı olarak "Deniz Ticareti Sözleşmeleri " başlığı altında 4.kısım 2.bölümde düzenlenerek, 1131-1137 maddeleri arasında temel esasları sevk edilmiştir. Kanunda düzenlenen hükümler emredici nitelikte olmadığından(TTK m.1243)sözleşmenin esaslarının taraflarca kararlaştırılması mümkündür. Böyle olunca zaman çarteri sözleşmesine öncelikle sözleşme hükümleri, sözleşmede düzenlenmeyen hususlarda TTK'nın ilgili maddeleri(1131-1137) tatbik edilecektir. Bu durumda sözleşme ve kanunda düzenlenmeyen konularda hangi hükümlerin uygulanacağı sorunu gündeme gelmektedir. Zaman çarterinin hukuki nitelendirilmesi bu açıdan oldukça önemlidir.

TTK'nın 1131.maddesinin gerekçesinde, gemi kiralama sözleşmelerinden farklı olarak çarterere (tahsis olunana) geminin zilyetliğinin değil, ticari idaresinin bırakıldığından bahsedilip, tahsis edenin çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi sayılamayacağı belirtilmiştir. ²⁵⁷ Böylelikle hükmün gerekçesinde, zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceği ortaya konulmuş olmaktadır.

²⁵⁶ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.329.

²⁵⁷ TTK m.1131'in gerekçesiyle ilgili olarak, "donatan, zaman çarterinin kendisine verdiği talimat uyarınca yük veya yolcu taşıdığı takdirde zaman çartererine karşı olan taşıma taahhüdünü yerine getirmiş olacağından bahisle, TTK'nın 1133. maddenin gerekçesinde "tahsis eden çarterere karşı taşıma taahhüdünde bulunmadığından, bu sözleşmenin bir navlun sözleşmesi sayılamayacağı..." şeklindeki

Doktrinde zaman çarteri sözleşmesinin hukuki nitelendirilmesi bakımından farklı görüşler bulunmaktadır. Bunlardan ilki²⁵⁸, zaman çarterinde sözleşmenin konusu yükün taşınması değil belirli bir zaman süresi içinde sözleşmede kararlaştırılan geminin sefere elverişli biçimde tahsisi olduğu, taşınacak eşya borcun konusuna dâhil olmadığından zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğine ilişkindir. Diğer bir görüş²⁵⁹; tahsis edenin “gemi adamlarının hizmetini sunma” taahhüdü taşımaya matuf bulunduğundan bahisle, zaman çarterini hukuki mahiyeti itibariyle “navlun sözleşmesi” olarak kabul etmektedir.

Sözer’e göre²⁶⁰, zaman çarterinin amacı geminin gelir sağlamaya yarayan özelliğinden ya da kapasitesinden yararlanmak yetkisinin çarterere verilmesi olduğundan, geminin kullanım amacı yük taşımak olduğu hallerde, zaman çarteri sözleşmesi navlun sözleşmesi niteliğinde kabul edilmelidir. Ülgener’ de²⁶¹, donatan çartererin getirdiği yükleri sözleşme süresi dâhilinde taşımayı taahhüt ettiğinden, zaman çarterinin navlun sözleşmesinin bir türü olduğu görüşündedir. Okay ise bu konuda²⁶², zaman çarterinde donatan, malların eksiksiz ve hasarsız olarak taşınmasını tekeffül etmese de, sözleşmeye uygun olarak verilen talimat doğrultusunda kaptan ve diğer gemi adamları tarafından denizde bir yerden başka bir yere taşınmasını vaat ve taahhüt ettiğinden, navlun sözleşmesi olmamakla birlikte ona yakın bir sözleşme niteliğindedir.

Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis olunan (çarterer), sözleşmede belirlenen sürede, kararlaştırılmış ise coğrafi sınırlarda, ister kendisine ister başkasına ait olan yükleri kendisine tahsis edilen gemi ile taşımak ve bu hususta gemi adamlarına talimat vermek yetkisini yani geminin ticari yönetim hakkını kazanmaktadır. Tahsis eden ise geminin teknik yönetimi kendisine ait olmak üzere, sözleşme süresince gemiyi denize

açıklamanın zaman çarteri sözleşmesi ile kurulan hukuki ilişkiye ve fiili duruma uygun olmadığı” eleştirisi için bkz. **YAZICIOĞLU**, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.325.

²⁵⁸ **TEKİL**, F., Deniz Hukuku, s.238-239; **YALÇIN ÇAKALIR**, Zaman Çarteri, İstanbul, 1989, s.13 ; **KANER DENİZ**, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.305, **AKSOY**, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.49.

²⁵⁹ **ÇAĞA**, T., / **KENDER**, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.8.

²⁶⁰ **SÖZER**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.338-339.

²⁶¹ **ÜLGENER**, M., F., Çarter Sözleşmeleri I, s.27.

²⁶² **OKAY**, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.6-7.

ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun halde bulundurarak, kaptan ve gemi adamlarının chartererin ticari bakımdan vereceği talimatlara riayet etmeyi taahhüt etmektedir. Uygulamada akaryakıt, ham petrol, kuru yük, kömür, maden cevheri gibi yüklerin taşınması konusunda zaman charteri sözleşmesi düzenlendiği gibi geminin yük taşıma amacı dışında römorkör ya da kurtarma hizmeti sağlamak, sondaj ve sismik arama yapmak veyahut bilimsel araştırmalar için geminin belli bir süreliğine mürettebat ile birlikte tahsis edildiği bilinmektedir²⁶³.

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, navlun karşılığında gemiyi kısmen ya da tamamen taşıtana tahsis ederek, yükün bir yerden başka bir yere taşınmasını taahhüt etmektedir(TTKm.1138). Deniz ticaret sözleşmeleri temelinde navlun sözleşmesinin en belirleyici unsuru eşya taşıma taahhüdüdür. Eşya taşımak amacıyla akdedilen zaman charteri sözleşmelerinde ise; tahsis eden, ister tahsis olunana ait isterse tahsis olunanın başkasına karşı taşımayı üstlendiği yüklerin gemi adamları ile donatılmış bir gemi ile tahsis olunanın vereceği talimat doğrultusunda taşınmasını sağlamayı üstlenmektedir. Burada tahsis eden tarafından belirli bir yükün eksiksiz ve hasarsız olarak taşınması değil, sözleşme süresince taşınması amaçlanan yüklerin, tahsis edilen gemi ile taşınmasının sağlanması taahhüt edilmektedir. Burada tahsis edenin, tahsis olunana karşı genel bir taşıma taahhüdü söz konusu olduğundan konusu yük taşımak olan zaman charteri sözleşmelerine en yakın sözleşme türü navlun sözleşmesidir. Buna karşın zaman charteri sözleşmesi ile geminin sondaj yapımı, zemine kablo döşenmesi, balık avlanması vb. gibi amaçlar için tahsis edilmesi halinde bu tür sözleşmeler navlun sözleşmesi niteliğinde sayılamaz.

²⁶³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 341.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE HAZIR BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

I.Genel Olarak

Navlun sözleşmesinin ifası, taşıyanın sözleşmede kararlaştırılan gemiyi yükleme limanında hazır bulundurması, eşyanın taşınmak üzere teslim alınarak gemiye yüklenmesi, belirlenen yere taşınması, varma limanında gemiden boşaltılarak gönderilene teslimi ile gerçekleşir²⁶⁴. Dolayısıyla, taşıyanın kendisine teslim edilen eşyayı belirlenen yolculuk süresi içerisinde bir limandan diğerine taşıyarak, tam ve sağlam olarak tesellüme yetkili kişiye teslim etmesi ile sözleşme ifa edilmiş olur. Taşıyanın bu yükümlülüklerinin tam ve gereği gibi ifası, yükün taşınmasında kullanılan geminin denize, yola ve yüke elverişli olması ile mümkündür²⁶⁵.

Geminin denize, yola ve yüke elverişli olması²⁶⁶ o geminin genel itibariyle taşıdığı yük ile yapacağı seferin bölgesi ve mevsim koşullarına göre olağanüstü tehlikeler hariç, yolculuk sırasında meydana gelecek veya karşılaşılabilecek tehlikelere karşı koyarak, seferi yükü ile birlikte selametle tamamlayacak vasıfta olması demektir²⁶⁷. Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili temel kriterler TTK m.932 de sevk edilmiştir. Bu nedenle geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığının belirlenmesinde TTKm.932'deki kriterler temel alınmalıdır.

Taşınacak eşyanın zarar görmeden varma limanına ulaşmasını sağlamak taşıyanın asli edim borcudur. TTK m.1141/f.1 gereğince, “her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmakla

²⁶⁴ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.344-345.

²⁶⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.436.; YETİŞ ŞAMLI, K., Lahey-Lahey/Vısby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, İÜHFM, Cilt. I,XXXI, İstanbul, 2013.

²⁶⁶ Doktrinde denize, yola ve yüke elverişlilik halini bir arada anlatmak üzere “sefere elverişlilik” ifadesi de kullanılmaktadır. ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, Cilt 1, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2017, s.671-672.; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.89. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.3-4; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik.

Bu çalışmada genel olarak denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının kullanılması tercih edilmiştir. ²⁶⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17; SÖZER, B., Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, s.3.; DEĞİRMENCİ, Kula, N., Taşıyanın Sorumluluğu, s.78.

yükümlüdür"²⁶⁸. Dolayısıyla navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan geminin denize, yola ve yüke elverişli olması taşıyan için kanundan kaynaklanan bir yükümlülüktür. Taşıyan, taşımaya tahsis ettiği geminin yapacağı seferin normal tehlikelerine karşı koyacak nitelikte olmasına özen göstermelidir²⁶⁹. Hükmün ikinci fıkrasına göre de, taşıyan elverişsizlikten kaynaklanan zararlardan dolayı yükle ilgili olanlara karşı sorumludur. Gerekli özenin gösterilmesine rağmen geminin başlangıçtaki elverişsizliğine sebebiyet veren eksikliğin, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen gösterilse dahi keşfedilemeyecek bir eksiklik olduğunu ispat etmesi halinde ancak sorumluluktan kurtulabilir(TTK m.1141/2). Hükmün kaynağı Lahey kuralları olarak bilinen 1924 tarihli Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmedir²⁷⁰.

Taşıyanın TTK'nın 1141. maddesinden doğan borcu seferin başlangıcına ilişkin olmakla birlikte, geminin sefer boyunca elverişli olması taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğünün (TTK m.1178) bir gereğidir²⁷¹. Bu konuda *başlangıçtaki elverişlilik* ve *sonraki elverişlilik* şeklinde bir ayrıma gidilmektedir²⁷². Başlangıçtaki elverişlilik, yüklemenin başlamasından yolculuğun başlamasına kadarki döneme ilişkindir. Yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan elverişsizlik ise, TTK'nın 1141. maddesi kapsamına dâhil değildir²⁷³.

²⁶⁸Deniz ticareti sözleşmelerinden zaman çarteri sözleşmesinde tahsis eden sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli, sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde bulundurmakla yükümlüdür (TTK m.1133/f.1-b). Elverişlilik konusunda gemi kira sözleşmeleri bakımından da kanunda bir yükümlülük getirilmiştir. Buna göre kiraya veren, kiralanan gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanmaya hazır olarak kiracıyı teslim etmekle yükümlüdür(TTK m.1123).

²⁶⁹ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.18.

²⁷⁰ T.C. tarafından 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun (22.02.1955 tarihli R.G) ile Lahey kuralları onaylanmasından sonra Lahey Kuralları Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 21.09.1956 tarihinde TTK'ya, Alm TK'nun Lahey Kuralları'nı esas alan hükümlerinin iktibas edilmesi ile de, söz konusu uluslararası konvansiyonun temel prensipleri iç hukumuza dâhil edilmiştir. TTK'nın 1141. maddesinin gerekçesinde, hükmün mehzazının Alman TK'nın 557.maddesi ve Lahey Sözleşmesi m.3/f.1 ve m.4/f.1 olduğu belirtilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu(1/324), s.343-344.

²⁷¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19, SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.432. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.4.

²⁷² AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.94, SÖZER, B., Sefere elverişlilik s.4.

²⁷³ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.392.

Taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişliliği konusundaki mükellefiyeti yüklemenin başlangıcından, yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimine ilişkindir²⁷⁴. Sonraki elverişlilik açısından ise elverişliliğin mevcut olacağı zaman, geminin denize açılmak maksadıyla yükleme yerini terk veya demirli olduğu yeri denize açılmak maksadıyla terk etmek üzere hareket ettiği anda başlar²⁷⁵. Gemi seferine başladıktan sonra tabiat şartları veya yetkili makamların kararları nedeniyle sefere devam edilmese dahi yolculuk başlamış sayılır²⁷⁶.

Geminin elverişsizliği yolculuk başlamadan önce anlaşılması halinde taşıtanın sözleşmeyi fesih hakkı doğacaktır²⁷⁷. Eşyayı elverişsiz bir gemiye yükletmesi taşıtandan beklenemeyeceğinden, geminin elverişsizliğinin yüklemekten önce anlaşılması halinde taşıtan eşyayı yüklemeyi reddetme hakkına sahiptir²⁷⁸. Ancak, bu hakkın kullanılmasında iyi niyet kuralları göz ardı edilmemelidir. Elverişsizliğe neden olan eksikliğin, noksanlığın veya arızanın yüke zarar vermeden ve yüklemeye engel teşkil etmeden yolculuğun başlangıcına kadar giderilmesi mümkün olup da taşıyan buna muktedir ve yapmaya hazır olduğunu bildirdiğinde, taşıtan artık yüklemekten imtina etmemelidir. Aksi takdirde yani gemideki elverişsizlik giderilmediği takdirde, masrafı taşıyana ait olmak üzere taşıtan yükün gemiden indirilmesini talep edebilir. Taşıtanın bu hakkını kullanması için taşıyanın kusurlu olması da şart değildir. Zira taşıtandan eşyasını elverişsiz bir gemi ile taşıtması beklenemez. Eğer taşıyan elverişliliği sağlamamakta kusurlu ise taşıtanın ayrıca tazminat hakkı doğacaktır²⁷⁹.

II. ELVERİŞLİLİĞİN NİSBE (GÖRECELİ) OLMASI

Denize, yola ve yüke elverişlilik nisbi(göreceli) bir kavramdır. Taşıyanın bu kapsamdaki yükümlülüğü, geminin yapacağı tüm seferler için değil, akde konu teşkil eden yük ile kararlaştırılan yolculuğa ilişkindir²⁸⁰. Nitekim, TTK m.932' de,

²⁷⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.94.

²⁷⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.379.

²⁷⁶ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik,, s.32, SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.379.

²⁷⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.91. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17.

²⁷⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.107.

²⁷⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.108.

²⁸⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.96-97.; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.89.

elverişliliğin nisbilik özelliğini ortaya koymak amacıyla “*yapacağı yolculuğun*” ifadesine yer verilmiştir. Dolayısıyla gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu, yapılacak yolculuğun özellikleri ile taşınacak yüke göre belirlenir. Elverişlilik, yolculuğun zamanına(mevsim şartlarına), sefer bölgesine, geminin sınıfına, yükün özelliklerine, niteliğine göre değişiklik gösterir²⁸¹. Yolculuğun yapılacağı mevsim koşulları, geçilecek denizlerin özellikleri farklı tedbirlerin alınmasını gerektirebilir. Örneğin İstanbul’dan Trieste ve Florida’ya iki parti yük taşıyan bir gemi Trieste limanında boşaltacağı yük bakımından sefere elverişli olduğu halde, Trieste-Florida arası yolculuk için elverişsiz sayılabilir. Zira, geminin dayanıklılığı Atlantik Okyanusu geçilerek yapılacak bir yolculuk ile, Marmara- Ege- Akdeniz’ de yapılacak seferler için farklı olacaktır.

Elverişlilik geminin sınıfına ve taşınacak yüke göre de değişkenlik gösterir²⁸². Kuru yük gemileri, akaryakıt taşıyan gemiler, konteyner gemileri ile çabuk bozulacak yük taşıyan gemilerin teşkilat ve donanımları farklı olduğundan elverişlilik koşulları da birbirinden farklı olacaktır²⁸³. Zira, dökme yük ile ambalajlanmış yük veya kimyevi madde sınıfından bir yük için alınacak önlemler aynı değildir. Örneğin, dökme yük gemilerinde bulunması gereken bölmeler(ambarlar), bunların havalandırılması, akaryakıt gemilerindeki sızdırmazlık, çabuk bozulabilen gıda yükü taşıyan gemilerdeki soğutma tertibatı elverişlilik açısından oldukça önemlidir. Gemi adamları bakımından da aynı durum söz konusu olabilmektedir. Taşıyan istihdam edeceği gemi adamlarını, yapılacak yolculuk ile taşınacak yükün özelliklerini göz önünde bulundurarak seçmelidir. Bu konuda ulusal ve uluslararası mevzuatın getirdiği kurallara riayet edilmelidir²⁸⁴.

Nisbilik kavramının bir başka yansıması ise, elverişliliğe ilişkin kriterlerin zaman içerisinde değişiklik göstermesidir. Sefere elverişlilik bakımından teknik

²⁸¹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.81.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.431.

²⁸² OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 89-90.

²⁸³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, 431.

²⁸⁴ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.432.

ölçütler ve değerlendirmeler ön planda olduğundan, elverişlilik için aranan koşullar da o zamanki teknik gelişmelere göre değişiklik gösterebilir²⁸⁵.

Elverişliliğin nisbiligi bakımından yolculuk çarteri ile kırkambar sözleşmesi ayrımının yapılması önemlidir. Yolculuk çarteri sözleşmelerinde sefere elverişlilik yapılacak yolculuğun zamanına, geçilecek denizlerin özelliğine, yolculuğun planı ile taşınacak yükün niteliğine ve özelliklerine göre seferin başlangıcında belirlenmelidir²⁸⁶.

Kırkambar taşımalarında sefere elverişlilik hali her bir sözleşme konusu yük açısından ayrıca değerlendirilmelidir²⁸⁷. Bu tür taşımalarda yüklemenin başladığı an, her sözleşme konusu yük için farklıdır. Örneğin, İstanbul'da gemiye yüklenen eşya İzmir limanında yapılacak yükleme için beklerken soğutma sisteminin bozulması sonucu zayi olduğunda taşıyanın sorumluluğu TTK m.1178 ve devamı maddelerine tabi iken; aynı arıza İzmir'de yüklenen eşyanın hasar ya da ziyanına sebep olursa, o eşya açısından yüke elverişsizlik hükümleri (TTK m.1141) geçerli olacaktır. Dolayısıyla sonraki limanlarda yapılan yüklemeler için TTK m. 1141'deki sorumluluk hali yeni baştan yani yüklemenin yapıldığı anda aranmalıdır. Gemiye daha önce alınmış yükler sonraki elverişsizlik rejimine tabi olduğundan taşıyanın sorumluluğu TTK m.1178 ve devamı maddelerine göre belirlenecektir²⁸⁸.

III. ELVERİŞLİLİĞİN UNSURLARI

A.Denize Elverişlilik

1.Denize Elverişlilik Kavramı

Denize elverişli gemi TTK m. 932/f.1'de; "*gövde, genel donanım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen(tamamıyla anormal tehlikeler hariç)tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi*" olarak tanımlanmıştır. Doktrinde geminin denize elverişliliği; geminin teknesi, makine

²⁸⁵ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.484.

²⁸⁶ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.431.

²⁸⁷ CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.89.

²⁸⁸ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

ve kazanları, umumi donanımı²⁸⁹ gibi esaslı kısımları bakımından tamamıyla anormal tehlikeler hariç olmak üzere, sözleşmeye konu yükü yapacağı yolculuğun deniz tehlikelerine karşı koyabilecek sağlamlıkta olması şeklinde açıklanmaktadır²⁹⁰.

4922 s. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunu 1. maddesi (E) bendinde, denize elverişlilik;” *tüm ticaret gemileri ve deniz tesislerinin tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme durumları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından tahsis oldukları hizmetin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmaları hali* “ olarak ifade edilmiştir.

DCMKK m. 1/(E) ve bu kanun kapsamında çıkarılan Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde²⁹¹(GTY), ticaret gemilerinin denize elverişlilik bakımından gövde, genel donanım, makine, kazan gibi esas kısımlarının yanı sıra, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük taşıma kapasitesi, deniz kirliliğini önleme durumları ile diğer seyir emniyeti bakımından da deniz tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması gerektiği düzenlenmiştir.

TTK'nın 932/f.4'de,“*denizde can ve mal koruma ile ilgili mevzuat hükümlerinin saklı tutulduğu*” belirtilmektedir. Bu düzenlemenin e-TTK'dan farkı, e-TTK m.817/f.4'de doğrudan Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'a yapılan yollamanın, bu konudaki mevzuat hükümlerine genel bir atfa

²⁸⁹ Akıncı'ya göre, kanundaki denize elverişlilik tarifinde geçen “umumi donanım” ifadesi hükmün mehzında (HGB 559) yola elverişliliğe dâhil olduğundan, yola elverişlilik tanımında yer almalıdır. Ayrıca “*tamamıyla anormal tehlike*” ifadesine gerek yoktur. Zira gerek öğretilde, gerekse içtihatlar ile geminin bu derece bir tehlikeye karşı koymasının beklenemeyeceği konusunda ortak görüş hâkimdir. Bkz. AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.95.

²⁹⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.95 ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.90. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s. 13. ; ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, C. 1, s.671-675.

²⁹¹ R.G. 17.11.2009 T. 27409 S. Bu yönetmeliğin amacı, gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir. Yönetmelik kural olarak Türk bayraklı ticaret gemileri ile su araçlarına uygulanır. Uluslararası sefer yapan gemilere, öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır(m.1-2).

dönüştürülmesidir. Hükmün gerekçesinden, Denizde Can ve Mal Hakkındaki Kanun'un (DCMKK) isminin ileride değişebileceği ve diğer bazı kanunlarda da bu konuda hükümler sevk edilebileceği öngörülerek bu değişikliğin yapıldığı anlaşılmaktadır²⁹². Dördüncü fıkra hükmü ile söz konusu mevzuat hükümleri saklı tutulduğundan, TTK hükümleri ile atıf yapılan Deniz İdare hukuku kuralları arasında uyumsuzluk doğduğunda, idari kurallara üstünlük tanınmalıdır²⁹³.

2. Denize Elverişlilik Belgesi

GTY uyarınca gemiler denize elverişlilik bakımından İdare²⁹⁴ tarafından yılda en az bir kez denetlenir(GTY m.5). Bu denetim sonucunda elverişlilik bakımından DCMKK'deki tanıma ve Yönetmelik hükümlerine uygunluğu tespit edilen gemiler hakkında süreli bir Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenir. Elverişlilik belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sömreyi²⁹⁵ ve bu sömreye esas olan kara sömrey tarihinden itibaren beş yıl süreli olarak düzenlenir²⁹⁶ (GTY m.5/f.2). Gemiler için ayrıca Yönetmelik uyarınca yıllık sömrey yapılır. Yıllık sömreyler, Yönetmelikte öngörülen tarih aralığında yapılmadığı takdirde, denize elverişlilik belgesi geçersiz hale gelir(GTY m.5/f.2-b). Denize elverişlilik belgesi olsa da, Yönetmelikte belirtilen nitelikleri kaybetmiş olan ticaret gemilerinin belgeleri İdare tarafından iptal edilebilir.

Denize elverişlilik belgesinin süresi dolmadan gemide tadilat ya da elverişliliğini etkileyen unsurlarında tamir veya yenilenme yapıldığında, yenilenen ya da tamir gören kısımlar sömrey incelemesinden geçirilerek elverişlilik belgesi yenilenmelidir. Yargıtay 11.HD. 23.05.2011 tarihli, 2009/13756 E. ve 2011/6209 K.

²⁹² TTK m.932 gerekçesi için bkz. TBMM, Dönem 23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı: 96, s.318.; ATAMER, K., Deniz Ticareti Hukuku, C.1, s.675.; SÜZEL,C., Taşıtan ve Yükleten, s.529.

²⁹³ ATAMER, K., Deniz Ticareti Hukuku, C.1, s.675.

²⁹⁴ DCMKK m.1/A'de, *idarenin* Denizcilik Müsteşarlığını ifade ettiği belirtilmiş ise de, 26.09.2011 tarihli, 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname ile Denizcilik Müsteşarlığının yürürlükten kaldırılıp, görev ve yetkileri bakanlığa devredilmiştir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yerine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kurulmuş olduğundan (RG.10.07.2018 T. 30474 S.), 20.05.2020 tarihli resmi gazetede yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 1. maddesi uyarınca "idare" tanımı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak değiştirilmiştir(RG. 29.05.2020 T. 31139 S.).

²⁹⁵Sömrey, gemi ve su araçlarına yönetmelik, denizcilikle ilgili mevzuat ve uluslararası kurallar dâhilinde yapılan denetimdir

²⁹⁶ Belgenin geçerlilik süresi içerisinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe duyulan gemi ve su araçları yeniden denetlenir (Yönetmelik m.5/f.2).

sayılı ilamında²⁹⁷; hasarın pervane şaftının tekneye girdiği noktada sızdırmazlığı sağlayan salmastradan deniz suyunun tekneye girmesiyle meydana geldiği, pervane şaftında yapılan tadilatın ne zaman yapıldığının belli olmadığı, tadilatın sörvey incelemesinden ya da denize elverişlilik belgesi alınmasından sonra yapılmış olması halinde belgenin yenilenmesi gerektiğine karar verilmiştir.

DCMKK m. 2. gereğince bir geminin limandan ayrılması için Liman Başkanlığının izni gereklidir. Bu izin hangi koşullarda verileceği Yönetmelikte düzenlenmiştir. Denize elverişlilik belgesine sahip olan gemilerin gemi adamları ile donatımı, yolcu sayısı ve yükün cinsi ile yükleme durumu bakımından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile zorunlu belgelere sahip olunduğunun tespit edilmesi halinde liman çıkış belgesi verilir(GTY m.7). Denize elverişlilik belgesi olmayan ya da belgesinin süresi geçmiş olan gemilerin yola çıkmasına izin verilmez.

Denize elverişlilik kriterlerine uygunluk, geminin inşa aşamasından başlayan bir durumdur. Geminin gövdesi ve genel donanımının nasıl olması gerektiği inşa aşamasından başlayarak hem iç hukukta (GTY m.18,19,20) hem de uluslararası sözleşmelerde düzenlenmiştir²⁹⁸.Geminin elverişliliği bakımından türü ve hangi amaçla inşa edildiği önemlidir. Örneğin, iç su taşıması için inşa edilmiş bir gemi deniz taşıması için elverişli olamayabilir.

Geminin denize elverişli olup olmadığını tespit ederken navlun sözleşmesinde belirlenmiş olan yolculuk esas alınmalıdır. Bu bakımdan denize elverişlilik mutlak değil yapılacak yolculuğa göre değişen bir durumdur²⁹⁹. Denize elverişlilik konusunda somut yolculuğun özellikleri örneğin, mevsim şartları ve geçilecek denizlerin özellikleri göz önüne alınmalıdır.

Denize elverişlilik, yüklemenin başlangıcında mevcut olmalıdır. Bununla birlikte bir geminin elverişliliğini etkileyen eksikliklerinin, yükleme bitinceye kadar

²⁹⁷ <https://intranet.uyap.gov.tr>

²⁹⁸ ASLIHAN ERBAŞ AÇIKEL, Gemi İnşa Sözleşmeleri, Vedat Yayıncılık, İstanbul 2013, s.5-7

²⁹⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.346.

ve yüklemeye engel olmadan ya da taşıtanın bu konuda vereceği ilave süre içerisinde giderilmesi halinde, gemi denize elverişli sayılmalıdır³⁰⁰.

3.Denize Elverişliliğin Kapsamı

Bir geminin denize elverişliliği genel manada denize karşı olan fiziki dayanma kabiliyetini gösterir³⁰¹. “Denize elverişlilik” sadece geminin maddi yapısı ile ilgili değildir. TTK’nın 932/f.1’deki tanımında denize elverişliliğin temel kriterleri belirtilmiştir. Nitekim hükümde yer verilen “*gibi*” ifadesi, denize elverişlilik koşullarının madde metninde sayılanlarla sınırlı olmadığını göstermektedir³⁰². Dolayısıyla denize elverişlilik bakımından yalnızca hükümde sayılanlar değil, geminin esas kısımları olarak kabul edilebilecek diğer eklentileri de aynı nitelikte olmalıdır³⁰³.Başta gövdesi(teknesi) olmak üzere makine, kazan, elektrik donanımı, borular, vanalar(valfler), seyir ve haberleşme ve yangın söndürme sistemleri gibi genel donanımları denize elverişlilik kavramının kapsamına dâhildir³⁰⁴.

a.Geminin Gövdesi (Teknesi)

Geminin teknesinin kanundaki tabiriyle “*gövdesinin*” deniz tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte ve sağlamlıkta olması gerekir³⁰⁵. Tekne sadece geminin omurgası ve karinasından³⁰⁶ ibaret olmayıp, bunlara bağlı unsurlar da tekne kavramına dâhildir. Dolayısıyla geminin lumbozları³⁰⁷ ile diğer cam aksamı elverişlilik açısından sağlam ve deniz serpintilerine karşı muhafazalı olmalıdır. Aynı şekilde güverteler de sağlam ve arızasız olmalı, buradan ambarlara su sızmamalıdır³⁰⁸. Geminin bu

³⁰⁰ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.91.

³⁰¹ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.36.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.375.; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik s.480; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.91; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.44.

³⁰² CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.33

³⁰³ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.33

³⁰⁴ Akıncı’ya göre, TTK m. 932/f.1(e-TTK’nın 817/1) de geçen “*genel donanım*” ifadesi denize elverişlilikten ziyade yola elverişlilik tanımı içerisinde yer almalıdır AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.96

³⁰⁵ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

³⁰⁶ Geminin su altında kalan dış kısmı. Karinanın yosun tutmaması ve mukavemetinin korunması bakımından düzenli olarak özel boya ile boyanmalıdır.

³⁰⁷ Gemide alt güvertelerin ve kamaraların aydınlatılması ve havalandırılması için borda ve güvertelerde açılan yuvarlak gemi penceresi.

³⁰⁸ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.37-38.

kısımlarından içeriye su sızıntısı olup olmadığıın anlaşılması için belirli aralıklarla tazyikli su testi uygulanmalıdır. Güvertenin yanı sıra kasaralar da³⁰⁹ her türlü olumsuz hava koşuluna karşı dayanıklı olmalıdır. Geminin gövdesinin perçinli ve kaynak yerleri düzenli olarak gözden geçirilip, varsa paslanma giderilmelidir. Rutubet, buharlaşma, fırtına gibi sebeplerle sintinede biriken su belli bir miktarı aşmamalıdır³¹⁰.

Elverişlilik inşa aşamasından itibaren başladığından gemi iç hukuk ile milletlerarası sözleşmelere uygun şekilde inşa edilmelidir. Gemilerin dizâyn ve inşası, kullanılacak malzemelerin özellikleri Yönetmelikte düzenlenmiştir(GTY m.18,19,20). GTY uyarınca yapılacak kara ve su altı sörveyi ile geminin karinası ile tekne yapısının uygunluğu denetlenmektedir. Güverte, borda ve karina geminin mukavemeti açısından önemli olduğundan sonradan yapılacak değişiklikler sörvey denetimine tabi tutulmalıdır³¹¹.

Geminin gövdesinin elverişliliği bakımından saç kalınlığı ve boyası önemlidir³¹². Teknenin olağan kullanımı sebebiyle aşınma ve korozyona bağlı olarak saç kalınlıkları incelmektedir. Aynı şekilde kargo tankları ve balast tanklarının iç dip saç kalınlıklarında da incelme meydana gelebilir. Koruyucu boya kullanılması paslanmanın önlenmesi ve korozyonu yavaşlatan bir etkiye sahiptir. Elverişlilik açısından geminin onuncu yaşından itibaren beş yılda bir saç kalınlıklarının ölçülmesi (GTY m.9/1) ve koruyucu boya kullanılması gerekir³¹³.

Okay'a göre, geminin pencere ve lumboz camlarının inceliği, güvertenin su birikmesine ve bu sebeple geminin dengesinin bozulmasına sebep olabilecek bir parampetle çevrili olması birer denize elverişsizlik nedenidir. Bkz. **OKAY, M., S.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.91.

³⁰⁹ Geminin en üst güvertesi, kaptan köşkü.

Sözer'e göre, kaptan köprüsü fırtınada uçan bir gemi sefere elverişli sayılamaz. Bkz. **SÖZER, B.**, Sefere Elverişlilik s.37.

³¹⁰ **SÖZER, B.**, Sefere Elverişlilik s.37.

³¹¹ **SÖZER, B.**, Sefere Elverişlilik s.38.

³¹² **SÖZER, B.**, Sefere Elverişlilik s.36,37.

³¹³ İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinde görülen bir uyuşmazlıkta (2020/87 E.) sürekli Fuel Oil taşıyan bir geminin Fuel oil'in akışkanlığının sağlanması için ısıtılmış ve daima sıcak olması gerektiğinden (50-70 C) aralığında), balast tankı ile kargo tankı arasında perde görevi gören tanktop (inner bottom) saçlarının özellikle kış aylarında bir tarafında soğuk deniz suyu diğer tarafında ısıtılmış Fuel oil olması nedeniyle, boya koruması da olmadığından, korozyonu artırıcı bir etkene maruz kaldığı ve saçların paslanarak aşınması hızlandırdığı tespit edilmiştir.

b.Makine, Kazan ve Elektrik Donanımları

Geminin sefere elverişliliği için makinesi, kazanları ve jeneratörleri yolculuğu güvenli bir şekilde tamamlayacak sağlamlıkta olmalıdır (TTK m.932/f.1). Burada ifade edilen “makine” sadece ana makineden ibaret değildir. Makinanın çalışmasını sağlayan ekipmanlar da elverişliliğe etki eden unsurlarıdır³¹⁴. Şu halde makinenin yağlama ve soğutma tesisatı, elektrik sistemi, yakıt pompası, filtreleri denize elverişli olmalıdır. Pervane ve şaftlar da bu kapsama dâhildir. Makine, kazan ve eklentilerinden ileri gelen arızadan dolayı yüke zarar gelme ihtimali nadir olarak görülse de, bunların arızalanması halinde tamirde geçen süre içerisinde yükün bozulması ya da teslimde gecikmeye neden olacağı açıktır.

Geminin makine, kazan ve elektrik donanımlarında elverişliliğin sağlanması bakımından GTY’de öngörülen sürelerde kontrolleri ve bakımları yaptırılmalıdır³¹⁵. Bu kapsamda yapılan denetimlerde tespit edilen bozukluklar giderilip, değiştirilmesi önerilen parçalar yenilenmelidir.

c. Borular, Valflar

Gemide bulunan su boruları, musluklar, kanallar, safra nakil boruları ve valflerinin (vanalarının) durumu, fonksiyonel halde olup olmadıkları, güvertedeki su kanallarının işler vaziyette olup olmadığı denize elverişlilik açısından önemlidir³¹⁶. Boru ve vanaların işler vaziyette olup olmadığını saptamak için gerekli muayeneler yapılarak herhangi bir bozukluk ya da sızıntı olup olmadığı konusunda testlerden geçirilmelidir. Bunlardan eskien ve kullanım sürelerini doldurmak üzere olanlar yenisiyle değiştirilmelidir.³¹⁷ Makine dairesi ve ambarlara su sızıntısı çoğu zaman borulardaki çatlak, valflerin açık bırakılması ya da yetersizliği, pervane şaft çıkışındaki sızdırmazlık sorunundan kaynaklanmaktadır. Bu şekilde makine dairesi

³¹⁴ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.39.

³¹⁵ Bkz.GTY m.10,35.

³¹⁶ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.61.

³¹⁷ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.62-63.; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.47.

veya ambarlara su girişi gemide arızaya, yükün zıya ya da hasarına, bazen de geminin batmasına neden olabilmektedir.

Geminin özellikle yükleme yapıldıktan sonra erişilmesi mümkün olmayacak, arızalanması gemi ve yük açısından risk oluşturacak kısımları önceden kontrol ve test edilmelidir. Örneğin, su borularında herhangi bir sızıntı olup olmadığının seferden önce tazyikli suyla test edilmesi, kullanım süresi dolmak üzere olan bölümlerinin kontrol edilip gerekirse yenilenmesi, arızalı kısımların değiştirilmesi denize ve yola elverişlilik açısından taşıyana düşen yükümlülüklerdendir.

Yargıtay 11. H.D. 12.03.2015 Tarih 2014/14780 E. 2015/3413 K. sayılı ilamına³¹⁸ konu olan uyuşmazlıkta, geminin sefer sırasında ortaya çıkan arızasının Aliğa limanında giderildiği, buradan yola çıkıldıktan sonra makina dairesine su girmesi, ardından da ambarlara sirayet etmesi sonucunda geminin battığı, taşıyanın Aliğa limanından hareketinden önce geminin yüke elverişliliği bakımından gerekli kontrolleri ve sürveyleri yaptırdığı, Liman Başkanlığından hareket izni aldığı, özellikle ilgili klas kuruluşundan onay alındığı, geminin yola çıktığı sefer başlangıcından itibaren denize ve yola elverişlilik ile ilgili diğer sertifikalarının tamam olmasına göre geminin başlangıçtan itibaren denize ve yola elverişli olduğu, geminin Aliğa Limanından ayrıldıktan bir süre sonra aldığı su aldığı, ambara giden valfin Aliğa Limanında iken açık bırakılmasından kaynaklandığı kabul edilmiştir.

Yargıtay 11. HD'nin 07.11.2018 tarihli, 2017/1119 E. ve 2018/6865 E sayılı ilamında³¹⁹; makine dairesine giren suyun, kinistin valfi ve boru devresindeki bir çatlak veya valfin su geçirmez özelliğini kaybetmesinden veya makine dairesi içerisinde bulunan dışarıya bağlanan boru devrelerinde yer alan geri döndürmez valflerden ya da pervane şaftı kovanındaki sızdırmazlık elemanının özelliğini kaybetmesinden ileri gelmiş olabileceği, gerekli periyodik bakımları yapılmamış ve denize elverişli olduğuna dair geçerli uluslararası bir belgesi bulunmayan geminin denize elverişsiz olduğuna dair mahkeme kararı onanmıştır.

³¹⁸ <https://intranet.uyap.gov.tr>

³¹⁹ <https://intranet.uyap.gov.tr>

d. Yangın Söndürme Sistemleri

Geminin denize elverişliliği bakımından yangın ihbar ve söndürme sisteminin çalışır ve iyi durumda olması aranan bir koşuldur³²⁰. Yangın neticesinde meydana gelen zararlar taşıyanın açısından sorumsuzluk sebebidir (TTK m.1180). Taşıyanın bu sorumsuzluk nedeninden faydalanabilmesi ancak geminin denize, yola ve yüke elverişli olması halinde mümkündür. Aksi halde yani yangının geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden ileri geldiği ispatlanır ise, taşıyan yangın zararından sorumlu olacaktır³²¹.

Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mücadele operasyonları hakkında genel kurallar GTY m. 50'de düzenlenmiştir. Yönetmelik uyarınca geminin cinsi ve muhtemel yangın tehlikesi göz önüne alınarak, yangından korunmak için en etkili yangın algılama ve yangın söndürme sistemi ile donatılmalıdır. Özellikle geminin inşasında koruyucu malzeme kullanılması, yapısal önlemlerin alınması yangından koruyucu nitelikte tedbirlerdendir.

Gemiye elverişlilik belgesi düzenlenmeden önce yapılan sörvey denetiminde yangın algılama ve söndürme teçhizatının mevzuata uygunluğu ve çalışır vaziyette olup olmadığı da denetlenmektedir.

e. Haberleşme ve Seyir Gereçleri ile Diğer Eklentileri

Geminin haberleşme ve seyir teçhizatları, güvenlik ve sinyalizasyon sistemi geminin niteliğine uygun, teknik gelişmelerle uyumlu, çalışır ve iyi durumda olmalıdır. Geminin zincirleri, demirleri, palamarları, zincir bağlantıları ile dümen tertibatı da seferin başlangıcında gemide hazır bulundurulmalıdır³²². Ayrıca geminin sefer bölgesine uygun, son güncellemeleri yapılmış haritalar gemide olmalıdır. Aksi halde söz konusu teçhizata sahip olmayan gemi denize ve yola elverişsiz olacaktır(GTYm. 75).

³²⁰ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.66.

³²¹ Bu konu ileride ele alınacak "taşıyanın sorumsuzluk hallerinin başlangıçtaki elverişsizliğe etkisi" ve "Yangın" başlığı altında, 3. Bölüm, I,C-2,e'de ayrıntısıyla incelenecektir

³²² SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.64.

Seyir teçhizatları teknolojik gelişmelere paralel olarak yıldan yıla değişip gelişmektedir. Bir geminin teçhizatının en son teknolojiye göre yenilenmesinin elverişlilik açısından bir gereklilik olup olmadığı önem arz eden bir konudur. Doktrindeki ağırlıklı görüş taşıyanın teknolojik gelişmeleri takip ederek, mümkün olduğunca geminin modern ekipmanlar ile donatılmasını sağlaması yönündedir.³²³ Şayet emniyetli bir seyir için zorunlu değil ise bunların en son teknolojiye sahip olması şart değildir. Bununla birlikte teknolojik gelişmeler takip edilerek, mümkün olduğunca geminin modern ekipmanlarla donatılması sağlanmalıdır³²⁴. Kanaatimizce de donatan öncelikle güncel mevzuat ve ticari örf ve adet uyarınca gemide bulunması gereken ekipmanları sağlamalı, geminin donanımını mümkün olduğunca teknolojik gelişmelere uygun hale getirmeye çalışmalıdır. Ayrıca elverişlilik açısından teknolojik donanımların doğru şekilde kurulduğundan ve seferin başlangıcında çalışır vaziyette olduğundan da emin olmalıdır.

Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ile seyir güvenliği bakımından uluslararası standartlar getiren SOLAS³²⁵ Bölüm V. Kural 19'da sayılan seyir sistemleri ve teçhizatların da, geminin niteliğine uygun, teknik gelişmelerle uyumlu, çalışır ve iyi durumda olmalıdır. Köprü üstünde bulunması gereken BNWAS (Bridge Navigation Watch Alert System), SSAS (Ship Security Alert System) gibi seyir alarm sistemleri bunun kapsama dâhildir. BNWAS seyir alarm sistemi, bir geminin köprü üstü aktivitelerini izleyerek, köprü üstündeki vardiya zabitanın uykuya dalması ya da başka bir şekilde iş göremez hale gelmesi veya çok uzun süre yokluğunda otomatik olarak alarm vermektedir. Dolayısıyla sistem köprü üstü zabitanın deniz kazalarına yol açabilecek rahatsızlık, aciz kalma durumlarını tespit etme işlevi görmektedir. SSAS sistemi ise, gemi korsan saldırısı ya da terör gibi bir tehdit ile karşı karşıya kaldığında, gemiden bayrak devleti otoritesine veya onun yetkili kıldığı birimlere uyarı

³²³ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.64, CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.50

³²⁴ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.39. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.49

³²⁵ SOLAS, Denizde Can Güvenliğinin Dair Uluslararası Sözleşme (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) ileride ele alınacak, "Geminin Elverişliliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler" başlığı altında incelenecektir.

gönderilmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla her iki sistem de geminin emniyeti ve seyir güvenliğini sağlamaya yöneliktir.

İstanbul 17. Asliye Tic. Mahkemesinin 2015/397 E. ve 2019/ 142 K. sayılı 20.03 2019 tarihli kararına³²⁶ konu olan uyuşmazlıkta; ikinci kaptanın seyir vardiyası sırasında uyuması nedeniyle yapılması gereken manevrayı yapmamış olması sonucunda geminin tam yol süratle karaya oturduğu, SOLAS kurallarına göre zorunlu olan BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System) seyir yardımcı cihazının gemide bulunduğu ancak kaza öncesi çalışmadığı saptanmıştır. Mahkemenin kararında, geminin jurnal kaydında sefer başlangıcında BNWAS cihazının kaptan tarafından devreye alınıp alınmadığı konusunda herhangi bir kayıt tespit edilemediği ancak TTK'nun 1097.maddesinde kaptanın bu konuda jurnale kayıt düşme yükümlülüğünün yüklenmediği, BNWAS cihazına ilişkin belgelerle sefer başlangıcında çalışır vaziyette olduğunun ortaya konulduğu, bunun aksinin davacı tarafça ispatlanamadığı, dolayısıyla taşıyanın cihazı gemiye çalışır vaziyette yerleştirme yükümlülüğünü yerine getirdiği, cihazın kontrolü tamamen kaptanda olduğundan kaptanın yolculuğun başlangıcında yada seyir sırasında diğer seyir cihazları gibi BNWAS cihazını açmamasının teknik bir kusur oluşturduğu, şayet söz konusu cihaz olaydan önce açık durumda olsa idi gemideki alarm sistemi devreye gireceğinden kazanın önlenmesinin yüksek bir olasılık olduğu, dolayısıyla kazanın ve sigortalı yükün zayi olmasının gemi adamlarının teknik kusurundan kaynaklandığı, gerekçesi ile yük hasarından dolayı TTK m. 1180 gereğince taşıyanın sorumsuzluğuna karar verilmiştir.

İstanbul 17. Asliye Tic. Mahkemesinin 27.04.2016 T. 2014/1087 E. ve 2016/ 188 K. sayılı kararına³²⁷ konu olan uyuşmazlıkta; İran'dan Türkiye'ye kostik soda türü emtia taşıyan geminin Aden Körfezinden geçerken Somalili korsanlar tarafından kaçırılarak bir süre alı konulması sonucu yükün geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararın TTK'nın 1141. maddesine göre donatandan tahsilinin talep edildiği, mahkemece bu tür riskli bölgelerden geçecek olan gemilerin uluslararası sözleşmeler

³²⁶ Bu karar İstanbul BAM 13. HD. 10.06.2021 T. 2019/1479 E. ve 2021/873 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

³²⁷ Bu karar Yargıtay 11. HD.30.05.2018 T. 2016/10490 E.ve 2018/4155 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

ile charter parti hükümleri uyarınca gerekli güvenlik tedbirlerini almaları gerektiği, bu tedbirlerin geminin başlangıçtaki elverişliliği bakımından önemli olduğu, bu kapsamdaki SSAS sisteminin gemi her hangi bir şekilde saldırıya uğradığında bayrak devleti ile donatana alarm gönderen bir cihaz olduğu, olayda SSAS cihazının gemide bulunduğunu gösteren sertifikaların dosyada mübrez olduğu, olay günü bu alarm sistemini kullanarak saldırının haber verildiğini gösteren bir belge sunulmamış olsa da, daha önceki sefer nedeniyle Cenova limanında düzenlenen ISPS AUDIT(denetleme) raporunda, gemide güvenlikle ilgili herhangi bir eksikliğin olmadığı yönündeki tespit dikkate alınarak SSAS cihazının çalışır durumda olduğu kabul edilmiştir. Söz konusu kararda, geminin Aden körfezi gibi riskli bir bölgeden geçerken alınması gereken güvenlik tedbirleri kapsamında konvooya katılım konusunda üzerine düşen yükümlülüğü yerine getirdiği, gemi sefere çıkmadan önce Çin donanması ile yapılan yazışmalar sonucunda donatanın askeri konvooya katılım talebinin kabul edildiği, geminin Çin donanması ile kararlaştırılan randevu noktasına hareketi sırasında korsan saldırısına uğradığı anlaşıldığından, donatanın e-TTK'nın 1063/f.2'deki "Amme düşmanlarının hareketlerinden sorumsuzluk" hükmüne göre davalı taşıyanın gecikme zararından sorumlu tutulamayacağına karar verilmiştir.

B. Yola Elverişlilik

1.Kavram

TTK m. 932/f.2 (e-TTK m.817/f.2)de yola elverişli gemi; "*denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde*" yola elverişli" sayılır." şeklinde tanımlamıştır. Buna göre yola elverişlilik, geminin teçhizat, tesisat, kumanya, gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği, yükleme durumu, istifi bakımından navlun sözleşmesine konu yolculuğun tehlikelerine³²⁸ karşı

³²⁸ TTK m. 932/2'de,"yola elverişlilik" tanımında geçen "yapacağı yolculuğun tehlikelerine" ibaresinde, "tehlikeler" ifadesi ile kastedilenin "deniz tehlikeleri" olduğu görüşü için bkz. AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.99.

koyabilecek durumda olmasıdır³²⁹. Geminin tesisatında eksiklik ya da bozukluk olması, normal kapasitesinin üstünde ya da geminin statik dengesini bozacak şekilde yükleme yapılması, gemi adamlarının sayısı ve ehliyet açısından yetersiz olması, geminin yolculuğun mesafesi ile sefer süresine göre yeterli yakıt ya da kumanya tedarik edilmeden yola çıkılması gibi durumların da birer yola elverişsizlik nedenidir. Denize elverişlilikte olduğu gibi yola elverişlilik de, yapılacak yolculuğa göre belirlenmelidir³³⁰.

2. Yola Elverişliliğin Kapsamı

a. Geminin Teşkilatı, Yakıtı ve Kumanyası

Geminin teşkilatı bakımından yola elverişliliği, geminin emniyeti ile yüke ve gemi adamlarına karşı olan yükümlülüklerin icrası için gemide bulunması gereken teçhizatın iyi durumda olması anlamına gelmektedir³³¹. Gemi yolculuğun başında tüm teçhizatı ile yeterli ve iyi durumda olmalıdır. Geminin teçhizatı ile bunların teferruatının elverişliliği açısından geminin büyüklüğü, tahsis edildiği amaç, yapacağı yolculuk ile mevsim koşulları belirleyici unsurlardandır³³².

Geminin yola elverişli sayılması için kanunda sayılan şartlardan biri de gemide bulunması gereken yakıt durumu ile ilgilidir. Geminin yakıt ihtiyacından taşıyan sorumludur. Elverişlilik tanımında geçen “yakıt” ifadesinden, geminin itici güç kaynağı olan kömür, mazot, fuel oil gibi maddelerin yanı sıra gemi için gerekli olan yağ ve su ihtiyacı anlaşılmalıdır³³³. Geminin yetersiz yakıtla yola çıkması elverişsizlik nedenidir(TTK 932/f.2). Elverişlilik açısından gemide bulundurulması gereken yakıtın yolculuğun tamamına yetecek kadar olması şart değildir. Rotası üzerinde uğrayacağı

³²⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.99. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.91.; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.18. ; YAZICIOĞLU, E., Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Kender-Çetingil, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2014. s.165. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.376-377. ; ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, s.22.

³³⁰ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.43.

³³¹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.99.

Göger'e göre, “geminin teşkilatı” ifadesi Alman Ticaret Kanunundan alındığından, teşkilat yerine tesisatlamak veya teçhizatlandırmak olarak tercüme edilmesi daha uygun olacaktır. Bkz. ERDOĞAN GÖĞER, Deniz Elverişli Gemi, Adalet Dergisi, Yıl:52, S.1-2,1961, s.51

³³² AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.99.

³³³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.100.

limana kadar idare edecek uygun kalitede yakıt bulunması yeterli olacaktır³³⁴. Yakıt azlığı nedeni ile gemi önceden belirlenen rotasından ayrılmak zorunda kaldığında, bundan dolayı gecikme ya da yükte hasar meydana gelir ise taşıyan bundan sorumlu hale gelecektir³³⁵.

Yola elverişliliğin diğer bir koşulu da gemi adamlarına yetecek miktarda kumanyanın gemide bulundurulmasıdır. Kumanyadan sadece yiyecek ve içecek anlaşılmalıdır. Yolculuk sırasında ortaya çıkabilecek hastalıklar ve kazalarda kullanılacak tıbbi araç, gereç ve ilaçlar da bu kapsamdadır³³⁶. Kumanya sadece planlanan sefer süresi için değil, yolculuğun uzayabileceği ihtimali gözetilerek tedarik edilmelidir³³⁷.

b. Gemi Adamları

Geminin yola elverişliliği için gemi adamları da yeterli olmalıdır. Gemide, gemiyi sevk idare edebilecek yeterli sayıda, ehliyet ve liyakata sahip kaptan, gemi adamları ve gereken hallerde kılavuz kaptan bulundurulmalıdır³³⁸. Taşıyan, bu konudaki yükümlülüğünün ifasında gemi adamlarını seçerken ilgili mevzuat hükümlerine riayet etmeli, bu konuda tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni göstermelidir³³⁹. Gemi adamlarında aranacak ehliyet, geminin niteliği ve yapılacak yolculuğa göre değişiklik gösterir. Ulusal ve uluslararası düzenlemeler de gemilerin büyüklüklerine ve yapacağı seferlere göre her sınıftan ne kadar sayıda gemi adamı bulundurulacağı, gemi adamlarının yeterlilik dereceleri ile yeterlilik belgesi alma koşulları belirlenmektedir.

Bu konuda IMO tarafından yayımlanan Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (*Standards of Training Cetification and Watchkeeping- STCW 1978*) ile taraf

³³⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.55

³³⁵ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.481.

³³⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.100.

³³⁷ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.100.

³³⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.100, OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.91. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.42.

³³⁹ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.42.

devletler bakımından standartlar getirilmiştir. Sözleşmede gemilerin tonajına göre kaptan ve gemi adamlarında bulunması gereken asgari yeterlilik şartları belirlenerek, her türlü gemide görev yapan gemi adamları için alınması zorunlu sertifikalar düzenlenmiştir. SOLAS 1974, kural 14 uyarınca taraf devlet otoritelerinin seyir güvenliğini sağlamak için kendi ulusal bayraklarını taşıyan gemilerde yeterli sayıda ve ehliyetli personelin bulunması için gereken önlemleri alması gerekmektedir. Bu çerçevede STCW 1978'in iç hukuka aktarılması amacıyla Gemi Adamları Yönetmeliği kabul edilmiştir³⁴⁰. Yönetmelik ile gemi adamlarının derecelerine, yeterliliklerine ve eğitimlerine ilişkin kurallar getirilmiştir³⁴¹.

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu kapsamında çıkarılan, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği³⁴² gemi adamları için gereken nitelikler bakımından belirleyicidir. Yönetmelikte STCW sözleşmesine paralel olarak gemi adamlarının yeterlilikleri ve sertifikaları ile ilgili hükümler düzenlenmiştir. Gemilerin türleri ve gemi adamlarının pozisyonlarına göre ayırım yapılarak yeterlik şartları ve buna dair sertifikalar öngörülmüştür. Bir geminin gemi adamları bakımından yola elverişliliği için, bahsedilen uluslararası kurallar ve iç hukuk normları ile belirlenen sayıda ve yeterlik derecesine sahip gemi adamları ile donatılmış olmalıdır³⁴³.

Gemi adamlarının gemideki seyir gereçleri, haberleşme cihazları, yangın söndürme sisteminin nasıl kullanılacağı ile güvenli yönetim sisteminin etkin bir şekilde uygulanması bakımından gerekli eğitimleri önceden almış olmaları elverişlilik açısından önemlidir. Taşıyanın gemi ve donanımı ile ilgili planları gemi adamlarına vererek, bu konudaki önemli bilgileri gemi adamlarıyla paylaşması, yük hakkında gemi adamlarını bilgilendirmesi elverişliliğin sağlanmasında üzerine düşen özen yükümlülüğünün bir gereğidir.

Gemi adamları hakkında yetkili makamlarca düzenlenen belgeler, gemi adamlarının yeterliliği bakımından karine oluşturur. Taşıyan bir gemi adamını elinde

³⁴⁰Bu Yönetmelikteki son değişiklikler 07/09/2016 tarihinde yayımlanmıştır. Bkz. RG, T. 07/09/2016,S.29824.

³⁴¹ ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku C.I, s.827.

³⁴² R.G. 10.02.2018 T.30328 S.

³⁴³ YAZICIOĞLU, "Kender-Çetingil" Deniz Ticaret Hukuku, s.346-347.

bulunan belgeye dayanarak işe almakla özen borcunu ifa etmiş sayılmaz. Gemi adamları işe alınırken kabiliyet ve tecrübeleriyle ilgili araştırma yapılarak, yeterli bilgi edinilmesi özen yükümlülüğü kapsamında taşıyandan beklenen bir durumdur³⁴⁴. Gemi adamlarını seçerken yapılacak yolculuk ile yükün nitelikleri göz önünde bulundurulmalıdır³⁴⁵. Taşıyan bu konuda sadece mevzuatın aradığı sertifikalar ile yetinmeyerek seçeceği gemi adamları ile ilgili soruşturma yapıp, yeterli bilgiye sahip olmalıdır. Zira gemi adamı mevzuat gereğince yeterli gözüксе de alışkanlıkları ve kişisel özellikleri bakımından yetersiz olabilir. Bu nedenle kaptan ve gemi adamları yeterli sertifikalara sahip olsalar dahi alkol alışkanlıklarının bulunması bir elverişsizlik nedenidir. Nitekim TTK m.1343'ün gerekçesinde, bir geminin denize ve yola elverişli halde bulunması için nitelikli bir kaptan istihdamının zorunlu olduğundan bahsedilerek, alkol problemi olan bir kaptanın işe alınması buna örnek olarak gösterilmiştir.

STCW 1995 tarihli sözleşme ile Gemi Adamları Yönetmeliğinde (m.60) gemi adamlarının vardiya tutma konusunda kurallar öngörülmüştür. Ayrıca Gemi Adamlarının Teknik Yönetmeliğinde zabıt ve tayfaların dinlenme yerlerine değinilmiştir(m.103). Bu düzenlemeler gemi adamlarının haklarının yanı sıra seyir emniyeti ile yola elverişlilik bakımından önemlidir³⁴⁶.

c. Gemide Bulunması Gereken Belgeler ve Gemi Planı

Sefer başlangıcında gemi, yük ve seyrişefere ilişkin belgeler gemide bulundurulmalıdır. Başta gemi planı olmak üzere geminin makine ve eklentileri ile diğer donanım ve teçhizatına ilişkin kılavuzlar ile Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS) uyarınca gerekli olan tüm sertifikalar bunun kapsamına dâhildir³⁴⁷. Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde yangın ve emniyet planlarının, geminin donanımı ile ilgili el kitaplarının, can kurtarma ve haberleşme teçhizatı ile ilgili plan ve belgelerin gemide bulunması gerektiğine değinilmiştir. Bunların özellik arz eden yönleri bakımından kaptan ve gemi adamları bilgilendirilmelidir. Bu sayede gemide

³⁴⁴ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.44.

³⁴⁵ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.63.

³⁴⁶ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.64.

³⁴⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.481.

herhangi bir arıza meydana geldiğinde gemi adamları tarafından giderilmesi³⁴⁸ mümkün olabilecektir.

Seyir güvenliği bakımından gerekli olan güncel haritalar ile planlanan sefer sırasında karşılaşılabilecek örneğin, fener ikaz ışıkları, gel-git durumu ile ilgili çizelgeler belgeler gemide olmalıdır. Eğer gemide elektronik harita kullanılıyor ise yolculuk başlangıcında bunun çalıştığından ve güncellendiğinden emin olunmalıdır.

Doğrudan yola elverişlilikte ilgili olmasa da bayrak devleti ya da liman devletinin kuralları gereğince geminin yola çıkması yahut limana yanaşması için zorunlu kılınan bir takım belgeler söz konusu olabilir. Şayet böyle bir belge olmadığından geminin limana yanaşması mümkün olmayıp, beklemeden dolayı bir zarar doğduğunda taşıyan bu zarardan TTK m.1141 gereğince sorumlu olacaktır³⁴⁹.

ISM Kod gereğince Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması yola elverişliliğin sağlanması bakımından gerekliliktir³⁵⁰. Zira geminin işletilmesinde olağan zamanlarda ve acil durumlar karşısında nasıl hareket edilmesi gerektiğine ilişkin strateji oluşturulması, bunun etkin bir şekilde uygulanması konusunda planlama yapılması, gerekli tüm tedbirlerin alınması Güvenli Yönetim Sistemi açısından zorunluluktur (ISM Kod m.8). Olağan işletme planına göre geminin periyodik bakımları ile kontrollerinin yaptırılması, arıza ve aksaklıkların önlenmesine yönelik önlemlerin alınması (m.10), gemi adamlarının Güvenli Yönetim Sisteminin işleyişi hakkında bilgilendirilmesi, güvenli yönetim planının uygulanmasında iç denetim mekanizmasının oluşturulması, güvenli yönetim sistemi kapsamında alınması gereken tedbirlerdendir³⁵¹.

³⁴⁸ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.70.

³⁴⁹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.70-72.

³⁵⁰ ISM Kod m.1.1.2.'de; şirket, "gemi maliki ya da gemi malikinden geminin işletilmesi sorumluluğunu devralan ve bu devir ile birlikte ISM Kod'un öngördüğü görev ve sorumlulukları da üstlenen yönetici, gemi işletme müteahhidi gibi kişi veya kuruluşlar" olarak ifade edilmiştir. Gemi yöneticisinin "şirket" sayılabilmesi, gemi işletmesinin devralınmış olmasıyla birlikte ISM Kod'un getirdiği görev ve sorumlulukları da üstlenmiş olmasına bağlıdır. Bkz. ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s.69-70. ; ÖZLEM GÜRSES, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (Ism Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2005, s.30-36.

³⁵¹ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.78-81; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.31-32.

d. Yükleme Durumu

Geminin yola elverişliliğini etkileyen hallerden biri de yükleme durumudur. Yükleme başlarken denize ve yola elverişli olan gemi yükleme ve istif aşamalarını takiben elverişsiz hale gelebilir³⁵². Yükleme bittikten sonra bulunduğu yere oturan veya bir tarafa eğilen gemi yola elverişsiz sayılmalıdır³⁵³.

Yola elverişlilik açısından geminin yükleme sınırının üstünde ve statik dengesini bozacak şekilde yükleme yapılmamalıdır³⁵⁴. Gemilerin Teknik Yönetmeliği uyarınca feribot boyu 24 m. ve üzerindeki gemilerin stabilite gereksinimleri SOLAS ve IMO'nun kriterlerine göre tespit edildiğinden(m.31/f.1), yüklemenin nasıl yapılacağı bu çerçevede belirlenecektir. Bu doğrultuda kargo ve gemi ile ilgili denge/stabilite (GM) hesapları yapılarak bir yükleme planı oluşturulmalıdır. Tender (dengesi hassas sınıfta olan) gemilere yüklenme yapılırken daha özenli davranılmalıdır.

Yükleme durumu geminin emniyetli şekilde sefer yapabilmesini etkileyen bir unsurdur. Taraflar daha az yükleme yapma konusunda anlaşma yapmadıkları takdirde kaideten gemiye yükleme sınırı çizgisinden daha derine batacak şekilde yükleme yapılmamalıdır³⁵⁵. Gemi yükleme sebebiyle havanın ve rüzgârın şiddetine karşı koyabilecek durumda değilse, aşırı yüklenmiş sayılır³⁵⁶. Bir geminin yük alma kapasitesi diğer bir deyişle yükleme sınırları Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi(International Conference on Load Lines) kurallarına göre belirlenir.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 2014/1189 E. ve 2019/282 K sayılı kararına³⁵⁷ konu olayda; davacıya ait rulo saç türü emtianın taşındığı kuru yük gemisi Ereğli Erdemir Limanından, İskenderun limanına doğru seyir halinde iken kaptanın “distress (tehlike)” mesajı vererek geminin su aldığı bildirilmesinden kısa bir süre

³⁵² CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.74.

³⁵³ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.50,51.

³⁵⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s. 101-102. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.92.

³⁵⁵ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.101.

³⁵⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.101.

³⁵⁷ Bu dosya şu anda istinaf incelemesindedir.

sonra batmıştır. Mahkemece, batma anında geminin jeneratörünün devrede olduğu hususu da göz önüne alındığında makine dairesine su girişinin olmadığı, batma nedeninin geminin 2 nolu ambarına su girmesinden kaynaklandığı, ekspertiz raporunda geminin 2 nolu ambarındaki ruloların bağlama halatlarının kopması sonucu serbest kalan ruloların yuvarlanarak gemi bordasına çarptığı ifade edilmiş ise de, olay sırasındaki hava ve deniz durumunun sakin olması da göz önüne alındığında ruloların lashinginin bozularak ambar içinde savrulup alabanda sacına zarar verme ihtimalinin bulunmadığı, geminin onaylanmış yükleme planında izin verilen kesme kuvveti - eğilme momenti değerleri üstünde yükleme yapılan 2 nolu ambardaki yükün, geminin dış yapısı üzerinde oluşturduğu stres nedeniyle zayıflamış olan borda sacının veya borda sac kaynaklarının çatlamasına sebep olduğu, buradan 2 nolu ambara su girmesi sonucunda geminin boyuna dengesinin bozularak kıç taraftan batmaya başladığı, saptanan bu duruma göre geminin yükleme durumu itibariyle yola elverişli olmadığı sonucuna varılarak, davalı donatan / taşıyanın, gemiyi başlangıçta denize ve/veya yola elverişsiz hale sokan eksikliği ve bu eksikliğin gösterilmesi gereken gösterilse idi dahi tespit edilebilir bir eksiklik olmadığını ispat edemediği sonucuna varılarak, bu nedenle taşıyanın TTK m. 1141 uyarınca dava konusu eşyanın zıyaından ileri gelen zarardan sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

Hatalı istif kural olarak ticari kusur teşkil etmekle birlikte(TTM m.1178), geminin yola elverişsizliğine de sebebiyet verebilir³⁵⁸. İstif hatasının ticari kusur mu yoksa geminin elverişsizliğine mi neden olduğu tespit edilirken, geminin bütünü için tehlike yaratıp yaratmadığına bakılmalıdır³⁵⁹. Eğer istif hatası geminin genel güvenliğini tehlikeye atıyorsa örneğin, geminin dengesini bozarak, gemi ve bütün yükün emniyeti açısından tehlikeye yaratıyor ise bu durumda denize ve yola elverişsizlik söz konusu olacaktır. Daha önce gemiye alınmış olan yükün istifi, sonradan gemiye alınan yükte hasara neden olduğunda, burada ortaya çıkan zarar yüke elverişsizlikten kaynaklanmış olacaktır. Eşya sırf yükleme sırasındaki hatalı istif nedeniyle hasarlanırsa; örneğin, hafif bir yükün üzerine ağır bir yük yerleştirilmesi

³⁵⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.101.; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.92.

³⁵⁹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.377.

sonucunda alttaki yük zıya yahut hasara uğrarsa, bu durumda ticari kusur yani taşıyanın yüke özen borcunun ihlali (TTK m.1178) söz konusu olacaktır³⁶⁰.Hububat, bakliyat, kömür vb. dökme yükler taşınırken hava ve deniz koşulları nedeniyle gemi yalpaladığında, yük ambar içerisinde kayarak geminin dengesini bozabilir. Bunun önüne geçilmesi için bu tür yükler ambar içerisine hiç boş yer kalmayacak şekilde doldurulur. Bununla birlikte yük ambarı tam olarak doldurmuyor ise bu durumda ambar içi, yükü tam alacak şekilde ambar boyunca uzanan tulani bölmeler ile bölündükten sonra yük bu bölmelere yerleştirilmelidir. Dolayısıyla dökme yük taşıyan gemilerin tulani bölmeler ile donatılmış olması yola elverişlilik açısından gereklidir³⁶¹.

Gemi içinde kayması veya hareket etmesi muhtemel yüklerin lashing/sabitleme işleminin gerektiği şekilde yapılması taşıyanın yüke özen yükümlülüğünün yanı sıra, yola elverişliliği de etkileyen bir durumdur. Yeterince sabitlenmemiş bir yükün yerinden oynaması, düşmesi yahut başka bir yüke çarpması, taşıyanın TTK m. 1178' e göre özen borcundan kaynaklanan sorumluluğuna yol açmakla birlikte, geminin denge durumunun bozulmasına da neden olduğu takdirde yola elverişsizlik söz konusu olacaktır.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2020/31 E. Ve 2021/400 K. Sayılı kararında³⁶²; yüklerin ticaret gemileriyle taşınması durumunda, yükün mutlaka güvenceye alınması gerektiği, zira yüklerin geminin devinimi nedeniyle istiflendiği yerden oynama eğiliminde olduğu, bu duruma denizcilikte "istifin bozulması" denildiği, yükün çeşitli nedenlerle devinip tehlike yaratmasının önlenmesi için alınacak önlemlerin, "yükün netası" olarak tanımlandığı; bu önlemlerin ise;-Lashing (bağlama) tahta daneç (dunnage) kullanarak sabitleştirme (tahta takozlarla payandalama, dayaklama, destekleme)kaynakla tutturma şeklinde olduğu, ağır metal ürünlerin deniz yolu ile taşınması esnasında maruz kalınacak dış kuvvetlerden en az etkilenmesi (geminin sağa-sola yalpa yapması durumlarında) için yükün uygun istiflenmesinin büyük önem arz etmesi nedeniyle öncelikle çelik boruların aynı hizada, alabandadan alabandaya, aralarında boşluk kalmayacak şekilde dunnage tahtası

³⁶⁰ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.377.

³⁶¹ SÖZER, B Sefere Elverişlilik, s.24. s.61.

³⁶² Bu karar kanun yoluna başvurulmadan kesinleşmiştir.

kullanılarak istif yapılması ve yükler arasında oluşan boşluklar nedeniyle oluşan yatay kuvvetlere karşı kaymayı önleyici ve dayanıklı malzemedan yapılmış kereste veya muadili malzeme kullanılarak yastıklar ile gerekli tüm boşlukların doldurulmasının zorunlu olduğu, geminin Antwerp limanında yük tahliyesi esnasında, gemi üzerinde yapılan gözetim sonucu hazırlanan boşaltım ve denetim raporuna göre, emtia üzerinde oluşan fiziki hasarların istifleme emniyetinin güvensiz ve yetersiz olmasından kaynaklandığı dikkate alındığında, dosyaya mübrez fotoğraflardan emtianın gemiye sefer başlamadan önce yanlış istiflendiği ve yetersiz dunnage (istif tahtası) kullanıldığı ve yükün gemi ambarındaki hareketini engelleyici aralarındaki tüm boşluklarının yetersiz ağaç malzemeyle doldurulduğu anlaşıldığından, hasarın başlangıçtaki hatalı istiflemeden kaynaklandığı kabul edilmiştir.

TTK'nın 1143. maddesine göre yükleme ve istif kural olarak taşıyana aittir. Ancak tarafların bunun aksini kararlaştırmaları da mümkündür. Aksi yönde bir anlaşma yoksa hatalı yükleme ve istif işlemlerinden kaynaklanan zarardan taşıyan sorumlu olacaktır. Ancak FIO ve FIOST kaydı ile yükleme ve istifin yükletene bırakıldığı hallerde TTK m.1091'e göre kaptanın gözetim yükümlülüğü devam etmektedir³⁶³.

e. Finansal Yönden Elverişlilik

TTK'nın 1320. Maddesinde düzenlenen gemi alacakları ile TTK m. 1352'de sayılan deniz alacaklarından dolayı gemilerin sefer başlangıcında ve sefer sırasında uğraklı limanlarda haczedilmesi veya açılan bir soruşturma nedeniyle adli makamlarca gemiye el konulması, liman otoritesinin kararıyla geminin yola çıkmasına izin verilmemesi uygulamada karşılaşılan bir durumdur. Bunlardan her hangi biri nedeniyle geminin bir süre alıkonulması gecikme ya da yükte bozulmaya neden olduğunda taşıyanın elverişsizlik hükümlerine göre zarardan sorumlu olup olmadığı üzerinde durulmalıdır. LVK m.4/f.2-b(g) uyarınca, *taşıyan hükümdarların, yöneticilerin ve halkın müsaderesi veya el koyması veya yargısal işlemle seferden men edilmesi nedeniyle doğan ziya veya hasardan sorumlu değildir.* TTK m.1182/ f.1-c

³⁶³ Bu konu 3. Bölüm, II. B-2'de "kaptanın FIO ve FIOST Kayıtlarının Kaptanın Görevlerine Etkisi" başlığı altında ayrıntılı şekilde incelenecektir.

bendinde de, *mahkemenin el koyma kararları* taşıyan açısından sorumsuzluk sebebi sayılmıştır. Taşıyanın bu sorumsuzluk sebebinden faydalanabilmesi için mahkeme kararı ile ya da başka bir şekilde geminin alıkonulmasında kusurunun bulunmaması gerekmektedir³⁶⁴. Aksi halde taşıyanın borçlarından dolayı tutulan ve seferini tamamlayamayan ya da geciken geminin yola elverişli olmadığı açıktır. Örneğin gemi adamlarının ücret alacağını ödemeyen taşıyanın bu borç nedeniyle geminin haczedilebileceğini bildiği veya bilmesi gerektiği aşikârdır. Sefer sırasında geminin böyle bir borç nedeniyle haczedilip, alıkonulması halinde taşıyanın TTK'nın 1182. maddesindeki sorumsuzluk hükmünden yararlanması söz konusu değildir. Bundan dolayı bir zarar doğduğunda, taşıyan TTK m.1141'deki elverişsizlik hükümlerine göre sorumlu olacaktır.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 03.07.2019 tarihli, 2014/1020 E. ve 2019/315 K. sayılı kararına³⁶⁵ konu olan uyuşmazlıkta; cam eşya türü emtiayı Rostov Limanına taşıyan gemi yükleme limanı olan Mersin limanından hareket ettikten sonra donatanın yakıt borcundan dolayı seferden men edilmiştir. Gemi İstanbul Ahırkapı demir bölgesinde tutulurken batması sonucu yük tamamı ile zayi olmuştur. Davada davacı sigorta şirketi, sigortalısı olan satıcı-yükletene ödediği hasar bedelinin taşıyan ve donatan olan davalılara rücu edilmesini talep etmiştir. Mahkeme tarafından verilen kararda, donatanın yakıt borcundan dolayı geminin yola elverişsiz olduğu, TTK'nın 1182/f1-c bendine göre mahkemelerin el koyma kararından dolayı taşıyanın sorumsuz olduğu kabul edilmekle birlikte donatanın borcu nedeniyle geminin seferden men edilmiş olduğundan hükmün ikinci fıkrası gereğince donatanın sorumsuzluk hükmünden faydalanamayacağı, diğer davalı taşıyanın da, hukuki bir yol olan teminat göstererek geminin seferine devam etmesini sağlama yoluna gitmediğinden donatanla birlikte zarardan sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

C. Yüke Elverişlilik

Yüke elverişlilik, geminin navlun sözleşmesine konu eşyayı kabule, gideceği yere salimen taşınması ve muhafazası için, soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere

³⁶⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.78-79.

³⁶⁵ Bu karar şu anda istinaf incelemesindedir.

lüzumlu her türlü tesisat ve teşkilata sahip olmasıdır³⁶⁶. Uluslararası konvansiyonlardan LK, L/ LVK m.3/1 de ve RK m.14 de, yüke elverişliliğe ilişkin hükümlere yer verilerek, taşıyanın geminin ambarları ile yük taşınan diğer kısımlarını yükün taşınmasına, muhafazasına elverişli halde bulundurma yükümlü olduğu kabul edilmiştir. LVK ve TTK hükümlerine göre taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yolculuk öncesinde ve başlangıcında aranan bir koşuldur. LVK'dan farklı olarak Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yolculuk sürecinde de devam etmektedir³⁶⁷.

TTK m.932/f.3'de yüke elverişlilik; *“soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere geminin eşya taşımada kullanılan kısımlarının eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması”* şeklinde tanımlanmıştır. Yüke elverişlilik, e-TTK m.1019'da da benzer şekilde ifade edilmekle birlikte, *“geminin eşya taşımada kullanılan kısımları”* ifadesi yerine *“ambarlar”* dan bahsedilmiştir.

Yüke elverişlilik de denize ve yola elverişlilikte olduğu gibi nispi bir kavramdır. Geminin yüke elverişli olup olmadığı taşınacak yükün niteliğine göre değişiklik gösterecektir³⁶⁸. Yüke elverişliliğin tayininde sözleşmeye konu yükün cins ve niteliği göz önünde tutulmalıdır³⁶⁹. Zira, yüke elverişlilik taşınacak eşyaya göre belirlenmektedir.

Eşyanın muhafaza edileceği yer sadece ambarlardan ibaret değildir³⁷⁰. TTK m.932/f.3' de, bu konuya ilişkin olarak *“geminin eşya taşımada kullanılan kısımları”* ifadesine yer verilerek, geminin yük için tahsis edilen bütün yerlerinin örneğin, yük

³⁶⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.18, AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.102. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.92. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik s.56, ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, C I, s.671-675 ; Atamer, kaynak hüküm uyarınca yüke elverişliliğin, *“eşyanın taşındığı ambarların, soğuk hava deposunun, soğutma odasının ve gemide eşya taşınan diğer tüm kısımların, eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam halde bulundurulması “* şeklinde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz. ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, C I, s.675.

³⁶⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik s.492-493;. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.117

³⁶⁸ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.432.

³⁶⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.93. ; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.49.

³⁷⁰ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.430.

güvertede taşınacak ise güvertenin o yük için elverişli olması gerektiğine işaret edilmiştir³⁷¹.

Gemi, eşyanın teslim alındığı gibi yolculuk sırasında zarar görmeden taşınmasını sağlayacak fiziki ortam ve olanaklara sahip olmalıdır. Geminin ambarlarının ve yükün taşınmasında kullanılan diğer bölümlerinin eşyanın yüklenmesi, muhafazası ve boşaltılması için uygun olmaması, navlun sözleşmesinde ferdin belirlenen yükün gerektirdiği özel şartları taşınamaması veya özel donanıma sahip olmaması yüke elverişsizliğe neden olacaktır³⁷². Bu bakımdan taşıyan, geminin genel olarak yük taşımaya ve somut taşımaya konu yükün gerektirdiği özel donanıma sahip olması konusunda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür³⁷³.

Geminin yük konan kısımlarının yanı sıra, soğutma tesisatı dâhil olmak üzere yükün muhafazası için gereken her türlü teçhizat ve tesisatı da iyi durumda olması yüke elverişliliği sağlayan unsurlarıdır³⁷⁴.

1.Yükün Taşınacağı Yerin Elverişli Olması

Taşıyan, geminin eşya taşımada kullanılan kısımlarını eşyanın cins ve niteliğine göre muhafazasına uygun şekilde hazırlamalıdır³⁷⁵. Yükün taşınacağı mekânlar dar anlamda yani gemi içine bulunan ve sadece yükün istif edildiği “ambarlar” olarak düşünülmemelidir³⁷⁶. Nitekim ham petrol, kimyasal madde niteliğinde sıvı yükler bakımından geminin taşımada kullanılacak olan tanklarının o yük için elverişli olması gerekmektedir. Güverte yükü söz konusu olduğunda da yükün konulacağı yerler muhafazasına uygun olmalıdır.

Öte yandan yükün niteliğine göre muhafaza altında tutulacağı yerlere konulması, yüke özen yükümlülüğü ile ilgilidir(TTK m.1178). Örneğin, makine

³⁷¹ LVK'da (m. f/1-b,c) eşya tanımının içerisine canlı hayvan ve güverte yükü dâhil edilmemiştir. Hamburg Kurallarında ise LVK'dan farklı olarak güverte yükü de eşya kapsamında sayılmıştır. Rotterdam Kurallarında da (m.25/f.1) mevzuat gereği zorunlu ise, bu konuda sözleşme var ise ya da örf ve adet, teamül ya da uygulamalar gereğince eşyanın güvertede taşınabileceği öngörülmüştür.

³⁷² SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.49; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.377.

³⁷³ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.483.

³⁷⁴ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.92.

³⁷⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.377.

³⁷⁶ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.376-377.

dairesinin yayacağı ısı dikkate alınarak sıcaktan zarar görecektir yükler makine dairesinden uzak tutulmalıdır. Aynı şekilde yan yana durması tehlike yaratacak ya da birbirine zarar verecek yükler de aynı ambar içine konulmamalıdır³⁷⁷.

Taşıyan geminin ambarlarını yüklemeye hazırlanmadan önce eşyayı kabule hazır hale getirmelidir³⁷⁸. Ambarlar öncelikle kir, pas, rutubet, koku ve türlü haşerattan arı vaziyette yüklemeye hazır halde tutulmalıdır³⁷⁹. Ambarların yüke elverişliliği her yük açısından aynı değildir³⁸⁰. Belli bir yük için elverişli sayılan gemi, başka bir yük için elverişli olmayabilir. Örneğin, dökme tahıl yükü, kömür yahut kimyevi madde yükünün her biri açısından yüke elverişlilik koşulları farklılık göstermektedir. Önceki seferde taşınan kömür yükünün kalıntıları, sonraki yük aynı şekilde kömür olduğunda elverişsizlik nedeni olmazken; sonraki yükün tahıl olması halinde ambarların iyice temizlenmemesi o yük için elverişsizliğe neden olacaktır. Gemi ambarlarının yeterince temizlenmemiş olması örneğin, önceki yükten kalan döküntü, kalıcı koku olması ya da farklı yüklerin ambar içinde birbirinden ayrılmamış olması gibi durumlar yüke elverişsizlik nedenidir. Ayrıca, ambar kapaklarının iyi durumda ve su geçirmez

³⁷⁷ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54-559.

³⁷⁸ CÖMERT, G. Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.82.

³⁷⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.93.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 2015/209 E. ve 2020/38 K. sayılı kararında; İskenderun'dan Dilovası'na taşınan yükün tahliyesine başlandığı sırada ambar içerisindeki emtia'nın bir kısmının paslanmış olduğunun tespit edildiği, taşımaya ilişkin konişmento da eşyanın hal ve durumuna ilişkin bir kayıt bulunmadığından gemiye hasarsız ve iyi durumda yüklendiğinin kabulü gerektiği, başka bir ifade ile tahliye limanında tespit olunan paslanma hasarının geminin yükleme limanından tahliye limanına taşınması sırasında meydana geldiği konusunda taşıtan lehine karinenin oluştuğu, aksinin davalı tarafça ispatlanamadığı, tahliye limanında düzenlenen hasar tutanağı kaptan tarafından da imzalanmış olduğundan TTK'nun 1185.maddesinde öngörülen ihbar yükümlülüğünün yerine getirildiği, hasarın nedenine ilişkin olarak bilirkişi raporundaki değerlendirmelerin yerinde olduğu, buna göre geminin ambar kapaklarının birleşme yerlerinde yahut ambar kapaklarının ambar ağzına oturduğu kısımlardan su kaçırdığına ilişkin bir bulguya rastlanılmadığı, emtiada deniz suyuna bağlı olarak oluştuğu tespit edilen paslanmanın gemi ambarlarının daha önce deniz suyu ile yıkamadan kaynaklı tuzdan arındırılmaması ve ambarın yeterince havalandırılmaması nedeniyle meydana geldiği, dolayısıyla yükteki hasar gemi ambarlarının elverişsizliğinden kaynaklandığından, davalı donatanın TTK'nın 1141.maddesi gereğince yük hasarından dolayı sorumlu olduğu, eşyanın taşındığı geminin tipi yapılan yolculuk ve yolculuk sırasında karşı karşıya kalınan rüzgarın hızı gibi ölçütler dikkate alındığında meydana gelen zarar ile hava koşulları arasında uygun illiyet bağının bulunmadığı, dolayısıyla geminin TTK 1182.maddesinde düzenlenen taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıracak şekilde bir hava ve deniz durumu söz konusu olmadığından davalının TTK'nın 1141. Maddesine göre yük hasarından sorumlu olduğuna karar verilmiştir(Bu karara karşı yapılan istinaf başvurusundan taraflarca sonradan vazgeçilmiştir).

³⁸⁰ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.57.

özelliğe sahip olması, yüklemekten sonrada tam ve doğru şekilde kapatılması da yüke elverişlilik açısından gereklidir³⁸¹.

Ambarların, yüke elverişlilik açısından gerekli havalandırma tertibatına sahip olması da önem taşımaktadır³⁸². Bunun sağlanması için havalandırmanın çalışır ve yük için ihtiyaca cevap verecek nitelikte olması zorunludur. Akaryakıt taşıyan gemilerde yangın tehlikesinin önüne geçilmesi için havalandırma yapılması oldukça önemlidir. Rutubet çeken yükler ile koku yayan yükler taşınırken, hem yükün kendisi hem de rutubet ve kokudan zarar görebilecek diğer yüklerin korunması için havalandırma tertibatı çalıştırılmalıdır. Taze sebze-meyve, et-balık, ya da dondurulmuş gıdaların taşındığı gemiler özel soğutma tertibatına sahip olmalıdır.

Yükün, konulduğu yerde geminin cidarları ile temasının ortadan kaldırılması muhafazasının sağlanması bakımından alınması gereken bir tedbirdir. Yükü kirlenmekten ve geminin demir aksamalarında toplanan buhar damlacıklarından, sızıntılardan korumak amacıyla tahta, hasır, talaş gibi koruyucu malzeme kullanılması yüke elverişlilik kapsamında değerlendirilmelidir³⁸³.

Taşıyan önceden kararlaştırılmış olan yük yerine başka bir yükü gemiye yüklemek istediğinde, artık gemi ambarlarının bu yüke elverişli olmadığını ileri süremez. Bu durumda, ambarların yeni yüke uygun hale getirilmesi için taşıyana uygun bir süre tanınmalıdır³⁸⁴.

2.Yükleme ve İstif

Yükleme ve istif hatası gemiyi yola elverişsiz hale getirebileceği gibi yükün zarar görmesine de sebebiyet verebilir. Hatalı istifin yüke doğrudan zarar vermesi ile gemiyi yola ya da yüke elverişsiz hale getirmesinin taşıyan açısından hukuku sonuçları farklı olacaktır³⁸⁵. Zarar salt istif hatasından meydana geldiğinde taşıyan bundan yüke

³⁸¹ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.59.

³⁸² SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.60.

³⁸³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.101-102.

³⁸⁴ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.57.

³⁸⁵ CÖMERT, G. VENÜS, Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, s.118.

özen borcu kapsamında TTK m.1178'e göre sorumlu olacakken, istifin yola elverişsizliğe neden olması halinde sorumluluk TTK m.1141'e tabi olacaktır³⁸⁶.

Eşya gemiye yerleştirilirken, yapılacak yolculuk ile bu yolculuğun risklerinin yan sıra geminin emniyeti de dikkate alınmalıdır. Eğer istif geminin emniyetini tehlikeye düşürmüş ise; örneğin, yükün güverteye hatalı şekilde istif edilmesi sonucunda gemi alabora olduğunda, taşıyanın sorumluluğunun hukuki nedeni başlangıçtaki elverişsizlik olacaktır³⁸⁷. Daha önce gemiye alınan yükün hatalı istiflenmiş olması nedeniyle sonradan gemiye alınan yük zarar gördüğünde, söz gelimi daha önceden gemiye alınan yükün düzgün istiflenmemesi nedeniyle, ara limanda yüklenen yükün üzerine düşerek ona zarar verdiğinde burada da yüke elverişsizlik söz konusu olacaktır³⁸⁸. Buna karşın gemide mevcut olan yük daha sonra gemiye alınan yüklerden zarar gördüğünde, örneğin sonraki yükün kayarak önceki yüke zarar verdiğinde bu durumda bir elverişsizlik zararı değil, ticari kusurun varlığı kabul edilmelidir³⁸⁹. Bu noktada taşıyanın sorumluluğunun dayanağının neye göre belirleneceği önem kazanmaktadır. Şayet zarar, istifin şekli ve metodundan kaynaklanmış ise, örneğin demet halindeki eşyanın gerektiği şekilde bağlanmayarak dağılması, hafif yükün üzerine ağır yük konması hallerinde, taşıyan TTK m. 1178'e göre özen yükümlülüğünün ihlalinden dolayı sorumlu olacaktır³⁹⁰.

Gemide farklı yükler yan yana istiflendiğinde taşıyan yüklerin birbirini hasara uğratmayacağından emin olmalıdır³⁹¹ Yük ilgililerinin eşyanın niteliği konusunda taşıyana bilgi vermeleri hasarın önlenmesi bakımından önemlidir. Taşıyan bu konuda bilgilendirilmemiş ise kanaatimizce hasardan dolayı sorumlu sayılmamalıdır. Örneğin peynir yükü ile çikolata yükünün yan yana yüklenmesinden dolayı çikolatalar zarar gördüğünde taşıyanın bu yüklerin niteliği konusunda önceden bilgilendirilip bilgilendirilmediğine bakılmalıdır. Taşıyan önceden bilgi sahibi olmasına rağmen

³⁸⁶ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.; AKINCI, S., Navlun Mukaveleleri, s.103.

³⁸⁷ AKINCI, S., Navlun Mukaveleleri, , s.103.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.430.

³⁸⁸ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

³⁸⁹ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

³⁹⁰ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

³⁹¹ OKAY, S. Navlun Mukaveleleri, II, s.92-93.; ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticaret Hukuku II, s.19.

yükleri yan yana ya da üst üste istifleyerek hasara neden olduğunda istif kusurunun varlığı kabul edilmelidir.

3.Eşyanın Muhafazasını Sağlayacak Şekilde Yerleştirilmesi

Taşıyan, gemiyi yükü kabule ve taşımaya elverişli halde tutma yükümlülüğü altındadır. Yükün gemide kabule elverişli yerlere yerleştirilmesi muhafazası açısından gereklidir. Zira yükün münasip olmayan yerlere yerleştirilmesi zarar görmesine sebebiyet verebilir³⁹². Örneğin, yükün rutubetli veya su sızdıran ambarlara konulması nedeniyle zarar meydana geldiğinde taşıyan bundan elverişsizlik hükümlerine göre sorumludur.

Dökme yükler taşınırken ambarlarda boş yer kalmayacak şekilde tam olarak doldurulmalıdır. Aksi halde gemi yalpaladığı sırada ambar içerisindeki yük kayarak geminin dengesinin bozulmasına yol açabilir. Taşınacak yük ambarı tam olarak doldurmaya yetmiyor ise ambar içi tulani perde ile bölünerek yükleme yapılmalıdır. Bu nedenle hububat veya bakliyat gibi dökme yük taşıyacak olduğunda gemi tulani perde ile donatılmamış ise yola ve yüke elverişsiz olacaktır³⁹³.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 18.01.2011 tarihli, 2009/2360 E. 2011/ 304 K. sayılı ilamında³⁹⁴; davacıya ait kurşun konsentresi türü emtianın davalıların maliki ve işleteni olduğu gemi ile taşınırken geminin battması ile zayi olduğu, olay anındaki deniz koşullarının mücbir neden oluşturacak koşullar olmadığı, yükün kaymasının batma olayına neden olduğu, gemi ambarlarının gerek yükün niteliğine uygun, gerekse normal sayılacak deniz koşullarında tehlike yaratmayacak şekilde hazırlanıp hazırlanmadığının tespiti bakımından ambarlarda tulani perde yaptırılıp yaptırılmadığı hususunun üzerinde durulması gerektiği, mahkemece tulani perdenin yaptırıldığı sonucuna varılmış ise de, tulani perdenin mücbir neden oluşturmayan, öngörülebilir olan deniz koşullarına dayanıklı bir şekilde yapılıp yapılmadığı üzerinde yeterince durulmadığı, TTK'nun 1019. maddesinde geminin denize ve yola elverişli, ambarların

³⁹² SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54.

³⁹³ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.54; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.118.

³⁹⁴ <https://intranet.uyap.gov.tr>

ise yükü kabule ve taşımaya elverişli halde tutma yükümlülüğünü taşıyana yüklediğinden, taşıyanın yükün özelliklerine uygun istiflemenin yapılması ile yükümlü olduğuna ve hatalı istifin yol açacağı elverişsizlikten sorumlu olacağına karar verilmiştir.

İstanbul 17. Asliye Tic. Mahkemesinin 2007/ 414 E. 2008/337 K. sayılı kararında³⁹⁵; Davacının sigortalısına ait bakır yükünün taşındığı sırada geminin battığı, geminin batmasının yük kaymasından meydana geldiği ve gemide tulani perdenin bulunmadığı hususlarının çekişmesiz olduğu, taşımanın bu şekilde yapılmasından kimin sorumlu olduğu, tulani perdenin hangi koşullarda gemide bulunmasının gerekli olduğu, uyuşmazlığın çözümü için tulani perde yapılmış olsaydı dahi böyle bir olayın meydana gelip gelmeyeceği hususlarının açıklığa kavuşturulması ve bunda tarafların kusurlarının belirlenmesi gerektiği, bilirkişi raporuna göre emtianın niteliği gereği tulani perde yapılması gerektiği ve bunun yapılmasının taraflar arasındaki taşıma sözleşmesine göre taşıtana ait olduğu, ancak kaptanın istifin kuralına göre yapılmasını sağlama yükümlülüğünün bulunduğu, tulani perde yapılmaması nedeniyle yükün kayması sonucu geminin batması ve yükün zıya'ından tarafları %50 oranında kusurlu oldukları gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.

IV. ELVERİŞLİLİK KONUSUNDAKİ SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan asli edim borcu eşyanın taşınmasıdır³⁹⁶. Bu borç sırasıyla, yükün teslim alınması, sefere elverişli gemiye yüklenmesi, bir süre belirlenmiş ise bu sürede, aksi halde makul sürede taşınması, taşıma süresince yüke özen gösterilmesi ve varma yerinde gönderilene teslim edilmesiyle ifa edilmiş olacaktır. Geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması konusunda taşıyana düşen sorumluluk, taşıma borcunun ifasına

³⁹⁵ Bu karar Yargıtay 11.HD'nin 28.09.2010 T. 2009/2809 E. ve 2010/9352 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

³⁹⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.34.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.433.

hizmet eden bir yan edim borcudur³⁹⁷. Taşıyanın bu sorumluluğu kanundan doğmaktadır(TTK m.1141). Taşıyan gemiyi seferin başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde hazır etme borcunu yerine getirmediği takdirde bundan kaynaklanan zararlardan mesuldür(TTK m.1141/2). Elverişlilik ile ilgili sorumluluğun hukuki nitelendirmesi yapılırken, bunun bir garanti sorumluluğu mu yoksa kusura dayalı bir sorumluluk mu olduğu incelenmelidir

Anglo-Amerikan hukukunda elverişli bir gemi sağlamak için gereken özenin gösterilmesi yeterli olmayıp, mutlak bir garanti sorumluluğu kabul edilmiştir. Buna göre aksi açıkça kabul edilmiş olmadıkça somut yolculuk açısından geminin elverişli olacağına navlun sözleşmesinde zımnen kararlaştırıldığı kabul edilmektedir³⁹⁸.

L/K m.3 ve LVK m.4/1'de, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde hazır etme borcu bir makul özen borcu olarak düzenlenmiştir³⁹⁹. Hamburg Kuralları'nda ise, bu konu taşıyanın genel özen yükümlülüğü içerisinde (m.5) öngörülmüştür. Böylelikle MS'ler ile taşıyana geminin elverişsizliğine neden olabilecek eksiklerin keşfedilmesi ve giderilmesi bakımından makul özeni gösterme yükümlülüğü yüklenmiştir. Bu sorumluluk elverişsizliğin önüne geçilmesi için taşıyana gerekli denetim ve kontrollerin yapılarak, tespit edilecek eksikliklerin giderilmesi konusunda bir makul özen mükellefiyeti yüklemektedir. Dolayısıyla burada bir garanti sorumluluğundan söz etmek mümkün değildir.

Taşıyanın TTK m.1141/1'de düzenlenen geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişsizlik ile ilgili sorumluluğu, hükmün gerekçesinde de açıklandığı üzere LK. doğrultusunda sevk edilmiştir. Buna göre taşıyan, elverişliliğin mevcut olmamasından mutlak surette sorumlu tutulmayıp, bu konudaki özen yükümlülüğünün kusurlu bir şekilde ihlalinden sorumludur. Dolayısıyla taşıyanın

³⁹⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.433. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.84. Bu konudaki bir görüş, taşıyanın geminin seferin başlangıcındaki elverişliliği ile ilgili yükümlülüğünün tek asli borç olan taşıma yükümlülüğünün ifasına ait tali bir borç niteliğinde olmayıp, asli borçlarından olduğu, bunun neticesi olarak ihlali halinde taşıyana fesih hakkı verdiğini kabul etmektedir. Bkz. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.17.

³⁹⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.315. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.487; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.126-127.

³⁹⁹ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.487. ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.54. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.125.

geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu bir garanti sorumluluğu değil, ağırlatılmış bir kusur sorumluluğu olarak nitelendirilmelidir⁴⁰⁰.

Taşıyan yolculuğun başlangıcında elverişliliğin mevcut olmamasından mutlak surette sorumlu olmayıp, tedbirli bir taşıyandan beklenen özen yükümlülüğünün ihlalden sorumludur⁴⁰¹. Buradaki kusur elverişsizliğin meydana gelmesine, elverişsizliğe neden olan eksikliğin giderilmemesine ya da elverişsizliğin keşfedilememesine ilişkin olabilir. Taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için, kusursuzluğunu ispatlaması tek başına yeterli değildir. Ancak tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen, gemiyi elverişsiz hale getiren eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar tespit edemediğini ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilir (TTKm.1141/2). Sorumluluk açısından kanunda aranan ölçüt, elverişsizliğin tespiti konusunda tedbirli bir taşıyanın göstereceği özenin gösterilip gösterilmediği noktasındadır. Dolayısıyla TTK m 1141/2’de kusurun tespit ve tayininde objektif bir ölçüt kabul edilmiştir⁴⁰².

Buradaki sorumluluk açısından gemiyi elverişsiz kılan eksiklik veya bozulmanın, taşıyanın ya da adamlarının kusurlu bir hareketi ile meydana gelmesi şart olmadığı gibi, elverişsizliğin kusurlu bir davranış yüzünden giderilmemiş olması da gerekmemektedir. Elverişsizlik taşıyanın veya adamlarının kusurundan ileri gelmiş olabileceği gibi; herhangi bir doğal olay, umulmayan bir hal yahut bir kaza sonucunda meydana gelmiş olabilir⁴⁰³. Hangi sebeple ortaya çıkarsa çıksın sorumluluk açısından önemli olan, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen gösterildiğinde

⁴⁰⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.178-179. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.186. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.440. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.392.

⁴⁰¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.178-179. ; TEKİL, F., Deniz Hukuku,s.273.

⁴⁰² Bu konuda Sözer; TTK’nın 1141/2 maddesinde ki “*tedbirli bir taşıyan*” ifadesinin TTK m.18/2 de düzenlenmiş olan basiretli bir iş adamı gibi hareket etme vecibesinin özel bir hali olduğunu, TTK m.18/2 de tacir olan akide sözleşme uyarınca ifa edilecek borçların yanında, basiretli bir işadamı gibi davranmanın gerektirdiği bir takım borçlar yüklendiği, basiretli bir tacir gibi davranmamanın sonucu karşı taraf zarara uğradığında bundan sorumlu olunduğunu, TTK m.18 ile getirilen bu genel yükümlün özen borcu olarak kabul edilebileceğini belirtmektedir. Bkz. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.435.

⁴⁰³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.321.; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

keşfedilebilecek bir eksiklik yahut bozukluğun yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmemiş olması ya da keşfedilmiş olduğu halde yolculuğun başlangıcına kadar giderilmemiş olmasıdır⁴⁰⁴.

Taşıyanın, geminin başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu düzenleyen TTK'nın 1141.maddesi, emredici nitelikte bir hükümdür. (TTK m.1243/1-a)Bu nedenle taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldıran ya da hafifleten anlaşmalar geçersizdir⁴⁰⁵. Bununla birlikte, TTK'nın 1245.hükmü uyarınca yolculuk charteri sözleşmelerine TTK'nın 1243. madde hükmü uygulanmaz. Ancak bu türden bir sözleşme için konişmento düzenlendiği takdirde, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK'nın 1243. maddesi uygulanır. Konişmento hamili taşıtan olduğunda, yolculuk charterinde yer alması da konişmentodaki sorumsuzluk kayıtları taşıtana karşı ileri sürülebilir⁴⁰⁶.Diğer yandan her türlü navlun sözleşmesinde taşıtan lehine olacak şekilde taşıyanın sorumluluğunu artıran anlaşmalar yapılması mümkündür⁴⁰⁷.

V. ELVERİŞLİLİKLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜĞÜN KAPSAMI

A. Başlangıçtaki Elverişsizlik- Sonraki Elverişsizlik

Navlun sözleşmesinin ifası, yükün teslim alınması ile başlayıp boşaltma limanında teslim edilmesiyle tamamlanan bir sürece ilişkindir. Taşıyanın gemiyi elverişli halde tutma borcu yüklenme öncesinde başlayıp, tüm yolculuk boyunca ve yolculuk sonunda yükün teslim edilmesine kadar devam etmektedir⁴⁰⁸.Bu yükümlülük, *başlangıçtaki elverişlilik* ve *sonraki elverişlilik* olmak üzere iki safhadan oluşmaktadır⁴⁰⁹. Başlangıçtaki elverişsizlik, yüklemenin başlangıcından yolculuğun başladığı ana kadar, sonraki elverişsizlik ise yolculuk boyunca meydana gelen

⁴⁰⁴ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.184-185, YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.391-392.

⁴⁰⁵ CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.91.

⁴⁰⁶ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.415.

⁴⁰⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.185.

⁴⁰⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.380.; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.236.

⁴⁰⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.175. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.327. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.433. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.390.

eksiklikleri ifade etmektedir⁴¹⁰. TTK'nın 1141. maddesinde düzenlenen geminin başlangıçtaki elverişliliği, yükleme öncesinde başlayıp, yolculuğun başladığı ana kadar olan döneme ilişkindir⁴¹¹. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü yüke özen borcunun bir gereği olarak yolculuk başladıktan sonra da devam etmektedir⁴¹². Dolayısıyla sonraki elverişlilik hali, TTK m.1178 de öngörülen yüke özen borcu kapsamına dâhildir⁴¹³. Örneğin, geminin soğutma teçhizatı ilk limanda sağlam iken, yük alınan sonraki limanda arızalandığında, 1. limandaki yük ile 2.limanda gemiye alınan yükteki bozulma açısından hukuki sorumluluk değişmektedir. Bu örnekte elverişsizlik ilk limanda alınan yük için sonradan meydana geldiğinden, taşıyanın sorumluluğu TTK 1178 vd maddelerine göre değerlendirilmelidir. Buna karşın 2. limanda gemiye alınan yük bakımından geminin başlangıçtaki elverişsizliği söz konusu olacağından, bu yükte meydana gelen zarar nedeniyle taşıyanın sorumluluğu TTK m. 1141'ye tabi olacaktır. Önceki yükün hatalı istiflenmesi, sonradan gemiye alınan yükte hasara neden olduğunda taşıyanın sorumluluğu TTK'nın.1141 maddesi kapsamında kalırken, sonraki yükün istiflenmesi sırasında önceden gemiye alınan yükün zarar görmesi ticari kusur teşkil edeceğinden, taşıyan bundan TTK m.1178'e göre sorumlu olacaktır.

Taşıyanın TTK m.1141'den kaynaklanan sorumluluğu bakımından zararın ne zaman ortaya çıktığının bir önemi yoktur⁴¹⁴. Zarar yolculuk başladıktan sonra da ortaya çıkabilir. Dolayısıyla burada belirleyici olan zararın ne zaman meydana geldiği değil, başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanıp kaynaklanmadığı olmalıdır.

⁴¹⁰ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.327; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.224.

⁴¹¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176-177. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.390. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.432. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.485.

⁴¹² ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176.

⁴¹³ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.183. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.319. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.380-381, s.99. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya Hasar ve Geç Teslim, s.103; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.223.

⁴¹⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.224.

B. Zaman Açısından

Taşıyanın yolculuğun başlangıcındaki sorumluluğu TTK m.1141/f.2'de, “*Taşıyan yük ile ilgili olanlara karşı geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.*” şeklinde düzenlenmiştir. Sorumluluğun başlangıç zamanı hükümde açıkça ifade edilmemiş ise de doktrinde bu konudaki ortak fikir, yüklemenin başladığı anda başlayacağıdır. Dolayısıyla taşıyan için TTK m 1141'de düzenlenen sorumluluk hali, yüklemenin başladığı andan, yolculuğun başladığı ana kadar olan zaman dilimine ilişkindir⁴¹⁵. Elverişliliğin sağlanması navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin olduğundan, sözleşme kurulurken geminin sefere elverişli olması şartı aranmamalıdır⁴¹⁶. Yine, geminin elverişli olduğu konusunda navlun sözleşmesine önceden konulan kayıtlar da, geminin yükleme anında elverişli olduğunu göstermeyecektir⁴¹⁷. Zira sözleşme yapılırken elverişli olan bir gemi yükleme zamanında elverişsiz hale gelebilir⁴¹⁸.

1.Yüklemenin Başlaması

Yükleme, yükün geminin yanından alınıp gemide istif edileceği yere götürülmesi faaliyetidir⁴¹⁹. Buna göre yüklemenin başlangıcı, gümrük işlemleri tamamlandıktan sonra hazır edilen yükün gemiye alınma anıdır. Yüklemenin başlangıcı her sözleşmeye konu yük için ayrı değerlendirilmelidir⁴²⁰. Navlun sözleşmesine konu yük partilerden ya da birden fazla parçadan oluşuyorsa veya dökme yük taşınacak olduğunda, ilk partinin veya parça yükün gemiye alınmasıyla yükün tümü açısından yükleme başlamış olur. Taşınacak eşyanın yüklemeden önce taşıyana

⁴¹⁵ ERDOĞAN GÖĞER, Denize Elverişli Gemi, Adalet Dergisi, 1961, S.1-2, s.47-71; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.378.; SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.30.

⁴¹⁶ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.378.

⁴¹⁷ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.30.

⁴¹⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.318.

⁴¹⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.318.

⁴²⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176.

teslim edilmiş olması ile doğrudan gemiye alınması arasında TTK m.1141'den kaynaklanan sorumluluk açısından fark eden bir durum bulunmamaktadır⁴²¹.

2.Yolculuğun Başlangıcı

TTK m.1142/f.2'de belirtilen “*yolculuğun başlangıç anı*” geminin denize açılmak maksadıyla yükleme yerini terk ettiği veya demirli olduğu yeri denize açılmak maksadıyla terk etmek üzere hareket ettiği andır⁴²². Dolayısıyla gemi, aynı yere yani limana veya rıhtıma veyahut demir yerine tekrar yanaşmamak üzere hareket etmiş olmalıdır. Dolayısıyla liman içerisinde yükleme yerinin değiştirilmesi durumunda yolculuk başlamış sayılamaz⁴²³. Gemi seferine başladıktan sonra tabiat şartları veya yetkili makamların kararları sonucunda sefere devam edilmese dahi yolculuk başlamış sayılır⁴²⁴. Yolculuk başladıktan sonra başka limanlardan yük alınması halinde, orada yüklenen yükler bakımından taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluk hali yeni baştan başlayacaktır.

Başlangıçtaki elverişlilik gerek yükleme anında, gerek yolculuğun başlangıcında, gerekse bu iki evre arasında aranan bir koşuldur. Ancak yolculuk başlayana kadar tamamlanması mümkün olup da, yük açısından sakınca yaratmayan eksiklikler en geç yolculuk başlayana kadar tamamlanabilir. Söz gelimi yolculuk başlamadan önce gemi zabitlerinin nöbetleşe gemide bulunmaları ya da gemi için gerekli olan yakıt ve kumanyanın yolculuk başlamadan hemen önce ikmal edilmesi bir elverişsizlik nedeni değildir. Dolayısıyla, seferin başlangıcına kadar sağlanmış olması kaydıyla, bu tür uygulamalar yola elverişsizlik nedeni olarak görülmemelidir⁴²⁵. Ancak gemi kaptanın TTK m.1091'de düzenlenen yükleme ve istifile ilgili gözetim yükümlülüğü nedeniyle yükleme sırasında gemide hazır bulunmalıdır⁴²⁶. Geminin

⁴²¹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176.

⁴²² ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.177.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.379.

⁴²³ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.177.

⁴²⁴ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik, s.32 ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.379.

⁴²⁵ SÖZER, B., Sefere Elverişlilik,s.69 ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s. 486.

⁴²⁶ Bu konuda Sözer; gemi adamlarının tamamının yükleme başlamadan gemide bulunmalarının şart olmadığını, kaptanın da gemiye sefere çıkılacağı zaman geldiğini, yükleme başlamadan geminin tüm kumanyasını ve yakıtını yüklemiş olmasının aranmaması gerektiğini, bunların sefer başlamadan önce gemiye alınacak şekilde hazır bulundurulmasının başlangıçtaki elverişlilik açısından yeterli olduğunu belirtmektedir. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.380.

yola elverişliliği bakımından ihtiyaç duyulan yakıt, kumanya gibi ihtiyaçların yolculuk başlamadan önce sağlanmış olması yola elverişlilik açısından yeterlidir⁴²⁷. Bu bakımından kanaatimizce; başlangıçtaki elverişlilik açısından, geminin yüklemenin başlamasından önce yüke, yolculuğun başlamasından önce yola elverişli olması aranmalıdır. Denize elverişlilik ise, yüke elverişlilikte olduğu gibi yüklemenin başlangıcında mevcut olmalıdır⁴²⁸.

Denizcilik teamüllerine göre yolculuk başladıktan sonra giderilebilecek noksanlıklar ile gemi personeli tarafından gemideki araç ve malzemelerle giderilebilecek bozukluklar, henüz tehlike vuku bulmadan giderildiği takdirde başlangıçtaki elverişsizlik olarak nitelendirilemez⁴²⁹. Örneğin, yolculuk başladığında açık olan ambar kapaklarının yolculuk sırasında kapatılması, safra tanklarının açık denizde doldurulması gibi. Ancak bu eksiklikler giderilmeden tehlike ya da zarar meydana geldiğinde yahut gemide mevcut olan eksiklik yolculuk sırasında tehlike meydana gelmeden önce bertaraf edilebilecek nitelikte değilse, bu durumda TTKm.1141'e göre geminin elverişsizliği söz konusu olacaktır.

Yükletenden önce geminin elverişsiz olduğunun anlaşılması halinde yükleten, yüklemeyi red etme hakkına sahiptir⁴³⁰. Ancak yükletenin buna dayanarak yükleme yapmayı reddetmesi hakkın kötüye kullanılmasına yol açacak nitelikte olmamalıdır. Örneğin; yükleten, gemi zabıtlarının eksik olduğunu ya da geminin yakıtının alınmadığını gerekçe göstererek yükü gemiye vermekten kaçınmaz. Taşıyan yükleme yapılırken ikmal edilebilecek eksiklikleri gidermeye hazır olduğunu bildirdiğinde, yüklemeyi aksatmamak ve yükü tehlikeye sokmamak koşuluyla yükleme devam

⁴²⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s. 486.

⁴²⁸ Sözer' e göre, kural olarak geminin yolculuğun başlangıcında tam olarak sefere elverişli halde bulundurulması gerekmele beraber, yolculuk sırasında her herhangi bir zamanda veya bir tehlike belirdiğinde, gemide mevcut olan imkânlar ile derhal ve kolaylıkla giderilmesi mümkün olan bazı eksiklerin bulunmuş olması geminin elverişsiz halde yola çıkarıldığı anlamına gelmeyecektir. Bkz. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.378.

⁴²⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.105. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.177.

⁴³⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.19. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.318.

ederken eksikliğin giderilmesine izin verilmelidir⁴³¹. Buna karşın yolculuk başladığı anda eksiklik giderilmemiş olduğu takdirde, yükleten yükünün iadesini isteyebilir.

C. Tehlikenin Niteliği Açısından

Denize, yola ve yüke elverişli geminin tanımlandığı TTK'nın 932. maddesinde denize elverişlilik için "...sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koymak", yola elverişlilik için de, "...(tamamen anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip olma" koşulu getirilmiştir. Geminin elverişliliği konusunda taşıyana düşen sorumluluk bu çerçevede değerlendirileceğinden TTK m. 932'de yer alan bu ifadenin ne anlama geldiği önemlidir⁴³².

Hükümde geçen "Tamamıyla anormal tehlike" ifadesi öğretide, tedbirli bir taşıyanın öngöremeyeceği tehlike olarak yorumlandığı gibi⁴³³ mücbir sebep olarak da nitelendirilmektedir⁴³⁴. Taşıyan, sefere elverişli gemi sağlama konusunda tedbirli ve basiretli bir taşıyan gibi davranmanın yanı sıra, TTK m. 932 gereğince yolculuğun yapılacağı denizden kaynaklanan tehlikeler ile yolculuk sırasında karşılaşılabilecek diğer tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi olmasına dikkat etmelidir. Aksi halde geminin elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan dolayı yükle ilgililere karşı sorumlu hale gelecektir. Ancak kanundaki ifadesiyle, anormal sayılabilecek

⁴³¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.485. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.318.

⁴³² SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.434. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.88.

⁴³³ CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.85.

⁴³⁴ ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, C.I, s.673. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.437. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 18/09/2007 T.2006/3231 E-2007/11356 K. da; bir geminin denize elverişli olması, umumi donanım, makine, kazan gibi kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olması demek olup, yetkili makamlarca belirli zamanlarda muayene ile verilen denize elverişlilik belgeleri bir karine hükmündedir ve aksi her zaman ispat olunabilir. e-TTK'nın 817/1 maddesinde geminin, denize ve yola elverişli sayılabilmesi için "anormal olanlar hariç" bütün tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olmasının aradığına göre, anormal tehlikenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerekir. Taşıyana, geminin denize ve yola elverişli ve ambarlarının yükü kabule, taşımaya elverişli tutma mükellefiyeti getiren e-TTK'nın 1019. maddesi hükümleri de birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın özen borcunun daha ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir. Taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli halde bulundurması, aldığı yükün özelliklerine uygun muhafaza tedbirlerini alması ve yine o sefere mahsus diğer alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur." denilerek, yasada belirtilen "anormal tehlikenin" mücbir sebep anlamına geldiği kabul edilmiştir. (<https://intranet.uyap.gov.tr>)

olağanüstü tehlikelerle başa çıkmak her zaman mümkün değildir. Bu gibi durumlarda geminin elverişsizliğinden söz edilemeyecektir. Taşıyan, mücbir sebep niteliğindeki olayların dışında kalan bütün muhtemel riskleri öngörerek gemiyi denize, yola ve yüke hazır bulundurmalıdır. Şu halde taşıyan TTK'nın 1141.maddesine göre, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü geminin beklenebilir, öngörülebilir tehlikelere karşı hazırlanması için gereken özenin gösterilmesini gerektirmektedir.

VI. KONTEYNER TAŞIMALARINDA SEFERE ELVERİŞLİLİK

A. Genel Olarak Konteyner Taşımacılığı

Konteyner (*container*), 1950'li yıllardan itibaren gelişen ve deniz taşımasında büyük bir potansiyele sahip olan konteyner taşımacılığında kullanılan bir taşıma aracıdır⁴³⁵. Konteyner geniş anlamda, içinde eşya taşınmak için özel olarak tasarlanmış, birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesini, yüklerin açılıp kapanmadan taşınmasını sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan, bir taşıma vasıtasından diğerine teknik araçlar yardımı ile aktarılabilen, tekrar tekrar kullanmaya imkân verecek sağlamlıkta büyük metal kutu şeklinde bir taşıma elamanı olarak tarif edilebilir⁴³⁶.

IMO sözleşmelerinden Emniyetli Konteyner Hakkında Uluslararası Sözleşme(International Convention for Safe Containers CSC)'de konteyner, "kalıcı nitelikte olmasından dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam, eşyanın taşınmasını

⁴³⁵ **DİDEM ALGARTÜRK LİGHT**, Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof Dr. Merih Kemal Omağ'a Armağan (Özel Sayı) C.16,S.2, 2017, s.18,19; **EZGİ HEPGÜLERLER**, Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında, Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Şeçkin Yayınları, Ankara 2011, s.19-20.; **CÖMERT**, G. Venüs, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.95-97.

⁴³⁶Konteynerle ilgili doktrinde, uluslararası sözleşmelerde, Yargıtay kararlarında çeşitli tanımlar yapılmıştır. Bkz. **İNÇİ DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1982. s.3.; **LATİF ÇAKICI**, Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1978, s.33; **HEPGÜLERLER**, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.19-20; **CUMALIOĞLU**, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.149. ; **AKSOY YAVAŞ**, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk(Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde) Oniki Levha Yayıncılık İstanbul, 2016, s.24.

kolaylaştırmak, bağlanmak ve kolayca elleçlemek için özel olarak tasarlanmış taşıma ekipmanı” olarak tanımlanmıştır(CSC m.2/1).

Rotterdam Kuralları’ndaki konteyner tanımı ise, “eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizat” şeklindedir(m.1/f.26).

Tüm tanımlarda vurgulandığı üzere konteyner tekrar kullanıma uygun, sağlam yapıda, yüklerin açılıp kapanmadan taşınmasını sağlayan, bir vasıttan diğerine kolaylıkla aktarılabilen, çeşitli yükleri homojen hale getirip birimleştirmesi gibi özelliklerinden dolayı konteyner taşımacılığı tercih edilen bir taşıma yöntemidir.

Deniz taşımasında önemli bir yer tutun “düzenli hat taşımacılığı”, konteyner gemileri ile yapılmaktadır. Bu tür gemiler, kaldırma ekipmanları yardımıyla konteynerlere doğrudan erişimi sağlayacak şekilde açık yapıda dizayn edilmektedir⁴³⁷. Konteynerlerin gemiye yüklenmesi, yerleştirilmesi ve tahliyesi özel bir uygulamayı gerektirdiğinden, konteyner limanları klasik limanlara nazaran daha farklı bir yapıya sahiptir.

Deniz ticaretinde Uluslararası Standartlar Örgütü(International Standardization Organization-ISO)⁴³⁸ tarafından belirlenen standartlara uygun konteynerler kullanılmaktadır. Konteyner taşımacılığında genel kargonun taşınmasında standart (40 ve 20ft’lik⁴³⁹)konteynerlerin yanı sıra, üstü açık konteynerler, yan duvarları ve tavanı olmayan flatrack konteynerler, ısı ayarlı

⁴³⁷ **HEPGÜLERLER**, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.39.

⁴³⁸ Konteynerlerin standart ölçülere kavuşturulması ilk olarak 1961 yılında Amerikan Standartlar Örgütü’nde (ASA) ele alınmış olup 1965 yılında Uluslararası Standartlar Örgütü(International Standardization Organization- ISO) tarafından bazı ölçüler esas kabul edilerek Türkiye’nin de içinde bulunduğu 31 ülke tarafından imzalanmıştır. Böylece konteynerler 40, 30, 20, 10, 7 ve 7ft ölçülerinde standartlaştırılmıştır. Bkz. **YAVAŞ**, A., Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Yapılan Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.12.

⁴³⁹ 20 ft :boy 6 m., en 2,435m., yükseklik 2, 435m.; 40ft : boy 12 m., en 2,435 m., yükseklik 2,435 m. 20 ft ölçütü TEU (*Twenty Foot Equivalent*) olarak ifade edilmekte olup, 1 TEU 20 ft’lik konteynerin hacmine karşılık gelmektedir. **EVREN ÖZTÜRK**, Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tesi,2007, s.8-9. **HEPGÜLERLER**, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.23; **YAVAŞ**, A., Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Yapılan Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, s.12-13.

(frigorifik) konteynerler, dökme yük konteynerleri(Bulk Schüttgut), sıvı ve gaz taşınması amacıyla tasarlanmış tank konteynerler kullanılmaktadır⁴⁴⁰.

ISO tarafından konteynerlerin sahip olması gereken özellikler ile sağlamlık açısından uygulanacak testler ile ilgili teknik standartlar getirilmiştir. Bu standartlara uygunluk tek başına konteynerin elverişli olduğunu göstermese de, uyulmadığı takdirde elverişsiz olduğu kabul edilmelidir⁴⁴¹.

Konteyner taşınmasında elverişsizliğine yol açabilecek hususlar, konteynerde bulunan kusur, aksaklık ya da noksanlıklar ile konteynerin gemiye yerleştirilmesi yani istif tarzı ile ilgilidir⁴⁴².

B. Konteynerin Elverişliliğinin MS'ler ile TTK'daki Yeri

Konteyner taşımacılığı ve multimodal(kapıdan kapıya) taşıma modelindeki gelişmeler beraberinde, konteynerin elverişliliği yükümlülüğünün kime ait olduğu sorunu gündeme getirmiştir. Bu konuda yapılacak durum tespitinde konteynerin nitelendirilmesi önemlidir. Konteynerin “koli” vasfında bir gereç mi, yoksa “gemi ambarı” gibi bir fonksiyon mu ifa ettiği taşıyanın sorumluluğu açısından belirleyici bir unsurdur. Zira, konteynerin geminin bir parçası yani ambarı gibi kabul edilmesi hâlinde taşıyanın TTK m.1141'deki elverişlilik hükümlerine göre sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Taşıyanın konteynerin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu LVK ile Hamburg Kuralları'nda yer bulmamıştır. Bu konu uluslararası alanda ilk olarak Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmiştir. RK m.14/f.1-b'de,“taşıyan yolculuk başlangıcında ve yolculuk süresince eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer bölümlerini ve içinde veya üzerinde eşyanın taşındığı kendisinin sağladığı her türlü konteyneri eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için gerekli özeni göstermesi gerektiği” öngörülmüştür. Böylelikle konteynerin yüke elverişliliği bakımından taşıyana açık bir özen yükümlülüğü

⁴⁴⁰ HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.39.

⁴⁴¹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.109-110.

⁴⁴² HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s. 112.

getirilmiştir⁴⁴³. Ancak bu yükümlük yalnızca taşıyanın kendisinin sağladığı konteynerler için geçerlidir. MS’de, yük ilgilisi tarafından tedarik edilen konteyner ise “eşya” olarak kabul edilmiştir (RK m.1/f.24).

Türk hukukundaki elverişlilik hükümlerine LVK kaynak teşkil ettiğinden, TTK’da konteynerin elverişliliği konusunda herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. O halde, bu konu incelenirken öğretide yer alan çözüm önerileri ile yargı kararları yol gösterici olacaktır.

Bu konuda doktrindeki ağırlıklı görüş, konteynerin taşıyana ait olması ya da onun tarafından temin edilmesi halinde geminin eklentisi, hareket edebilen ambarları olduğu yönündedir⁴⁴⁴. Diğer bir görüş ise, konteyner taşıyan tarafından tedarik edildiğinde taşıyanın konteyneri yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü söz konusu olmakla birlikte buna gerekçe olarak konteynerlerin geminin bir parçası olarak gösterilmesinin yerinde olmadığını ileri sürmektedir⁴⁴⁵.

Bir başka görüş de, konteyneri bir eşya olarak görerek, taşıyanın sorumluluğunun yüke özen borcu kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini kabul etmektedir. Bu görüşe göre konteyner taşıtan tarafından temin edildiğinde yükün bir parçası haline gelmektedir⁴⁴⁶.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 25/06/2014 tarihli, 2013/14743 E. ve 2014/12151 K. sayılı kararında⁴⁴⁷, “...yük zararının taşımada kullanılan konteynerin elverişsizliğinden kaynaklandığı, konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmiş olduğu

⁴⁴³ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.99.

⁴⁴⁴ DENİZ, İ., Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, s.4-11,90. ; HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.113. ; SAMİ AKSOY, S., Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.XXXIII, s.141-143. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.492-493., CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.149-150.

⁴⁴⁵Uygulamada çoğu zaman konteyneri taşıyan tedarik ettiğinden, konteynerlerin geminin bir parçası olarak kabul edilmesi halinde gemi sefere çıkana kadar taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olacağı, ancak konteynerler yükle ilgiliye eşyaların yüklenmesi için teslim edildiğinde taşıyanın konteyner üzerindeki kontrolünün sınırlı olduğunu, ayrıca kapalı mühürlü olarak teslim aldığı dolu konteyneri kontrol etmesinin çok zor bir ihtimal olduğu konusunda bkz. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.104-105.

⁴⁴⁶ HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.26. ; ASLIHAN ERBAŞ AÇIKEL, Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması-Konteyner Klozu, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.3, S.1, s.105-123.

⁴⁴⁷ <https://intranet.uyap.gov.tr>

için, bu taşıma kabının aynı zamanda geminin alonju sayılacağı, konteynerdeki elverişsizliğin geminin denize elverişsiz olmasına neden olacağı, dolayısıyla taşıyanın ortaya çıkan zarar nedeniyle e-TTK m.1019 (taşıyanın geminin elverişsizliğinden doğan sorumluluğu) uyarınca sorumlu olacağına” karar verilmiştir⁴⁴⁸. Görüldüğü üzere söz konusu Yargıtay ilamında konteyner geminin bir parçası olarak kabul edilmiştir. Buradaki nitelendirmede belirleyici olan husus ise konteynerin taşıyan tarafından temin edilmesidir.

Konteynerin her koşulda geminin bir parçası olarak kabul edilmesi kanaatimizce yerinde değildir. Taşıyanın Konteynerin elverişliliği konusundaki sorumluluğu incelenirken, konteynerin kimin tarafından sağlandığı, taşıyanın mı yoksa taşıtan/yükletenin mi konteyneri tedarik ettiği ile kimin tarafından yüklenip istiflendiği konusunda bir ayrıma gidilmelidir.

C. Konteynerin Elverişsizliğinden Sorumluluk

Konteynerin yükleten ya da taşıtan tarafından mı, yoksa taşıyanın mı tedarik ettiği sözleşmenin tarafları arasındaki e- posta yazışmalarının içerikleri, booking note, konişmento veya denizde yük senedindeki kayıtlardan anlaşılabilir⁴⁴⁹. Eğer konteynerin kimin tarafından sağlandığı bu yolla tespit edilemiyor ise taşımanın türüne göre belirlenmelidir. Konteyner taşımacılığı genel olarak LCL(*Less Than Container Load*) ve FCL(*Full Container Load*) olmak üzere iki şekilde gerçekleşmektedir⁴⁵⁰. LCL türü konteyner taşımacılığında, bir ya da birden çok taşıtana ait yüklerin konteynere yerleştirilmesi taşıyan tarafından gerçekleştirilmektedir. FCL taşımasında ise, yük konteynere yüklenmiş, istiflenmiş ve konteyner kapatılıp mühürlenmiş olarak taşıyana teslim edilmektedir⁴⁵¹. Bu tür taşımada konteyner varma limanına gemi ile

⁴⁴⁸ İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 2011/422 ve 2013/34 K. 21.02.2013 T. kararında, konteynerin gemi ambarı olarak kabul edilmesi sebebiyle e-TTK 1019. madde uyarınca taşıyanın ambarları yükü muhafazaya elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün taşıyan tarafından tahsis edilen konteynerler için de söz konusu olduğuna karar verilmiştir.

⁴⁴⁹ AKSOY, S., Konteyner Demurajı, s. 143.

⁴⁵⁰ HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.26, ; AÇIKEL ERBAŞ, A., Konteyner Klozu, s.116.

⁴⁵¹ ERBAŞ AÇIKEL, A., Konteyner Klozu, s.113-114; LCL/ FCL limandan kaptıya, FCL/LCL kapıdan limana yapılan taşıma modelidir.

taşıdıktan sonra, kapalı mühürlü şekilde gönderilene teslim edilir⁴⁵². Konşimentoya derç edilen FCL (*Full Container Load*) kaydı ile *full container load* (tam yüklü konteyner)ve *Shippers Load Stow, Weight and Count* /(yük, yükleyen tarafından yüklenmiş, istif edilmiş, mühürlenmiş) klozlarının, konteynerin kim tarafından tedarik edildiği noktasında bir fonksiyonu olmayıp, yükün, yükleten tarafından yüklenip, istiflenip konteyner mühürlenerek taşıyana teslim olunduğunu ifade etmektedir. Bu kayıtlar esasında, yükün miktar ve cinsine ilişkin konşimento kaydının taşıyan aleyhine karine teşkil etmesini önlemek ve istif hatasından ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağını temin etmek üzere konşimentoya işlenmektedir. Ancak konteyner taşımalarında genel olarak konteyner taşıyan tarafından tedarik edildiğinden kanaatimizce bunun aksini, açık ifadeyle konteynerin yükleten tarafından sağlandığını taşıyan ispat etmelidir.

LCL yani yüklemenin taşıyan tarafından gerçekleştirildiği taşıma modelinde, taşıyan kendisine ait olan ya da kendisinin tedarik ettiği konteynerin yüke elverişli olmasına özen göstermelidir. Aksi halde yani konteynerin elverişsizliği nedeniyle yük zarar gördüğünde taşıyanın yük ilgisine karşı sorumluluğu doğacaktır. Sözgelimi konteynerdeki delik, yırtık veya deformasyon nedeniyle içeri sızan deniz veya yağmur suyundan dolayı yükte ıslanma meydana geldiğinde, taşıyan TTK m. 1141 gereğince sorumludur.

FCL taşımada ise, taşıyan tarafından tedarik edilip, eşyanın yüklenmesi için taşıyana/yükletene teslim edilen konteynerin elverişsizliği söz konusu olduğunda sorumluluk açısından doğrudan bir sonuç bildirmek mümkün değildir. Burada taşıyanın bir kontrol yükümlülüğünün olduğu göz ardı edilmemelidir. Ancak bu kontrol teknik anlamda bir muayene olarak anlaşılmalıdır. Dışardan basit bir muayene ile fark edilebilecek elverişsizlikler bu kapsamda değerlendirilmelidir.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesi'nin 21.02.2013 T. 2011/422 ve 2013/34 K. sayılı kararında⁴⁵³; davacının sigortalısına ait kırtasiye malzemesi türü emtiaların konteyner içinde davalı taşıyan sorumluluğunda Çin'den İstanbul'a nakledilmek üzere

⁴⁵² CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.146.

⁴⁵³ Yargıtay 11.HD. 10.02.2014 T., 2013/12852 E. ve 2014/2158 K. ile Onanmıştır.

gemiye yüklendiğini, yük varma limanında alıcıya teslim edildiğinde konteyner taban kısmındaki kolilerin ıslanmış olduğunun tespit edildiği, ıslanmanın konteynerin kapak kısmından sızan suyun taban kısmındaki emtia kolilerine nüfuz etmesi sonucu meydana geldiği, konteyner taşımacılığında yük hasarının yükleme, boşaltma, istiften değil bizatihi konteynerin kapak contalarının işlevini yitirmesi sonucu konteynerin kapak kısmından suların sızması suretiyle oluştuğu, konteynerin taşıyan tarafından tahsis olunduğunun davalı vekilinin beyanı ile sabit olduğu, konteynerin taşıyan tarafından tahsis olduğu durumda, yükün yükleten tarafından konteynere yüklenip istiflenmesinin (FCL kaydının) taşıyanın kendisi tarafından tahsis edilen konteynerin elverişsizliğinden sorumlu tutulamayacağını ifade etmeyeceği, davalı vekilince cevap dilekçesinde yükletenin konteyneri muayene edip elverişli değilse yeni bir konteyner istemesi gerektiği ifade olunarak yükletenin de kusurlu olduğu savunulmuş olsa da, kapakların su sızdırmayacak şekilde iyi kapanmadığını, kapak contalarının eskime, yıpranma sonucu sızdırmazlık özelliğini kısmi olarak kaybetmiş olması sebebiyle su sızdırabileceği gibi bir hususun yükletenin gerekli dikkat ve özeni göstermesi halinde tespit edebileceği bir husus olmadığı, sonuç olarak davalı taşıyanın konteynerin yükü muhafazaya elverişli bulundurma yükümlülüğünü ihlali sebebiyle zarardan sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

Taşıtan/yükleten, konteynerde basit bir gözlemlenecek örneğin, delik, çatlak gibi bir kusur tespit ettiğinde bunu hemen taşıyana bildirerek, yükleme yapmayı red etmelidir. Aksi halde gözle görülebilecek veya basit bir muayene ile anlaşılabilir kusurları bilerek yükleme yapmayı kabul etmiş sayılır. Ancak böyle bir durumda taşıyanda tamamen sorumlu olmaktan kurtulmamalıdır. TTK m. 1183 ve TBK m.52 hükümleri burada kıyasen uygulanarak, konteynerdeki elverişsizlikten yükle ilgili ile birlikte kusurlu sayılması yerinde olacaktır⁴⁵⁴.

Konteynerin elverişsizliğinden dolayı sorumluluk bakımından, taşıyan kendisinin tedarik ettiği konteynerin maliki olması şart değildir. Zira konteynerin

⁴⁵⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.111-112.

kiralama yolu ile sağlanmış olması hâlinde de uygulanacak hükümler değişmeyecektir⁴⁵⁵.

Konteynerin elverişliliği sadece sağlamlık ve kusursuzluk yönüyle sınırlı olarak düşünülmemelidir. Taşınacak yükün özelliği dikkate alınarak, taşıma sırasında zarar görmemesi için en uygun türde konteyner tedarik edilmelidir. Sözgelimi meyve-sebze ya da bozulacak gıda yükü için ısı ayarlı (frigorifik) konteyner, sıvı gıdalar için flexi tank içeren konteyner sağlanması yüke elverişlilik açısından taşıyana düşen bir yükümlülüktür. Yargıtay'ın bu konuya ilişkin bir kararında⁴⁵⁶, taraflar arasında yapılan mail yazışmalarının içeriklerine göre, İstanbul'dan Libya'ya taşınması kararlaştırılan yükün kuru soğan olduğunun davalı taşıyanca bilindiği, her ne kadar davacı taşıtan/ yükleten tarafından soğutmalı olmayan konteyner tercih edilmiş ise de; davalı taşıyanın, davacının bu seçimi üzerine soğutmalı konteynerin seçilmesi gerektiği, aksi takdirde ürünün bozulabileceği yönünde herhangi bir bilgilendirme yapmamış olduğundan, yük zararından dolayı davalı taşıyanın da müterafik kusurunun bulunduğu kabul edilmiştir.

Konteynerin yükleten tarafından tedarik edilmesi halinde, taşıyanın elverişlilik konusunda bir yükümlülüğü söz konusu olmayacaktır. Bu durumda konteyner yük niteliğinde değerlendirilmelidir. Rotterdam Kuralları'nda da konteynerin elverişliliği konusunda taşıyana getirilen yükümlülük sadece kendisinin tedarik ettiği konteynerler bakımındandır. Buna karşın yük ilgilisi tarafından temin edilen konteyner "eşya" anlamında kabul edilmiş olup⁴⁵⁷ TTK'da da benzer bir düzenleme mevcuttur. TTK m. 1186/f.3'de, "*Bizzat taşıma gerci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerci ayrı bir koli sayılır.*" hükmü ile taşıyana ait olmayan veya taşıtan tarafından tedarik edilmeyen konteyner "eşya" kavramına dâhil edilmiştir⁴⁵⁸. Ancak konteyner yükleten tarafından sağlandığında taşıyana konteynerin elverişliliği konusunda yükümlülük yüklemese de, taşıyan

⁴⁵⁵ HEPGÜLERLER, E., Yükleme, İstif, Boşaltma, s.114.; AKSOY, S., Konteyner Demurajı, s. 143.

⁴⁵⁶ Yargıtay 11. HD. 24.01.2019 T. 2017/1242 E. ve 2019/696 K. sayılı ilamı. <https://intranet.uyap.gov.tr>

⁴⁵⁷ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.110.

⁴⁵⁸ Hükmün mehası Hamburg Kuralları'dır. HK m.1/f.5'de, eşyanın konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş veya ambalajlanmış olması halinde gönderen tarafından sağlanmış olmak şartı ile bu taşıma elemanlarının da "eşya" kavramına dâhil olduğu kabul edilmiştir. Bkz. YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.30.

konteyneri teslim aldığı andan taşımanın tamamlanıp yük ilgisine teslim edilene kadar TTK m.1178'den kaynaklanan özen borcu altındadır.

Taşıyan, kapalı ve mühürlü vaziyette kendisine teslim edilen konteyneri dışardan kontrol ederek, gözlemediği kusur ya da aksaklıkları konişmento ya da denizde taşıma senedine derç etmelidir⁴⁵⁹. Aksi halde TTK m.1239 gereğince konteynerin iyi halde kendisine teslim edildiğine dair yükleten lehine karine doğmuş olacaktır⁴⁶⁰. Dolayısıyla varma limanında eşyada bir hasar tespit edildiğinde, bunun yolculuk sırasında meydana geldiği karine olarak kabul edilmelidir.

VII. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE SEFERE ELVERİŞLİLİK

Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis eden, teknik yönetim sorumluluğu kapsamında gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmakla yükümlüdür. (TTK m 1133/f.1-a) TTK'nın 1133/f.1-b maddesinde, "*tahsis edenin sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde bulundurmakla yükümlü olduğu*" düzenlenmiştir. Madde metninde, "yüke elverişlilikten" ayrıca bahsedilmemiştir. Yazıcıoğlu bu konuda⁴⁶¹, sözleşmede belirtilen amaç yük taşıma ise, tahsis edenin gemiyi yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlü olduğu, geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığının ise TTK'nın 932. maddesine göre tahsis olunanın, ticari yönetim hakkı kapsamında verdiği talimat gereği yapılacak her bir yolculuk için belirleneceği görüşündedir. Ülgener⁴⁶², TTK m 1133'deki elverişlilik hükmünü, geminin sözleşme süresi dâhilinde eşya taşımak bakımından elverişli olarak bulundurmak olarak değerlendirilmektedir. Sözer ise⁴⁶³, tahsis olunanın gemiyi kazanç sağlamak için dilediği gibi kullanmak yetkisine sahip olduğu, dolayısıyla tahsis eden geminin hangi seferinde, fiilen hangi amaç ile kullanacağını bilmek ve ona göre tedbir almak imkânına sahip olmayabileceğinden, elverişlilik konusundaki yükümlülüğünü de

⁴⁵⁹ ERBAŞ AÇIKEL, A., Konteyner Klozu, s.113-114.

⁴⁶⁰ ERBAŞ AÇIKEL, A., Konteyner Klozu, s.113-114.

⁴⁶¹ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.326.

⁴⁶² ÜLGENER, M., F., Çarter Sözleşmeleri I, s.18.

⁴⁶³ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.339. Sözer, bir başka eserinde; zaman çarteri sözleşmesinde gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün sadece teslim sırasında olması gerektiği görüşünü ileri sürmektedir. SÖZER, B. Sefere Elverişlilik, s.70.

geminin en geniş anlamı ile kullanım amacı ve hatta sadece tipini ve/ veya kategorisini dikkate alarak belirlemek gerektiği görülmüştür.

Zaman çarteri sözleşmesine ilişkin düzenlemeler TTK m.1243'deki emredici hükümler arasında sayılmadığından taraflar sözleşme şartlarını kendileri belirleme hakkına sahiptir⁴⁶⁴. O halde tahsis edenin geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu tespit edilirken öncelikle sözleşme hükümlerine bakılmalıdır. Bu tür sözleşmeler için kullanılan standart formlarda elverişlilik ile ilgili klozlar yer almaktadır. Eğer zaman çarteri sözleşmesinde bu husus kararlaştırılmamış ise, yük taşımak için tahsis edilen gemilerde sözleşme süresince denize ve yola elverişlilik koşulu aranmalıdır. Yüke elverişlilik ise geminin kullanım amacına ve niteliğine göre tahsis olunanın vereceği talimat doğrultusunda sağlanmalıdır. Bunun dışında kalan örneğin kablo döşeme gemisi, tarak gemisi, balıkçı gemisi gibi gemiler bakımından tahsis eden sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde bulundurmalıdır.

Gemi kira sözleşmelerinde geminin elverişliliği kiracıya teslim anında aranan bir koşuldur. Nitekim TTK m.1123 hükmü ile “kiraya veren, kiralanan gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanmaya hazır olarak kiracıya teslim etmekle yükümlü olduğu” kabul edilmiştir.

VIII. TTK'nın 1141. MADDESİNİN EMREDİCİLİĞİ

TTK m. 1243/f.1-b'de, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma sorumluluğu emredici olarak düzenlenmiştir⁴⁶⁵. Hükme göre, “*bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin TTK'nın 1141. Maddesinden kaynaklanan borç ve sorumlulukları doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran*

⁴⁶⁴ Dolayısıyla zaman çarteri sözleşmesine taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran şart ve kayıtlar konulmasına yasal bir engel bulunmamaktadır. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.173.

⁴⁶⁵ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.247, CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.171.

veya daraltan bütünü kayıt ve şartlar geçersizdir.”⁴⁶⁶ Düzenlemenin e-TTK’dan farkı⁴⁶⁷ sadece konişmento bakımından değil, konişmentonun yanında diğer bir taşıma senedi ve navlun sözleşmesi için de öngörülmüş olmasıdır. Ancak TTK’nın 1243. maddesi her türlü navlun sözleşmesi için mutlak geçerli değildir. TTK m.1245’ de; *“yolculuk çarteri sözleşmelerine 1243. madde hükmü uygulanamaz, ancak böyle bir sözleşmeye dayalı olarak konişmento düzenlenirse, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide 1243. Madde hükmü uygulanır.”* düzenlemesi ile yolculuk çarteri sözleşmesi için bazı istisnalar getirilmiştir. Burada kırkambar sözleşmeleri hükmün dışında bırakılmış olduğundan, kırkambar sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğunu daraltan, kaldıran kayıtlar konulması mümkün değildir⁴⁶⁸.

TTK m.1245’deki düzenlemeye göre TTK m.1243’deki emredici hüküm yolculuk çarteri sözleşmelerinde uygulanamayacak olmakla birlikte, yolculuk çarteri sözleşmesi nedeniyle bir konişmento tanzim edilmiş olması halinde, konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK m.1243 geçerli olacaktır⁴⁶⁹. Dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyan tarafından bir konişmento düzenlendiğinde, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki TTK’nın emredici hükümlerine tabi olacaktır. Burada amaçlanan sözleşmeye taraf olmayan konişmento hamilini korumak olduğundan, bir yolculuk çarteri sözleşmesinde konişmento düzenlenmiş olsa dahi, gönderilen ile taşıtan sıfatları birleştiğinde TTK’nın 1243. maddesi uygulanamayacaktır. Dolayısıyla böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğunun kaldırılması veya daraltılması yönünde yolculuk çarteri sözleşmesine konulan kayıtlar geçerli olacaktır⁴⁷⁰.

⁴⁶⁶ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.492, YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil”, Deniz Ticareti Hukuku, s.329.

⁴⁶⁷ TTK m.1243’ün gerekçesinde, hükmün birinci ve üçüncü fıkralarının 6762 sayılı kanunun 1116. maddesi ile Hamburg Kurallarının 23. maddesinden değiştirilerek alındığı, 6762 sayılı kanuna göre en önemli farkın, konişmento düzenlensin veya düzenlenmesin herhangi bir taşıma senedinde yer alıp, emredici hükümlere aykırı olarak sorumluluğu tamamen veya kısmen bertaraf eden kayıtların batıl sayılması olarak açıklanmıştır. Bkz. KENDİGELEN, A., Gerekeçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, s.1183.

⁴⁶⁸ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.172-173.

⁴⁶⁹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.476, SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.23.

⁴⁷⁰ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.173.

Taşıma fiili taşıyana bırakıldığında, onun tarafından düzenlenen konşimentoya taşıyanın sorumluluğunun kaldırılması veya daraltılması yönünde vaz edilen kayıtlar TTK m 1243 gereğince geçersizdir. Zira, burada da sözleşmeye taraf olmayan konişmento hamilinin korunması göz önünde bulundurulmalıdır. Böyle bir durumda fiili taşıyan, konişmento hamiline karşı konşimentodaki kayda dayanarak geminin elverişsizliğinden kaynaklanan zarardan sorumsuz olduğunu ileri süremeyecektir. TTK m.1191 uyarınca akdi taşıyanın yük ilgisine karşı olan sorumluluğu devam etse de, TTK m.1192’de akdi taşıyan bakımından bir istisna getirilmiştir. TTK m 1192’ye göre bazı şartların bir arada gerçekleşmesi halinde akdi taşıyanın sorumluluğunun kaldırılması ya da daraltılması mümkündür. Bunun için, taşımanın bir kısmının fiili taşıyana bırakılmış olması, taşımanın hangi bölümünün fiili taşıyana bırakıldığı ile fiili taşıyanın kimliğinin navlun sözleşmesinden açıkça anlaşılıyor olması gerekmektedir⁴⁷¹. Bu koşullar altında taşıyan navlun sözleşmesinde kararlaştırılmış olması kaydıyla, geminin elverişliliği ile ilgili TTK m.1141’den kaynaklanan sorumluluğunu kaldıran veya daraltan sözleşme kayıtlarını ileri sürebilecektir⁴⁷².

TTK m.1243’ün uygulanması bakımından istisna getiren diğer bir hüküm ise TTK m.1244’dür. Söz konusu hükümde sayılan⁴⁷³ durumların mevcut olması halinde TTK m. 1243/f.1 fıkrası uygulanamayacaktır. Dolayısıyla TTK m.1244’de belirtilen haller bakımından taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu kaldıran veya daraltan hüküm ve şartlar geçerlidir.

TTK m.1244/f. 1-a bendinde; “navlun sözleşmesinin canlı hayvanlara veya 1151. maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşya bakımından TTK

⁴⁷¹ AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.101; DEĞİRMENCİ KULA, N., Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s.64.

⁴⁷² CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.173.

⁴⁷³ TTK 1244.maddesine göre şu hallerde 1243. maddenin birinci fıkrası uygulanmaz: 1-a)Navlun sözleşmesinin canlı hayvanlara veya 1151.maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin bulunması, b)Mutad ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı içinde yapılan eşya taşımaya ilişkin bulup da eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar, bu durumda taşıma senedinin bu anlaşmaları ve “emri değildir” kaydını içermesi, c)Taşıyana, eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen yükümlülükler, (2) 1243.madde, Konişmentoya, müşterek avaraya ilişkin kayıtların konulmasına engel değildir (3) Sorumluluğun önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar hakkında TBK’nın emredici hükümleri saklıdır.

m.1243/f.1 hükmünün uygulanamayacağı” öngörülmüştür. Burada üzerinde durulması gereken güverte taşımasına ilişkin getirilen istisnadır. Güverte taşıması, kırkambar sözleşmesine konu olduğunda, taşıyanın TTK m. 1141’den kaynaklanan sorumluluğunun nasıl değerlendirileceği önemlidir. Zira, TTK’nın 1243.maddesi uyarınca kırkambar sözleşmesi bakımından taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran hüküm ve şartlar geçersizdir. TTK m. 1243’ün uygulanması bakımından kırkambar taşımasında konişmento veya denizde taşıma senedi düzenlenmesi şartı da getirilmemiştir. Şu halde güverte taşımasının TTK 1244/f.1-b(a) uyarınca istisna kapsamına alınabilmesi için yükün güvertede taşınacağıının denizde taşıma senedine yazılmış olması ve fiilen de güvertede taşınmış olması şartı aranmalıdır⁴⁷⁴.

Güverte taşımasıyla ilgili dikkate alınacak bir başka husus ise TTK’nın 1151. maddesidir. TTK m.1151’de *”Taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz, taşıyan ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir.”* hükmü öngörülmüştür. Buradaki düzenlemeye göre, taraflar arasında anlaşma olmasa da, eğer ticari teamüle uygunsa veya mevzuat gereği zorunlu ise yük güvertede taşınabilecektir. Bu koşulların varlığı halinde tarafların ayrıca anlaşmalarına gerek yoktur. TTK m. 1151 hükmünün mehzazını teşkil eden Hamburg Kuralları m.9’a göre, taşıyanın güvertede taşımanın sonucu olmayan zıya, hasar veya geç teslimden ileri gelen zararlardan dolayı m. 5 uyarınca sorumluluğu devam etmektedir⁴⁷⁵. Dolayısıyla HK’na göre değerlendirme yapıldığında ticari teamül veya mevzuat gereği yükün güvertede taşınması halinde, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün devam ettiği sonucuna varılmaktadır⁴⁷⁶. Buna karşılık Lahey Sözleşmesi’nde güverte yükü konvansiyonun uygulanma alanı dışında bırakılmıştır⁴⁷⁷. Kanaatimizce bu konuda durum tespiti yapılırken TTK madde 1151’in mehzazının dikkate alınması yerinde olacaktır. Dolayısıyla eşyanın güvertede taşınması ticari teamüle uygun ya da mevzuat gereği

⁴⁷⁴ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.255.

⁴⁷⁵ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.111.

⁴⁷⁶ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.177.

⁴⁷⁷ LK anlamında “mal” taşıma sözleşmesinde güverteye konduğu beyan edilen yükler ile canlı hayvanlar hariç olarak tanımlanmıştır(LK m.1-c). Dolayısıyla taşıma sözleşmesinde bu şekilde taşınacağı kararlaştırılmış ve fiilen de güvertede taşınmış olan güverte yükü eşya kavramının dışına çıkarılmıştır. Bu konuda bkz. YETİŞ ŞAMLI, K., Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi.

zorunlu olsa dahi yükleten ile taşıyan arasında bu hususta denizde taşıma senedine geçen bir anlaşma yoksa taşıyanın TTK m. 1141'den kaynaklanan gemiyi elverişli halde bulundurma sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir⁴⁷⁸.

TTK m. 1244/f. 3 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu daraltan ya da ortadan kaldıran kayıt ve şartlar bakımından TBK hükümleri saklı tutulmuştur. Bu durumda söz konusu kayıtların geçerliliği bakımından TBK m. 27, sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin TBK 115 ile yardımcı şahısların fiillerinden sorumluluğu düzenleyen TBK 116 hükümleri göz önünde bulundurulacaktır⁴⁷⁹.

IX. ELVERİŞLİLİK İLE İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

A.Genel Olarak

Deniz ticaretine ilişkin kurallar yirminci yüzyılın başlarına kadar ulusal boyutta iken, denizcilik endüstrisinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan ihtiyaçlar karşısında uluslararası alana taşınmıştır. Bu aşamaya geçilmeden önce İngiliz ve Amerikan yargı kararlarıyla kabul edilen garanti sorumluluğunun gemi donatanları tarafından çarter parti veya konşimentolara konulan sorumsuzluk kayıtlarıyla etkisiz hale getirildiği bilinmektedir. Söz konusu uygulama yük ilgililerini taşıyanlar karşısında korumasız ve zararlarının tazminini fiilen imkânsız kılmıştır. Bunun önüne geçilmesi amacıyla ilk yasal düzenleme Amerika'da yapılarak, 1893 tarihli Harter Act ile taşıyanların sorumluluğu makul özen borcu olarak kabul edilmiştir. Bunu takiben başta İngiltere olmak üzere diğer denizci ülkeler de iç hukuklarında benzer düzenlemeler yapma yoluna gitmişlerdir.

Bu gelişmelerin ardından uluslararası alanda da deniz ticaretindeki sorunlara çözüm odaklı çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Deniz Hukuku Komitesi (International Law Association -ILA-) tarafından Hollanda'nın Lahey kentinde

⁴⁷⁸ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.415; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.176-177; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.255.

⁴⁷⁹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.177.

düzenlenen konferanslar sonucunda, taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin kayıtların sınırlandırılmasına yönelik olarak 1921 tarihli “Lahey Kuralları” ortaya çıkmıştır. Burada kabul edilen kuralların konşimentoya dâhil edilmesi taşıyanların isteğe bağlı olduğundan, Lahey Kuralları taşıyanlar ile yük ilgilileri arasındaki sorunları çözmeye yetmemiştir⁴⁸⁰.

B. Geminin Elverişliliği Konusunda Uluslararası Düzenlemeler

1. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları

1921 tarihli Lahey Kuralları taraf devletler açısından tavsiye düzeyinde kaldığından, deniz ticaretinde bağlayıcılığı olan bir konvansiyon ile sorunların çözüm bulacağı düşüncesi hâsıl olmuştur. Bu amaçla 25.08.1924 tarihinde “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme(*International Convention for the Unification of Certain Rules of Lawrelating to Bills of Lading*)” sözleşme kabul edilmiştir⁴⁸¹. Lahey Sözleşmesi taşıyanın sorumluluğunu düzenlediği ilk uluslararası antlaşmadır. Lahey Kuralları olarak bilinen konvansiyon birçok ülke tarafından onaylanmak suretiyle, kimi ülkelerde de buna paralel olarak yapılan iç hukuk düzenlemeleri ile uygulanır hale gelmiştir⁴⁸². Bu sözleşme ile beraber taşıyanın yüke özen borcu, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü ilk kez bir uluslararası sözleşme ile makul özen borcu(*due diligence*) olarak düzenlenmiştir⁴⁸³.

Dünya deniz taşımacılığındaki gelişmeler karşısında Lahey Kuralları değişen ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmiştir. Özellikle konteyner taşımacılığının yaygın hale gelmesi, beraberinde yeni taşıma senetlerinin ortaya çıkması, taşıyanın sorumluluk sınırındaki değer kaybı gibi nedenler yeni kurallar getirmeyi zorunlu

⁴⁸⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Uluslararası Kara, Hava, ve Deniz Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, Oniki Levha Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2008, s.103-104; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.185; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.12-13;

⁴⁸¹ Lahey Kuralları, Türkiye tarafından 14.02.1955 tarih 6469 sayılı kanun ile (RG 22.02.1955 tarihinde 8936 S.) onaylanarak, 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁴⁸² YETİŞ ŞAMLI, K., Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s.104.

⁴⁸³ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.12-13.

kılmıştır⁴⁸⁴. Bu kapsamda CMI(Comite Maritime International) bünyesinde yürütülen çalışmalar neticesinde 1968 yılında Bürüksel’de toplanan konferansta “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Bürüksel Konvansiyonunun Tadiline Dair Protokol”(Protokol To Amend The International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading) kabul edilmiştir. Lahey/Visby Protokolü 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiş olup Türkiye bu protokolü onaylamamıştır⁴⁸⁵.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü, Lahey Kuralları m. 3/1’de düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan, sefer/yolculuktan önce ve seferin başlangıcında, denize (seyrüsefere) elverişli bir gemi sağlamak, gemiyi lazım geldiği şekilde donatmak, teçhiz etmek ve kumanya tedarik etmek, geminin ambarlarını ve soğuk hava tertibatlı mahallerini, malların tesellüm nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için gereken özeni göstermekle yükümlüdür⁴⁸⁶. Taşıyanın yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin korunması ile ilgili sorumluluğu ise LK m.3/1 ‘in uygulama alanı dışındadır⁴⁸⁷. MS’ye göre taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bütün yolculuk boyunca ve boşaltma bitinceye kadar devam etmektedir. Yolculuk başladıktan sonra geminin elverişli bir halde tutulması

⁴⁸⁴1924 tarihli Lahey Kuralları hükümlerini kısmen değiştiren ve yeni bazı hükümler ekleyen iki protokol kabul edilmiştir. Bunlardan ilki 23.02.1968 tarihli Bürüksel Protokolü, diğeri ise, 1968 tarihli 1968 tarihli Protokol ile Tadil Edilmiş Olan 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeyi Değiştiren 21.12.1979 tarihli Bürüksel Protokolü’dür. Türkiye her iki protokole de henüz taraf olmamıştır. 6102 sayılı TTK’nın Beşinci Kitap’ında yer alan “Deniz Ticareti” hükümleri hazırlanırken 1924 tarihli Lahey Kuralları’nın 1968 ve 1979 tarihli Protokoller uyarınca yenilenmiş metni esas alınmıştır. **ATAMER, K., / SÜZEL, C.**, Yeni Deniz Ticaret Hukukunun Kaynakları, Cilt 1, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 201, s,124-127. **ATAMER, K.**, Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, Fiostr, ve Arbitration London Kayıtları İle Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 11 Sayı: 1-4, 2011, s.248.

⁴⁸⁵6102 s.TTK düzenlenirken benimsenen öncelikli ilke uluslararası sözleşmeler ile uyumun sağlanması olduğundan, denizde eşya taşıma ile ilgili kısım hazırlanırken 1924 tarihli Lahey Kuralları, bu sözleşmeyi tadil eden 1968 tarihli Visby Protokolü ile 1979 tarihli ÖÇH Protokolünün hükümleri esas alınmıştır. Ayrıca bu sözleşmelerde düzenlenmeyen ve 1978 tarihli Hamburg Kurallarının yer alan bazı hükümler TTK’ya aktarılmıştır. **ATAMER, K., / SÜZEL, C.**, Yeni Deniz Ticaret Hukukunun Kaynakları, Cilt 1, s.125-130.

⁴⁸⁶ MS’nin tercümesi için bkz. **ÜNAN/YAZICIOĞLU/ATAMER/DAMAR/SÜZEL**, Birleştirilmiş Metin ve Çeviri, Kerim Atamer /Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları, C.I, İstanbul 2013, s.183; **GÜRSES, Ö.**, ISM Kod, s.54.

⁴⁸⁷ **YETİŞ ŞAMLI, K.**, Sefere Elverişlilik, s.484.

taşıyanın yüke özen borcunun özel bir görünümüdür⁴⁸⁸. Visby Protokolü'nde de bu konularda herhangi bir değişikliğe gidilmeyerek, LK m.3/1 hükmü aynen kabul edilmiştir.

LVK'nın 4/1 maddesinde de; "geminin seyrüsefere elverişliliği yüzünden vukua gelecek kayıp ve hasarlar, taşıyanın gemiyi seyrüsefere elverişli bir hale koymak hususunda gereken dikkat ve itinayı göstermemesi veya üçüncü maddenin birinci paragrafı gereğince gemiye gerekli donanım, teçhizat ve kumanyayı temin etmemesi veya gemide mevcut ambar ve soğuk hava mahallerini, malların kabul nakil ve muhafazasına hazırlanmaması gibi sebeplerden doğmamışsa, bunlardan ne nakliyeciyi, ne de gemi sorumludur. Seyrüsefere ehliyetsizlik yüzünden ortaya çıkacak her kayıp ve hasarda gerekli dikkatin ve ihtimamın gösterilmiş olduğunu nakliyeciyi işbu maddede derpiş olunan muafiyetten faydalanan diğer şahıslar, ispat ile mükelleftir." hükmü getirilmiştir. Söz konusu düzenleme ile taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olarak kabul edilmiştir⁴⁸⁹. Böylece taşıyana, gemiyi yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan evrede elverişsizliğe neden olabilecek eksikliklerin keşfedilmesi ve giderilmesi için gereken özeni gösterme konusunda bir yükümlülük yüklenmiştir⁴⁹⁰. Zararın nedeni elverişsizlik ise, taşıyan bu konuda üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispatlamak kaydıyla sorumluluktan kurtulabilecektir⁴⁹¹.

LK'nın uygulanabilmesi için konişmentonun bu sözleşmeye (1924 LK) taraf olan bir devlette düzenlenmesi koşulu kabul edilmişken (m.X), Visby Kuralları ile getirilen yeniliklerden biride (m.5) LK'na göre uygulama alanının genişletilmesi olmuştur⁴⁹². Böylece şayet konişmento Visby Protokolü'ne taraf olan devletlerden birinde düzenlenmiş ise veya taşıma Visby Kuralları'na taraf olan bir devletin limanından yapılmışsa yahut konişmentoda yer alan ya da konişmento ile ispat edilen

⁴⁸⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.176. ; TEKİL, F., Deniz Hukuku, s.273. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.432-433.

⁴⁸⁹ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.54.

⁴⁹⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.487.

⁴⁹¹ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.54.

⁴⁹² ATAMER, K., Deniz Ticareti Hukuku, C.I, s.171-172; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.14.

sözleşmede taşımaya bu MS'deki kuralların veya herhangi bir devletin ya da taraf olan devletin kurallarının uygulanacağı kararlaştırılmışsa, LVK uygulanmalıdır(LVK m.5). Bu üç seçeneğin ilki LK'yer alan kuralın tekrarı olduğundan, Visby Kuralları ile getirilen yenilik iki ve üçüncü seçenekler bakımından olmuştur.

2. Hamburg Kuralları

Denizcilik terminolojinde Hamburg Kuralları olarak anılan uluslararası sözleşme, 6-31 Mart 1978 tarihlerinde Hamburg'da yapılan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı sonucunda "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*)" adı altında kabul edilmiştir⁴⁹³. HK'nın uygulama alanı konusunda Lahey/Visby kurallarından farklı olarak konişmento değil navlun sözleşmesi esas alınmıştır.

HK'da, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan, yolculuk başlangıcında geminin sefere ve yüke elverişli halde bulunmasını sağlamak, eşyanın yüklenmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve tahliyesinde özen göstermek gibi yükümlülüklerinden söz edilmemiştir. MS'de "taşıyanın sorumluluğu" başlığı altında, eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir⁴⁹⁴. Dolayısıyla HK'da, LK-L/VK 'da olduğu gibi taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğu konusunda özel bir düzenleme yer verilmeyerek, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun da dahil olduğu sorumluluğu tek bir maddede (m.5) düzenlenmiştir⁴⁹⁵. HK m. 5/1'e göre taşıyanın eşyanın ziyaa veya hasara uğraması yahut geç teslim edilmiş olmasından doğan zararlardan sorumluluğu, ziyaa, hasar veya gecikmeye neden olan olayın, eşya taşıyanın muhafazası altında iken yani eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı an ile varma limanında teslim edildiği an arasındaki sürede meydana gelmiş olması şartına bağlıdır. Böylelikle MS'de, kusur sorumluluğu ilkesine göre kusurun varlığı karine olarak kabul edilmiştir⁴⁹⁶. Taşıyan

⁴⁹³ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.6-7.

⁴⁹⁴ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.66. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.491, GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.61.

⁴⁹⁵ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.17.

⁴⁹⁶ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları s.68-71. ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.61.

bu karinenin aksini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın önlenmesi bakımından alınması beklenebilecek bütün tedbirlerin kendisi ve adamları tarafından alınmış olduğunu ispat etmek zorundadır⁴⁹⁷. Dolayısıyla HK’da, geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile ilgili sorumluluk hali ayrıca düzenlenmemiş olduğundan, taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilmesi, zarara sebebiyet veren olayın, eşya taşıyanın hâkimiyetin de iken gerçekleşmesi ve zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul surette beklenebilecek tüm tedbirlerin taşıyan ve adamları tarafından alındığının ispatlanamamış olması ile mümkün olabilecektir⁴⁹⁸.

3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları teknolojik gelişmeler ve ihtiyaçlar doğrultusunda önceki sözleşmelerde yer alan tartışmalı hükümler göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. Diğer MS’den sözleşmelerden farklı olarak kapıdan kapıya taşımaya (*door to door*) ilişkin sorumluluk rejimi düzenlenmiş⁴⁹⁹ olup, taşıyanın yolculuk başlamadan önce ve yolculuk sırasında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde tutmakla yükümlü olduğu kabul edilmiştir. (RK m. 14) Dolayısıyla LK- LVK’dan farklı olarak taşıyan, yalnızca yolculuk başlangıcında değil yolculuk boyunca gemiyi elverişli halde bulundurmak için gereken özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur⁵⁰⁰.

RK denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarından, yüke elverişlilik bakımından L/VK’dan farklılık içermektedir. RK’nın, bu konuda getirdiği en önemli yenilik geminin ambarları ile yük taşımada kullanılan diğer kısımlarının yanı sıra konteynere de yer verilmiş olmasıdır. RK m.14/c deki düzenleme ile taşıyana, kendisi tarafından tedarik edilen konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü getirilmiştir. Buna karşın yük ilgisinin sağladığı konteyner ise “eşya” olarak sayılmıştır.

⁴⁹⁷ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.71.

⁴⁹⁸ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.492.

⁴⁹⁹ KULA DEĞİRMENCİ, N., Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri, Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, S.2, C.1, 2010, s.87.

⁵⁰⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s. 493-494.

RK'na göre, taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğu LK-L/VK'da olduğu gibi kusur sorumluluğu niteliğindedir. Bu bakımdan taşıyan sorumluluktan kurtulmak için ya talepte bulunanın zararının geminin elverişsizliğinden ileri gelmediğini ya da geminin sefere elverişliliğini sağlamak için gereken özeni gösterdiğini ispatlamalıdır (RK 17/5b).

C. Seyir Emniyetine İlişkin Düzenlemeler

Gemi endüstrisi ile buna paralel deniz taşımacılığında ortaya çıkan yeni teknolojik gelişmeler bu alanlarda yeni kurallar koymayı da beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda düzenlenen bazı uluslararası sözleşmelerde kabul edilen kurallar da doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu etkilemektedir. Dolayısıyla MS'e aykırılık halinde taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili yükümlülüğünü yerine getirdiğini söylemek mümkün olmayacaktır. Bu alanda kabul edilen standartların sağlanması, güvenli yönetim sisteminin oluşturulması, uygulanması, bu konuda gerekli sertifikalara sahip olunması, denize ve yola elverişliliğinin sağlanmasında taşıyanın gerekli özeni gösterdiğinin ispatı açısından önemlidir⁵⁰¹. Zira, seyir güvenliğinin sağlanması bakımından teknik yönden alınması gereken tedbirler ile gemi adamlarının sahip olması gereken nitelikler konusunda ISM Kod ve STCW- 95 ile getirilen esaslara uyulmuş olması, geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğun yerine getirilmesi bakımından taşıyan lehine karine oluşturacaktır⁵⁰². Dolayısıyla bu başlık altında yer verilecek olan uluslararası sözleşmeler, taşıyanın elverişlilik konusundaki özen yükümlülüğünün yerine getirildiğinin ispatı açısından önemlidir.

1. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)

IMO tarafından⁵⁰³ 01.11.1974 tarihinde kabul edilen ve 25.05.1980 tarihinde yürürlüğe giren Denizde Can Güvenliğine Dair Sözleşme (*International Convention*

⁵⁰¹ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi, İÜHFM, Cilt LXI, Sayı 1-2, İstanbul, 2013, s. 327-337.

⁵⁰² YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.390.

⁵⁰³ Deniz taşımacılığında seyir güvenliği ve çevre koruma politikalarının geliştirilmesi ve uygulanması amacıyla, 1948 yılında yapılan Cenevre Konferansında, Birleşmiş Milletler bünyesinde faaliyet göstermek üzere Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO-International Maritime Organization)

fort the Safety of Life at Sea), SOLAS) denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasını amaçlamaktadır. Türkiye’de kanunla onaylamak suretiyle bu sözleşmeye taraf olmuştur⁵⁰⁴. SOLAS gemilerin inşası, gemi makineleri ile diğer donanımları, telsiz ve haberleşme teçhizatları, gemilerde bulunması gereken belgeler konusunda kurallar ve standartlar getiren uluslararası bir sözleşmedir. Geminin denizden gelecek tehlikelere karşı koyacak nitelikte olması taşıyanın denize ve yola elverişlilik borcunun bir gereğidir. Bu nedenle SOLAS kurallarına uygunluğun sağlanması sefere elverişlilik açısından gerekliliktir.

2.Uluslararası Yönetim Kodu(ISM Code)

IMO tarafından 04.11.1993 tarihinde, “Kirliliğin Önlenmesi ve Gemilerin Güvenli Yönetimi için Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu kuralları(*International Management Code For the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention*)” kabul edilmiştir⁵⁰⁵. Kısaca ISM Kod olarak bilinen Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu, denizcilik işletmelerinin işleyişi konusunda standartlar getirilmesi, seyir güvenliğinin sağlanması, deniz kazaları ve deniz kirliliğinin önüne geçilmesine yönelik tedbirlerin alınmasını öngören kurallar bütünüdür⁵⁰⁶. ISM Kod’da kabul edilen güvenli şekilde işletilmesine yönelik teknik tedbirler ile gemi adamlarının durumlarının iyileştirilmesi konusunda uluslararası standartlar ortaya koymak, bu çerçevede belirlenecek olan seyir güvenliği esaslarının gemilerde uygulanması yoluyla deniz kazaları ile çevre kirliliğinin önüne geçilmesi amaçlanmaktadır⁵⁰⁷. ISM Kod ile getirilen kuralların

kurulmasına karar verilmiştir. IMO’ nun kuruluş amacı; Uluslararası ticarete denizciliği ilgilendiren tüm teknik konularda, ülkelerarası düzenlemeler ve uygulamalarla denizlerde seyir güvenliğini sağlamak ve kirlenmeyi önlemek için uygulanabilir en yüksek standartların oluşturulmasına yönelik çalışmalarda bulunmak olarak gösterilmiştir. GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.10.

⁵⁰⁴ 25.05.1980 T. 16998 S. RG.

⁵⁰⁵ Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu(ISM Kod) Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün 04.11.1993 Tarih ve A.741 sayılı kararı ile kabul edilerek,18.05.1994 tarihinde, SOLAS olarak anılan Denizde Can Güvenliğine Dair Konvansiyona (Safety Of Life At Sea Convention) IX. bölüm olarak eklenmiştir. Bu şekilde SOLAS’a taraf olan ülkeler açısından, ISM Kod bağlayıcı hale gelmiştir. SOLAS Türkiye tarafından 1980 tarihinde(RG 25.05 1980 S.16998) kabul edilmiş olduğundan, ISM Kod hükümleri de geçerlidir.

⁵⁰⁶ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi, 327-328; ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.29-31; GÜRSES, Ö., İngiliz Deniz Ticareti ve Sigorta Hukukuna İlişkin Yönetim Kodu’nun Etkisi, MHB, Cilt: 24, Sayı:1-2, 2004, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, s.481-502.; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.13-20.

⁵⁰⁷ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s. 68-70, GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.56.

amacı her ne kadar taşıyanın sorumluluğu bakımından doğrudan bir düzenleme getirmek yönünde olmasa da, bu kurallar taşıyanın elverişlilik ile ilgili sorumluluğunu dolaylı olarak etkilemektedir⁵⁰⁸. Zira, MS’de yer alan standartların hayata geçirilmesi tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen yükümlülüğünün yerine getirilmesi bakımından bir zorunluluktur⁵⁰⁹.

ISM Kod’un uygulanmasıyla ilgili olarak 1995 tarihinde bir Yönerge hazırlanmıştır. Yönergede, ISM Kod’un uygulama koşulları, ISM Kod’da öngörülen belgelerin ne şekilde düzenleneceği ile geçerlilik sürelerine dair kurallar düzenlenmiştir⁵¹⁰. Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması⁵¹¹ ve sistemin etkin bir şekilde uygulandığının belgelendirilmesi ISM Kod’da aranan bir koşuldur. Bu kapsamda iki tür belge düzenlenmektedir. Bunlar, *Uygunluk Belgesi (Document of Compliance)* ile *Güvenli Yönetim Sertifikası(Safety Management Certificate)*dır. Uygunluk belgesi, geminin bayrak devleti veya bu devletin yetkilendirdiği kuruluş tarafından verilen ve şirketin ISM Kod kurallarını uygulayabilecek özelliklere sahip olduğunu ortaya koymaktadır⁵¹². (ISM Kod m.13/1) Uygunluk belgesi alabilmenin ön koşulu ise, şirketin oluşturduğu güvenli yönetim sisteminin ISM Kod’da öngörülen esaslara uygun olmasıdır⁵¹³. Şirketin ISM Kod’un şartlarına uygun olarak güvenli yönetim sistemi oluşturduğunu belgeleriyle birlikte ortaya koymasından sonra, yetkili makam tarafından uygunluk belgesi düzenlenir⁵¹⁴. Bir geminin uygunluk belgesinin

⁵⁰⁸ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.343-344.

⁵⁰⁹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.344.

⁵¹⁰ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.81.

⁵¹¹ Güvenli Yönetim Sistemi, gemilerin işletilmesinde ISM Kod’a uygunluğun sağlanması ve ISM Kod’un amaçlarının yerine getirilmesine hizmet etmektedir. ISM Kod’da güvenli yönetim sistemini oluşturma görevi şirkete verilmiştir. Bir işletmenin olağan zamanlarda ve acil durumlar karşısında nasıl hareket etmesi gerektiğine ilişkin bir strateji oluşturulması, bunun etkin bir şekilde uygulanması konusunda planlama yapılması, bu kapsamda gerekli tüm tedbirlerin alınması güvenli yönetim sistemi açısından zorunluluktur(m.8). Buna göre, olağan işletme planı kapsamında geminin periyodik bakımları ile kontrollerinin yaptırılması, arıza ve aksaklıkların önlenmesine yönelik tedbirlerin alınması(m.10), gemi adamlarının güvenli yönetim sisteminin işleyişi hakkında bilgilendirilmesi, güvenli yönetim planının uygulanmasında iç denetim mekanizmasının oluşturulması, şirketin yükümlülüklerindedir. Bu kapsamda, şirketin Güvenli yönetim sisteminin işleyişini gösteren “Güvenli Yönetim El Kitabı” hazırlayarak gemide bulundurması burada belirlenen esasların uygulanıp uygulanmadığının kontrol edilmesi amacıyla düzenli aralıklarla iç denetimler yapması gerekmektedir(m.12/1-2). ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.73-80.

⁵¹² ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.83.

⁵¹³ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.17-18.

⁵¹⁴ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi,. s.83. ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.17-18.

yanı sıra Güvenli Yönetim Sertifikasına da sahip olmalıdır. Güvenli yönetim sertifikası, ISM Kod'un öngördüğü esaslara uygun olarak güvenli yönetim sistemi oluşturulup, bu sistemin etkin şekilde uygulandığını, geminin güvenli yönetim sistemi esaslarına uygun olarak işletildiğini göstermektedir⁵¹⁵(ISM Kod m.13.4). Uygunluk belgesi ile güvenli yönetim sertifikası beş yıl boyunca geçerli olmak üzere verilirken, her iki belge bakımından da ara denetimler yapılmaktadır.

ISM Kod 'da öncelikli hedef seyir güvenliğinin sağlanmasıdır. Bu bakımdan geminin güvenli şekilde işletilmesi ile ilgili teknik yönden alınacak tedbirlerin yanı sıra, gemi adamları ile ilgili düzenlemeler de içermektedir⁵¹⁶. ISM Kod'da gemi adamlarına düşen görevler, gemi adamlarının sahip olmaları gereken nitelikler ile gemi adamlarının yeterliliğinin sağlanmasında şirkete düşen görev ve sorumluluklara yer verilmiştir. (m.5-6) Güvenli yönetim sisteminin uygulanmasında kaptana önemli görevler düşmektedir.⁵¹⁷Kaptan, güvenli yönetim planını etkin şekilde uygulamak, tespit ettiği eksikleri işletene bildirmek, yönetim planına uygun olarak mürettebatı yönlendirip, onlara gereken talimatları vermekle yükümlüdür. Gemi işletmesi de, ulusal ve uluslararası normlar ile kabul edilen standartlarda gerekli eğitimleri almış, bu konuda sertifika sahibi, bilgi ve tecrübe açısından yeterli, sağlıklı gemi adamları istihdam etmekle yükümlüdür⁵¹⁸.

Geminin denize ve yola elverişliliği; tekne, makine ve diğer donanımlarının yanı sıra gemide görev yapan gemi adamlarının sayısı, ehliyet, deneyim gibi nitelikleri bakımından yeterli olmaları ile mümkündür. Uluslararası Güvenli Yönetim

⁵¹⁵ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.85 ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.57.; GÜRSES, Ö., Yönetim Kodu'nun Etkisi, s.490-495.

⁵¹⁶ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.58.

⁵¹⁷ İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 29.01.2019 T. 2016/351 E. ve 2019/31 K sayılı kararında; TTK m. 1180 hükmüne göre yangının taşıyan için sorumsuzluk sebebi olduğu, ancak ISM Kodun öngördüğü Güvenli Yönetim Sisteminin gereklerini ifa etmekten kaçınmanın taşıyanın şahsi kusurunun varlığını ortaya koyacağı, bu nedenle taşıyanın TTK m.1180'de düzenlenen sorumsuzluk hükmünden faydalanamayacağı, ISM Kod çerçevesinde Güvenli Yönetim Sisteminin uygulanması bakımından donatanın kusurunun, kendisinin ve adamlarının sistemin kurulması ve işleyişinde kusurlu olmaları ve zararın bu sebeple meydana gelmesi halinde söz konusu olacağı, olayda, davalı donatanın yangına karşı güvenlik önlemlerini alacak bir sistem oluşturmadığı, kara personeli ile gemide görev yapan personel arasındaki ilişkiyi yürüten gemi kaptanının görevini ihmal ettiği, gemi adamlarının denetlenmesi ve talimat verilmesinin donatan/taşıyanın şahsi kusurunun kapsamında yer aldığı dikkate alındığında, somut olayda davalının zarardan sorumlu olduğuna" karar verilmiştir.(Bu karara karşı kanun yoluna gidilmemiştir)

⁵¹⁸ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.56.; ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, 78-79.

Kurallarının öncelikli hedefi seyir güvenliği olduğundan, bunun sağlanması amacıyla getirilen standartlar daha çok geminin sefere elverişliliği ile ilgilidir⁵¹⁹. Zira, ISM Kod ile geminin denize ve yola elverişliliğinin değerlendirilmesinde esas alınacak uluslararası standartlar getirilmiştir⁵²⁰. Türkiye her iki MS'ye taraf olduğundan, anılan sözleşme hükümleri geminin denize ve yola elverişliliğinin sağlanmasında taşıyandan beklenen özen yükümlülüğü açısından göz önünde bulundurulmalıdır⁵²¹.

3. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşme(STCW)

Denizde meydana gelen can ve mal kayıpları ile çevre kirliliğine neden olan kazaların çoğunluğu gemi adamlarının kusuru nedeniyle meydana gelmektedir⁵²². Dolayısıyla deniz kazalarının önlenmesinde gemi adamlarının eğitimi, yeterlilikleri ve belgelendirilmesi oldukça önemlidir. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-STCW*) gemi adamlarının eğitimi, sertifikalandırılması ve vardiya standartlarını düzenlemektedir. Sözleşme IMO bünyesinde 1978 tarihinde Londra'da gerçekleşen konferansta kabul edilmiştir. Sözleşme Türkiye tarafından onaylanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir⁵²³.

STCW- 95' in yanında, bayrak devletine ait normlar ile Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) bünyesinde⁵²⁴ alınan kararlar, ISM Kod uyarınca gemi adamları ile ilgili uyulması gereken kurallar bütünüdür⁵²⁵.

⁵¹⁹ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.78. GÜRSES, Ö., Yönetim Kodu'nun Etkisi, s.495-496.

⁵²⁰ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.59.

⁵²¹ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.56-57. ; MELTEM DENİZ GÜNER, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkiler. Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.1-13.

⁵²² CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.21

⁵²³ 26.09.2011 tarihli, 655 sayılı Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamesi ile uygun bulunmuştur.

⁵²⁴ Uluslararası Çalışma Örgütü(ILO) BM bünyesinde faaliyet gösteren bir kuruluş olup, ülkelerdeki çalışma yasalarında ve bu alana ilişkin uygulamalarda standartlar geliştirmek amacıyla kurulmuştur.

⁵²⁵ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Gemi Yönetimi Sözleşmesi, s.78-79.

4.4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu (DCMK)

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun⁵²⁶ denizde seyir güvenliği ve can kurtarma konularının yanı sıra denize elverişlilik ile ilgili hükümlerde ihtiva etmektedir. DCMK'nın 2. ve 6. maddeleri arasında liman çıkış belgesi ve denize elverişlilik belgesi verilmesi ile ilgili düzenlemeler öngörülmüştür.

Denize elverişlilik belgesi verilebilmesi için yapılacak denetimlere esas olan konular elverişlilik açısından önemlidir. Denize elverişlilik belgesi olmayan gemiye liman çıkış belgesi verilmesi söz konusu değildir. Dolayısıyla bu belgede geminin elverişliliği açısından da taşıyan lehine karine oluşturmaktadır.

5.Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü

Ticaret gemilerinin azami yükleme sınırları “Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğünde”⁵²⁷ belirlenmiştir. Tüzükte gemilerin nitelikleri ile mevsim koşulları ve geçilecek denizlere göre yükleme sınırlarının ne kadar olacağı, bunun saptanmasında esas alınacak hususlar tayin edilmiştir. Yükleme durumu geminin ve yükün güvenliğini etkileyecek bir husustur. Dolayısıyla yükleme sınırı tüzüğüne aykırılık halinde TTK m.932/f.2 uyarınca yola ve yüke elverişsizlik gündeme gelecektir⁵²⁸.

6.Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği

Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde⁵²⁹ gemi adamlarının yeterlikleri, eğitimleri, sertifikalandırmaları, sefer bölgeleri ve gemilerin niteliklerine göre gemide bulunması gereken gemi adamı sayısı gibi konular düzenlenmiştir⁵³⁰. Burada öngörülen şartları haiz olmayan gemi adamları ile yolculuğa çıkan geminin TTK'nın 932/f.2'ye göre “yola” elverişli olduğu söylenemeyecektir. Bu sebeple söz

⁵²⁶RG.14.06.1946, S. 6333. DCMK'da, 16.07.2008 tarihli ve 5790 sayılı Kanun ile değişiklik yapılmıştır(RG.29.07.2008-26951). Kabul edilen değişikliklerden biride “yola elverişlilik belgesi” yerine “liman çıkış belgesi” ifadesi kullanılmış olmasıdır.

⁵²⁷ RG. 16.07.1966-12350

⁵²⁸ SÖZER, B. Sefere Elverişlilik, s.16.

⁵²⁹ RG. 10.02.2018-30328

⁵³⁰SÖZER, B. Sefere Elverişlilik, s.16.

konusu Yönetmelik hükümlerine uygunluk geminin yola elverişliliğini sağlamaya yöneliktir⁵³¹. Yönetmelik hükümleri Gemi Adamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme esas alınarak hazırlanmıştır.

7.Gemilerin Teknik Yönetmeliği

Gemilerin Teknik Yönetmeliği DCMK'na dayanılarak hazırlanmıştır. Yönetmelikte denize elverişlilik belgesi, liman çıkış belgesi, su aracı uygunluk belgesi, yükleme sınırı belgesi düzenlenmesi bakımından önemli olan kurallar ile belgelendirmeye esas teşkil edecek usul ve esaslar öngörülmüştür. Böylece Yönetmelikte gemilerin denize ve yola elverişliliği bakımından önemli sayılabilecek kriterler yer almaktadır⁵³².

⁵³¹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.24.

⁵³² SÖZER, B. Sefere Elverişlilik, s.15.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLALİ

I.TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

Geminin seferin başlangıcında denize, yola ve yüke elverişsiz olması taşıyanın sorumluluğu için tek başına yeterli değildir. Taşıyanın TTK m.1141/2 uyarınca sorumlu tutulması; bir zararın doğmuş olması, zarar ile başlangıçtaki elverişsizlik arasında illiyet bağının bulunması⁵³³, bir başka ifade ile zararın geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişsizliğinden kaynaklanmış olması, taşıyan ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin elverişsizliğin giderilmesi ya da önlenmesi konusunda makul özen yükümlülüğünü ihlal etmiş olmaları ile taşıyanın TTK'da düzenlenen bir sorumsuzluk nedeninden yararlanamamış olması halinde söz konusu olacaktır.

A. Kusur

TBK'da, sözleşmesel sorumluluk ve haksız fiil sorumluluğu kusur ilkesi temelinde düzenlenmiştir⁵³⁴. “Kusur”, sorumluluğun koşullarından biri olduğu gibi tazminatın belirlenmesinde de esas alınmaktadır. TBK'nın 112 ve devamı maddelerine göre, borçlu borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmediği takdirde, alacaklının bundan doğan zararlarından sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulması ise ancak kusursuzluğunu ispat etmesi halinde mümkündür.

Taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu TTK m.1141/2'de, “.....taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur. Meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği

⁵³³SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.86-87.

⁵³⁴M.KEMAL OĞUZMAN / TURGUT ÖZ, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş 17. Baskı, Vedat Yayıncılık, C.2, İstanbul, 2022, s.58-61.; FİKRET EREN, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 27. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2022, s. 653-661.; TURGUT UYGUR, Borçlar Kanunu Genel Hükümler, C.II, Ankara, 1990.; FİKRET EREN/ÜNSAL DÖNMEZ, Borçlar Hukuku Şerhi, Yetkin Yayınları, C.II, Ankara, 2022, s.1157-1162; ANDREAS FURRER/MARKUS MULLER-CHEN/BİLGEHAN ÇETİNER, Borçlar Hukuku Genel İlkeler, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2021, s.364.; NOMER, N.H., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, s.185-186.

yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.”şeklinde düzenlenmiştir. Hükümün açık ifadesinden anlaşıldığı üzere geminin elverişsizliğinden ileri gelen zarardan sorumluluk açısından aranan kusur, elverişsizliğin keşfedilmemesine ilişkindir⁵³⁵. Dolayısıyla buradaki kusur, elverişsizliğe sebebiyet vermekle ilgili olmayıp, elverişsizliğin keşfedilmesi ve giderilmesinde, gösterilmesi gereken ihtimamla ilgilidir.

Elverişsizlik, taşıyanın ya da adamlarının kusurlu bir eylemiyle veya kendiliğinden meydana gelebileceği gibi bir kaza sonucu veya umulmayan bir hal ya da herhangi bir tabii olay nedeniyle de meydana gelmiş dahi olabilir. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğu açısından elverişsizliğin sebebinden bağımsız olarak, bunun görülmemesinde yahut ortaya çıkarılmamasında bir kusurun olup olmadığı önem taşımaktadır. Eğer böyle bir kusur varsa taşıyan ancak o zaman zarardan sorumlu olacaktır⁵³⁶.

TTK m.1141/f.2’deki sorumluluğun doğması için, tedbirli bir taşıyandan beklenen ihtimam ile keşfedilmesi mümkün olan elverişsizliğin, yolculuğun başlangıcına kadar kusurlu bir şekilde keşfedilememiş olması lazım ve yeterlidir⁵³⁷. Şu halde taşıyanın geminin elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, taşıyan elverişsizliğin meydana gelmesinde salt kusursuzluğunu ispat ederek taşıtana veya yük ilgisine karşı sorumluluktan kurtulması mümkün değildir⁵³⁸.

B. Zarar

Zarar, kusur sorumluluğunun asli unsurlarındandır. Bu nedenle, kusura dayalı hukuki sorumluluk açısından zararın varlığı aranan bir koşuldur. “Zarar” doktrinde, bir kişinin malvarlığında kendi rızası dışında meydana gelen azalma olarak ifade

⁵³⁵ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.320-321. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.487-488. ; CUMALIOĞLU, E., Kırkambar Sözleşmesi, s.88.

⁵³⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.179.

⁵³⁷ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.326-327. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.179. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.186.; GÜRSES, Ö., ISM Kod, Ö., s.67.

⁵³⁸ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.192.

edilmektedir⁵³⁹. TTK m 1141'den kaynaklanan sorumluluğun doğması, elverişsizlik nedeniyle bir zararın doğmuş olması şartına bağlıdır. Taşıyanın TTK m. 1141/f.2 gereğince tazminle yükümlü olduğu zarar, geminin elverişsizliği söz konusu olmasaydı yükle ilgilinin malvarlığı nasıl olacak idiyse, o hal ile elverişsizlik sonucunda bulunduğu durum arasındaki fark olmalıdır⁵⁴⁰.

Zarar, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da yükün teslimindeki gecikme nedeniyle ortaya çıkabilmektedir. TTK'nın 1141. Maddesi, taşıyana geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili özel bir yükümlülük yüklemekte, bu yükümlülüğün ihlali neticesinde ortaya çıkan her türlü zarardan sorumlu tutmaktadır⁵⁴¹. Dolayısıyla anılan hükümde zararın niteliği bakımından bir sınırlama getirilmemiştir. Bu bakımdan taşıyan, elverişsizliğin sebebiyet verdiği zıya veya hasarı ya da geç teslimden ileri gelen zarar ile elverişsizliğin neden olduğu başka zararlardan da sorumludur. Sözgelimi geminin seferin başlangıcındaki elverişsizliği yüzünden yolculuğa devam edilemeyecek olması hâlinde yükün başka bir gemiye veya tahliye limanı dışındaki bir limana aktarılması gündeme gelebilir. Böyle bir durumda yükün aktarma masrafları ile elverişsizliğin geminin havuza alınmasını ya da uzun sürecek bir tamir gerektirmesi halinde yük için yapılması gereken tahliye ve ardiye masrafları da TTK m. 1141/f.2'nin kapsamına dâhildir.

Taşıyanın TTK m.1141'e göre sorumlu tutulabilmesi için zararın yolculuk başlamadan önce meydana gelmiş olması şart değildir⁵⁴². Elverişsizliğin neden olduğu zarar yolculuk başladıktan sonra da meydana gelmiş olabilir. Önemli olan başlangıçtaki elverişsizliğin zarara sebebiyet vermiş olmasıdır. Zarar, eşyanın yüklenmesinden sonra geminin yan yatması veya karaya oturması şeklinde henüz

⁵³⁹ OĞUZMAN, K.M/ ÖZ, T., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.2, s.42-46.; EREN, F./DÖNMEZ,Ü., Borçlar Hukuku Şerhi, C.II, s.1067-1085.; EREN, F., Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, s.596-608. ; FURRER, A., / CHEN, M., M., / ÇETİNER, B., Borçlar Hukuku Genel İlkeler, s.364.; NOMER, N.H., Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, s.179-181.

⁵⁴⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.45.

⁵⁴¹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.319.

⁵⁴² ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.178. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.318-319.; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.20.

yolculuk başlamadan önce meydana gelebileceği gibi, bazen de yükleme öncesinde var olan bir eksiklik yahut elverişsizlik nedeniyle ortaya çıkabilir. Örneğin, geminin ambarlarının başlangıçta yüke elverişli olmaması nedeniyle yolculuk sırasında su geçirmesi sonucu yükün ıslanması, bozuk gres yağının yolculuk sırasında makine arızasına yol açması ve bundan dolayı yolculuğun uzaması ya da yarıda kesilmesi veya ambar temizliği yeterince yapılmadığından önceki yükten kalan kokunun sonraki yükün zarar görmesine neden olması şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Dolayısıyla zarar ister yolculuk başlamadan evvel, isterse yolculuk başladıktan sonra meydana gelmiş olsun, sebebi geminin başlangıçtaki elverişsizliği olduğu takdirde taşıyanın sorumluluğu TTK m. 1141 hükmüne tabidir. Buna karşılık sonraki elverişsizlikten kaynaklanan zararlar bu hüküm kapsamına dâhil değildir. Sonradan ortaya çıkan elverişsizlik ticari bir kusurdan kaynaklanıyor ise taşıyan bundan ileri gelen zarardan TTK'nın 1178 ve devamı maddelerine göre sorumlu olacaktır⁵⁴³.

1.Zıya

Zıya, taşıyanın taşınmak üzere teslim aldığı yükü, tahliye limanında tesellüme yetkili kişiye (taşıtan ya da gönderilene) teslim etme imkânının tamamen veya kısmen ortadan kalkması ya da eşyadan beklenen ekonomik faydanın tamamıyla yitirilmiş olması (ekonomik zıya) olarak tarif edilebilir⁵⁴⁴. TTK m. 1178/4 uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren altmış gün içinde teslim olunmayan eşya, zıya uğramış sayılır⁵⁴⁵.

Uygulamada “zıya” daha çok yükün değerini tümüyle yitirecek şekilde bozulması, çalınması, müsadere edilmesi, haczedilmesi, batması, kaybolması, yük ilgisi dışında başka birine teslim edilmesi, asli niteliğini kaybedecek şekilde başka

⁵⁴³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.310.

⁵⁴⁴ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.141. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.192. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.342. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.30. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.157. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.82-83. ; ÜLGNER, M., F., Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der yayınları, İstanbul,1991, s.66.

⁵⁴⁵ Navlun sözleşmesinde eşyanın boşaltma limanında teslimi konusunda bir süre kararlaştırılmamış ise olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır (TTK m.1178/f.4).

bir yük ile karışması⁵⁴⁶ şeklinde ortaya görülmektedir. Ayrıca, kaptanın TTK'nın 1112. maddesi gereğince yükü satması, TTK'nın 1146. 1147. ve 1148. maddelerine göre yükün imha edilmesi ya da denize atılması söz konusu olduğunda, yük zayi olmuş sayılır. Ortadan kaybolan ve kaybolma sebebi tespit edilemeyen eşya da zıya olmuş sayılır.

Zıya olgusu bakımından, bunun taşıyanın iradesi dışında gerçekleşip gerçekleşmediği ya da yasal bir nedene dayanıp dayanmadığının etkisi bulunmamaktadır⁵⁴⁷. Zıyadan bahsedebilmek için bunun hangi sebepten meydana geldiği önemli değildir. Eşyanın zıyaa uğraması, taşıyanın kusurundan kaynaklanıp kaynaklanmadığı ile zıyadan dolayı taşıyanın sorumlu tutulup tutulmayacağından ayrı ve bağımsız olarak değerlendirilir⁵⁴⁸.

Eşyanın zıyayı tamamen veya kısmen olabilmektedir. Konteyner içerisindeki yükün bir kısmının çalınması, sıvı haldeki yükün bir kısmının taşıma sırasında sızarak yok olması, yükün bir kısmının bozulması kısmi zıyaa örnek olarak gösterilebilir.

2.Fire

Bazı yüklerde taşıma sırasında taşıyanın kusuru olmadan kendiliğinden, bir başka ifade ile doğal yollardan meydana gelen eksilme “*fire*” olarak kabul edilmektedir. Fire daha çok yükün kendine has özelliğinden dolayı hacim ve ağırlığında eksilme, dökme yüklerde gerekli özenin gösterilmesine rağmen önlenemeyen dökülme ve saçılma, yükün kurumması, buharlaşması, sıvı kaybına uğraması, ufalanması şeklinde ortaya çıkmaktadır. TTK'nın 1182/f.1-f maddesinde “hacim veya tartı” itibariyle yükte kendiliğinden meydana gelen eksilmeden dolayı taşıyanın kusursuz olduğu kabul edilmiştir. Dolayısıyla fire nedeniyle ortaya çıkan zarardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağı açıktır. Dökme yüklerde, yükleme ve

⁵⁴⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.342. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.30 ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.315 ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.157. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.82-83.

⁵⁴⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.30.

⁵⁴⁸ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.74-75. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.31.

⁵⁴⁸ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.32.

boşaltma sırasında elleçleme yapılırken kaçınılmaz olarak yükte meydana gelen eksilmenin *fire* kapsamında sayılması, bunun makul bir oranı aşmamasına bağlıdır⁵⁴⁹. Bu konuda ticaret odaları tarafından, yükün cinsine göre makul sayılabilecek fire oranları belirlenmektedir.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 01/02/2016 T. 2014/1341 E.ve 2016/21 K. s. kararında⁵⁵⁰, davacı sigorta şirketi tarafından nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı bulunan üre türü emtianın, davalı donatana ait gemi ile Hırvatistan 'dan İzmit'e taşınması sonrasında yükte 94.350 Kg eksiklik tespit edildiği, bilirkişi raporu ile İstanbul Deniz Ticaret Odasının cevabi yazısında bu türden yüklerdeki fire oranının % 3 olarak bildirildiği, % 3 oranına göre dava konusu yükteki azami fire miktarının 82.329 kg olabileceği, ancak yükte 12.021 kg eksiklik tespit edildiği, zarar 6102 sayılı TTK nın 1182/1 maddesi sayılan " yükte hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları yada eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliği " kapsamında kaldığından taşıyanın sorumsuz olduğu, somut uyuşmazlıkta % 100 friabiliyet (ufalanma) özelliğine sahip üre türü emtiadaki eksikliğin davalının kusuruyla meydana geldiği iddiasının dosya kapsamına göre ispatlanamadığı, davacı vekili tarafından dosyaya sunulan 26/09/2013 tarihli protesto yazısında " gemi ambarlarının yükleme sonrası survey nezaretinde mühürlenip, tahliye limanında da mühürlerin gönderilenin temsilcisinin kontrolünde açıldığı" kaydının yer aldığı, gönderilenin yetkilisine ait olan bu kayıttan malın kapalı ve mühürlü ambar içerisinde taşınmak üzere teslim alındığı, taşıma sonunda da mühürlerin alıcı nezaretinde açıldığı anlaşıldığından sonuçta taşınan emtiadaki eksiklikten davalı taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına "karar verilmiştir.

Dökme yükler dışındaki yükler bakımından kendiliğinden meydana gelen eksilmenin fire olarak kabul edilebilmesi için, bunun doğal yollardan ortaya çıkması ve yükün geneline dağılmış olması koşulu aranmalıdır⁵⁵¹.Söz gelimi yükün tamamında görülen kuruma fire niteliğindedir

⁵⁵⁰ Bu karar Yargıtay 11.HD. 01.03.2018 T. 2016/8049 E. ve 2018/1602 K. sayılı ilamı ile Onanmıştır.

⁵⁵¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.32.

Dökme yüklerde, yükleme ve boşalma aşamalarında görülen ağırlık farkı, fire oranını aştığı takdirde, kural olarak kısmi “zıya” olarak kabul edilmektedir. Ancak bunun için, yükleme ve boşaltma limanında aynı ölçümleme yöntemi kullanılmış olmalıdır. Zira, draft survey ile gümrük kantarında yapılan tartım yöntemi farklı olduğundan, her ikisinde de farklı sonuçlar ortaya çıkacaktır. Bu bakımdan navlun sözleşmesinde aksine kayıt bulunmadığı takdirde, hem yüklemenin hem de tahliyenin draft surveye göre yapılması yükün miktarının denetimi ve dolayısıyla da fire açısından daha doğru bir yöntem olacaktır⁵⁵².

3.Hasar

Hasar, taşınan yükün değerinin düşmesine neden olan, yükün maddi varlığındaki kalıcı bir kötüleşme veya bozulmadır⁵⁵³. Geçici bir kötüleşme ise ancak yükte sürekli bir değer kaybına yol açtığı takdirde hasarın söz konusu olduğu kabul edilmelidir⁵⁵⁴.

Eğer yük, uğradığı hasar sonucunda ekonomik değerini tamamen kaybetmiş veya asli niteliğini tamamen yitirmişse, bu durumda zıya uğramış sayılır⁵⁵⁵. Örneğin, cam eşyanın kırılması, un veya şeker gibi gıda yükünün ya da çimentonun deniz suyuyla ıslanması, meyve sebze yükünün çürümesi zıya kapsamındaki zararlardandır.

Zıya'da olduğu gibi hasar da eşyanın tamamında veya bir kısmında meydana gelebilir. Yükün bir kısmında meydana gelen hasar, diğer kısımlarında değer azalmasına yol açtığı takdirde yükün tamamının hasarlandığı kabul edilmelidir⁵⁵⁶. Taşınan emtianın bir kısmında ya da bazı parçalarında meydana gelen hasar, tamamını kullanılamaz hale getiriyor ya da beklenen faydanın elde edilmesini tamamen ortadan

⁵⁵² SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.317-318. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.32.

⁵⁵³ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s. 141. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.342. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s, 192. ; ÜLGNER, M., F., Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s.66.; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.85-86. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.34. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.159.

⁵⁵⁴ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.77.

⁵⁵⁵ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.74. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.85. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim,s.35.

⁵⁵⁶ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.77.

kaldırıyor ise, bu durumda da yük zayi olmuş sayılmalıdır. Yükte meydana gelen ıslanma, koku sinmesi gibi geçici bir kötüleşmenin hasar olarak kabul edilebilmesi için, bu durumun yükte devamlı bir değer azalmasına neden olması gerekir⁵⁵⁷.

4.Geç Teslim

Taşıyan navlun sözleşmesinin ifasında, eşyayı varma yerinde tam ve sağlam olarak teslim etmenin yanı sıra, gecikmesizin teslim etmekle de yükümlüdür⁵⁵⁸ (TTK m.1178). Bu bakımdan navlun sözleşmesinde teslim için bir süre kararlaştırılmış ise bu sürede, açıkça kararlaştırılmış bir süre bulunmuyor ise olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin istenebileceği süre içinde yük teslim edilmiş olmalıdır. Aksi halde teslimde gecikme olduğu var sayılır(TTK m. 1178/4). Taşıyan, eşyanın geç teslim edilmesinden doğan zararlardan yük ilgisine karşı sorumludur⁵⁵⁹(TTK m.1178/2).

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 10.11.2021 T. 2017/450E.ve 2021/456K. Sayılı Kararında⁵⁶⁰; “TTK m. 1178/4'e göre: taşıtanın teslimin belli bir sürede yapılmasını belirtmiş olmasının şart olmadığı, dosya içeriğinde bir teslim süresinin belirlendiğine ilişkin kesin bir kanıt bulunmadığı, bu durumda eşyanın olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin istenebileceği makul süre içinde teslim edilip edilmediğinin saptanması gerektiği, bu şekilde süre hesaplanırken taşımanın gerçekleştirileceği güzergâh ile geminin teknik özellikleri göz önünde bulundurulacağı; dava konusu taşımanın Yarımca Limanı'ndan Katar'ın Hamad Limanı'na (Doha) yapıldığı, davacının yükün davacı tarafından fiili taşıyanın internet sayfasında ilan edilen sefer süresinden uzun zaman sonra alıcısına teslim ettiğinin ileri sürdüğü, 27 Eylül 2017 gönderilen e-postada davalının davacıya varış tarihini 22 Ekim

⁵⁵⁷ SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.86.

⁵⁵⁸ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.77-78. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.32.

⁵⁵⁹ Navlun sözleşmelerinde taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden kaynaklanan sorumluluğu uluslararası alanda ilk kez Hamburg Kurallarında yer almıştır. e-TTK 'da yükün geç tesliminin sonuçlarına dair hüküm sevk edilmediğinden mülga kanunun yürürlükte olduğu dönemde bu konudaki uyuşmazlıklara TBK'nın genel hükümleri tatbik edilmiştir. 6102 s. TTK ise, taşıyanın eşyanın geç tesliminden kaynaklanan sorumluluğunun kaynağını Hamburg Kurallarından almış ve bu husus TTK'nın, 1178 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir.

⁵⁶⁰ Bu karar kanun yoluna gidilmeden kesinleşmiştir.

olarak bildirdiği, konişmentoya göre yükün 4 Eylül 2017'de gemiye yüklenerak aynı tarihte limandan hareket ettiği, eğer yük 22 Ekim'de Doha Limanı'na indirildi ise taşıma süresinin 48 günde tamamlanmış olacağı, fiili taşıyanın Ambarlı Limanı'ndan ilan ettiği süre 17-20 gün olup Yarımca Limanı'ndan aynı taşıma için ilan edilen sürenin de 35 gün olduğu, davacının, fiili taşıyanın internet sayfasındaki taşıma sürelerini takip etmesi beklenemez ise de; davalının ister akdi taşıyan sıfatı ile, ister taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket etmiş olsun, bu taşıma sürelerini takip edip davacı taşıtana bildirmesi kendisinden beklenen bir durum olduğu, taşıma süresi 35 gün üzerinden hesap edildiğinde dahi 13 gün daha uzun sürerek 48 günde tamamlanabildiği, dosya kapsamına göre dava konusu taşımada makul taşıma sürenin aşılarak yükün tesliminde gecikme olduğu” kabul edilmiştir.

Eşyanın geç teslim edilmesinin, onun maddi varlığında herhangi bir kötüleşmeye yol açmadan başka ekonomik kayıplara sebebiyet vermesi halinde gecikme zararı ortaya çıkmış olacaktır⁵⁶¹. Örneğin; eşyanın piyasa değerinin düşmesi, kar kaybı, alıcının malı almaktan vazgeçmesi nedeniyle ortaya çıkan zarar, ikame mal için fazladan yapılan ödeme, eşyanın zamanında teslim edileceği inancıyla yapılan ve boşa giden harcamalar gecikme zararı kapsamındadır. Buna karşın, ortaya çıkma nedeni yolculuk süresindeki gecikme de olsa, eşyanın bozulması, kötüleşmesi ya da zayi olması gecikme zararı değil, hasar veya zıya olarak kabul edilir.

Teslim süresinin hangi oranda aşıldığı taşıyanın sorumluluğuna etki eden bir durum deđildir⁵⁶². Zarara sebebiyet vermesi koşulu ile her gecikme taşıyanın sorumluluğu için yeterlidir. Bununla birlikte geç teslim nedeniyle bir zarar söz konusu değil ise, taşıyan açısından her hangi bir sorumluluk doğmayacaktır.

C. İspat Külfeti

1. Genel Olarak

TTK m.1141/f.2 de, yolculuğun başlangıcındaki elverişlilik konusunda kusura dayalı bir sorumluluk kabul ediliş olmakla birlikte, ispat yükünün kime ait olduğu

⁵⁶¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.32-44.

⁵⁶² YAZIOĞLU, E., Hamburg Kuralları,s.83.

konusunda bir açıklık getirilmemiştir. Hükümün ifadesine göre; taşıyan, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermediği takdirde elverişsizlikten ileri gelen zarardan sorumludur. LVK'da da(m.4/f.1) benzer bir düzenlemeye yer verildiğinden TTK m.1141/f.2'de, LVK ile aynı mahiyette sorumluluk rejimi kabul edilmiştir⁵⁶³.

Hamburg Kurallarında, geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu ispat külfeti taşıyana aittir. Kural 5/f. 1 gereğince taşıyan eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden dolayı meydana gelen zararlardan, zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek için makul tedbirlerin kendisi veya adamları tarafından alınmış olduğunu ispat edemediği takdirde sorumludur. Rotterdam kurallarında ise ispat yüküne ilişkin daha açık ve kapsamlı bir düzenleme yer verilmiştir(m.17). Şöyle ki; öncelikle yük ilgilisi tarafından zararın geminin elverişsizliğinden ileri geldiği ispatlanmalıdır. Taşıyan ise sorumluluktan kurtulmak için yükte zıya, hasar ve gecikmeye neden olan olayın kendisi ya da adamlarının kusurundan kaynaklanmadığını ispat yükü altındadır. Buna karşılık istem sahibi tarafından zararın taşıyan veya onun eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin zarara neden olan olayın meydana gelmesine katkıda bulunduğu ortaya konulduğu takdirde, taşıyanın sorumlu olmaktan kurtulması ancak makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlaması ile mümkün olacaktır⁵⁶⁴.

2. Türk Hukuku Bakımından İspat Yükü

TTK'da geminin elverişsizliği nedenine dayalı talepler bakımından ispat yükü konusunda açık bir düzenleme yer almamaktadır. Bu hususta durum tespiti yapılırken öğretide yer alan görüşler ile yargı kararları yol gösterici olacaktır. Çağa/Kender'e göre, ispat yükünün dağılımı şu şekilde olmalıdır. Tazminat talep eden yükle ilgili, geminin elverişsizliğine yol açan bir durumun mevcudiyetini, zarara uğradığını ve her ikisi arasındaki nedensellik bağıını ispat etmelidir. Bunlar sabit olduğunda kendisini sorumluluktan kurtaracak hususların ispatı taşıyana düşmektedir. Bunun için taşıyan, zararın kendisinin sorumlu olmadığı mücbir sebepten veya başlangıçta mevcut ancak

⁵⁶³ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.323.

⁵⁶⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s. 332-336.

tedbirli bir taşıyanın özenine rağmen yolculuğun başlangıcında keşfi mümkün olmayan bir elverişsizliğin söz konusu olduğunu ispatlamalıdır⁵⁶⁵.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 01.03.2021 T. 2018/384 E. ve 2021/94 K. sayılı kararına⁵⁶⁶ konu olan olayda, Ambarlı Limanından Cezayir Alger Port Limanına taşınan yedek parça türü emtia geminin balast tankından ambara sızan deniz suyundan dolayı ıslanarak hasarlanmıştır. Mahkemece, yükün bulunduğu ambara su sızmasının geminin elverişsizliğine işaret ettiği, TTK m.1141' göre taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişle halde bulundurma borcu altında olduğundan yük ilgililerine karşı bu sebeple ileri gelen zararlardan sorumlu olduğu, bunun için elverişsizlik nedeni ile zararının tazminini isteyen yükle ilgilinin geminin elverişsizliğine yol açan bir olgunun varlığını, zarara uğradığını, elverişsizlik ile zarar arasında nedensellik bağının bulunduğunu ortaya koyması gerektiği, dava konusu uyuşmazlıkta yükün hasara uğradığı ve hasarın geminin balast tankından sızan deniz suyundan kaynaklandığının sabit olduğu, böylelikle zararının tazminini isteyen davacının ispat yükünü yerine getirdiği, bu durumda taşıyanın kendisini tazminat ödemekten kurtaracak kurtuluş beyinesi getirmesi gerektiği, taşıyanın ancak tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen elverişsizliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfedememiş olduğunu ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabileceği, dava konusu taşımayı gerçekleştiren gemiye ait sertifikalar arasında ISM Kod çerçevesinde geminin tekne, makine ve ekipmanları açısından gerekli denetim ve sürveylere tabi tutularak sefer için zorunlu olan belge ve sertifikalara sahip olduğu, bu nedenle geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olduğunun karine olarak kabul edilmesi gerektiği, taşıyanın sorumluluğunun ancak bu karinenin aksinin davacının ispatlanması halinde mümkün olacağı, davacı tarafından bu hususu ispata yönelik delil sunulmadığından taşıyanın yükte meydana gelen zarardan dolayı TTK m. 1141' e göre sorumlu tutulamayacağına karar verilmiştir.

⁵⁶⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.182; Aynı yönde bkz. AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.328-330; YAZICIOĞLU, E., Deniz Ticareti Hukuku, s.392; OKAY, M.S.; Deniz Ticareti Hukuku, C.II, s.189-190; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

⁵⁶⁶ İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 01.03.2021 T. 2018/384 E. ve 2021/94 K. sayılı kararı Yargıtay incelemesinden henüz dönmemiştir.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 17.03.2021 T. 2019/211 ve 2021/140 K. sayılı kararına⁵⁶⁷ konu olan olayda, yolculuk sırasında gemide çıkan yangın nedeniyle yük zayi olmuştur. Davacı yük sigortacısı gemi adamlarının zamanında ve etkin bir şekilde müdahale etmemesi neticesinde yangının söndürülemez tüm gemiye yayıldığını ortaya koyarak, gemi adamları bakımından geminin elverişsiz olduğunu, bu nedenle taşıyanın TTK m.1180'deki sorumsuzluk hükmünden faydalanamayacağını ileri sürmüştür. Buna karşılık davalı taşıyan geminin geçerli klas belgeleri ile denize ve yola elverişlilik belgelerini ibraz ederek, böylece gemi adamlarının sahip olmaları gereken belgeler yönünden bir eksikliğin olmadığını, geminin teknik donanımı, yangın algılama ve söndürme sistemleri bakımından ulusal ve uluslararası normlara uygun olduğunu ortaya koymak suretiyle yangın zararından sorumsuz olduğunu savunmuştur. Taşıyanın sunduğu belgeler geminin denize ve yola elverişliliği konusunda lehine karine oluşturduğundan, ispat yükü artık yük tarafına geçmiş sayılır. Bu durum karşısında davacı yük ilgisinden, sunulan belgelerin aksine geminin elverişsiz olduğunu ya da taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu ispat etmesi gerekecektir. Davacı taraf bu hususun ispatı açısından olay sonrası alınan ifade tutanakları ile bilirkişi raporuna delil olarak dayanmıştır. Gemi adamlarının ifadelerinden yangına ilk etapta hortumla müdahale edildiği, bu yöntemin tercih edilmesinin geminin ISM şirketinin talimleri gereği olduğu tespit edilmiştir. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda da, yangına ilk etapta yağmurlama sistemi devreye alınarak müdahale edilmesi en etkili ve doğru müdahale yöntemi olduğu halde hortumla müdahale edildiği, dolayısıyla gemi adamlarının yolculuk sırasında karşılaşılabilecek deniz tehlikelerinden olan yangına karşı etkili ve doğru müdahale edebilecek eğitimleri almadıkları, bu suretle SOLAS ve ISM kurallarının yerine getirilmediği belirtilmiştir. Mahkeme tarafından sonuçta, gemi adamlarının ifadeleri ile bilirkişi raporuna göre; geminin ISM yöneticisi olan şirketin yola elverişsizliğe neden olan kusurlu davranışını davalı taşıyanın kişisel kusuru kabul edilerek, saptanan bu kusur ve gemi adamlarının yolculuğun başlangıcındaki elverişsizliği nedeniyle taşıyanın yangın zararından sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

⁵⁶⁷ İst. 17. Ticaret Mahkemesinin 17.03.2021 T. 2019/211 ve 2021/140 K. kararı Yargıtay incelemesinden henüz dönmemiştir.

Şu halde; geminin başlangıçtaki elverişsizliği hukuki nedenine dayanarak istemde bulunan yük ilgilisi eşyanın taşıyanın hâkimiyet alanında iken⁵⁶⁸ zıya veya hasara uğradığını, geminin elverişsizliğine sebebiyet veren bir durumun varlığını, zarar ile elverişsizlik arasındaki illiyet bağıını ispatlamalıdır⁵⁶⁹. Bunun dışında ayrıca, elverişsizliğin yolculuğun başında mevcut olduğunu ispat etme zorunluluğu bulunmamaktadır⁵⁷⁰. Bütün bunlar ortaya konulduğunda taşıyan kendisini sorumluluktan kurtaracak sebepleri ispat etmekle yükümlüdür⁵⁷¹. Bunun için gemiyi yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli halde hazır etmek için makul özeni gösterdiğini ispatlamalıdır. Dolayısıyla taşıyan, yolculuğun başlangıcında mevcut olduğu sabit hale gelen elverişsizliğin, tedbirli bir taşıyandan beklenen makul özenin⁵⁷² gösterilmesine rağmen yolculuğun başına kadar keşfedilmesinin mümkün olmadığını ortaya koymalıdır⁵⁷³.

a. Makul Özen Borcu

MS'de, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun bir özen yükümlülüğü olduğu ilk olarak LK'da kabul edilmiştir(m.3)⁵⁷⁴. Böylelikle bu sözleşme ile taşıyana mutlak değil makul bir özen yükümlülüğü yüklenmiştir. LVK'de de, benzer bir düzenleme yer almaktadır (m.4f/1-c) Her iki Sözleşmeye göre taşıyan geminin denize, yola ve yüke elverişliliği konusunda

⁵⁶⁸ Konişmentoda yükle ilgili herhangi bir itirazı kayıt ya da çekince bulunmuyor ise karine yükün tam ve hasarsız şekilde taşıyana teslim edildiği yönündedir. TTK m. 1185/f.1 uyarınca eşyanın teslim alınmasından sonra zıya veya hasar bildiriminde bulunulmadığı takdirde eşyanın denizde taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde teslim alındığına dair taşıyan lehine karine oluşacaktır.

⁵⁶⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.182. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.392. ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

⁵⁷⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.182. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.392.

⁵⁷¹ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

⁵⁷² Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü, ilk olarak 1882 tarihli Liverpool Konferansında makul özen borcu "*obligation to exercise due diligence*" ifadesiyle öngörülmüştür. CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.132.

⁵⁷³ OKAY, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, s.189, YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.392.

⁵⁷⁴ Sözleşmenin 3. maddesinde özen yükümlülüğü ifadesine karşılık gelen "*due diligence*" ifadesi kullanılmıştır.

kendisinden beklenen makul özeni⁵⁷⁵ gösterdiğini ispatlayamadığı takdirde zarardan sorumlu olacaktır.

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu genel olarak bir maddede(m.5) düzenlenerek, LVK'na benzer şekilde bir özen sorumluluğu olarak kabul edilmiştir. Rotterdam Kuralları'ndaki düzenleme de(m.14) LVK ile aynı mahiyettedir⁵⁷⁶.

TTK'nın 1141/f.2-b maddesinde, “*taşıyanın, geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan dolayı sorumlu olmaktan kurtulmasının tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermesine rağmen, eksikliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfine imkân bulunmaması ile mümkün olacağı,*”⁵⁷⁷ kabul edilmiştir. Böylece, LVK'da kabul edilen “*makul özen(due diligence)*” yükümlülüğüne karşılık olarak TTK'da “*tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen*” ifadesi kullanılmıştır.

Tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özenin kapsamı elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğun tespitinde en önemli belirleyici unsurdur. Doktrinde tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özen konusunda objektif bir ölçünün aranması gerektiği görüşü hâkimdir⁵⁷⁸.

Taşıyanın özen yükümlülüğü her somut olay bakımından aynı değildir. Taşımanın yapıldığı zamandaki teknolojik gelişmeler, taşıma endüstrisinin o günkü uygulamaları, geminin yapacağı yolculuk ve taşınan yüke göre farklılık gösterecektir. Öyleyse özen yükümlülüğünün yerine getirilmesi bakımından uluslararası standartlar, o zamanın hal ve şartları gibi objektif ölçütler ile somut olayın özellikleri göz önüne alınarak basiretli bir taşıyanın göstermesi gereken özenin gösterilip gösterilmediğine bakılmalıdır⁵⁷⁹. Burada esas alınacak objektif ölçütler ulusal ve uluslararası mevzuat ile getirilen standartlara göre belirlenmelidir. SOLAS, ISM KOD, STCW gibi

⁵⁷⁵ LVK'da özen borcu “due diligence” şeklinde ifade edilmiştir.

⁵⁷⁶ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.133.

⁵⁷⁷ Bu hükmün gerekçesinde, mehzazının Alman ticaret Kanununun (m.557), Lahey Sözleşmesi (m.3/f.1 ve m.4/f.1) olduğu belirtilmiştir.

⁵⁷⁸ ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II, s.179, SEVEN V., Yüke Özen Yükümlülüğü, s.160, DİDEM ALGANTÜRK LIGHT, Yeni TTK uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yüke İnceleme ve Bildirim, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 2012, s. 518.

⁵⁷⁹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.140.

Türkiye'nin taraf olduğu MS'ler ile bunlara paralel olarak iç hukukta kabul edilen asgari standartların sağlanıp sağlanmadığına bakılmalıdır. ISM Kod seyir güvenliğinin sağlanması konusunda getirdiği standartlarla, aynı zamanda tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özenin asgari koşullarını da belirlemektedir. Bu bakımdan, ISM Kod uyarınca geminin Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulmasıyla ilgili Uygunluk Belgesi ile Güvenli Yönetim Sertifikası elverişlilikle ilgili özen yükümlülüğünün yerine getirildiğini ispatlamayı kolaylaştıran belgelerdir⁵⁸⁰.

Tüm bunlara uyum sağlanmış olması taşıyanın özen yükümlülüğünü yerine getirdiği sonucuna varmak için yeterli değildir. Bu objektif kriterlerin yanı sıra geminin çıkacağı yolculuk, yolculuğun gerçekleşeceği zaman, mevsim şartları, taşınacak yükün özellikleri gibi etmenler de göz önünde bulundurulmalıdır.

L/LVK'na göre taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu öncelikli, üstün ve devredilemez nitelikte olup Türk hukuku açısından da durum farklı değildir. Şu halde TTK m. 1141/f.2-c.2'de düzenlenen, geminin elverişliliği konusunda taşıyana düşen borç devredilemez nitelikte, kişisel bir borçtur⁵⁸¹. Dolayısıyla taşıyan, bir navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kimselerin kusuruyla geminin elverişsiz hale gelmesinden ötürü meydana gelen zararlardan sorumludur. Nitekim, TTK m. 1179/f.1' de taşıyanın, adamlarının kusuruyla meydana gelecek zararlardan sorumlu olacağı kabul edilmiştir. Hükmün ikinci fıkrasında ise taşıyanın adamları ifadesiyle kimlerin kast edildiği düzenlenmiştir. Buna göre "taşıyanın adamlarının" kapsamına gemi adamları, taşıyanın işletmesinde çalışan veya kendisini yetkili kıldığı kişileri, işletmesinde çalışmasa da navlun sözleşmesinin ifasında görev alan diğer kişiler girmektedir.

Geminin elverişliliğinin sağlanması bakımından gerekli olan iş ve işlemler, denetimler başta gemi adamları olmak üzere, bağımsız yükleniciler, sörveyörler, tersane ve klas kuruluşları eliyle yürütülmektedir. Dolayısıyla geminin denize, yola ve yüke elverişli hale getirilmesi konusunda görev alan bu kişi ve kuruluşlar makul özeni

⁵⁸⁰ ÖĞÜZ ŞEKER, Z., Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi, s.336-337.; GÜRSES, Ö., ISM Kod, 56-59.

⁵⁸¹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.170.

göstermemeleri halinde taşıyan bundan sorumlu olacaktır. Taşıyanın yalnızca kendisinin makul özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etmesi sorumluluktan kurtulması için yeterli değildir. Öyleyse taşıyan ancak adamlarının ve navlun sözleşmesinin ifasında görev alan ifa yardımcılarının da makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

b. Elverişsizliğin Keşfi

TTK'nın 1141/f.2-b'de düzenlenen, "...tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun" hükmünde geçen "*keşfe imkân bulunmamış olsun*" ifadesi ile kast edilenin ne olduğu önemlidir. Doktrinde bu ifadenin gizli ayıplara karşılık geldiği kabul edilmektedir⁵⁸². Kanaatimizce de, hükümdeki bu ifadeden anlaşılması gereken tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermesine rağmen keşfetmesi mümkün olmayan eksiklik ve bozukluklar gizli ayıplar olmalıdır. Öyleyse taşıyan bu gizli ayıplar nedeniyle ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Taşıyan, başlangıçta var olan ancak sonradan anlaşılan bir elverişsizliğin kendi kusuru olmaksızın keşfedilemediğini ispat için; geminin bakımlarının düzenli olarak yapıldığını, gemi adamlarının sayı ve tecrübe bakımından gerekli yeterliliğe sahip olduklarını, gerekli talim ve eğitimlerinin verildiğini, tüm acil durumlara karşı hazırlıkların yapıldığını, kısaca tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu tüm özeni gösterdiğini, alınması makul surette kendisinden beklenen tüm tedbirleri aldığını ispatlamalıdır⁵⁸³. Gemi ve gemi adamları ile ilgili olarak ulusal mevzuat ile uluslararası konvansiyonlar kapsamında düzenlenen sertifikalar elverişliliğin ispatını kolaylaştıracak niteliktedir. Gemiye ait geçerli klas belgesi, bağımsız denetim kuruluşlarına yaptırılan sörvey raporları, gemi adamlarının yeterliliğini gösteren sertifikalar, denize ve yola elverişlilik belgeleri, taşıyanın TTK'nın 1141/f.2-b

⁵⁸² SÖZER B., Deniz Ticareti I, s.475- 476, CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.170.

⁵⁸³ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55-56.

düzenlenen özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat açısından, taşıyan lehine karine oluşturmaktadır⁵⁸⁴.

Geminin elverişliliği konusunda düzenlenen belgeler, taşıyanın gemiyi yolculuğun başında elverişli halde hazır etmek için gereken özeni gösterdiğini ortaya koymasının yanı sıra, başlangıçtaki elverişsizliğin taşıyanın kusuru olmaksızın keşfedilemediğinin ispatı açısından taşıyan lehine karine teşkil etmektedir. Bunun aksini ispat yükümlülüğü yük tarafına aittir⁵⁸⁵. Dolayısıyla, yük ilgisinin davasının⁵⁸⁶ sonuca ulaşması, bu karinenin aksinin ispatlanması ile mümkündür. Başka bir anlatımla, söz konusu belgelerin varlığına rağmen geminin başlangıçta elverişsiz olduğu, iddia edilen zararın da bu elverişsizlikten kaynaklandığı ispatlanmalıdır⁵⁸⁷. Yük ilgilisi üzerine düşen bu ispat şartını yerine getirdiğinde, taşıyan TTK'nın 1141/2 maddesine göre zarardan sorumlu hale gelecektir.

İspat külfeti açısından gerek TTK'da ve MS'de, charter sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmeleri arasında bir ayrıma gidilmediğinden, bu konuda her iki navlun sözleşmesi açısından farklılık bulunmamaktadır⁵⁸⁸.

Zarar; yolculuğun başlangıcındaki bir elverişsizliğin dışında, geminin sevkine ya da başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucunda ortaya çıkmış olabilir. Bu durumda, taşıyan sadece kendi kusurundan sorumludur(TTK m 1180). Belirtilen haller bakımından, şahsi kusurun var olup olmadığına ilişkin ispat külfetinin kime ait olduğu önemlidir. Bu konuda yasada açıklık bulunmadığından, kanaatimizce TTK'nın 1180/f.2'deki hükmünden yararlanılarak bir sonuca varılabilir. TTK m.1180/f.2'de, "tereddüt halinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir" denilerek yük ilgilisi lehine düzenleme getirilmiştir. Buradan hareketle,

⁵⁸⁴ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.331: ATAMER, K., Deniz Ticaret Hukuku, C.I, s. 673. ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

⁵⁸⁵ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.392-393.

⁵⁸⁶ Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 25/10/2018 T.2018 /11-624 E, 2018/1566K. sayılı kararında "...taşıyanın, gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı sorumlu olduğu, bu hususta gemide bulunan elverişlilik sertifikaları ile diğer belgelerin taşıyan lehine karine yaratma kudretinin olduğu, bu sebeple yükle ilgililerin bu karineyi çürütmeleri gerektiği." kabul edilmiştir (<https://intranet.uyap.gov.tr>).

⁵⁸⁷ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.393.

⁵⁸⁸ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.329.

TTK'nın 1180. maddesinin birinci fıkrasındaki “şahsi kusur” bakımından, kusursuzluğun ispatının taşıyana ait olduğu söylenebilir⁵⁸⁹. Dolayısıyla taşıyan, TTK'nın 1180/1. maddesinde sayılan, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden ileri gelmeyen, geminin sevki ve başkaca teknik idare kusuru ile yangından dolayı kendisinin şahsi kusurunun bulunmadığını ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulmuş olacaktır.

Yolculuk sırasında karşılaşılan, mücbir sebep niteliğindeki bir olayın sebebiyet verdiği elverişsizlikten taşıyan sorumlu değildir. Nitekim, geminin elverişliliği konusunda temel kriterlerin düzenlendiği TTK'nın 932. Maddesinde, ”tamamıyla anormal tehlikeler hariç” ifadesine yer verilmiştir. Hükmün bu ifadesi, mücbir sebep niteliğindeki tehlikeleri işaret etmektedir⁵⁹⁰. Dolayısıyla, zararın yolculuk sırasında karşılaşılan mücbir sebepten ileri geldiğinin ispatlaması halinde de, taşıyan yük ilgisine karşı sorumlu olmaktan kurtulmuş sayılır.

c. Sorumsuzluk Sebeplerinin Etkisi

Taşıyanın sorumsuzluk sebepleri TTK'nın 1180 ve 1182. Maddeleri arasında düzenlenmiştir. TTK m.1180 maddesinde; ”zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur.” hükmü yer almaktadır. Ayrıca zararın TTK'nın 1182. maddesinde sayılan sebeplerden ileri geldiğinde taşıyan ve adamlarının kusursuzluğu kabul edilmiştir. Ancak bu düzenlemeler taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır.

LVK'na göre taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma borcu öncelikli ve üstün nitelikte bir borç olduğundan zararın elverişsizlikten dolayı meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden yararlanamayacağı ve zarardan elverişsizlik hükümlerine göre sorumlu olacağı kabul edilmiştir⁵⁹¹. Şu halde, taşıyan ancak zarar geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden ileri gelmediği takdirde

⁵⁸⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.223.

⁵⁹⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi 2. Bölüm, V.B'de “Tehlikenin Türü Açısından” başlığı altında yapılan açıklamalarda yer almaktadır.

⁵⁹¹ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.250.

TTK m. 1180 ve 1182. maddelerinde sayılan sorumsuzluk sebeplerinden faydalanabilecekken, geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği zarara sebebiyet verdiği sorumsuzluk sebeplerinden yararlanamayacaktır⁵⁹². Bu konuda ispat yükümlülüğü taşıyana düşmektedir. Sorumsuzluk nedenlerinden faydalanmak isteyen taşıyan öncelikle geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu ispatlamalıdır. Geminin elverişsiz olduğunun anlaşılması halinde ise, taşıyan ancak makul özen borcunu yerine getirdiğini veya geminin elverişsizliği ile zarar arasında bir illiyet bağı bulunmadığını ortaya koyması halinde sorumlu olmaktan kurtulacaktır⁵⁹³

d. Geminin Sevkine ve Teknik İdaresine İlişkin Kusurlar

TTK'nın 1180/f.1. Maddesine göre; taşıyan, geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin kusurlardan dolayı kendi kusuru bulunmadıkça sorumlu değildir. Bunlardan ilki olan "geminin sevkî" (navigation) ifadesi ile geminin denizdeki seyri, hareket ettirilmesi, yönlendirilmesi ile ilgili kusurlar işaret edilmektedir⁵⁹⁴. Örneğin, kaptanın yanlış rota izlemesi ya da hatalı şekilde manevra yapması sonucu geminin başka bir gemiyle çarpışması veya karaya oturması seyir kusuru olarak kabul edilmektedir. Kusurun derecesinin taşıyanın sorumsuzluğuna bir etkisi bulunmamaktadır Zira taşıyan, geminin sevkî ile ilgili kusurların yol açtığı zararlardan dolayı, sadece şahsi kusurunun bulunması halinde sorumludur. Aksi halde taşıyana ve yük ilgisine karşı mesul değildir⁵⁹⁵

Seyir kusuru yolculuğun başlangıcındaki bir elverişsizlikten kaynaklandığı takdirde, taşıyanın artık TTK'nın 1180/1'deki sorumsuzluk hükmünden faydalanması mümkün değildir. Örneğin, geminin navigasyon cihazının yolculuğun başlangıcında bozuk olması nedeniyle bir kaza ve zarar meydana geldiğinde, taşıyanın TTK

⁵⁹² CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.248.

⁵⁹³ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.248.

⁵⁹⁴ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.157. OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.216-217.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.501-502. YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.398.

⁵⁹⁵ Taşıyanın geminin seyri ile ilgili kaptana talimat vermesi, gemi rıhtıma yanaşırken manevraları kendisinin yönetmesi sonucu yükün zarar görmesi "şahsi kusur" hallerinden sayılmaktadır. Bkz. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.157.; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.503.

m.1180'e dayanarak sorumluluktan kurtulması söz konusu olamaz. Böyle bir durumda elverişsizliğin neden olduğu zarar nedeniyle TTK m.1141/f.2 gereğince taşıyanın yük ilgisine karşı sorumluluğu doğacaktır.

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mah.nin 20.03.2019 tarihli, 2015/397 E. ve2019/142 K. sayılı kararında;⁵⁹⁶ "geminin mürettebat unsuru bakımından sefere elverişli olarak yola çıktığı, olay anında gözcünün köprü üstünde olmamasının geminin sevkine ilişkin teknik idare kusuru oluşturduğu, gemide BNWAS cihazının bulunduğuna ilişkin taraflar arasında bir ihtilaf bulunmadığı, uyuşmazlığın BNWAS cihazının olay anında arızalı olmasından dolayı mı yoksa kapalı olmasından dolayı mı çalışmadığı, buna göre geminin yola elverişli olup olmadığı noktasında toplandığı, BNWAS cihazının köprü üstünde bulunan vardiya zabitanın uyuması, bayılması, kalp krizi geçirmesi ya da başka bir nedene bağlı olarak görevini ifa edememesi gibi olağanüstü ve acil durumlarda köprü üstünün kontrolsüz kalma riskini önlemek amacıyla kullanıldığı, gemiye 12/01/2013 tarihinde Walker P7007 marka BNWAS cihazının montajının yapıldığı, geminin seferine çıkmadan önce cihazın arızalı olduğuna ilişkin herhangi bir bilgi ve belgenin bulunmadığı, gemi limanda bulunduğu süre içerisinde BNWAS cihazının kapalı vaziyette tutulduğu, cihazın sadece kaptanın sorumluluğunda olan bir açma kapama anahtarının olduğu, somut olayda, geminin karaya oturmasından önce BNWAS cihazı açık durumda olsa idi alarm sistemi devreye gireceğinden kazanın önlenmesinin yüksek bir olasılık olduğu, geminin jurnal kaydında sefer başlangıcında BNWAS cihazının kaptan tarafından devreye alınıp alınmadığı konusunda herhangi bir kayıt bulunmadığı, gemi ve BNWAS cihazına ilişkin belgelerin sefer başlangıcında cihazın çalışır vaziyette olduğuna karine oluşturduğu, bunun aksinin davacı tarafça ispatlanamadığı, donatanın cihazı gemiye çalışır vaziyette takma yükümlülüğünü yerine getirdiği, cihazın kontrolünün tamamen kaptanda olduğu, kaptanın diğer seyir cihazları gibi yolculuğun başlangıcında ya da seyir sırasında BNWAS cihazını açmamasının teknik bir kusur oluşturduğu, dolayısıyla geminin karaya oturması ve yükün zayi olmasının gemi adamlarının teknik

⁵⁹⁶ İst. BAM. 13.HD. 10.06.2021 T. 2019/1479 E. ve 2021/873 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

kusurundan kaynaklandığından, TTK'nın 1180.maddesi gereğince taşıyanın zarardan sorumlu tutulamayacağına” karar verilmiştir.

Geminin teknik idaresi ise fizik, teknik ve mekanik unsurları ile ilgili yapılması gereken işler, alınması gereken kararlar ile bunların uygulanmasına ilişkindir⁵⁹⁷. Teknik idare kusurunun söz konusu olabilmesi için, zararın doğrudan doğruya gemideki bir eksiklik ya da bozukluktan değil, gemi adamları ya da taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu bir hareketinden ileri gelmesi gerekmektedir. Gemiye gösterilmesi gereken dikkat ve ihtimamda kusurlu davranılması sonucu yükte bir zarar meydana geldiğinde burada teknik idare kusuru söz konusu olur⁵⁹⁸. Geminin sevki (*navigation*) dışında kalan, teknik idaresiyle ilgili bütün tedbirler; özellikle geminin güvenliğine, muhafazasına yönelik olarak yolculuk sırasında elverişli tutulması için alınması gereken önlemler konusundaki kusurlar, teknik yönetim kusurlarından sayılmaktadır⁵⁹⁹.

TTK'nın 1180/f.1'de sorumsuzluk sebebi olarak kabul edilen geminin sevki ile teknik yönetimi, birbirine yakın kavramlar olduğundan bunları ayırt etmek kolay değildir. Ancak, taşıyanın sorumsuzluğu açısından ikisi de aynı hukuki sonucu doğurduğundan, bu konuda bir ayırım yapılmasının pratikte önemi de bulunmamaktadır⁶⁰⁰. Buna karşın, “geminin başkaca teknik idaresi” kapsamındaki fiil ve eylemlerin, geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişliliğine ve yükün korunmasına yönelik eylem ve önlemlerden ayırt edilmesi taşıyanın sorumluluğu açısından önemlidir. Zira taşıyan teknik idare kusurundan dolayı sorumsuz iken, geminin başlangıçtaki elverişsizliği (TTK m.1141) ile yükün bakım ve muhafazasıyla ilgili ticari kusurlardan(TTK m.1178) sorumludur. Bu sorumluluğu TTK'nın 1243/f.1'de emredici olarak düzenlenmiştir. Geminin yolculuğun başlangıcında elverişli halde bulundurulması için yapılması gerekenler, alınacak tedbirler ile *geminin başkaca teknik yönetimi* kapsamındaki eylem ve fiillerin ayırt edilmesinde, yolculuğun

⁵⁹⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.504.

⁵⁹⁸ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.217-218.

⁵⁹⁹ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.218. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.158. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.398. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s. 504-505.

⁶⁰⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.158. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.398.

başlangıcı esas alınmalıdır⁶⁰¹. Şayet kusur, yolculuğun başlangıcına kadar farkına varılması gereken, gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz hale getirecek bir eksikliğin ya da bozukluğun giderilmemesi ile ilgili ise veya ortaya çıkan zarar geminin herhangi bir cihazı ya da aksamının yolculuğun başlangıcında mevcut olan arızasından kaynaklanıyorsa; bu durumda geminin teknik yönetimine ilişkin bir kusur değil, geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişsizliği söz konusu olacaktır. İşte, bu sebeplerden ileri gelen zarar nedeniyle taşıyan, yük ilgisine karşı TTK'nın 1141 maddesi gereğince sorumludur. Örneğin, BNWAS cihazının çalışmaması nedeniyle zarar meydana geldiğinde, arızanın yolculuğun başlangıcında mevcut olup olmadığına bakılmalıdır. Şayet arıza yolculuğun başlangıcında mevcut ve taşıyandan beklenen özenin gösterilmesi halinde anlaşılabilir nitelikte ise, burada teknik yönetim kusurundan söz edilemez. Burada taşıyanın geminin elverişliliği konusunda kusurunun olduğu kabul edilmelidir.

Taşıyanın TTK m.1180/1'den kaynaklanan sorumsuzluğu açısından önemli olan bir başka husus ise, “teknik kusur” ve “ticari kusur” ayrımıdır. Teknik kusurun kapsamına, geminin sevki veya başkaca teknik yönetim kusuru girmektedir. (TTK m.1180) Teknik kusurdan sorumsuzluk bakımından, kusurun derecesinin bir önemi yoktur⁶⁰². Gemi adamları geminin sevk ve idaresinde kasten kusurlu hareket etmiş olsalar dahi, bundan doğan zarar nedeniyle taşıyan sorumlu değildir. Ticari kusur ise, gemiye gösterilmesi gereken ihtimamdan ziyade, yüke gösterilmesi gereken özene ilişkindir⁶⁰³. Burada ortaya çıkan zarar, doğrudan doğruya gemideki bir eksiklik veya bozukluktan değil, taşıyanın adamlarının yükün bakım ve muhafazasındaki kusurundan kaynaklanmaktadır. Örneğin havalandırma için açılan ambar kapaklarının açık unutulması nedeniyle ambara deniz suyu girmesi sonucunda yükün ıslanması gibi. Nitekim, TTK'nın 1180/f.1-b'de “ Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz” ifadesiyle bu konuya açıklık getirilmiştir. Buna göre, daha çok yükün bakım ve muhafazası için gereken tedbirlerin alınmamış olması ya da tedbirlerde gerekli özenin gösterilmemiş olması ticari kusur

⁶⁰¹ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.398.

⁶⁰² YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.398.

⁶⁰³ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.219.

sayılmalıdır⁶⁰⁴. Taşıyan, kendisinin ve adamlarının ticari kusur teşkil eden eylemlerinden dolayı TTK'nın 1178 ve devamı maddelerine göre sorumludur. Dolayısıyla ticari kusurun mevcut olması halinde taşıyanın, TTK m.1180'deki sorumsuzluk hükmünden yararlanması mümkün değildir. Kusurun ticari kusur mu yoksa teknik kusur mu teşkil ettiği konusunda tereddüt ortaya çıktığında, zararın teknik yönetim kusuru sonucu olmadığı kabul edilmelidir(TTK m.1180/f.2).

e. Yangın

Taşıyan, TTK m. 1180 gereğince, şahsi kusuru olmadıkça yangın zararlarından sorumlu değildir⁶⁰⁵. Buradaki *yangın*, açık bir ateş ya da alevin mevcut olmasını ifade eder⁶⁰⁶. Dolayısıyla sadece aşırı ısınmadan meydana gelen zararlar bu kapsamda değildir. Yangın sebebiyle ortaya çıkan örneğin, dumandan veya yangın söndürme faaliyetlerinden ileri gelen dolaylı zararlar da, yangın zararı kabul edilmektedir⁶⁰⁷. Taşıyanın yangın zararından sorumsuzluğu bakımından, yangının gemi adamlarının teknik ya da ticari kusurundan meydana gelmiş olması önemli değildir. Her iki durumda da taşıyan, şahsi kusuru bulunmadığı takdirde, TTK m.1180/f.1' e göre sorumsuzdur. Bu bakımdan taşıyanın şahsi kusuru olmadıkça, yangına kimin sebebiyet verdiği, yangına sebebiyet verenlerin kusurunun derecesi ya da kusurun teknik ya da ticari kusur teşkil etmesi taşıyanın sorumsuzluğunu etkilememektedir⁶⁰⁸.

TTK'nın 1180. maddesinde, taşıyanın yangın zararından kaynaklanan sorumluluğu sadece kendi şahsi kusuruna bağlanmış olmakla birlikte, kanaatimizce yangının geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklandığı bir durumda taşıyanın sorumlu tutulması için, elverişliliğin meydana gelmesi açısından şahsi kusur şartı aranmamalıdır⁶⁰⁹. Bir başka anlatımla yangın başlangıçta var olan bir

⁶⁰⁴ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.218; YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.97-100.; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.399.

⁶⁰⁵ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159-160 ; SÖZER, B., Deniz Ticaret Hukuku I, s.507-508. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.222-223.

⁶⁰⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159.

⁶⁰⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159 ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.222.

⁶⁰⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159 ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.222 ; GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.55.

⁶⁰⁹ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.107-110.

elverişsizlikten ileri geldiğinde, elverişsizliğin taşıyanın şahsi kusuru ya da adamlarının kusuruyla meydana gelmiş olmasının, taşıyanın sorumluluğuna bir etkisi bulunmamaktadır. Zira her iki halde de taşıyan TTK'nın 1141. Maddesine göre zarardan sorumlu olacaktır. Aksinin kabulü halinde, yangın zararları ile ilgili sorumsuzluk hükmünün TTK m. 1141'de yer alan elverişlilik konusundaki düzenlemeyi ortadan kaldırdığı sonucuna varılmış olur.

Bu konuya ilişkin olarak Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 25.10.2018. tarihli 2018/11-624 E. ve 2018/ 1566 K. sayılı kararında⁶¹⁰; “e-TTK'nın 1019. Maddesinde “zarar yangın neticesinde olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür” denmektedir. Böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğu her ne kadar şahsi kusura bağlanmış olsa da, Lahey Kurallarının gerekçeleri incelenecek olduğu takdirde görülmektedir ki yangın sorumsuzluğuna ilişkin hükmün geminin elverişsizliği konusundaki hükmü değiştirmek gibi bir amacı bulunmamaktadır. Bu sebeple taşıyan gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı sorumludur” denilmektedir.

Yine bu konuda verilen İst.17.Tic.Asliye Ticaret Mahkemesinin, 17.03.2021 T,2019/211 E.2021/140 K. sayılı kararına⁶¹¹ konu olayda; Davalının donatanı olduğu Ro-Ro gemisi 202 adet tır ve römork yükü ile Pendik/İstanbul Limanından İtalya/Trieste Limanına doğru sefer yaptığı sırada Hırvatistan açıklarında gemide çıkan yangın neticesinde davacıya ait 11 adet çekici ile dorse zayi olmuştur. Mahkemece, tazminat istemine ilişkin davada, taşıyanın sorumluluğu bakımından uygulanacak olan hükümlerin e-TTK'nın 1019, 1061 ve 1062. maddeleri olduğu, e-TTK'nın 1062/2.fikrasında taşıyanın yangın konusundaki sorumluluğu şahsi kusura bağlanmış olsa da buradaki sorumsuzluk hükmü geminin elverişsizliğinin hukuki sonuçlarını düzenleyen e-TTK 1019.maddesindeki hükmü ortadan kaldırmayacağı, zira aksinin kabulü halinde Türkiye'nin taraf olduğu 1924 tarihli Lahey kurallarına aykırı bir sonuç çıkacağı, bu nedenle taşıyan gemi adamlarının gemiyi seferin başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı sorumlu sayılması gerektiği, dava

⁶¹⁰ <https://intranet.uyap.gov.tr>

⁶¹¹ Dosya şu anda Yargıtay'dadır.

konusu yangın olayının da bu kapsamda ele alınıp değerlendirilebileceği, geminin sefer başlangıcındaki teknik donanımı ile gemi adamlarının sayısı ve yeterlilikleri ile ilgili elverişlilik sertifikaları ve diğer belgeler geminin elverişliliği açısından taşıyan lehine karine oluşturacağı, bu durumda donatanın sorumluluğuna gidilebilmesinin ancak yük ilgisinin bu karinenin aksini ispatlamış olması şartına bağlı olduğu, dava konusu olayda, geminin kapalı Ro-Ro mahallinde çıkan ve daha sonra bütün gemiye sirayet eden yangının çıkış sebebinin tespit edilemediği, benimsenen bilirkişi raporundaki tespitler ve dosya kapsamına göre, geminin ISM şirketi tarafından verilen olası yangına müdahale talimlerinde yapılanın, yangına önce hortum ile müdahale şayet bu yolla yangın söndürülemez ise yağmurlama sisteminin çalıştırılması şeklinde olduğu, gemi adamlarının aldıkları bu eğitime uygun şekilde gemideki yangına öncelikle hortum döşeme suretiyle su püskürterek söndürmeye çalıştıkları ancak bunda başarılı olunamaması üzerine yağmurlama(Sprinkler) sistemini devreye sokarak yangına müdahale etmek istedikleri, yangının sprinkler sistemini çalıştıran valflerin bulunduğu yere sirayet etmesi nedeniyle sistemin devreye sokulmadığı, dolayısıyla gemi adamlarının yağmurlama sistemini kullanmakta geç kaldıkları, oysa ki aralarında 60 santimetre mesafe bulunan araçların bulunduğu yerde çıkan yangına ilk etapta hortum ile müdahale etmenin etkili ve doğru bir yöntem olmadığı, yangının başladığı anlaşıldıktan sonra vakit kaybedilmeden hortumla müdahale yerine bir an önce yağmurlama sistemi devreye alınmış olması halinde yangın pompasından dört kat daha fazla su basabilen yağmurlama sistemi ile yangını söndürmede başarılı olabileceken bunun yapılmadığı, gemi adamlarının ifadelerinden anlaşılanın ilk etapta yangına hortumla müdahale edilmesinin ISM şirketinin bu yöndeki talimleri gereği olduğu, dolayısıyla gemi adamlarının yolculuk sırasında karşılaşılabilecek deniz tehlikelerinden olan yangına karşı etkili ve doğru müdahale edebilecek talim ve eğitimleri almadıkları, bu konuda SOLAS kurallarının ISM hükümlerinin yerine getirilmediği, gemi adamları ile ilgili tespitlerin geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile ilgili olduğu, geminin ISM yöneticisi olan şirket, hukuki açıdan taşıyanın yardımcısı konumunda olduğundan, şirketin kusurlu davranışının davalı taşıyanın kişisel kusuru sayılması gerektiği, saptanan elverişsizlik hali ile yangın sonucunda ortaya çıkan zarar arasında illiyet bağı bulunduğu kanaatine varıldığından, yangında

zayi olan davacıya ait 11 adet araç ile ilgili zararından davalı donatanın e-TTK m.1019 ve 1062 maddeleri gereğince sorumlu olduğuna” karar verilmiştir.

Sonuç olarak; yangın, başlangıçta var olan bir elverişsizlikten ileri geldiği takdirde, taşıyanın TTK’nın 1141. maddesine göre sorumluluğu bakımından şahsi kusur şartı aranmamalıdır⁶¹². Buna göre gemi adamlarının gemiyi seferin başlangıcında elverişsiz kılan eylemlerinden ötürü ortaya çıkan veya önlenemeyen yangın zararlarından dolayı taşıyan TTK m.1141 gereğince sorumludur.

f. Zararın Birden Çok Nedenen Meydana Gelmesi

Zararın doğumuna etki eden birden fazla nedenin olması halinde taşıyanın sorumluluğunun bunlardan hangisine göre belirleneceği önemlidir⁶¹³. Burada başlangıçtaki elverişsizlik ile diğer bir ihtimalin bir arada bulunması halinde gemi denize, yola ve yüke elverişli olsaydı yine de zararın vuku bulup bulmayacağına bakılmalıdır. Gemi denize, yola ve yüke elverişli olsa dahi yine de zararın meydana geleceği kesin ise bu durumda taşıyan elverişsizlikten dolayı sorumlu olmaktan kurtulmuş olacaktır⁶¹⁴. Bunun için taşıyan, zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı bulunmadığını ispatlamalıdır.

Zarar birden çok nedenden dolayı meydana gelip de bunlardan biri geminin elverişsizliği ise burada birçok ihtimal karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan biri zararın hangi oranda hangi nedenden meydana geldiğine bakılmaksızın başlangıçtaki elverişsizliğin üstün borç olmasından hareketle, taşıyanın zararın tamamından sorumlu tutulması, ikinci bir ihtimal ise zararın hangi oranda elverişsizlikten kaynaklandığının tespit edilerek buna göre taşıyanın sorumlu tutulmasıdır⁶¹⁵. TTK’nın 1183.

⁶¹² ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II,s.160. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.222. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s.107-110; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.507.

⁶¹³ LK ve LVK’da bu konuda bir açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Hamburg Kurallarında (m.5/f.7) bu konu ayrıca düzenlenerek “zıya, hasar ve gecikme hem taşıyanın görevlilerinin kusuru hem de başka bir nedenin bir arada gerçekleşmesi neticesinde meydana gelmişse taşıyan zıya, hasar veya gecikmenin kendi veya adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmeyen kısmını ispat etmesi şartıyla yalnızca kendisinin ve adamlarının kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Bkz. YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.101.

⁶¹⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.253-254.

⁶¹⁵ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.253.

maddesinde; “*taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar ve teslimde gecikmeye yol açması halinde taşıyan zıya, hasar veya gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacağı.*” kabul edilmiş olup ikinci fıkrada da ispat koşulu getirilmiştir⁶¹⁶. Hükümün açık ifadesine göre zarar, hem taşıyanın kusuru, hem de başka bir nedenin bir arada gerçekleşmesiyle meydana geldiğinde, taşıyan zararın kendi veya adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmeyen kısmını ispat etmesi şartıyla yalnızca kendisinin ve adamlarının kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu olacaktır.

Kanaatimizce geminin elverişsizliği ile başka bir nedenin birlikte gerçekleşmesi halinde zarara yol açan ağırlıklı neden üzerinde durulmalıdır. Ağırlıklı neden bir başka ifade ile baskın neden geminin elverişsizliği ise, elverişsizliğin üstün borç olma niteliği de göz önünde bulundurularak taşıyan zararın tamamından sorumlu tutulmalıdır. Aksi durumda yani zararın teknik kusur, yük ilgisinin kusuru gibi diğer bir ağırlıklı nedenden kaynaklandığı anlaşılır ise bu durumda TTK'nın 1183. maddesinden faydalanılmalıdır. Buna göre elverişsizlik dışındaki diğer nedenin hangi oranda zarara sebebiyet verdiği taşıyan tarafından ispat edildiği takdirde, taşıyan bu ölçüde sorumlu olmaktan kurtulmalıdır.

İstanbul 17. Asliye Tic. Mahkemesinin 08.09.2021 tarihli, 2017/91 E ve 2021/356 K sayılı kararına⁶¹⁷ konu uyuşmazlıkta havalimanı ekipmanlarından oluşan yük Haydarpaşa limanından Dar Es Salam/Tanzanya Limanına gemi ile taşınırken hasarlanmıştır. Davalı hasarın yakın nedeni olarak eşyanın istifleme ve sabitleme (lashing) işleminin yetersizliğini göstermiştir. Gemi Haydarpaşa limanından hareketinden 9-10 gün sonra Arap Denizi'ne ulaşmıştır. Arap Denizine çıkıldığı andan, tahliye limanı Dar Es Salam' a varışa kadar olan seyir boyunca gemi sert muson rüzgârlarının etkisinde kalmıştır. Mahkemece hasarın ağırlıklı nedeninin ambalaj yetersizliği mi kötü hava koşullarından mı kaynaklandığı konusunda alınan teknik raporlardan sonra sonuç olarak, hava alanı yer hizmetlerinde kullanılan araç ve

⁶¹⁶ TTK m. 1183'in gerekçesinde açıklandığı üzere, bu hüküm Hamburg kurallarından alınmıştır. Bkz. **KENDİGELEN, A.**, Gerekçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun, s.1131.

⁶¹⁷ Karar İstinaf incelemesindedir.

ekipmanlardan oluşan sigortalı emtiaların yapıları gereği ambalajlanabilecek özellikte olmadıkları, bu tip yüklerin deniz taşınmasına uygun hale getirilmesi için önce birbirleriyle bağlanıp, sabitlenerek gemiye alınmaları, gemi ambarına istif edildikten sonrada yeterli Lashing işlemlerinin yapılması gerektiği, yük taşıyana teslim edildiği sırada bağlamanın yeterli olmadığı görüldüğünde ise, taşıyanın daha kuvvetli şekilde Lashing işlemini yapma yükümlülüğünün bulunduğu, aynı işlemin yük ambar içerisine alındıktan sonra uygulanmasının taşıyandan beklenen bir durum olduğu, ayrıca sefer sırasında geminin denizdeki hareketleri ve kötü hava koşullarından kaynaklı sarsıntılar nedeniyle Lashing bağında gevşeme olup olmadığı, gemi personeli tarafından düzenli olarak kontrol edilerek, bağlarda boşalmalar varsa bunların sıkılaştırılması gerektiği, ancak somut olayda gemi tarafının belirtilen Lashing işlemleri ile ilgili üzerine düşen yükümlülüğü yerine getirmediği, bu nedenle bağlama kayışlarının gevşemesi sonucu yerinden ayrılan yükün, hava koşullarına bağlı sarsıntının etkisiyle birbirine çarparak hasarlandığı, dolayısıyla hasarın ortaya çıkmasındaki temel nedenin kötü hava koşulları değil, sefer sırasındaki sarsıntılara dayanıklı ve yeterlilikte Lashing (sabitleme) işleminin yapılmamış olmasından dolayı yükün hasarlandığı kabul edilerek taşıyan zararın tamamından sorumlu tutulmuştur.

g. Zarar Yol Açan Neden Bilinmiyorsa

Yükte meydana gelen zararın hangi nedenden kaynaklandığını tespit etmek bazen mümkün olmayabilir. Geminin limandan ayrıldıktan kısa bir süre sonra batması ya da sefer sırasında su alarak batması buna örnek olarak gösterilebilir. Bu tür vakalar bakımından ağırlıklı görüş, geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğine dair karine olduğu aksinin ise taşıyan tarafından ispat edilebileceği yönündedir⁶¹⁸.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 20.06. 2016 tarihli 2015/121 E. ve 2016/265 K. sayılı kararında⁶¹⁹; davalı yanca batmanın fırtına sonucu gerçekleştiğinin ileri sürüldüğü ancak kazanın olduğu gün ve saatte rüzgârın 6 bofor şiddetinde olup bu hava koşulunun teknenin batmasına yol açamayacağı, söz konusu hava koşullarında

⁶¹⁸ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.567, CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.253.

⁶¹⁹ Yargıtay 11.HD. 03.10.2018 T. 2017/94 E. 2019/5978 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

periyodik bakım ve gerekli onarımları zamanında yapılmış olan herhangi bir teknenin batma olasılığının çok zayıf olduğu, bu nedenle teknenin yeterli bakım ve onarımdan geçmemesi nedeni ile batmış olduğuna karar verilmiştir.

Kanaatimizce, geminin seferine başladıktan sonra herhangi bir deniz tehlikesi olmadan, normal hava koşullarında batması halinde batmanın sebebinin başlangıçtaki elverişsizlik olduğu karine olarak kabul edilmelidir. Bunun aksini ispatlayan taşıyan zarardan sorumlu olmamalıdır.

II. TAŞIYANIN EYLEMLERİNDEN SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER

A.Genel Olarak

Navlun sözleşmesinin ifasına taşıyanın adamları, temsilcileri ile bunların haricinde taşıyanın yardımcı şahsı konumundaki diğer kişiler de katılabilir⁶²⁰.Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu devredilemez nitelikte olsa da, tek başına gemiyi elverişli hale getirmesi taşıyandan beklenemez⁶²¹. Bu nedenle taşıyan elverişlilik konusundaki borcunu kendi adamları ya da başka kimseler eliyle yerine getirebilecek, ancak bu borcunu yerine getirirken yararlandığı kişilerin kusurundan da sorumlu hale gelecektir. Dolayısıyla taşıyan geminin başlangıçtaki elverişliliği bakımından kendi şahsi kusurunun yanı sıra TTK'nın 1179. maddesinde sayılan kimseler ile TBK 116.maddesi uyarınca yardımcı şahsı konumundaki bağımsız yüklenicilerin kusurundan ileri gelen zararlardan da sorumlu olacaktır⁶²².

B. İçerik Bakımından

TTK m. 1179'a göre taşıyan adamlarının kastından veya ihmallerinden ileri gelen zararlardan sorumludur. Hükmün 2. fıkrasında; "*taşıyanın adamları*" teriminin, taşımada görev alan gemi adamları ile taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya

⁶²⁰ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.423.

⁶²¹ TBK'nın 83. Maddesine göre, alacaklının menfaati bulunmadıkça borçlu borcunu bizzat ifa etmekle yükümlü değildir.

⁶²² SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.423.; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.488.; Hamburg kuralları m.4/3' de "taşıyan" ifadesinin, taşıyanın adamları ile görevlilerini de kapsadığı kabul edilmiştir.

kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı “diğer kişileri” kapsadığı belirtilmiştir⁶²³.

Taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu gemi adamları TTK'nın 934. maddesinde düzenlenmiştir. Hükümde; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalışan diğer kişiler⁶²⁴ gemi adamı olarak sayılmıştır. Gemi adamları sıfatının belirlenmesinde esas unsur gemide hizmet unsuru olmakla birlikte, TTK m.1179/f.2'de yer alan “*taşımada kullanılan geminin*” ifadesi nedeniyle akdi taşıyan ile istihdam ilişkisi bulunmasa da fiili taşıyanın adamlarının da TTK'nın 934. maddesi kapsamına dâhil olduğu kabul edilmelidir⁶²⁵. Bununla birlikte akdi taşıyan ile arasında bir istihdam ve tabiiyet ilişkisi bulunmayan fiili taşıyan ise akdi taşıyanın yardımcı şahsı konumundadır⁶²⁶. Taşıyan, taşımanın gerçekleştirilmesini fiili taşıyana bıraktığı takdirde taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam edeceği, fiili taşıyan ve onun adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı sorumlu olacağı TTK m.1191'de ayrıca düzenlenmiştir.

TTK m. 1179/2'de taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kimseler olarak gemi adamlarından sonra taşıma işletmesinde çalışan kişiler sayılmıştır. Bunlar yalnızca navlun sözleşmesinin ifasında görevlendirilmiş ve navlun sözleşmesinin ifasına fiilen katılmış kişiler olarak anlaşılmalıdır⁶²⁷. Şöyleki taşıma işinin icrasına katılmamış olsalar da örneğin, taşıyanın işletmesinde çalışan muhasebeci yahut güvenlik görevlisi gibi kimseler TTK m.1179 anlamında taşıyanın adamıdır.

⁶²³ e-TTK m 1062'de de taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olacağı düzenlenmiş olmakla birlikte, “*kendi adamları*” ifadesinden kimlerin anlaşılması gerektiğine hükümde açıklık getirilmemiştir. Bu nedenle eski kanun zamanında bu kimseler öğreti ve yargı kararlarıyla tespit edilmiştir.

⁶²⁴ e-TTK m.1062/f.1 de, “taşıyanın kendi adamları ile gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olduğu” kabul edilerek, taşıyanın yardımcı şahsı konumundaki kişiler bu hüküm kapsamına dahil edilmemiştir.

⁶²⁵ SÜZEL, C., Sorumluluğun sınırlandırılması, s.132.

⁶²⁶ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s. 78.

⁶²⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.193, YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s. 78.

ISM Kod kuralları uyarınca geminin ISM yöneticisi olan şirket, gemi işleteni ile gemi arasındaki bağlantıyı sağlamakta görev alan kimseler de taşıyanın yardımcı şahsı konumundadır⁶²⁸.

Üçüncü olarak taşıyan kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişilerin fiillerinden de TTK m.1179 gereğince sorumludur. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişilere örnek olarak taşıyanın acentesi gösterilebilir. e-TTK m.1062’de taşıyan yalnızca kendi adamları ile gemi adamlarının fiillerinden sorumlu tutulmuş olduğundan, bunların dışında kalan kimseler ile ilgili sorumluluğu BK’daki genel hükümlere göre belirlenmekte idi. Buradaki ayırım, taşıyanın TTK m.1179’a göre sorumlu tutulması zarar veren kişinin kusurlu olması koşuluna bağlı iken, TBK’ nın 116.maddesine dayanan sorumlulukta kusur şartı aranmayıp⁶²⁹ sorumluluk açısından yardımcı şahsın eylemi ile zarar arasında illiyet bağının bulunması yeterlidir.

TTK m. 1179/f.2 de yer alan taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı “diğer kişiler“ifadesinde işaret edilen ise, TBK m. 116 anlamında “yardımcı şahıslar”dır⁶³⁰. Bu şekilde TTK’da yapılan yeni düzenleme ile taşıyanın gerek temsilcilerinin, gerekse gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının eylemlerinden doğan sorumluluğu genel hükümlere göre değil, TTK m. 1179’a tabi hale getirilmiştir⁶³¹. Taşıyanla yapılan iş görme sözleşmesi uyarınca yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin yerine getirilmesini üstlenen bağımsız yükleniciler, söz gelimi istifçiler bu kapsamda kalmaktadır⁶³². Bağımsız liman işletmelerinin tekel olarak

⁶²⁸İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin 17.03.2021 T. 2019/211 E. ve 2021/140 K. sayılı kararında; ilk etapta yağmurlama sistemi kullanılarak yangın söndürmede başarılı olunmasının mümkün olduğu halde yangına hortumla müdahale edildiği, gemi adamlarının bu yöntemi tercih etmesinin ISM şirketinin talimatları gereği olduğu, dolayısıyla gemi adamlarının yangına karşı etkili ve doğru müdahale edebilecek talim ve eğitimleri almadıkları, *ISM yöneticisi olan şirket* hukuki açıdan taşıyanın yardımcı şahsı olduğundan şirketin gemi adamları bakımından geminin elverişsizliğine neden olan kusurlu davranışından taşıyanın sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

⁶²⁹ OĞUZMAN, M., KEMAL / ÖZ, M.TURGUT., Borçlar Hukuku ,Genel hükümler, s.439-441.; EREN, F., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, s.721-722.

⁶³⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.79.

⁶³¹ Uluslararası sözleşmelerden LK, LVK’ da taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu görevlileri ve hizmetlilerinin kapsamına kimlerin girdiğine dair açık bir ifade bulunmazken Rotterdam Kurallarında taşıyanın bağımsız yüklenicilerin fiillerinden dolayı meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı açıkça düzenlenmiştir.

⁶³² YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s. 80; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.275.

faaliyet gösterdiği durumlarda yükleme görevi yapan liman işçilerinin taşıyanın yardımcı şahsı sayılıp sayılmayacağı doktrinde tartışılan bir konudur⁶³³. Böyle bir durumda taşıyan başka bir kimseyi ifa yardımcısı olarak seçme imkânına sahip değildir. TBK'nın 116/f.3'e göre uzmanlığı gerektiren bir hizmetin kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen bir izne tabi tutulmasında, borçlunun yardımcı kişilerinin fiillerinden sorumlu olmadığına yönelik sözleşme kaydı hükümsüzdür. Diğer yandan liman işletmesinin yükte meydana gelecek zararlar nedeniyle taşıyana karşı sorumluluğu bulunduğundan, taşıyan liman işletmesine karşı tazminat ve rücu hakkına sahiptir. Bu itibarla liman sahasında, liman işletmesinin adamlarının sebebiyet verdiği zararlardan taşıyanı sorumsuz kılmak mümkün gözükmemektedir.

Navlun sözleşmesinin icrasında taşıyanın malı teslim aldığı andan, yük ilgisine teslim anına kadarki süreçte, yükü gemiye kadar taşıyan bağımsız taşıyıcı, yük depoda bekletilmiş ise ardiyeci, gemiyi yedekleyen römorkörün adamları TTK'nın 1179.maddesi uyarınca taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu yardımcı şahıslarındandır. Taşıyan taşıma borcunu yerine getirirken görev verdiği bu bağımsız yüklenicilerin kusuruyla meydana gelen zararlardan da TTK m.1179/f.2 gereğince sorumludur.

1.Kaptanın Geminin Elverişliliğine İlişkin Görevleri

Kaptanın geminin başlangıçtaki elverişliliği konusundaki vazifeleri TTK m.1090-1091'de düzenlenmiştir. Buna göre kaptan, yolculuk başlamadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına, gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına (TTK m. 1090), yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına, istif özel istifçiler tarafından yapılsa dahi denizcilikte geçerli kurallara uygun şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmekle yükümlüdür (TTK m. 1091/1). Kaptan ayrıca denizcilikte geçerli olan kurallara göre geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve

⁶³³ SEVEN, V., Yüke Özen. S.124-125; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.152-153, CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.283.

geminin ambarlarının taşınacak eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına özen göstermelidir (TTK m. 1091/2).

Kaptanın görevlerine ilişkin olarak İstanbul 17.Asliye Ticaret Mahkemesi.'nin, 23.09.2014 tarihli, 2014/568 E. ve 2014/233 K. sayılı kararında⁶³⁴; “geminin denge ve stabilite unsurlarını göz önünde bulundurarak yüklemeye önce bir kargo planı hazırlanması, maksimum yükleme miktarının aşılmasına ve yükün ambar içinde eşit şekilde dağıtılmış olmasına dikkat edilmesi, yükleme / balast basma - tahliye / balast alma planı hazırlanması, yükleme ve tahliyede balast değişiminin planlandığı gibi uygulanmasının sağlanması, yük yüklenirken veya balast değişimi yapılırken bükülme olmamasına dikkat edilmesi, bu kapsamda birden fazla yükleyici (loader) ile yapılan yüklemelerde, yükleyicilerin aynı şekilde yükleme yapmasını veya tek yükleyici ile yapılan yüklemelerde yükün sancak ve iskeleye eşit dağıtılmasının sağlanması, yükleme veya tahliyenin her kademesinde bending / shearing force limitlerini / durumunu gösteren sequence planı hazırlanması ve bu plana tam olarak uyulmasının sağlanması ve değişiklik olarsa yeniden hesaplayıp onayladıktan sonra uygulanmasına dikkat edilmesi, boş ambara yükleme yapılırken yükleme miktarının (hızının) düşük tutulmasının sağlanması, hurda demir gibi gemi ambar taban ve duvarlarında hasara sebep olacak yüklerin yüklenmesinde, kepçenin mümkün olduğunca aşağı indirilmesine (yükün yukarıdan bırakılmamasına) dikkat edilmesi, hafif yük üzerine ağır yük alınmamasına veya içerdiği koku ya da nem dolayısıyla birbirine zarar verebilecek yüklerin aynı ambara yüklenmemesine dikkat edilmesi kaptanın TTK'nın 1091. maddesi kapsamındaki yükümlülüklerinden olduğu” kabul edilmiştir

Geminin seyir güvenliğinin sağlanması bakımından ISM Kod kapsamında oluşturulan güvenli yönetim sisteminin gemide uygulanmasında da kaptana önemli görevler düşmektedir. Güvenli yönetim sisteminin yolculuk sırasında etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak kaptana ait olan bir vazifedir. Bu nedenle kaptan, gerek TTK'da düzenlenen yükümlülükleri, gerekse Güvenli Yönetim Sistemi ile belirlenen görevlerini yerine getirirken kusuruyla geminin elverişsizliğine neden olduğunda,

⁶³⁴ Bu karara karşı kanun yoluna gidilmemiştir.

TTK m.1141' göre sorumludur. Kaptanın sebebiyet verdiği elverişsizlik yolculuk sırasında ortaya çıkıp ticari kusur teşkil ettiğinde ise, taşıyanın bundan dolayı TTK m. 1178'e göre sorumluluğu doğacaktır⁶³⁵.

2.FIO ve FIOST Kayıtlarının Kaptanın Görevlerine Etkisi

TTK'nın 1143 ve 1167. maddelerine göre yükleme, istif ve boşalma faaliyetlerinin yerine getirilmesi kural olarak taşıyana aittir. Bununla birlikte navlun sözleşmesine (çarter partiye, bağlantı özetine (fixtura recap), konişmentoya) konulan FIO(*free in and out*) ve FIOS/T(*free in and out, stowed and trimmed*)⁶³⁶ klotları ile yükleme, istif, sabitleme(lashing) ve boşaltma işlemleri yük ilgisine (taşıtan, yükleten, gönderilene) bırakılabilir. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan FIO(S)(T) kaydı ile bu iş ve işlemler yük ilgisine devredildiği yapılabilecek masraflardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu kapsamda istihdam edilen kişiler de yük ilgisinin yardımcı şahsı sayılacaktır.

FIO(S)(T) kaydı uyarınca yükleme, boşaltma ve istif işlemleri yükletene veya gönderilene⁶³⁷ bırakılsa dahi taşıyanın geminin yola ve yüke elverişliliği konusundaki borcu devam edecektir. Zira taşıyanın elverişliliği sağlama konusundaki borcu devredilemez niteliktedir. Aynı şekilde navlun sözleşmesine konulan FIO(S)(T) kaydı,

⁶³⁵ GÜRSES, Ö., ISM Kod, s.69.

⁶³⁶ ÜLGENER, M.F., Çarter Sözleşmeleri.I, s.274-276.; SÖZER, B., Deniz Ticaret Hukuku I, s.385, Uygulamada taraflar böyle bir düzenleme üzerinde anlaşmaya varırsa navlun sözleşmesine veya teyit mektubu (*fixtura recap*) veya konişmentoya FIO(S)(T) şeklinde kısaltılan kayıtlar yer almaktadır. FIO klotunda, yükün gemiye yüklenmesi, gemi içerisinde taşınacağı yere bırakılması ve varma limanında gemiden tahliyesi masrafı kendisine ait olmak üzere taşıtanın yükümlülüğüne bırakılmaktadır. FIOST kaydı ile yükleme ve boşaltmaya ilave yükün gemide istiflenmesi de taşıtanın sorumluluğundadır. FIOST kaydı uyarınca yükün hareket etmesinin önlenmesi, yükleme sonrası geminin dengesinin sağlanması, "L/S/D" Lashing, Securing, Dunnaging olarak ifade edilen yükün özelliğine uygun şekilde sabitlenmesi, bağlanması, dengelenmesi, emniyete alınması ve ambar içerisinde kaymayacak şekilde perdelenmesi işlemleri de taşıtan tarafından yerine getirilmektedir. ÜLGENER, M.F., Çarter Sözleşmeleri I, s.271-276.; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.314-316.

⁶³⁷ Konişmentoda yazılı olan FIOST kaydı gönderilen açıısından bağlayıcıdır. Konişmentoda açıkça yazılı FIOST kaydı bulunmamasıyla birlikte *incorporation* kaydı uyarınca FIOST kaydını içeren teyit mektubuna veya çarter partiye atıf yapıldığı durumda, FIOST kaydının gönderilene karşı ileri sürülmesi TTK m.1237/f.3 uyarınca atıf yapılan teyit mektubu veya çarter partinin gönderilene konişmento ile birlikte sunulmuş olması şartına bağlıdır. ATAMER, KERİM., Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, Fiostr, ve Arbitration London Kayıtları İle Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 11 Sayı: 1-4, 2011, s.287.

kaptanın TTK m. 1090-1091'den kaynaklanan denize, yola ve yüke elverişlilik ile ilgili nezaret yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacaktır⁶³⁸.

Kaptanın geminin sefere elverişliliğinin sağlanmasına yönelik nezaret yükümlülüğünün yanı sıra yükün istifine nezaret etme görevi de bulunmaktadır. Bu görev TTK m.1091/f.1' de, *"istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır"* şeklinde tarif edilmiştir. Doktrindeki ortak görüş, navlun sözleşmesinde eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi ve boşaltma faaliyetlerinin tamamı veya bir kısmı FIO/FIOST kaydıyla yükle ilgililere bırakılabilir⁶³⁹. Yargıtay uygulamaları da bu yöndedir⁶⁴⁰. Ancak FIO(S)(T) şartının kabul edildiği durumda yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin gerektiği gibi yapılmamasından ötürü ortaya çıkan zarardan TTK'nın 1091 maddesine göre kaptanın ve taşıyanın sorumlu tutulup tutulamayacağı uygulamada önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 2009/84 E. ve 2010/404 K. sayılı kararına konu olan olayda; davacı sigorta şirketi tarafından, davalı donatanın gemisi ile Constanta/Romanya Limanı'nından Diliskelesi Limanı'na taşınan cam türü emtianın varma limanında hasarlı olarak teslim edildiğinden bahisle, sigortalıya ödenen hasar bedelinin davalı donatandan rücuen tahsili talep edilmiştir. Davalı vekili, bağlantı özeti (fixtura recap) incelendiğinde yükleme ve boşaltma için "FİOS" (free in out stow = yükleme, tahliye ve istifleme masraf ve riskleri taşıtana/yükletene-gönderene aittir) kaydının bulunduğunu, kaptanın seyir güvenliği açısından yüklemeye nezaret etmiş olması nedeni ile iddia edilen hasardan sorumlu tutulamayacağını savunarak davanın reddini istemiştir. Yüke ilişkin olarak boşaltma limanında tutulan sörvey raporunda cam eşyanın içinde bulunduğu kasaların eğilmiş şekilde görüldüğü, ayrıca boşluk

⁶³⁸ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.136-137, SÖZER, B., s.431; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s. 349.

⁶³⁹ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.136, OKAY, M.S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.108-109. Benzer görüş için bkz. AKINCI, S., Navlun Mukaveleleri, s.381; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.305. ; ATAMER, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.297; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.63.

⁶⁴⁰ Yargıtay 11. HD. 08.06.2012 T. 2011/5300 E. ve 2012/11419 K.(<https://intranet.uyap.gov.tr>)

doldurmakta kullanılan tahtaların kasalar arasına düşmesi ile yükün hareket ettiği ve hasar gördüğünün gözlemlendiği belirtilmiştir.

Mahkemece, davalı ile dava dışı emtia sahibi arasında FIOS şartının öngörüldüğü, buna göre yükün yükleme, boşaltma ve istiflemesi masrafları ile bu faaliyetler nedeniyle doğacak zararların taşıtanın sorumluluğunda olduğu, bunun yanında navlun sözleşmesinde yükün bağlanması emniyet altına alınması ve takozlama malzemesinin sağlanması ve bunlara ilişkin faaliyetlerin icra edilmesi ile bu faaliyetlerin masraf ve sorumluluğunun da taşıtana yüklendiği, ayrıca dava konusu emtianın ahşap sandıklarda teslim alınması nedeniyle konişmentodaki temiz kaydının da bu sandıkların dıştan bakıldığında iyi durumda olduğunu gösterdiği ve bunun aksinin davacı tarafça kanıtlanamadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş olup kararı davacı vekili temyiz etmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 28.06.2012 tarihli 2011/5300 E. ve 2012/11419 K. sayılı bozma ilamında; “TTK’nun 1061. maddesi “taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür” derken yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dâhildir (Çağa/Kender, Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi Sayfa 135). Sözleşmeye konulacak “fio” veya “fios” şartı ile TTK’nun 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yükü ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz Çağa/Kender, Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, s.135-136).Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK’nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve *müşterek kusurunun var olduğu gözetilerek*, deniz taşıması konusunda uzman bilirkişi heyetinden bu çerçevede yeniden rapor alınarak, yapılacak değerlendirme sonucunda

hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi” gerektiğinden bahisle hüküm bozulmuştur.

Mahkeme tarafından Yargıtay bozma ilamına uyulmasından sonra yapılan yargılama sonucunda; boşaltma limanında düzenlenen gözetim raporunda, hasarın sebebine ilişkin olarak cam emtiasının içinde bulunduğu kasaların geminin normal salınımları sırasında, aralarında boşluk olması veya kasaların usulünce istiflenmemiş olmasından dolayı yan yatma ve devrilmeye maruz kaldığı, boşlukları doldurmada kullanılan tahtaların kasalar arasına düşüp kayması ile yükün hareket ettiğinin belirtildiği, yükün kasalar arasında boşluk bırakılmadan istiflenmesi ya da boşluk bırakılsa bile uygun bir şekilde birbirine sabitlenmesinin istifçinin özen borcu kapsamında olduğu, kaptanın nezaret görevinin sınırının geminin denize ve yola elverişliliğini ile sınırlı olduğu, somut olayda geminin denize ve yola elverişsizliğini bozacak nitelikte hatalı bir istif ya da boşaltmanın söz konusu olmaması karşısında kaptanın nezaret görevini ihlal ettiğinden ve yük zararının meydana gelmesinde müşterek kusurunun bulunduğu söz edilemeyeceği kanaati ile davanın reddine karar verilmiştir. Kararın davacı vekili tarafından yeniden temyiz edilmesinden sonra Yargıtay 11.Hukuk dairesi 2014/16204 E. ve 2015/1913 K sayılı ilamı ile bu defa mahkemenin bozma ilamına uymuş olması karşısında “usulü müktesep hakkın” doğmuş olduğu, bu neden mahkemenin artık bozma ilamı doğrultusunda hüküm vermek zorunda olduğu gerekçesiyle yerel mahkemenin kararı bozulmuştur.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 2005/518 E. ve 2006/344 K. sayılı dosyasına konu olan bir başka olayda; davacı, sigortalısına ait rulo saç türü emtia davalıların taşıyanı ve donatanı olduğu gemi ile Novorossi'nden Diliskelesi'ne taşınırken bir kısmının hasarlandığını ileri sürerek, sigortalıya ödenen hasar bedelinin davalılardan rücuen tahsilini talep etmiştir. Mahkemece; navlun sözleşmesine ilişkin belgede FIOS ve L/S/D esasına yer verildiği, bu klozların sözleşme bakımından geçerli kabul edildiği, buradan istifleme ve sabitleme işleminin yükle ilgililer tarafından yapılacağı anlaşıldığı, hasarın yüklerin iyi sabitlenmemesi nedeni ile ortaya çıktığı dikkate alındığında, taşıyıcı davalının zarardan sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı gerekçesi ile her iki davalı bakımından davanın reddine karar verilmiş olup

hüküm temyiz incelemesinde davacı lehine bozulmuştur. Yargıtay 11. HD'nin 2007/3197 E. ve 2008/5288 K. sayılı 21.04.2008 tarihli bozma ilamında, hasarın, geminin yalpalaması sonucu istif ve lashing hatasından kaynaklandığının sabit olduğu, her ne kadar navlun sözleşmesi akdine ilişkin belgede FIOS ve L/S/D esasına yer verildiği belirlenmiş ise de, bu koşulun, kaptanın nezaret görevini, istifin denizcilik usullerine uygun bir surette yapılmasını gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağı kuşkusuzdur. Kaptanın bu sorumluluğunu gereği gibi yerine getirmemesi halinde taşıyanın bundan sorumlu olacağından” bahisle bozulmuştur. Mahkemece bozmaya uyularak alınan bilirkişi raporu karara esas alınmak suretiyle, tesis edilen 2008/24 E. ve 2010/50 K. sayılı kararında; “zararın istiflemeye yapılan hata sonucu oluştuğu, taşıma sırasında yalnızca baş taraftaki 1 nolu ambara taşınan rulolardan bir kısmının bağlarına kopartıp zarar gördüğü, yine bu ambardaki diğer bazı rulolara zarar verdiği için dolayısıyla lashingin genel olarak yola elverişli olarak yapıldığı, yalnızca 1. ambarda lashinge ilişkin olarak yükletenin ihmalinin bulunduğu, bu ihmalin kaptan tarafından saptandığına veya saptanabileceğine ilişkin davacı yanca dosyaya herhangi bir delil sunulmadığı ve TTK'nın 974. maddesi uyarınca kaptanın sorumlu tutulmasının mümkün olmadığından, taşıyan hakkındaki davanın reddi yönünde hüküm tesis edilmiştir. Bu kez Yargıtay 11. HD'nin 01/02/2012 tarih, 2010/8700 esas, 2012/1120 karar sayılı 2. bozma ilamı ile"..... her ne kadar FIOS kaydının varlığı halinde yükleme, istif ve boşaltma işlemleri taşıtana devredilmekte ise de, bu konuda kaptan da söz konusu işlemlerin uygun bir biçimde yapılmasına özen göstermek zorundadır. Çünkü esas itibarıyla yükleme ve istif kaptanın donatanı temsilen yerine getirdiği bir yükümlülük olup, yükleme işi sözleşmeyle başka kişilere ait olsa bile kaptan yine de istife bakmalı, *geminin denge ve emniyeti bakımından gerekli* denetimi yapmalıdır. FIOS kaydının bulunması halinde kaptanın istifin gereği gibi yapılıp yapılmadığına nezaret yükümlülüğü vardır. FIO/FIOS kaydı *emredici nitelikteki TTK 1061. md hükmünü bertaraf etmez*. Kaptanın nezaret görevini tedbirli bir kaptan gibi yerine getirmemesi halinde meydana gelen zarardan taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır. Bu nedenle FIO/FIOS kaydının varlığına rağmen *kaptanın yolculuk süresince geminin dengesinden, yükleri muhafaza yükümlülüğünün ihlalden sorumluluğu doğar*. Bu bakımdan aksine görüş beyan eden bilirkişi raporuna itibar edilemez. O halde, somut uyuşmazlıkta yükün taşınması sırasındaki

hava ve yol şartlarından dolayı istiflemedeki bir kısım bağların kopması sonucu oluşan hasarda, kaptanın lashing işlemine nezaret ve yolculuk esnasında da yükün muhafazası yükümlülüğüne nezaret konusunda bir ihmali bulunup bulunmadığı araştırılarak nasıl olacak sonuca göre karar verilmesi gerektiği" gerekçesiyle karar bozulmuştur. Mahkeme tarafından Yargıtay 2. bozma ilamına uyulmasından sonra mahkeme 2014/584 E. ve 2015/68 K. sayılı kararı ile⁶⁴¹; "bilirkişi kurulundan alınan kök ve ek raporunda belirtildiği üzere, gemideki tüm emtianın hasar görmemesi ve sadece 1 ambara yüklenen rulolardan bir kısmının bağlarını kopartıp zarar gördüğü dikkate alındığında, yükleme ve lashing'in genel olarak gemi taşımacılığına uygun yapıldığı, ancak sadece 1. Ambardaki bir kısım emtianın kurala uygun yüklenmediği ve bağlanmadığı, dolayısıyla hasarın geminin münhasıran yalpa yapmasından meydana gelmediği, yükün deniz ve hava şartlarına uygun yapılmamasından ileri geldiği, gemi kaptanının yükün istiflenmesine ve geminin seyri sırasında yükün durumuna göre ve geminin dengesine göre özen yükümlülüğü bulunduğu dikkate alınarak olayda gemi kaptanının TTK'nın 974 maddesi uyarınca müşterek kusurlu olduğu kabul edilerek, zarardan dolayı TTK 1062/1 maddesi uyarınca taşıyanın, TTK'nın 947/2 maddesi uyarınca da davalı donatanın %25 oranında sorumlu olduğu yönünde karar verilmiştir.

Okay'a göre; TTK'nın 1178(e-TTK m.1061) maddesi taşıyana borçtan ziyade bir özen mükellefiyeti yüklemektedir. Ancak bu konudaki yükümlülüğü kendi üzerine aldığı işler bakımından söz konusudur. Yükleme ve istif taşıtan veya yükletene bırakıldığında, taşıyanın TTK 1178 (e-TTK m.1061)'den kaynaklanan ihtimam borcu geminin dengesi ve dolayısı ile yola elverişliliği ile diğer yüklerin emniyet ve muhafazası bakımından istife nezaret etmekten ibarettir.⁶⁴²

⁶⁴¹Bu karar Yargıtay 11. HD'nin 25.11.2015 T. 2015/4764 E. ve 2015/12580 K. sayılı kararı ile Onanmıştır.

⁶⁴² **OKAY**, M.S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.108-109. Benzer görüş için bkz. **AKINCI**, S., Navlun Mukaveleleri, s.381; **YAZICIOĞLU**, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.305.; **ATAMER**, K., Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.315; **YETİŞ ŞAMLI**, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.63, **Bu konuda Sözer**, yükleme, istif ve boşaltma işlemleri taşıtan yada gönderilene bırakıldığında, bu işlemleri fiilen icra eden kişilerin taşıtan ve gönderilenin adamı sıfatına sahip olacağı, bunların verecekleri zararlar bakımından taşıtan ve gönderilenin sorumlu olacağını belirtmektedir. (Ancak hangi zararlar olduğu konusunda bir ayrıma gidilmemiştir)bkz. **SÖZER**, B., Deniz Ticaret Hukuku I, s.386-387.

FIO(S)(T) şartı ile öngörülen işlerin yükle ilgili kişilere yüklenmesi Lahey Kurallarına göre de mümkündür. MS'nin hazırlık çalışmalarındaki bulgulara göre, FIO(S)(T) şartı kaydı kabul edildiğinde

Aksi görüşü benimseyen Ülgener ise, yükün selameti bakımından kaptanın istif işlemine nezaret görevi bulunmaktadır; bu yükümlülük geminin elverişliliği konusunda ki kadar katı olmasa da, geminin ve rotanın özelliklerini en iyi bilmesi gereken kişi konumundaki kaptanın yükleme, istifleme ve boşaltma faaliyetleri sırasında da nezaret görevini devam ettirmesi gerektiği, donatanın da FIOST kaydını ileri sürerek bu konudaki sorumluluktan kurtulamayacağı görüşündedir⁶⁴³.

Çağa/Kender'e göre, sözleşmeyle FIO/FIOST şartı kabul edildiğinde, bu şart kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma teçhizatının iyi bir halde bulunmasını sağlamak ve istifin denizcilik usullerine uygun bir surette yapılmasını göstermek yükümlülüğünü ortadan kaldırmamaktadır. Kaptan bu görev ve yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmezse taşıyan bundan sorumludur⁶⁴⁴.

Yargıtay kararlarında Çağa/Kender'e atıf yapılmak suretiyle FIOST kaydının, kaptanın yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağı; yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi e-TTK'nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu bulunduğu, bu durumda yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kurusunun var olduğu kabul edilmektedir. Ancak Atamer, FIOST şartı ile ilgili yaptığı bilimsel çalışmasında⁶⁴⁵ Yargıtay kararlarına dayanak yapılan Çağa/Kender'in atıf yaptığı Alman yazar Prüssman'a ait olan 1968 tarihli eserde ileri sürülen görüşün sonradan terk edildiğini, kaldı ki Prüssman'ın referans olarak aldığı Alman mahkeme kararları ile Alman Hukuku'na ilişkin diğer kaynaklar incelendiğinde farklı sonuçlara

bunun kapsamına giren işlerin masraf ve sorumluluğu da yükle ilgili kişilere devredilmiş olmaktadır. Bkz **ATAMER, K.**, Deniz Hukuku Dergisi-FIOST, s.296-297; Hamburg Kuralları'nda FIO/FIOST kaydının geçerli olduğu ve taşıyanın sorumluluk süresi ile sorumluluğuna etki eden bir sözleşme kaydı olduğu kabul edilmektedir. Bkz **YAZICIOĞLU, E.**, Hamburg Kuralları, s.90-91.

Rotterdam Kurallarına göre, FIO(S)(T) kaydı taşıyanın sorumluluk süresinde herhangi bir değişiklik meydana getirmediğinden, bu kayda rağmen taşıyanın yüke özen gösterme borcu devam etmektedir. Ancak MS'de taşıyanın yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma aşamalarındaki özen borcunun kapsamı belirlenmemiştir. Dolayısıyla bu konu taraf devletlerin yargı organlarının içtihatları ile şekillenecektir. Bkz. **SÜZEL, C.**, Taşıtan ve Yükleme, s.330-342.

⁶⁴³ **ÜLGENER, M.F.**, Çarter Sözleşmeleri II, s.280-281.

⁶⁴⁴ **ÇAĞA, T. / KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.136-137.

⁶⁴⁵ **ATAMER, K.**, Deniz Hukuku Dergisi, FIOST, s.297.

varıldığını, FIOST kaydıyla yapılan taşımalarda Alman hukukunda olduğu gibi Türk hukukunda da yükleme, istif ve dengeleme yapılırken, kaptan geminin denize ve yola elverişli kalmasını sağlamak amacıyla denetimlerini sürdüreceğini, dolayısıyla kaptanın nezaret görevinin yalnızca geminin elverişliliği ile gemideki diğer eşyanın güvenliği bakımından devam ettiğini belirtmektedir.

Sonuç olarak, Türk hukukuna göre, FIO/FIOS kaydının kapsamına giren yüklenme, istif ve boşaltma işlemlerinin tamamı veya bir kısmının yük ilgisine bırakılmasına ilişkin sözleşme hükmü geçerlidir. Ancak FIO/FIOS şartı, kaptanın nezaret yükümlülüğünü düzenleyen, emredici nitelikteki TTK 1178/f.1 hükmünü bertaraf etmez. Dolayısıyla navlun sözleşmesi ile yükleme, istif ve boşaltma işlemleri taşıtan/yükleyen veya gönderilene bırakılsa dahi kaptanın geminin yola ve yüke elverişliliğinin sağlanması ile diğer yüklerin güvenliği ve korunması bakımından nezaret görevi devam edecektir. Kaptanın istife nezaret etme ve gözetim yükümlülüğü de bu çerçevede değerlendirilmelidir. Yükleme, istif ve boşaltma faaliyetleri FIO/FIOST kaydıyla yük ilgilisi tarafından üstlenildiğinde, yük ilgisinin söz konusu işlemleri, bu işlerde uzmanlaşmış kişiler eliyle gerçekleştirildiği/ gerçekleştirilmesi gerektiği dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla kaptana yükleme, istif ve boşaltmayla ilgili iş ve işlemlerin gereği gibi yapılması konusunda bir denetim görevi yüklenmemelidir. Kaptan ancak bu işlemler yapılırken yüke elverişliliğin sağlanması ile geminin denge ve emniyeti bakımından gerekli denetimi yapmalıdır. Şu halde kaptanın TTK 1091/f.1 gereğince yapacağı denetim, yüklemenin önceden hazırlanan plana uygun şekilde yapılmasını denetleme, yükleme kapasitesinin üstüne çıkılmasını önleme, yükün ambarlara eşit şekilde dağıtılması, yükün sefer sırasında karşılaşılabilecek hava ve deniz koşullarının etkisi ile bulunduğu yerden kaymaması bakımından ambar içinde veya bulunduğu yerde gerekli sabitlemenin (lashing) yapılmasına nezaret etmekle sınırlı olmalıdır. Bunların dışında kaptanın taşıtan/ yüklenenin gemiye yüklediği yükün kendi güvenliği açısından herhangi bir önlem alma ya da kusura işaret etme konusunda bir yükümlülük yüklenmemelidir. Söz gelimi yükün kendi içindeki istif, ambalajının yetersizliği, ambar içi perdeleme veya yükün ambar içine sabitlemesinde kullanılan daneçlerin standardına uygunsuzluğu kaptanın gözetim yükümlülüğü kapsamında sayılamaz.

3. Fiili Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Adamları

Taşıyan üstlendiği taşımayı başkasına yaptırdığı takdirde kendisi akdi taşıyan, taşımayı fiilen yerine getiren ise fiili taşıyan sıfatını kazanmaktadır. Fiili taşıyan akdi taşıyan veya kendisinden önceki fiili taşıyan tarafından taşımanın icrasının bırakıldığı kişidir⁶⁴⁶. Dolayısıyla fiili taşıyan akdi taşıyanın taahhüt ettiği taşıma borcu bakımından onun yardımcı şahsı konumundadır⁶⁴⁷. Ancak fiili taşıyanı TTK'nın 1179. maddesindeki yardımcı şahıslardan farklı kılan onun taşıma işine "taşıyan" sıfatıyla katılmış olmasıdır.

TTK m. 1191/f.1'e göre akdi taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma işinde kullandığı adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumludur. Hükümde geçen "taşıma işinde kullandığı" ifadesindeki kimseler ile akdi taşıyanın TTKm.1179'a göre eylemlerinden sorumlu olduğu kendi adamlarından farklı olduğu düşünülmemelidir⁶⁴⁸. Zira hükme kaynak teşkil eden Hamburg Kuralları'nda açıkça akdi taşıyanın fiili taşıyan tarafından icra edilen taşıma bakımından, onun adamlarının fiil ve ihmallerinden de sorumlu olduğu kabul edilmiştir(m.10). Şamlı'ya göre; TTK m.1191'in gerekçesinde Hamburg Kuralları ile farklılığın bilinçli bir tercih olduğuna işaret eden herhangi bir husus bulunmadığından, fiili taşıyan tarafından icra edilen taşıma bakımından, onun adamlarının fiil ve ihmallerinden dolayı akdi taşıyan da sorumlu olmalıdır⁶⁴⁹. TTK m.1191'in gerekçesi ile mehz kanun hükümleri göz önüne alındığında bize göre de bu tespit yerinde olmuştur. Dolayısıyla fiili taşıyanın ifa ettiği taşımalar bakımından onun adamlarının eylem ve ihmallerinden ileri gelen zararlardan akdi taşıyan da sorumludur.

4. Taşıyanın Tersane ve Klas Kuruluşlarının Eylemlerinden Sorumluluğu

Geminin elverişliliğinin sağlanması ya da elverişsizliğin önüne geçilmesinde tersane ve klas kuruluşlarının faaliyetleri önemli bir etkiye sahiptir. Taşıyanın geminin elverişliliği ile ilgili sorumluluğu bakımından geminin inşası ya da bakım onarım

⁶⁴⁶ Bu konu hakkında bkz. 1. Bölüm, VI,A, 2.

⁶⁴⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.81.

⁶⁴⁸ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.81.

⁶⁴⁹ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.82-83.

işlemlerini yapan tersane ile denetleme görevi yapan klas kuruluşlarının⁶⁵⁰ taşıyanın yardımcı şahsı sayılıp sayılmayacağı öğretide tartışmalıdır⁶⁵¹. Bu konuda birinci mesele, taşıyanın bağımsız yüklenicileri seçerken makul özen göstermesi, saygın klas kuruluşları veya tersanelerle anlaşmış olması makul özen borcunun yerine getirilmesi bakımından yeterli sayılıp sayılmayacağına ilişkindir. Diğer bir husus ise taşıyanın sorumluluğu açısından tersanenin faaliyetinin somut taşımanın ifasıyla sınırlı tutulup tutulmayacağına ilişkindir. Taşıyanın tersane veya klas kuruluşunun seçiminde kendisinden beklenen makul özeni göstermesi sorumluluktan kurtulması için tek başına yeterli değildir⁶⁵². Elverişliliğinin nispi bir kavram olduğu dikkate alındığında kanaatimizce tersanenin taşıyanın yardımcı şahsı sayılması somut taşımayla sınırlı olarak düşünülmelidir. Buna göre tersanenin yaptığı iş ve işlemler somut taşımayla ilgiliyse, bir başka ifade ile tersane bir navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın elverişlilik konusundaki yükümlülüklerinden birini yerine getirdiği takdirde veya tersanenin faaliyeti navlun sözleşmesinin ifası sırasında gerçekleşmiş ise bu durumda tersane taşıyanın yardımcı şahsı sayılmalıdır⁶⁵³.

Klas kuruluşlarının düzenlediği belgeler geminin elverişliliği konusunda taşıyan lehine karine teşkil etmektedir. Klas kurulunun seçiminde gerekli özenin gösterilmiş olması taşıyanın elverişlilik ile ilgili makul özen borcunun yerine

⁶⁵⁰ Klas kuruluşları denizcilik sektöründe denetim ve gözetim yapan bağımsız kuruluşlardır. Kısaca gemilerin sınıflandırmasını yapan kuruluşlar, klas ya da loyd olarak bilinirler. Geminin inşa sürecinde belirli kurallara göre uygunluğu klaslar tarafından denetlenir. Bu denetimi yapan kişilere sörveyör adı verilir. Klasların denetimine esas olan kurallar Uluslararası ve Ulusal kurallardır. Bu konuda referans alınan kurum ve kurallar, IACS (International of Association Classsification Societes-Uluslararası - Klas Kuruluşları Birliği) , IMO (International Maritime Organization- Uluslararası Denizcilik Örgütü), MARPOL, SOLAS (Safety of Life at Sea Convention) ve Bayrak Devleti Mevzuatıdır.

⁶⁵¹ Sözer'e göre, gemi inşaatçısı veya tamircisi ile bunların adamları taşıyanın yardımcı şahsı sayılmalıdır. Bunların eylemlerinden dolayı taşıyanın sorumluluğu bakımından, taşıyandan beklenen makul özenden fazlası bu kimselerden beklenmemelidir. Bkz. **SÖZER, B.**, Sefere Elverişlilik, s.49; Yazıcıoğlu'na göre de, gemi sınıflandırma kuruluşları taşıyanın yardımcı şahsı konumundadır. **YAZICIOĞLU, E.**, Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 11, Sayı 1-4, 2011, s.99-113. ; **ÇAĞA, T.**, / **KENDER, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II, s.180-181.; **K. Yetiş Şamlı'ya göre** ise, tersanede yapılan bakım onarım, gemi sınıflandırma kuruluşunun yaptığı denetimler navlun sözleşmesi ile ilgili ise veya navlun sözleşmesi ifa edilirken gerçekleşmişse bu durumda ilgili tersane ve klas kuruluşu taşıyanın ifa yardımcısı kabul edilmelidir. **YETİŞ ŞAMLI, K.**, Sefere Elverişlilik, s.488-491.

⁶⁵² **CÖMERT, G. VENÜS**, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.276.

⁶⁵³ **YETİŞ ŞAMLI, K.**, Sefere Elverişlilik, s.489; **CÖMERT, G. VENÜS**, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.280.

getirilmesi bakımından tek başına yeterli değildir⁶⁵⁴. Taşıyan gerek klas kuruluşunun faaliyetleri, gerekse tersanenin yaptığı iş ve işlemlerden kaynaklanan elverişsizlik nedeniyle sorumluluktan kurtulmak için, elverişsizliğin keşfedilmesinde makul özen borcunu yerine getirmiş olmalıdır. Dolayısıyla klas kuruluşunun kast veya ihmali ile tespit edilemeyen eksiklik ya da bozukluklar veya tersanenin kusurundan kaynaklanan elverişsizlik nedenleri tedbirli bir taşıyanın ihtimamı ile anlaşılabilir nitelikteyse, taşıyan bu eksiklik ve bozukluklardan TTK m.1141'e göre sorumlu olacaktır⁶⁵⁵. Öte yandan, gemiyi denetleyip elverişlilik belgesi veren resmi makamlar ise taşıyanın yardımcı şahsı sayılamayacağından, taşıyan bunların eylemlerinden sorumlu değildir⁶⁵⁶.

III. TAŞIYANIN TAZMİNAT YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN KAPSAMI

A.Genel olarak

Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından kaynaklanan zararlardan TTK m.1141/2'e göre sorumludur. Madde metninde taşıyanın sorumlu olduğu zararın kapsamına dair bir açıklamaya yer verilmemiştir. TTK'nın 1186/f.2 de; "eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamının, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değere göre hesaplanacağı" öngörülmüştür. Düzenlemede uygulama alanı konusunda herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Öyleyse, söz konusu hüküm taşıyanın yüke özen yükümlülüğünden(TTK m.1178) kaynaklanan sorumluluk hali başta olmak üzere; geminin başlangıçtaki elverişsizliği(TTK m.1141), yükün izinsiz olarak başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması (TTK m. 1151), yükün izinsiz olarak güvertede taşınması (TTKm.1151) ve haklı bir sebep olmaksızın rotadan ayrılma (TTK m.1220) gibi sorumluluk hallerinde de uygulanabilecektir.

⁶⁵⁴ CÖMERT, G. VENÜS, Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, s.280.

⁶⁵⁵ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.188; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, s.322.

⁶⁵⁶ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.181. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Sefere Elverişlilik, s.491.

Taşıyan, bunların dışında haksız fiil gibi başka bir hukuki nedene bağlı olarak da sorumlu hale gelebilir. Hangi hukuki sebepten kaynaklanırsa kaynaklansın, eşyanın zıya ve hasara uğramasından ileri gelen doğrudan ve dolaylı zararlara ilişkin tüm talepler, TTK'nın 1186/f.2'ye tabi olmalıdır⁶⁵⁷. Nitekim, TTK'nın 1190. Maddesinde de, taşıyan aleyhine haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak tüm davalarda TTK m. 1186/f.2 nin uygulanacağı kabul edilerek, bu şekilde hükmün uygulama alanı genişletilmiştir. e-TTK m.1112-1113' de taşıyanın tazminat borcunun kapsamı malın piyasa değeri ile sınırlandırılmıştır. Doktrinde, bu sınırlamanın yalnızca e-TTK m.1061-1062 den kaynaklanan yüke özen borcunun ihlalden doğan sorumluluk haline ilişkin olduğu kabul edilmektedir⁶⁵⁸. Bu nedenle, e-TTK'daki tazminata ilişkin düzenleme, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden, yükün izinsiz şekilde başka gemiye yüklenmesi veya aktarılmasından, yanlış konişmento düzenlenmesi ya da haksız fiil hükümlerinden doğan sorumluluk halleri açısından geçerli değildir.

B.Kapsamı

TTK'nın 1186/f.2'de, geçen”...*taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı*” ifadesinin eşyanın değeri ile sınırlı olup olmadığı doktrinde tartışmalıdır. Eşyanın zıya veya hasarının sebebiyet verdiği kar kaybı, cezai şart gibi dolaylı zararlardan taşıyanın sorumlu olup olmadığı, madde metninden anlaşılammaktadır. Bu nedenle tartışmanın odak noktası hükmün, eşyanın salt değeri ile sorumluluk sınırı getirip getirmediği hususuna ilişkindir.

Taşıyanın tazminat sorumluluğunun eşyanın değeri ile sınırlı olduğunu kabul eden görüşlerden ilki⁶⁵⁹; TTK m.1186/f.2' de yer alan kurala göre taşıyan, yükün piyasa değeri ile sınırlandırılmış bir sorumluluğa tabi olmalıdır. Benzer bir görüş de

⁶⁵⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.141.

⁶⁵⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.163 ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.355-356. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.202-203.; YETİŞ ŞAMLI, K., s.141-142 ; YAZICIOĞLU, E., Taşıyanın tazmin borcunun Sınırlandırılması, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, Beta Yayınları, İstanbul, 1997, s.308.

⁶⁵⁹SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.457; KANER DENİZ, İ., Deniz Ticaret Hukuku I-II, s.383.

⁶⁶⁰; taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı TTK m. 1186/f.2' uyarınca eşyanın gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanması gerektiği, TTK m. 1186/ f.1'e göre hesaplanacak sorumluluk sınırının, hükmün ikinci fıkrasına göre belirlenen değerden yüksek olması halinde, sorumluluğun eşyanın piyasa değeri ile sınırlı olması gerektiği yönündedir.

Karşı görüş⁶⁶¹ ise, öncelikle TTK m. 1186'f.2'deki düzenlemenin, eşyanın piyasa değeri ile sorumluluk konusunda bir sınır getirmediğini kabul etmektedir. Buna gerekçe olarak da, TTK m.1178/f.2'de yer alan "...Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğacak zararlardan sorumludur" ifadesinde zararın türü bakımından herhangi bir sınırlamanın getirilmediği, TTK m. 1186 hükmünün bu durumu değiştirmedeği anlayışını benimsemektedir. Bu görüşü savunanlarca, TTK'nın 1178/f.2 hükmünde zarar miktarının yanı sıra zararın türü bakımından da bir sınırlama getirilmesinin amaçlanmadığı kabul edilerek, aksi halde maddenin ilk fıkrasındaki "eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar" ifadesinin de gereksiz hale geleceği ileri sürülmektedir. Bir diğer gerekçe de, TTK m. 1186/f.2 hükmüne kaynak teşkil eden L/VK 'da taşıyanın eşyanın zıya veya hasarından doğan sorumluluğu bakımından bir sınırlama öngörülmemiş olmasıdır. Bu görüşte olanlar sonuç olarak; eşyanın zıya veya hasarından doğan zararın, yükle ilgilinin malvarlığındaki mevcut durum ile zıya veya hasar meydana gelmiş olmasa idi, bulunacağı durum arasındaki farktan oluşacağını kabul etmektedir. Buna uygun bir görüş⁶⁶² de, eşya ile ilgili diğer zararların maddi eşya zararının yanında TTK m.1186/f.1'de öngörülen sınırlar içinde kalmak kaydıyla istenebileceğine ilişkindir. Bir başka görüş⁶⁶³ ise, TTK m. 1186/f.2 hükmünden, taşıyıcıdan sadece eşyanın bedelinin talep edilebileceği şeklinde bir sonuç çıkarmanın yükle ilgililer aleyhine bir durum yaratacağı, bu tür hükümlerin maddi tazminatın hesabında dikkate alınacak

⁶⁶⁰ DEĞİRMENCİ KULA, N., Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s.96.

⁶⁶¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.142-143; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticaret Hukuku, s.406.

⁶⁶² SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.290.

⁶⁶³ AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.172-173.

değerleri ifade ettiği, bu nedenle hükmün eşyaya gelen zarar dışındaki zarar kalemlerini hatta manevi tazminatı dahi kapsadığı yönündedir.

Kanaatimizce, TTK'ın 1186/f.1'de yer alan “ eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar” ifadesi ile her türlü zararın sorumluluk sınırına dahil edildiği açıktır. Bu bakımdan taşıyanın ziya veya hasarından sorumlu tutulduğu hallerde tazminat yükümlülüğünün eşyanın salt maddi değeri ile sınırlandırılması söz konusu hüküm ile çelişkili bir durum yaratacaktır. Öte yandan TTK'nın 1178/f.2' de de, “.....doğan zararlardan” ifadesi ile zararın türü bakımından bir sınırlamaya gidilmediği görülmektedir. TTK m.1178/f.2. gereğince taşıyanın sorumlu olduğu tazminatın tutarı, eşyanın ziya, hasar veya geç teslimine neden olan olay meydana gelmemiş olsa idi, yükümlülüğünün malvarlığında meydana gelen durum ile taşıyanın sorumluluğuna neden olan olay sonucunda aldığı durum arasındaki fark kadardır. Öyleyse, TTK m.1186/f.2'ye göre zarar hesabı yapılırken de bu yöntem esas alınmalıdır. Dolayısıyla, geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluk hali dâhil olmak üzere tüm sorumluluk hallerinde taşıyan, eşyada meydana gelen ziya veya hasar gibi maddi zararın yanı sıra, elverişsizlikten ileri gelen kar kaybı, yükümlülüğünün üçüncü kişilere ödemek zorunda kaldığı tazminat ve cezai şart gibi dolaylı zararlardan da sorumlu olmalıdır. Ancak taşıyanın ödeyeceği toplam tazminat miktarı TTK'nın 1186/f.1 de öngörülen sorumluluk sınırını aşmamalıdır.

TTK'nın 1186/f.2'ye göre, zayi olan eşyanın değerinin tespitinde navlun sözleşmesi gereğince eşyanın gemiden boşaltıldığı⁶⁶⁴ veya boşaltılması gereken⁶⁶⁵ yerdeki ve tarihteki piyasa değeri, piyasası olmayan mallarda aynı cins ve nitelikteki malların normal ticari değeri, eşyanın hasara uğraması durumunda ise, bu değer ile hasarlı haldeki değeri arasındaki fark, zararın tespitinde esas alınmalıdır⁶⁶⁶. Hükümdeki boşaltma limanı ifadesinden anlaşılması gereken ise yükün fiilen boşaltıldığı liman değil, navlun sözleşmesi ya da denizde taşıma senedinde

⁶⁶⁴ Boşaltma limanı, deniz taşımasının son bulacağı yani yükün gemiden tahliye edilecek olduğu varma limanıdır. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.164. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.457.

⁶⁶⁵ Örneğin, gemi battığında ya da yük herhangi bir sebeple kaybolduğunda geminin normal şartlarda varma limanındaki boşalma tarihi. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.457.

⁶⁶⁶ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.202, YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.406. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.144.

kararlaştırılan limandır. Yükün ara limanda ya da rotadan haksız sapma sonucu başka bir limanda boşaltılmış olması halinde, zarar hesabı yapılırken navlun sözleşmesinde kararlaştırılan boşaltma limanı dikkate alınmalıdır⁶⁶⁷. Eşyanın tesliminde gecikme söz konusu olduğunda, yükün fiilen gemiden tahliye edildiği tarih değil, bu konuda navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma tarihinin dikkate alınması esastır. Navlun sözleşmesinde teslim için bir tarih kararlaştırılmadığı durumda ise eşyanın taşınması için makul olan süre tespit edilerek, buna göre boşaltma tarihi belirlenecektir.

TTK m.1186/f.2 hükmünün açık ifadesine göre zıya veya hasara uğrayan eşyanın değeri, boşaltma limanındaki borsa fiyatına, böyle bir fiyat yoksa cari piyasa fiyatına, her ikisinin yokluğu halinde de aynı nitelikte ve kalitede olan eşyanın değerine göre belirlenecektir. O halde öncelikle boşaltma limanında ticaret borsasının bulunup bulunmadığı ile taşıma konusu eşyanın ticaret borsasında işlem görüp görmediği tespit edilmelidir⁶⁶⁸. Borsa fiyatının bulunmaması halinde tazminat hesabında dikkate alınması gereken kıstas, eşyanın piyasa deđeridir⁶⁶⁹. Uygulamada eşyanın borsa fiyatına çoğunlukla rastlanılmadığından ya da boşaltma limanındaki objektif değerinin saptanması çok da mümkün olmadığından, yükün değerı TTK m.880/f.3 hükmüne⁶⁷⁰ benzer şekilde, genellikle satım faturasındaki bedel üzerinden tespit edilmektedir. Doktrinde de, bu konuda fatura fiyatından yararlanılacağına dair görüşler bulunmaktadır⁶⁷¹.

Eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde yükle ilgilinin çoğu zaman yapmak zorunda kaldığı başka masraflar da vardır. Nitekim, yükle ilgilinin zararın artmasının önüne geçilmesi konusundaki genel sorumluluğu altında yaptığı sözgelimi yükün muhafaza altına alınması için uygun bir yere götürülmesi şeklinde birtakım masraflar

⁶⁶⁷ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.457. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması s.294.

⁶⁶⁸ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.298.

Süzel'e göre, zayı olan eşya çeşit borcuna konu bir mal, başka bir ifade ile yeniden ikamesi mümkün ise boşaltma limanındaki bir tedarikçiden aynı kalitede ve nitelikte bir malın alış fiyatının tazminata esas alınmalıdır. SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.300.

⁶⁶⁹ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.300.

⁶⁷⁰ TTK m 880/f.3, "eşya taşınmak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır." hükmü düzenlenmiştir.

⁶⁷¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.146. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.300-301.

söz konusu olabilmektedir. Kısmi zıya halinde örneğin, hububat türü dökme yüklerde ya da meyve, sebze gibi yüklerde bozulan kısmın hasar görmeyen eşyadan ayrıştırılması, hasarın sebebi ve miktarının tespit edilmesi için sörvey raporu alınması yahut zayı olan eşyanın imhası için birtakım harcamalar yapılmaktadır. Taşıyan, zıya veya hasara uğrayan eşyanın değerinin yanı sıra yük ile ilgilinin yapmak zorunda kaldığı bu masraflardan da sorumlu olmalıdır⁶⁷².

e-TTK'da, taşıyanın tazminat sorumluluğu tespit edilirken, eşyanın değerinden zıya ve hasar nedeniyle yük ile ilgilinin tasarruf ettiği gümrük ve diğer masraflar ile yalnızca hasarlarda navlunun indirileceği konusunda hüküm sevk edilmiştir(e-TTK m.1112-1113). TTK 1186 ve devamı maddelerinde ise, böyle bir düzenlemeye yer verilmemiştir⁶⁷³. Ancak bundan taşıyanın ödeyeceği tazminatın hesabında yük ilgisinin tasarruf ettiği harcamaların dikkate alınmayacağı sonucuna varılmamalıdır. Aksi halde yük ile ilgili bakımından sebepsiz zenginleşmenin söz konusu olacağı açıktır⁶⁷⁴. Bu durumda, eşya zıya veya hasara uğradığında yük ilgisine ödenecek tazminat hesaplanırken TTK m.1186/f.2'ye göre tespit edilecek eşya değerinden, yük ilgisinin yapmaktan kurtulduğu gümrük masrafları ile gönderilenin ödemekle yükümlü olduğu boşaltma masrafları gibi masraflar indirilmelidir.

Eşyanın hasarlanması halinde, hasarlı eşyanın sovtaj değeri tespit edilirken TTK'nın 1186/f.2 deki kriterler uygulanmalıdır⁶⁷⁵. Bu şekilde belirlenecek olan sovtaj bedeli, TTK m.1186/f.2. ye göre tespit edilecek eşya değerinden mahsup edilerek yük ilgisinin zararı ortaya çıkarılmalıdır.

C.Eşyanın Zıya veya Hasarının Navluna Etkisi

Taşıyan, yükün hasarı nedeniyle yük ile ilgiliye TTK'nın 1141.maddesine göre tazminat ödemek zorunda kalsa bile, TTK'da da aksi yönde bir düzenleme bulunmadığından taşıyanın navlun alacağı devam edecektir. Dolayısıyla, taşıyan yük

⁶⁷² SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.301-302.

⁶⁷³ K.Yetiş Şamlı'ya göre bu durum, TTK m.1186/f. 2'de ile tazminatın değil eşyanın değerinin hesaplanmasına ilişkin bir kriter getirilmesinin amaçlandığını, tazminatın da eşyanın değeri ile sınırlandırılmadığını ortaya koymaktadır. YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.147.

⁶⁷⁴ AKINCI, S., Navlun Mukaveleleri, s.357.

⁶⁷⁵ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.300.

hasarından dolayı sorumlu duruma düştüğünde de navlunu talep etme hakkına sahiptir⁶⁷⁶. Yükle ilgili malı taşıyana terk etmek suretiyle navlun borcundan kurtulamayacağı gibi yükü kabul ederek navlundan indirim yapılmasını da talep edemeyecektir⁶⁷⁷. Nitekim TTK'nın 1198. maddesinde taşıyanın bozulmuş veya hasarlanmış eşyayı navlunun yerine kabul etmek zorunda olmadığı düzenlemesine yer verilmiştir.

TTK m 1199/f.1 gereğince, boşaltma süresinin sonuna kadar bir kaza sonucunda eşya ziyaa uğradığında ise navlun ödenmesi söz konusu değildir⁶⁷⁸. Dolayısıyla eşyanın kaza nedeniyle zayi olması halinde taşıtanın navlun borcu sona erecektir. Bu durumda peşin ödenen navlun ise taşıtana iade edilir. Navlun götürü usulde kararlaştırıldığında, eşyanın kaza sonucu kısmen zayi olması halinde ziyaa uğrayan eşya oranında navlun indirilir (TTKm.1199/f.1). Kaza nedeniyle navlun ödenmeyeceği kuralına kanun iki istisna getirmiştir(TTK m.1199/f.2). Birincisi eşyanın niteliği itibariyle doğal yoldan içinden bozulması, kendiliğinden eksilme ve olağan akma, sızma şeklinde zayi olmasıdır. Diğeri ise yolculuk sırasında ölen hayvanlardır. Hükümde geçen "kaza" ifadesi, taşıyan veya adamlarının ya da yükle ilgilinin kusurları olmadan gerçekleşen, taşıyanın sorumlu olmadığı tesadüfi bir sebep olarak anlaşılmalıdır⁶⁷⁹. Örneğin, çatma hadisesi meydana geldiğinde karşı geminin kusuruyla meydana gelen zarar TTK'nın 1199. maddesi kapsamında kalmaktadır. Yük, geminin başlangıçtaki elverişsizliği veya yolculuk sırasında taşıyanın ticari kusuru ile(TTK m.1180) zayi olduğunda taşıtanın tazminat hakkı doğmakla birlikte, taşıyanın navlun alacağı bundan etkilenmeyecektir⁶⁸⁰.

⁶⁷⁶ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.468. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159. ; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.224. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.421. AYTEKİN, UĞUR, M., Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, Şeçkin Yayınları, 2019, Ankara, s.90-95.

⁶⁷⁷ OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.159.

⁶⁷⁸ Hükümde geçen "boşaltma süresinin sonuna kadar" ifadesi, FİO ya da FİOS kaydıyla yapılan taşımalarda yükün boşaltmadan gemide gönderilene teslim edildiği tarih olarak kabul edileceği konusunda. Bkz. YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.421.

⁶⁷⁹ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.225-226. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.469. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.421. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.157.

⁶⁸⁰ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.227-228. ; AYTEKİN, U., M., Navlun Sözleşmesinden Doğan Haklar, s. 90-91.

IV. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

A. Genel Olarak

TTK'da taşıyanın sorumluluğu beş hukuki temele dayandırılmıştır. Bunlar sırasıyla geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden (TTK m. 1141), yükün navlun sözleşmesinde kararlaştırılandan başka gemiye yüklenmesi veya aktarılmasından (TTK m.1150), yükün güvertede taşınmasından (TTK m.1151), yüke özen borcunun ihlalden (TTK m.1178) ve haksız sapmadan kaynaklanmaktadır. Taşıyan, belirtilen hukuki nedenlerden dolayı eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç tesliminden kaynaklanan zararlar nedeniyle yük ilgisine karşı sorumludur.

TTK'nın 1190/f.1 hükmü ile navlun sözleşmesine konu eşyanın hasar veya zıyaa uğraması halinde taşıyan aleyhine açılacak haksız fiil veya diğer bir sebebe dayanan davalarda taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ve sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir. Buna göre taşıyanın geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişliliği ile ilgili sorumluluğu TTK m.1186'da düzenlenen sınırlı sorumluluk rejimine tabidir⁶⁸¹. Kaldı ki, TTK m. 1186/f.1 de zararın türü bakımından bir ayırım yapılmadan *her türlü zarar* sınırlama kapsamına dâhil edilmiştir. Öyleyse her ne kadar taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu ve yüke özen borcu farklı hükümlerde düzenlenmiş olsa da, sorumluluk hangi hukuki nedenden kaynaklanırsa kaynaklansın, eşyanın zıya veya hasara uğramasından dolayı yük ilgisine karşı sorumlu duruma düştüğünde, TTK m.1186/f.1-6'da belirlenen esaslar dâhilinde sorumluluğu sınırlandırılacaktır⁶⁸².

⁶⁸¹ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.454; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.300.; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.194-195.

⁶⁸²Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin e-TTK m. 1114'de, hükmün hangi zararlar için uygulama alanı bulacağına değinilmeden taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı belirlenmiştir. SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.192. e-TTK m.1112-1113 de açıkça "...1061 ve 1062. mad.ler gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse" denilerek, öngörülen sınırlandırmanın yalnızca m.1061 ve 1062 de düzenlenen taşıyanın yüke özen yükümlülüğüne aykırılıktan kaynaklanan sorumluluk hallerinde uygulanabileceği vurgulanmıştır. Bu bakımdan e-TTK'ya göre taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğunda m.1112-1113 geçerli olmadığından, ödenecek tazminatta malın piyasa değeri ile sınırlı değildir. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.183. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.361. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.188. ; SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.454. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.141.

TTK m. 1190 gereğince, sınırlı sorumluluk hükmü haksız fiil veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak davalarda da uygulanır. Dolayısıyla, eşyanın zıya veya hasarından ileri gelen zararlar nedeniyle ister TTK hükümlerine dayanan, isterse genel hükümlere göre haksız fiil ya da başka bir hukuki nedene dayanan talepler bakımından da taşıyanın sorumluluğu TTK m. 1186'ya göre sınırlandırılabilir.

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması Lahey Sözleşmesi'nde emredici olarak düzenlenmiştir(m.4/f.5)⁶⁸³. LVK'da hükmün kapsamı genişletilerek, eşyanın hasar veya zıya uğraması halinde taşıyana yöneltilebilecek bütün taleplerde, istemin sözleşmeye veya haksız fiile dayandığına bakılmaksızın sorumluluk sınırı ve sorumluluktan kurtulma hallerinin uygulanacağı kabul edilmiştir⁶⁸⁴. Hamburg Kuralları'nda da LVK ile paralel bir düzenlemeye gidilmiştir. En önemli farklılık Hamburg Kuralları'nın gecikme zararları içinde sorumluluk sınırı öngörmüş olmasıdır⁶⁸⁵. Rotterdam Kuralları'nın sorumluluğun sınırına ilişkin düzenlemesi büyük ölçüde LVK'nın m.4/f.5-b(a) ile aynı doğrultudadır⁶⁸⁶. Rotterdam Kuralları kapıdan- kapıya taşımalar için hazırlanmış kurallar içerdiğinden, sorumluluk sınırları taşımanın hem deniz, hem de kara ayağı bakımından geçerlidir⁶⁸⁷.

Taşıyanın sorumluluğunun belli bir miktarla sınırlı tutulması taşıyan lehine öngörülmuş bir haktır. Dolayısıyla sorumluluğun mevzuatta belirlenen miktardan daha yüksek bir sınıra yükseltilmesi ya da sorumluluğunu sınırlandırma hakkından feragat etmesi mümkündür. Buna karşın LVK, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları ve Türk hukuku bakımından taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sorumluluk sınırından daha az sorumluluk sınırı getiren anlaşmalar geçersizdir⁶⁸⁸.

⁶⁸³ SÜZEL, C., , Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.9-16.; YETİŞ ŞAMLI, K., Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi.

⁶⁸⁴ SÜZEL, C., , Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.191.

⁶⁸⁵ SÜZEL, C., , Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.14; CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.298-299.

⁶⁸⁶ SÜZEL, C., , Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.15.

⁶⁸⁷ CÖMERT, G. VENÜS, Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.300-303.

⁶⁸⁸ YETİŞ ŞAMLI, K., Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s.121-132.; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.14-15,305-307.

Türk hukukunda taşıyanın sorumluluğunun sınırı TTK' nın 1186. maddesinde, sorumluluğun sınırlandırma hakkının kaybı ise, TTK'nın 1187. Maddesinde düzenlenmiştir. TTK m.1191 göre, söz konusu hükümler fiili taşıyan bakımından da geçerlidir. TTK m. 1179/ f.2 uyarınca, TTK'da taşıyan için getirilen sınırlamadan taşıyanın adamlarının da yararlanması mümkündür. TTK'da ayrıca, eşyanın ambarda taşınması konusunda yapılan açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması(m.1151/f.5) ile taşıyan ile yükleten arasında üçüncü kişi konumundaki konişmento hamilini aldatma kastıyla temiz konişmento düzenlenmesi karşılığında garanti mektubu tanzim edilmesi(m.1241) hallerinde, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırması hakkını kaybedebileceği konusunda özel düzenleme getirilmiştir.

B. Sorumluluğun Üst Sınırı

1. Sınırlandırmanın Kapsamı

TTK m.1186/f.1'de, taşıyanın sorumluluğu madde metninde belirtilen koşullar çerçevesinde sınırlandırılmıştır. TTK m.1190/f.1 hükmü ile de, bu sınırın yükle ilgilinin talebinin dayanağı ne olursa olsun uygulanacağı kabul edilmiştir. Böylelikle deniz hukuku ya da genel hükümlerden kaynaklanan ve navlun sözleşmesine dayanan taleplerin yanı sıra, haksız fiil sorumluluğu ya da diğer hukuki nedenlere dayanan talepler de TTK m.1186 ya tabi hale getirilmiştir ⁶⁸⁹.

TTK m.1186 birinci fıkrada, eşyanın zıya veya hasarından kaynaklanan, altıncı fıkrada ise teslimde gecikmeden kaynaklanan zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğunun ne şekilde sınırlandırılması gerektiği düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan, başlangıçtaki elverişsizlik de dâhil olmak üzere eşyanın zıya veya hasarına

⁶⁸⁹YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.157.

e-TTK'da da, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılacağı kabul edilerek, sınırlandırmanın esasları ile üst sınırı m.1114' de düzenlenmiştir. Taşıyanın deniz hukukundan kaynaklanan sorumluluk hallerinde söz konusu hükmün uygulanacağı konusunda tereddüt bulunmamakla birlikte, sorumluluğun genel hükümlere dayandığı hallerde sınırlandırmanın yapılıp yapılamayacağı konusu doktrinde tartışmalıdır. Okay'a göre, sorumluluğun genel hükümlere tabi olduğu durumda da e-TTK m.1114 uygulanmalıdır. OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.206; Aksi görüş için bkz. AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.558; ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.168-169 ; A.ERGON ÇETİNGİL," Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli, Konteyner ve Ünite(parça) Başına Belirli Bir Tutarla sorumluluğu" Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara, 1984, s.157.

neden olan tüm sorumluluk hallerinde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması koşulu ile koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına (ÖÇH)⁶⁹⁰ veya zıya ve hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogram için iki ÖÇH'yi karşılayan tutar ile sorumludur. Dolayısıyla bu tutarı aşan zarar miktarından sorumlu tutulamaz. Yükteki gerçek zarar miktarı üst sınırın altında kaldığı takdirde ise, taşıyan gerçek zarar miktarıyla sorumlu olacaktır.

Kısmi zıya veya hasar halinde sorumluluğun üst sınırı hesaplanırken koli veya ünite, ağırlık bakımından da zıya ya da hasara uğrayan kısım dikkate alınır. Ancak koli içerisindeki eşyanın kısmen zayi olması veya hasarlanması halinde kolinin tamamı üzerinden hesaplama yapılır.

Sorumluluğun sınırlandırılması taşıyan lehine getirilmiş bir hak olduğundan, tarafların anlaşarak taşıyanın sorumluluk sınırını genişleten ya da ortadan kaldıran sözleşme yapmaları mümkündür⁶⁹¹. Ancak zıya ya da hasar nedeniyle sözleşme ile kararlaştırılan sınır 1186. maddenin birinci fıkrasında belirtilmiş olan sınırlardan hangisi yüksek ise o sınırdan daha düşük olamaz. (TTK m. 1186/f.8) Dolayısıyla navlun sözleşmesi ya da denizde taşıma senedine konulan, taşıyanın TTK' da düzenlenen sorumluluk sınırını daraltıcı mahiyetteki kayıtlar geçersizdir⁶⁹².

2. Eşyanın Cins ve Değerinin Bildirilmesi

TTK' nın 1186. maddesinde taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olduğu kural olarak kabul edildikten sonra, hükmün devamında “...meğerki, eşyanın cinsi ve değeri yüklemmeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun “ denilerek, sınırlamanın uygulanabilme koşulu düzenlenmiştir. Buna göre taşıyanın sınırlandırmadan yararlanabilmesi eşyanın cins ve değerinin denizde taşıma

⁶⁹⁰ Özel çekme hakkı Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından oluşturulan özel bir para birimidir. Başlangıçta 1 USD karşılığı olan altın fiyatına göre belirlenirken, sonradan Alman Markı, Fransız Frankı, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşan bir döviz sepeti olarak tanımlanmıştır. Euro'ya geçilmesiyle birlikte sepetteki para birimi USD, EURO, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Yuan (Çin Yuanı) oluşmaktadır. Türkiye, IMF'ye üye devletlerden olduğundan Özel Çekme Hakkının Türk Lirası karşılığı TC Merkez Bankası tarafından diğer döviz kurları gibi günlük olarak kendi internet sitesinde yayınlanmaktadır.

⁶⁹¹ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 304.

⁶⁹² SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 305-306.

senedine yazılmamış olması koşuluna bağlanmıştır⁶⁹³. Öyleyse, eşyanın cinsi ve değerinden sadece birinin denizde taşıma senedine yazılmış olması halinde taşıyanın sorumluluğu sınırlı olacaktır⁶⁹⁴.

TTK m 1186/f.1’de taşıyan lehine getirilen sınırlandırmanın ortadan kalkması için, eşyanın cins ve değerinin bildirilmesi gereken zaman dilimi yüklemekten öncedir. Dolayısıyla eşya gemiye yüklendikten sonra yapılan bildirim hükmün uygulanması için yeterli değildir⁶⁹⁵.

Eşyanın cins ve değerinin denizde taşıma senedine yazılmamış olmasının etkisi e-TTK m.1114 ile TTK m.1186/f.1’ aynıdır. Ancak, e-TTK m.1114. de eşyanın cinsi ve değerinin konşimentoya yazılması gerektiği belirtilmişken, TTK m. 1186’ de *deniz taşıma senedi* ifadesi kullanılmıştır. Hükümdeki “deniz taşıma senedinden” TTK m. 1228/f.1’de tanımlanan konşimento ile TTK’nın 1242. maddesinde belirtilen deniz yük senedi (seaway bill) veya bir başka taşıma senedi anlaşılmalıdır⁶⁹⁶. TTK m. 1186/f.1’de eşyanın cins ve değerine ilişkin bildirim yüklemekten önce yapılması ön koşul olarak kabul edildiğinden, taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığı göstermek üzere düzenlediği tesellüm konşimentosu da bu kapsamdadır.

Taşıtan/yükletenin eşyanın cins ve değeri konusunda bildirdiği ve denizde taşıma senedine geçilen kayıtlar yük ilgilisi lehine karine oluşturmaktadır. Bu karinenin aksi taşıyan tarafından ispatlanabilir (TTK m.1186/4). Yükleten eşyanın cins

⁶⁹³YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.152; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.408; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.152; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 208.

⁶⁹⁴Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin TTK m.1186’nın gerekçesinde hükmün mehzazı olarak Lahey Visby Kuralları m.4/f.5 gösterilmiştir. e-TTK 1114 Lahey Sözleşmesinin m.4/ f.5’den, TTK m.1186/1 ise Lahey/Visby Kurallarından iç hukuka aktarılmıştır. TTK m.1186/1’in L/Visby Kurallarından farklı olduğu nokta ise, L/Visby Kurallarında sadece konşimento ibaresine yer verilirken, TTK’da hem konşimento,, hem de diğer denizde taşıma senetlerini ifade eden denizde taşıma senedi ifadesi kullanılmıştır. SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.204-205; Hamburg Kurallarında ise, eşyanın cins ve değerinin konşimentoya yazılmamış olması şartına yer verilmemiştir(HK m.6). Konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden başka bir belge düzenlenmesi şartı aranmaksızın tüm taşıma sözleşmeleri bakımından sorumluluğun sınırlandırılabilceği kabul edilmiştir. YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.152.

⁶⁹⁵ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.172; ÇETİNGİL, ERGON A., Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu,s.133-139; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 237.

⁶⁹⁶SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.243.

ve değerini kasten gerçeğe aykırı olarak bildirmiş olup da, bu durum taşıyan tarafından ispatlanırsa, yüke ilişkin ziya ve hasardan dolayı taşıyan sorumlu olmaktan kurtulmuş olacaktır.

a. Koli ve Ünite Kavramları

TTK m.1186/f.1’de, koli ve üniteneden ne anlaşılması gerektiği belirtilmemiştir. Bu nedenle koli ve ünite kavramları ile ilgili olarak doktrinde çeşitli tarifler yapılmıştır⁶⁹⁷. Taşınan eşyanın çeşitliliği, eşyanın özelliği ve yükletenin tercihine göre kullanılan ambalajlama yöntemleri nedeniyle koli için her duruma uyan genel bir tanımlama yapmak mümkün değildir. Bu konuda denizcilik teamülleri belirleyici olmaktadır. Eşyanın korunması için belirli ölçüde muhafaza altına alınması, böylelikle bir bütün teşkil etmesinin sağlanmış olması kolinin mevcudiyeti için yeterli kabul edilmektedir⁶⁹⁸. Eşyanın korunmasına hizmet eden, taşıma faaliyetlerini kolaylaştırmaya yarayan karton kutu ya da tahta sandık, fiç, çuval gibi kaplar koli kavramına dâhildir⁶⁹⁹. Şu halde, TTK m.1186/f.1 deki sorumluluk sınırına esas alınması gereken koli, ambalajlanmış başka eşyalardan ayırt edilecek bir şekilde muhafaza altına alınmış eşya olarak tanımlanabilir. Örneğin, balya, denk, paket birer “koli” niteliğindedir⁷⁰⁰. Herhangi bir şekilde ambalajlanmamış, dış etkilere karşı muhafazası yapılmamış bir eşyanın koli olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Bu durumda taşıyanın ödeyeceği tazminatın belirlenmesinde TTK m.1186/f.1’de “ünite”⁷⁰¹ olarak ifade edilen ölçü birimi esas alınmalıdır.

⁶⁹⁷ Bu tanımlar konusunda bkz. ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.171-172. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.558. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.206. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.197. ; AKSOY, S., Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, s.197. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.158-159. ; YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.407. ; AYBAY, G. /ATAMER, K., ”Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu” Ticaret hukuku ve Yargıtay kararları Sempozyumu VI. Bildiriler, Tartışmalar, Ankara 1989, s.229-271.

⁶⁹⁸ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.169, s.140. ; ÇETİNGİL, ERGON.,A., Taşıyanın Koli, Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu.140-141, YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.157. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.196.; SÜZEL,C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.360.

⁶⁹⁹ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.359.

⁷⁰⁰ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s.461.

⁷⁰¹ e-TTK m.1114’de kullanılan “parça mal” ifadesi yerine TTK m.1186/ f.1 de “ünite” tabiri kullanılmıştır.

Doktrinde, ünite kavramının kolinin mevcut olmadığı durumlarda devreye girdiği görüşü hâkimdir⁷⁰². Örneğin, 200 bağ demir çubuk, 300 ton buğday, 500 metre küp kereste gibi. Kolinin söz konusu olmadığı hallerde ünite devreye girdiğinden ünitenin, sorumluluk sınırının tespitinde boşluk dolduran bir kavram olduğu değerlendirilmektedir⁷⁰³. Dolayısıyla ünite, muhafaza altına alınmadan teslim edilen ve fiziken birbirinden ayrılabilen eşya için kullanılabilir bir sınırlama birimidir⁷⁰⁴. Bu nedenle dökme yüklerin ünite içine dâhil edilmesi mümkün değildir. Taşınan eşyanın dökme yük⁷⁰⁵ veya ağır ve az parçadan ibaret olması halinde sorumluluk sınırının tespiti eşyanın ağırlığına göre yapılmalıdır⁷⁰⁶. TTK m.1186/f.1 de *gayrisafi ağırlıktan* bahsedildiğinden, yük ambalajlanmış veya kap içerisinde teslim edildiğinde, ambalaj veya kabın ağırlığı da hesaplama dâhildir.

Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gereci içerisinde taşınmış ise, taşıma gerecinin içeriği konusunda taşıma senedine yazılan her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite olarak kabul edilir. Aksi halde, yani denizde taşıma senedine veya konişmentoya konteynerin içeriği yansıtılmadığı takdirde, konteyner tek bir koli ya da ünite sayılacaktır(TTK m.1186/f.3)⁷⁰⁷. Uygulamada genellikle, konteyner taşıyana ait ya da onun tarafından sağlanmaktadır. Konteynerin kendisi ziyaa veya hasara uğradığında, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, ayrı bir koli sayılmaktadır(TTK m.1186/f.3).

⁷⁰² ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.169-170. ; AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.358-359, s.141. ; YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.407. ; SÜZEL, C. Sorumluluğun Sınırlandırılması,, s.384. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.206.

⁷⁰³ SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.197. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.160. ; SÜZEL, C. Sorumluluğun Sınırlandırılması,, s.384.

⁷⁰⁴ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.400.

⁷⁰⁵ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.358.

⁷⁰⁶ TTK m.1186/1'deki ünite sınırının muhafaza içinde teslim edilmeyen parça eşya ile sınırlı yorumlanmasının, dökme yüklerin ise kilogram sınırına tabi tutulmasının yerinde olacağına ilişkin görüş için bkz. SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.396, Ağır veya az parçadan yada tek parçadan oluşan bir eşya yahut dökme yük söz konusu olduğunda sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde ağırlık kriterinin esas alınmasına dair görüş için bkz. YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.162.

⁷⁰⁷ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.170. ; OKAY, M., S., Deniz Ticareti Hukuku II, s.207. ; SEVEN, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, s.196. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.162. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.430.

b. Eşyanın Brüt Ağırlığı

TTK'nın 1186/f.1 uyarınca taşıyanın sorumluluk sınırı tespit edilirken öncelikle, eşyanın taşıyana teslim edildiği duruma göre koli ya da ünite başına hem de gayrisafi (brüt) ağırlığı üzerinden hesaplama yapılacaktır⁷⁰⁸. Böylece iki şekilde yapılan hesaplama sonrasında ortaya çıkan miktardan hangisi daha yüksek ise taşıyanın sorumluluğunun sınırı ona göre belirlenecektir. Bu sistemde ağırlığı hafif ve çok parçadan oluşan yükler bakımından koli ya da ünite başına, ağırlığı yüksek olan yükler için ise brüt ağırlığı üzerinden sorumluluk sınırı hesaplanacaktır⁷⁰⁹. Buna göre ağır ve az parçadan veya tek parçadan ibaret yükler ile dökme yükler bakımından sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde ağırlık kriteri esas alınmalıdır⁷¹⁰.

Hükümde ifade edilen brüt ağırlık kavramı nedeniyle, eşya ambalajlanmış veya bir kap içindeyse, ambalajın veya taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça kabın ağırlığı buna dâhildir⁷¹¹.

Tespit edilen sorumluluk sınırı, tarafların navlun sözleşmesinde veya denizde taşıma senedinde aynı eşya için kararlaştırdıkları sorumluluk sınırından daha düşük olduğu takdirde; tarafların üzerinde anlaştıkları sınır, aksi halde TTKm.1186/f.1'e göre tespit edilen sınır uygulanacaktır⁷¹². Ancak her halükarda ödenecek tazminat gerçek zarar miktarını aşmamalıdır. Şu halde yükte tespit edilen zarar miktarı TTK m.1186/f.1 uyarınca belirlenen sorumluluk sınırının altında kalır ise, taşıyan gerçek zarar miktarı kadar sorumlu olmalıdır.

c. Eşyanın Cins ve Değerinin Navlun Sözleşmesinde Gösterilmiş Olması

TTK m 1186/f.1'de sorumluluğun sınırlandırılmasına getirilen istisnanın, denizde yük taşıma senedinin(konişmento, seaway bill) düzenlendiği taşımalarda uygulanabileceği kesin olmakla birlikte, eşyanın cins ve değerinin navlun

⁷⁰⁸ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.475.

⁷⁰⁹ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.475.

⁷¹⁰ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.162.

⁷¹¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.162.

⁷¹² SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.310-311.

sözleşmesine yazılmış olmasının sınırlandırma hakkına etkisinin ne olacağı konusunda bir düzenleme getirilmemiştir.

Yazılı bir navlun sözleşmesinden sonra ayrıca konişmento tanzim edildiğinde, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan konişmento hamilinin zararından dolayı TTK m. 1186/f.1'deki sınırlandırma bakımından esas alınması gereken konişmento kayıtlarıdır. Ancak navlun sözleşmesinin taşıtanı ile konişmento hamili yük ilgilisi aynı olup da, yükün cins ve değerinin sadece navlun sözleşmesinde belirtilmiş olması ya da herhangi bir taşıma senedi düzenlenmemekle birlikte navlun sözleşmesinde yükün cins ve değerinin yer almış olması yahut konişmento veya navlun sözleşmesinde yükün cins ve değeri birlikte gösterilmemiş olsa da taşıyanın her ikisini yüklemeye önce öğrenmiş olması ihtimallerinde taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olup olmayacağı öğretide tartışılan bir konudur.

Akıncı bu konuda⁷¹³, hükmün mehzazı olan LVK'nın sadece konişmentolu taşımalar nazara alınarak düzenlendiğinden yalnızca konişmentolu taşımalar için taşıyanın sorumluluğuna sınırlama getirildiği, Türk Ticaret Kanunu'nun ise konişmentolu taşımanın yanı sıra konişmentosuz taşımayı da düzenlediği, ancak e-TTK 1114 kaleme alınırken konişmentosuz taşımaya da tatbik olunacağından gözden kaçırıldığı görüşündedir.

Karşı bir görüş⁷¹⁴ ise, sırf navlunun hesabı için veya gümrükleme yahut sigorta maksadıyla cins ve değer beyanının sınırlandırma hakkının ortadan kalkması için yeterli olmadığı yönündedir. Benzer bir görüşe göre⁷¹⁵ de, navlun sözleşmesi bir denizde taşıma sözleşmesi olmadığına göre navlun sözleşmesinde salt değer beyanına yer verilmesi taşıyanın kanunen kendi lehine öngörülen sorumluluk sınırlarından feragat ettiği anlamını taşımamalıdır.

⁷¹³ AKINCI, S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, s.363.

⁷¹⁴ ÇAĞA, T., / KENDER, R., Deniz Ticareti Hukuku II, s.172.

⁷¹⁵ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 225.

Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin bu konuya ilişkin e-TTK döneminde verdiği bir kararında⁷¹⁶; konişmento da yükün değeri yazılı olmamakla birlikte, yük hakkında verilen bilgilerden (cinsi, miktarı, vasıfları ve faturaya atıf gibi) yükün değerinin tespiti mümkün olduğu takdirde e-TTK m. 1114'deki sınırlandırmanın geçerli olmayacağı kabul edilmiştir. Hukuk Genel Kurulunun 11.02.1982 T. ve 86/11-125 E. ve 92 sayılı kararı da bu yöndedir⁷¹⁷.

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 28.03.2018 T.2014/731 E. ve 2018/ 138 K. sayılı kararında⁷¹⁸; 6 adet 3 dingilli yarı römorkör yükünün taşınmasına konu olan uyuşmazlıkta, konişmentoda yükün değeri belirtilmemiş olmakla birlikte Yargıtay'ın sınırlı sorumluluk hükümlerine ilişkin içtihatlarında yükün cins ve değerinin ayrı ayrı yazılmadığı ve konişmento kayıtlarının yükün değerinin kesin olarak tespitine imkan vermediği durumlarda taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılabilceği kabul edilmiş olduğundan, dava konusu taşımaya ilişkin konişmentoda yükün cinsi ve ağırlığı belirtilip, mal faturasında değeri gösterildiğinden davalı taşıyanın TTK'nın 1186. maddesinde sevk edilen sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacağı kabul edilmiştir.

TTK m. 1186/f.1 düzenlemesi, hükmün gerekçesinde açıklandığı üzere 1979 tarihli Protokol ile değişik Visby Kurallarının m.4/5'ten alınmıştır. LVK, konişmentolu taşımalar nazara alınarak düzenlenmiş olup, TTK ise, konişmentolu taşımanın yanı sıra konişmentosuz taşımayı da içermektedir. Bu nedenle TTK'nın 1186/1'in uygulanma alanı belirlenirken, hükmün dar anlamda yorumlanmaması bize göre de yerinde bir anlayıştır. Taşıyanın tazminat sorumluluğuna sınırlandırma getirilmesinin amacı, taşıyanın öngöremediği yüksek tazminat istemlerine karşı onu korumak olmasının yanı sıra, taşıdığı eşyanın cins ve değerinin ne olduğunu bilerek daha dikkatli olunmasını sağlamaktır. Bu hususlar gözetildiğinde taşıyanın sınırlı sorumluluktan faydalanıp faydalanamayacağı sadece denizde taşıma senedine konulan

⁷¹⁶ Yargıtay 11.HD. 28.01.1975 T. 4629 E. ve 4474 K. sayılı ilamı, (bu karar Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s.172'den alıntılanmıştır.)

⁷¹⁷ Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s.172'den alıntılanmıştır.

⁷¹⁸ Bu karara ilişkin istinaf başvurusu İstanbul 13. BAM 2018/799 E. ve 2019/785 K. sayılı kararı ile red edilmiş olup, karar Yargıtay 11.HD. 22.04.2021 T. 2019/4326 E. ve 2021/3962 K. sayılı ilamı ile Onanmıştır.

kayıtlar çerçevesinde düşünülmemelidir. Dolayısıyla yükün cins ve değerinin taşıyanın taraf olduğu charter parti'ye, fixture recap'a, booking note yazıldığı yük ilgilisi tarafından ortaya konulduğu takdirde, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırılmamalıdır.

3.Geç Teslim Halinde Üst Sınır

TTK m. 1178/ f. 2' de, (e-TTK'da yer bulmayan) taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğu, TTK m.1186/f.6'da ise bu sorumluluğunun sınırı düzenlenmiştir. Her iki düzenleme de Hamburg Kuralları'ndan (m.6/1-b) alınmıştır⁷¹⁹. Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanan sorumluluğu geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak bu tutar navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla değildir(m.1186/6). Hükmün uygulama alanı sadece gecikme kaynaklı olan tazminat istemleriyle sınırlıdır. Birden fazla parti mal söz konusu olup da, bunlardan biri ya da birkaçının geç telimi zarara neden olduğunda, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluk geciken parti yük için ödenecek navlunun iki buçuk katı kadardır. Burada da her halde eşyanın tamamı için ödenecek navlunun aşılması kuralı geçerlidir⁷²⁰. Dolayısıyla geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı toplam navlundan fazla ise ve gecikme zararı toplam navlunu aşıyorsa sorumlu olunması gereken tazminat ödenecek navlun miktarı ile aşmamalıdır⁷²¹.

Eşyanın teslimindeki gecikme altmış günü aştığı takdirde TTK m.1178/f.5 gereğince eşya zayi olmuş sayılır. Yük ilgilisi seçim hakkını bu yönde kullanırsa sorumluluğun üst sınırı TTK m.1186/f.1' göre belirlenecektir⁷²². Yük ilgilisi hem zıya veya hasar hem de geç teslim nedeniyle uğradığı zararların tazminini istediğinde,

⁷¹⁹ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.163; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.154.

⁷²⁰ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.164;

⁷²¹ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.164; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.155.

⁷²² YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.155.

taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı eşyanın tam ziyaa uğraması halinde ödenecek meblağ kadardır⁷²³.

TTK' nın 1186. maddesinin birinci fıkrası, eşyanın ziya veya hasarından kaynaklanan zararlara ilişkin olduğundan, denizde eşya taşıma senedindeki cins ve değer bildiriminin gecikme zararlarından doğan sorumluluğa bir etkisi bulunmamaktadır⁷²⁴. Dolayısıyla gecikmeden kaynaklanan tazminat taleplerinde herhalde, TTK m. 1186/f.6 uyarınca sınırlama yapılmalıdır. Gecikmeden ileri gelen zararlar bakımından da tarafların anlaşması yolu ile sorumluluk sınırının artırılması mümkündür (TTK m.1186/f.8).

İstanbul 17. Ticaret Mahkemesinin 14.05.2018 T. 2016/417 E. ve 2018/191 E. sayılı kararında⁷²⁵; Davacının Çin'den ithal ettiği malların gemi ile Çin'in Ningho Limanından Ambarlı Limanına 26-28 gün içerisinde taşınmasının davalı tarafından üstlenildiği, anlaşmanın mail yolu ile teklif alma ve onay verme şeklinde gerçekleştiği, malların 17/02/2015 tarihinde gemiye yüklendiği, 33 gün süren taşımanın ardından yükün Ambarlı Limanına tahliye edildiği, ancak fiil taşımayı yapan donatanın iflasından dolayı evrak eksikliği sebebiyle gümrük işlemlerinin yapılamadığı, bu nedenle malın çekilemediği, davacının davalıya e mail göndererek gecikmeden dolayı imalatın yapılamadığını, kaybın arttırılmaması için en kısa sürede masrafların davalıya ait olacak şekilde yeni bir yükleme organize edilmesi gerektiğinin bildirildiği, yükün tesliminin ancak 29.04.2015 tarihinde gerçekleştirilebildiği, yükün geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlardan dolayı davalının TTK m.1191/1 ve 1178/1-2 hükümleri gereğince sorumlu olduğu, davacının ticari defterleri üzerinde yapılan inceleme sonucu davacı tarafından ithal edilen dava konusu ürünlerin süresinde teslim edilmemesi nedeniyle üretim ve siparişlerin aksamaması için Çin'den ikame ürün ithalatı yapıldığı, buna ilaveten iç piyasadan da ürün temin edildiği, ikame ürünler için ödenen fazladan ücret ile Çin'den getirtilen ikame ürünlerin havayoluyla taşınması nedeniyle davacının 13.549,45 TL zararının oluştuğu tespit edilmiş ise de, TTK 'nun

⁷²³ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.151. SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.291.

⁷²⁴ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 500.

⁷²⁵ Bu karara karşı taraflar vekillerinin istinaf talebi İst. BAM 43. Hukuk Dairesinin 27.11.2020 T. 2020/116 ve 2020/ 354 K. sayılı kararı ile Red edilerek hüküm kesinleşmiştir.

1186/6.maddesine göre davalının ödeyeceği tazminat tutarının navlun ücretinin 2,5 katını geçemeyeceği, taraflar arasındaki e-mailler ile navlun bedelinin 275,00 USD olarak belirlendiği sabit olduğundan bu tutarın 2,5 katı olan 687,50 USD kadar davalının davacıya tazminat ödemesi gerektiğine” karar verilmiştir.

V.SORUMLULUK SINIRININ EMREDİCİ NİTELİĞİ

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerden hangilerinin emredici nitelikte olduğu TTK m.1243 de düzenlenmiştir. Buna göre, eşyanın ziya veya hasarı ya da geç tesliminden dolayı taşıyanın yük ilgisine karşı sınırlı sorumluluğunu düzenleyen TTK’nın 1186. maddesi emredici nitelikte bir hükümdür(TTK m.1243/f.1-a). Sorumluluğun taraflarca bu maddede getirilen yöntemle göre yapılacak hesaplama göre çıkacak üst sınırdan daha düşük olarak kararlaştırılması halinde, bu yönde yapılan anlaşma geçersizdir⁷²⁶. Bu konuda TTK’nın 1192. maddesinde bir istisna getirilmiştir. Anılan hükme göre, navlun sözleşmesinde taşımanın başka bir kişi (fiili taşıyan) tarafından yerine getirileceği kararlaştırıldığında, eşya fiili taşıyanın hâkimiyetinde iken, meydana gelecek zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair şart konulabilecektir. Zararın, eşya fiili taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana geldiğinin ispatı taşıyana aittir (TTK m.1192/f.1). Taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan ya da ortadan kaldıran böyle bir şartın geçerliliği ise, fiili taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılmasına bağlıdır(TTK m.1192/f.2).

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması TTK’da “*sorumluluğu sınırlandırma hakkı*” başlığı altında “*bir hak*” olarak düzenlenmiştir. Bu nedenle bizim de katıldığımız görüşe göre maddi hukuka ilişkin savunma sebeplerinden def’i niteliğindedir⁷²⁷. Dolayısıyla yükle ilgilinin açtığı davada, davalı taşıyan tarafından en geç ikinci cevap dilekçesi ile birlikte, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı ileri sürülmelidir. Taşıyan belirtilen cevap süresi içerisinde bu hakkını ileri sürmediği

⁷²⁶ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.414. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya Hasar ve Geç Teslim, s.151.

⁷²⁷ YAZICIOĞLU, E., ”Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.405.

takdirde, mahkeme tarafından sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin kendiliğinden uygulanması mümkün değildir.

Diğer yandan sorumluluğun sınırlandırılması taşıyan lehine getirilmiş bir hak olduğundan, taşıyanın TTK m.1186' ya göre tespit edilecek sorumluluk sınırından daha yüksek sınırlamayı kabul etmesi veya sınırlama hakkından feragat etmesi de mümkündür⁷²⁸. Nitekim bu konuda özel bir hüküm olan TTK m.1186/f.8 de tarafların hükmün birinci ve altıncı fıkralarında öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarları kararlaştırabilecekleri, devamında da birinci fıkra bakımından tarafların kararlaştırdıkları sınırın o fıkroda öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise o sınırdan daha düşük olamayacağı kabul edilmiştir.⁷²⁹ Emredici hükümlerin düzenlendiği TTK m.1243/f.4'te de, taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştırıcı kayıtlar geçerli sayılmıştır.

VI.SINIRLI SORUMLULUKTAN YARARLANMA HAKKININ KAYBI

A.Genel Olarak

Taşıyanın TTKm.1186/f.1'de kabul edilen sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı her şartta mutlak geçerli değildir⁷³⁰. Nitekim, TTK'nın 1187. maddesinde; *“zarar veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186. Maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.”* hükmü ile sınırlandırma hakkının kaybı düzenlenmiştir.

e-TTK'da bu konuda bir hüküm yer almamakla birlikte, TTK m.1187'nin birinci fıkrasında taşıyanın, ikinci fıkroda ise adamlarının sorumluluğunu

⁷²⁸ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku, s.405, SÜZEL, C., ,Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.304.

⁷²⁹ e -TTK'da bu yönde bir düzenleme yer almamaktadır.

⁷³⁰ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil" Deniz Ticareti Hukuku,.s.409. ; YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya Hasar ve Geç Teslim, s.167. ; SÜZEL, C., ,Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.543.

sınırlandırma hakkının kaybı düzenlenmiştir. Uluslararası Sözleşmelerden 1924 tarihli Lahey Sözleşmesinde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yer verilmemiştir. Bu konu ilk olarak 1968 tarihli LVK m.4/f.4-5’de düzenlenmiş, Hamburg Kurallarında da benzer şekilde kabul edilmiştir(m.8)⁷³¹. TTK’daki düzenlemeye LVK kaynak teşkil etmektedir. TTK m.1187/f.1’e göre, zarar veya teslimdeki gecikmeye taşıyanın kasten yahut pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihtimalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde TTK m.1186’da öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybetmektedir. Böylelikle taşıyan zararın tamamından sorumlu hale gelmektedir(TTK m.1187/f.1) .

B.Kast ve Pervasızca Hareket

TTK’nın 1187. maddesinde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına neden olabilecek iki tür kusurdan bahsedilmektedir. Bunlardan ilki kasttır. Kast, failin fiil ya da eyleminin hukuka aykırı olduğunu bilerek gerçekleştirmesidir. Hükmün uygulanması açısından kastın türleri bakımından fark yoktur. Dolaylı kast söz konusu olduğu durumda da taşıyan sınırlandırma hakkını yitirecektir⁷³². TTK m.1187’de öngörülen ikinci kusur hali ise pervasızca harekettir. Doktrinde bu kavramla ilgili çeşitli tanımlamalar yapılmıştır. Yetiş’e göre⁷³³ “pervasızca hareket”, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün düşüncesizce ve sonucuna aldırmaksızın, yoğun ve ağır şekilde ihlal edilmiş olmasıdır. Yazıcıoğlu ise⁷³⁴ ziya, hasar veya geç teslim sebebiyet veren fiil veya ihmal, ziya, hasar veya geç teslim sebebiyet verme olasılığını hiçe sayan, bu olasılığı düşüncesizce göze alan bir davranış olarak açıklamaktadır. Sözer de⁷³⁵ bu kavramı, bir umursamazlık ve boş vermişliği yansıttığı, muhtemel bir olay karşısında veya hakkında pasif tutum gösterme şekli

⁷³¹ YETİŞ ŞAMLI, K., Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın /Taşıtanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 1. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2008, s.143-150.

⁷³² SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.276. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.560, 565;YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.169.

⁷³³ YETİŞ ŞAMLI, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.170.

⁷³⁴ YAZICIOĞLU, E., “Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku, s.409.

⁷³⁵ SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I, s 278.

olarak tarif etmektedir. Süzel'in⁷³⁶ tanımlaması da, sonucun gerçekleşebileceği öngörülmesine rağmen, umursamaz ve cüretkâr bir şekilde ihmalde bulunmaya veya bulunmamaya devam edilmesi şeklindedir.

Kanaatimizce, TTK'nın 1187. maddesi anlamında pervasızca hareket, taşıyan bu davranışının sonucunda eşyanın zarar görme ihtimalini ya da taşımada gecikmeye sebebiyet verme ihtimalini bilerek, umursamazca ve sonucuna aldırmaksızın hareket etmesidir. Bir başka deyişle, zarara neden olabilecek sonucu öngörmesine rağmen, bu sonuca götürecek eylem ya da eylemsizliğe umursamazca devam etmesidir. Pervasızca harekette kasttan farklı olarak, zarar ya da gecikmeye neden olacak sonuç öngörülmekle birlikte, böyle bir sonucun gerçekleşmesi arzu edilmemektedir. Zarara neden olan bir davranışın pervasızca hareket sayılabilmesi için zarar ya da gecikmenin meydana gelebileceği ihtimaline ilişkin bilincin varsayımsal olarak değil, gerçekten mevcut olması şartı aranmalıdır. Dolayısıyla fiilinin neticesinde bir zarar veya gecikmenin meydana gelebileceği konusunda sübjektif bilgi sahibi olunmalıdır⁷³⁷. Bu konuda bir örnek vermek gerekirse, Azov denizi ve Volga Don Kanalında mevsimsel olarak su seviyesinin düşmesi ve buzlanma nedeni ile kanalın kapatılması donatanlar ve gemi işletmecileri tarafından bilinen bir durumdur. Zira kanal otoritesi tarafından kanalın açık olduğu dönemde her on günlük periyotta kanal içerisindeki su seviyesi ve buzlanma hakkında bilgiler ilgililere duyurulmaktadır. İstanbul'dan Rostov'a yapılacak taşıma için Azov Denizi ve Volga nehrinin kapalı olduğu bir dönemde yolculuğa çıkılmış olması halinde, taşıyanın eşyanın geç teslim olasılığının bilinciyle hareket ettiği kabul edilmelidir.

Yine yolculuk sırasında başka bir gemiye aktarma söz konusu olduğunda, yükün gemiden eksiksiz olarak tahliye edilip, aynı şekilde diğer gemiye yüklenmesi taşıyandan beklenen bir durumdur. Aktarma limanında malın unutulmuş olması pervasızca bir hareket niteliğindedir.

⁷³⁶SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.560.

⁷³⁷ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.171. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.561.

TTK m. 1151/f.5' de eşyanın, ambarda taşınacağına dair açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyan açısından 1187. madde anlamında bir fiil veya ihmâl sayılacağı kabul edilmiştir. Dolayısıyla bu açık hüküm karşısında, ambarda taşınması kararlaştırılan eşyanın güverteye yerleştirilmesi ve bunun sonucunda da hasar ya da ziyaa uğraması halinde, taşıyanın pervasızca hareketiyle zarara sebebiyet verdiği kabul edilmelidir⁷³⁸. TTK m 1241'de ise doğrudan TTK m.1187' ye atıf yapılmamış olmakla birlikte, hükmün üçüncü ve dördüncü fıkrasına göre temiz konişmento düzenlenmesinde taşıyanın üçüncü kişileri aldatma amacı güttüğü ispatlandığı takdirde, taşıyanın konişmento hamiline karşı TTKm.1186 'daki sorumluluk sınırından yararlanamayacağı öngörülmüştür(TTK m.1241/f.4).

Konişmentolu taşımalarda taşıyan, konişmentonun ibrazı karşılığında eşyayı teslim etmekle yükümlüdür (TTK m.1228/f.1). Konişmento aslı ibraz edilmeden eşyanın teslimi ancak yükletenin bu konuda açık bir talimatının bulunması halinde mümkün olacaktır. Aksi halde, konişmento aslını ibraz etmeyen kişiye yükün teslim edilmesi pervasızca bir davranış sayılmalıdır⁷³⁹.

Bunların dışında ziyaa veya hasara ya da teslimde gecikmeye sebebiyet veren bir davranışın pervasızca bir hareket sayılıp sayılamayacağı her somut olaya göre değerlendirilmelidir. Geminin öngörülen rotasından sapması bazı durumlar bakımından pervasızca hareket sayılabilir. Bunun için öncelikle ortada haksız bir sapmanın olması gerekmektedir⁷⁴⁰. Bu şartla birlikte geminin rotasından haksız şekilde ayrılması TTK'nın 1187. maddesi anlamında pervasızca bir hareket teşkil etmelidir. Örneğin bozulacak gıda yükü bakımından yolculuğun uzamasının bozulmaya neden olacağı öngörülebilecek bir durumdur. Böylesi bir yük taşınırken

⁷³⁸ YAZICIOĞLU, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.410.

⁷³⁹Yargıtay 11.HD, 12.07.2017 T. 2016/ 3125 E., ve 2017/4049 K. sayılı ilâmi. <https://intranet.uyap.gov.tr>

⁷⁴⁰ Bir geminin rotasından ayrılmasının mümkün olduğu haller TTK'nın 1113, 1181 maddeleri ile Denizde Can ve Mal Koruma Kanununun 14. maddesinde düzenlenmiştir. İzlenen rotada yolculuğun sürdürülmesi umulmayan bir hal nedeniyle gemi ve yük için tehlike oluşturuyorsa (TTKm.1113), müşterek avarya hali hariç denizde can ve mal kurtarmak amacıyla (TTK m.1181) veya diğer haklı sebeplerle (hasta bir gemi adamının tedavisi veya fırtınada kayan yüklerin yeniden istiflenmesi gibi) ya da navlun sözleşmesi veya konişmentoda açıkça kararlaştırılmış olması halinde rotadan sapılması haklı sapma olarak kabul edilebilecektir (TTK m.1220). Bunların dışında önceden öngörülen rotadan ayrılmak. haksız sapma olarak kabul edilmelidir. Bkz. SÖZER, B., Deniz Ticareti Hukuku I,s.481-483; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.578-581.

geminin başka bir yük almak için rotasından haksız şekilde ayrılması, yükün bozulma olasılığını göze alan taşıyan açısından pervasızca bir hareket teşkil edecektir⁷⁴¹. Benzer durum bozulma riski olmayan yükler bakımından da geç teslim etme olasılığının hiçe sayılması anlamına geldiğinden, burada da aynı sonuca varılabilir. Örneğin, geminin savaş bölgesindeki bir limandan yük almak için rotadan haksız şekilde sapması önceki yükte zıyaa, hasara ya da gecikmeye neden olduğunda, burada pervasızca hareketin varlığından söz edilebilir.

C.İspat Yükünün Dağılımı

Taşıyanın TTK'nın 1187. maddesine göre sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi, böylece zararın tamamından sorumlu hale gelmesi için; zarara yönelik kastı veya pervasızca ve muhtemelen böyle bir zıya, hasar ya da gecikmenin meydana geleceği bilinci ile işlenmiş fiil veya ihmalin sebebiyet verdiği ispatlanmalıdır. TTK m.1187'nin aradığı koşullarda kusurun mevcudiyeti ile bunun sonucunda zararın meydana geldiğinin ispatı yükü ilgiliye aittir. Hükümde “*pervasızca ve muhtemelen zarara sebebiyet vereceği bilinci ile*” şeklinde ifade edilen kusurun ispatı bakımından, tek başına pervasızca davranışın ortaya konulması yeterli değildir. Aynı zamanda taşıyanın bunun bilincinde olduğunun da ispatlanması gerekir⁷⁴². Taşıyanın böyle bir bilince sahip olduğunun ispatı ise, bu yönde yeterli kanaat getirecek emare, bilgi ve verilerin gösterilmesine bağlıdır. Örneğin yapılacak yolculuğun coğrafi koşulları, mevsim şartları ya da meteorolojik verilere göre karşılaşılabilecek risklerin önceden öngörülebileceği bellidir. Yolculuk sırasında kötü hava koşulları ile karşılaşılabileceği önceden belli iken, ıslanmayla zarar görebilecek nitelikte bir eşyanın izinsiz olarak güverteye yerleştirilmesi halinde, böyle bir davranışın muhtemelen zarara sebebiyet vereceği bilincine sahip olduğunu gösterir. Ancak bahsedilen durum açısından taşıyanın zararın tamamından sorumlu hale gelmesi eşyanın güverteye yerleştirilmesinden haberdar olup da, buna karşı çıkmamış olması halinde mümkün olacaktır.

⁷⁴¹ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.581.

⁷⁴² YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.175,

Gemiyi seferin başlangıcında sefere elverişli halde hazır etmek konusunda özen yükümlülüğünün yerine getirdiğinin ispatı taşıyana ait iken, yükteki zıyaa veya hasara ya da gecikmeye taşıyanın kasten veya pervasızca bir davranışla sebebiyet verdiği ispat yükümlülüğü yükü ilgiliye düşmektedir⁷⁴³.

1.Geminin Elverişsizliği Bakımından

Geminin seferin başlangıcındaki elverişsizliği nedeniyle bir zarar meydana geldiğinde, taşıyan kural olarak TTK m. 1186'deki sorumluluğun sınırlandırılması hükmünden yararlanabilecektir. Sınırlandırma hakkının kaybı ancak TTK m.1187'de kabul edilen kast ya da pervasızca bir hareketin mevcudiyeti halinde mümkün olacaktır⁷⁴⁴. Başlangıçtaki elverişsizliğe kasten sebebiyet verilmesi rastlanan bir durum değildir. Elverişsizlik TTK'nın 1187. maddesi anlamında pervasızca bir davranışın sonucunda meydana geldiğinde taşıyan zararın tamamından sorumlu olacaktır.

Elverişsizliğe neden olan bir davranışın pervasızca bir hareket sayılıp sayılmayacağı somut olayın koşullarına göre değerlendirilmelidir. Parsiyel (LCL) taşımalarda birçok taşıtana ait yük teslim alındıktan sonra taşıyan ya da adamları tarafından konteyner içerisine yerleştirilmektedir. Taşımada kullanılan konteynerdeki delik ya da açıklığın yükün ıslanmasına sebebiyet vereceği önceden öngörülebilecek bir durumdur. Bu şekilde kusurlu bir konteyner içerisinde taşınan yükün su sızıntısı sonucu ıslanarak zıyaa ya da hasara uğraması halinde pervasızca davranışının hasara neden olduğu kabul edilmelidir. Buna karşın FCL taşımalarında eşya, konteyner içerisine taşıtan ya da yükleten tarafından yerleştirildiğinden, burada aynı sonuca varılamaz. Zira konteynerdeki kusurun yükleme sırasında, yükleten veya adamları tarafından tespit edilmesi mümkündür.

Geminin denize elverişliliği genel olarak geminin teknesi, makinesi ve genel donanımının anormal tehlikeler hariç yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen

⁷⁴³ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.175; CÖMERT, VENÜS, G., Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.313-314.

⁷⁴⁴ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.567, CÖMERT, VENÜS, G., Taşıyanın Gemiyi Elverişli Bulundurma Borcu, s.311-312.

tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olmasıyla ilgilidir. Bu itibarla denize elverişsiz bir geminin sefere çıkarılması geminin batma riski ile eşyanın zarar görme olasılığını göze alan pervasızca bir davranıştır⁷⁴⁵.

Taşıyan, gemiyi sefere elverişsizlik kılacak arıza ya da bozukluğu bildiği halde bunu klas kuruluşundan gizlemesi, örneğin geminin gövdesindeki çatlak ya da motorundaki arızayı klas sörveyinden gizleyerek ya da geçici şekilde tamirini gerçekleştirerek yolculuğa çıkması TTK m. 1187 anlamında bir kusur sayılır. Böyle bir durumda taşıyan geminin batma olasılığını veya yükün zarar görmesi ya da gecikmenin muhtemelen meydana gelme ihtimali bilinciyle hareket etmiş olduğundan TTK m.1187 gereğince sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanamayacaktır.

Yükleme yapılırken stabilite(denge) hesaplarının doğru yapılmaması geminin dengesinin bozulmasına neden olacaktır. Özellikle konteyner yükü taşıyan gemilerde dengenin sağlanması yolculuğun selameti açısından oldukça önemlidir. Yükleme sırasında dengesinin bozulduğu gözle görülecek halde belli olan bir gemi, yola elverişli değildir. Bu şekilde batması olasılığı yüksek olan bir gemi ile sefere çıkılması pervasızca hareket sayılmalıdır.

2.Şahsi Kusur Şartı

TTK m.1187/f.1’ de yer verilen ”...bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, TTK’nın 1186.maddesinde öngörülen sorumluluk sınırından yararlanamaz” ifadesine göre, taşıyanın sınırlı sorumluluk hakkının kaybına yol açan kusur, şahsi kusur niteliğindedir⁷⁴⁶. Buna göre yükteki zıya, hasar veya teslimdeki gecikme taşıyanın kendi kusurundan değil de, adamlarının kastı ya da nitelikli kusurundan meydana gelmişse, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı devam edecektir⁷⁴⁷. TTK m. 1191/f.2’ye göre taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tüm hükümler fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşıma bakımından da geçerli olduğundan, fiili taşıyan kendi kastı ya da pervasızca davranışı bulunmadıkça

⁷⁴⁵ SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.568

⁷⁴⁶ YETİŞ ŞAMLI, K., Zıya, Hasar ve Geç Teslim, s.175, YAZICIOĞLU, E., “Kender-Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku, s.544. ; SÜZEL, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.544-545.

⁷⁴⁷ YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları, s.174.

adamlarının kastı veya pervasızca davranışından kaynaklanan zarardan dolayı sorumluluğu sınırlı olacaktır. Bu noktada fiili taşıyanın şahsi kusuru ile onun adamlarının kastı veya pervasızca davranışının taşıyanı etkileyip etkilemeyeceği önemlidir. Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanmama sonucunu doğuran kusur sadece kendi kusuru olduğundan, taşıyan gerek kendi adamların, gerekse fiili taşıyan ve onun adamlarının kasten veya pervasızca davranışından ileri gelen zararlardan dolayı sorumluluğunun sınırlandırılması hakkını kaybetmeyecektir⁷⁴⁸.

TTK m.1187'nin uygulanması bakımından taşıyan gerçek kişi olması halinde kendi kastı ya da pervasızca hareketinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açacağı kesindir. Taşıyanın tüzel kişi olması halinde, o tüzel kişinin organı ve bağımsız karar alma yetkisinin verildiği kişilerin hükümde öngörüldüğü şekilde kusurlu olup olmadığına bakılmalıdır⁷⁴⁹. TTK m.1343'de; sorumluluk sınırının kaybında taşıyanın kimlerin kusurundan sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Anılan hükme göre, gerçek kişilerde her bir gerçek kişinin kusuru, tüzel kişi taşıyanın organlarının kusuru, adi şirket açısından ortakların kusuru, donatma iştirakinde paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru ile tüm bu sayılan kişileri genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru taşıyana izafe edilebilecektir (TTK m 1343/f.1/a,b,c,d,e)⁷⁵⁰. Örneğin, gemi yönetim sözleşmesi gereğince gemi adına karar alma yetkisini kullanan yöneticinin kastı ya da pervasızca davranışı sonucunda zarar meydana geldiğinde, TTKm.1187'nin uygulanması bakımından bu kişinin kusuru taşıyanın kusuru gibi sonuç doğuracaktır.

⁷⁴⁸ Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin olarak L/LVK m.4 ile Hamburg Kuralları m.8'de sadece "taşıyandan" bahsedildiği konusunda bkz. **YAZICIOĞLU**, E., Hamburg Kuralları, s.175; **K. Yetiş Şamlı'ya'e göre**; yalnız akdi taşıyanın, fiili taşıyan ve onun görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulmuş olmasından yola çıkılarak taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun adamlarının kastı veya nitelikli kusuru ile sebebiyet verdiği zararlardan sınırsız olarak sorumlu olduğu sonucuna varılamayacağı, zira taşıyan kendi adamlarının eylemlerinden sorumlu olsa da, onların kastı veya nitelikli kusuru halinde sınırsız sorumluluğu öngörülmemiştir. Bkz. **YETİŞ ŞAMLI**, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.175. ; **YETİŞ ŞAMLI**, K., Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s.164 vd.; **SÜZEL**, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.546-547.

⁷⁴⁹ **YETİŞ ŞAMLI**, K., Ziya, Hasar ve Geç Teslim, s.176.; **SÜZEL**, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.551.

⁷⁵⁰ **YAZICIOĞLU**, E., "Kender-Çetingil", Deniz Ticareti Hukuku, s.411.; **YETİŞ ŞAMLI**, K., Ziya Hasar ve Geç Teslim, s.177. ; **SÜZEL**, C., Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.552.

TTK m.1062’de, donatanın gemi adamlarının kusurlarından kaynaklanan sorumluluğu düzenlenmiştir. Anılan hüküm uyarınca, donatanın bu konudaki sorumluluğu ile sorumluluğun sınırlandırılması taşıyan hakkındaki hükümlere tabidir⁷⁵¹. Donatanın “deniz alacaklarından” doğan sorumluluğunun sınırlandırılması ise TTK’ nın 1328 ve devamı maddelerinde ayrıca düzenlenmiştir. Söz konusu hüküm kaynağını 1976 tarihli Londra Konvansiyonundan almaktadır⁷⁵². Donatanın aynı zamanda fiili taşıyan olduğu bir taşımada zıya, hasar ya da teslimde gecikme meydana geldiğinde, TTK m.1191/f.2 gereğince taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması (m.1186) ile sınırlandırma hakkını ortadan kaldıran hükümler (TTK m.1187), donatan hakkında da uygulanacaktır⁷⁵³.

⁷⁵¹ e-TTK m.948 ile donatan, sınırlı ayni sorumluluk prensibine göre sorumlu kılınmıştır. **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I, s.228.

⁷⁵² **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I,s.229.

⁷⁵³ **SÖZER, B.**, Deniz Ticareti Hukuku I,s.527.

SONUÇ

Navlun sözleşmesinde yükün zarar görmeden ve zamanında taşınması, geminin yapılacak yolculuk için denize, yola ve yüke elverişli olması ile mümkündür. Bu nedenle her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür(TTK m.1141/f.1). Aksi halde elverişsizliğin sebebiyet verdiği zararlardan dolayı yükle ilgili olanlara karşı sorumludur(TTKm.1141/f.2). TTK' nın 1141. maddesinde taşıyana yüklenen sorumluluk hali yolculuğun başlangıcındaki dönemle ilgilidir. Başlangıçtaki elverişsizlik, yüklemenin başladığı andan yolculuğun başladığı ana kadar olan zaman dilimine ilişkindir. Ancak, zararın bu dönem içerisinde meydana gelmesi şart değildir. Zira, geminin başlangıçtaki elverişsizliği henüz yolculuk başlamadan önce ortaya çıkabileceği gibi yolculuk başladıktan sonrada anlaşılabilir. Yolculuk başlamadan önce yükte meydana gelen ancak geminin elverişsizliği ile ilişkilendirilemeyen zararlar TTK m. 1141 kapsamında değildir. Bu bakımdan yükleme sırasında gemi adamları ya da taşıyanın yardımcı şahıslarının kusuruyla yükte meydana gelen hasar TTK 1178 maddesindeki yüke özen yükümlülüğü kapsamında kalırken, taşıyan yükleme sırasında geminin yan yatması sonucu ortaya çıkan hasardan TTK m. 1141 göre sorumludur.

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili temel kriterler TTK m. 932 de sevk edilmiştir. Ancak elverişlilik konusunda aranan koşullar bunlarla sınırlı değildir. Geminin seyir güvenliğinin sağlanması bakımından teknik yönden alınması gereken tedbirler, acil durumlar karşısında uygulanması gereken stratejiler, arıza ve aksaklıkların önlenmesine yönelik olarak geminin periyodik bakımları ile kontrollerinin yaptırılması, geminin tekne, makine ve diğer donanımlarının yanı sıra, gemi adamlarının ehliyet ve deneyim gibi niteliklere sahip olmaları geminin elverişliliğinin sağlanmasında taşıyandan beklenen yükümlülüklerdir. Nitekim, Türkiye'nin de taraf olduğu, SOLAS olarak bilinen Denizde Can Güvenliğinin Korunmasına Dair Uluslararası Konvansiyon, ISM Kod olarak bilinen Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu ve Gemi Adamlarının Eğitim, Sertifikalandırılmasıyla ilgili STCW Konvansiyonu ile elverişlilik konusunda standartlar getirilmiştir. Gemi işleten

şirketler tarafından ISM Kod'a uygunluğun sağlanması bakımından, Güvenli Yönetim Sistemi oluşturularak etkin bir biçimde uygulanması, gemi adamlarının sahip olması gereken nitelikler bakımından ISM Kod ve STCW-95 ile kabul edilen esaslara uygunluğun sağlanması, geminin elverişliliği için uyulması gereken koşullardır. Tüm bunların yerine getirilmiş olması geminin elverişliliği ile ilgili özen yükümlülüğü konusunda taşıyan lehine karine oluşturacaktır.

TTK'nın 1141. maddesine göre taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü geminin beklenebilir, öngörülebilir tehlikelere karşı hazırlanması için gereken özeni göstermesini gerektirir. Bu bakımdan taşıyan geminin denizden kaynaklanan tehlikeler ile yolculuk sırasında karşılaşılabilecek diğer tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olmasına dikkat etmelidir. TTK'nın 932/1/2. maddelerinde denize ve yola elverişlilik tarifi yapılırken "tamamen anormal tehlikeler hariç yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilecek" ifadesine yer verilmiştir. Kanaatimizce taşıyan mücbir sebep niteliğindeki olayların dışında kalan, bütün muhtemel riskleri öngörerek gemiyi denize, yola ve yüke hazır bulundurmalıdır. Konteyner taşımacılığında taşıyanın TTK m.1141'deki sorumluluğunun doğması açısından konteynerin kim tarafından tedarik edildiği önemlidir. Konteyner taşıyan tarafından sağlandığında, konteynerin elverişsizliğinden dolayı TTK'nın 1141. maddesine göre taşıyanın sorumluluğu doğacaktır. Aksi takdirde yani konteynerin taşıtana ait olduğu ya da onun tarafından sağlandığı durumda konteyner TTK'nın 1186/3 maddesine göre "koli" vazifesi görecektir.

Konteyner taşımacılığında elverişsizliğe yol açan hususlar konteynerde bulunan kusur, aksaklık veya noksanlıklar ile konteynerin gemiye istif tarzı ile ilgilidir. Konteynerin geminin istif haddini aşacak ya da geminin dengesini bozacak şekilde yüklenmesi, gemi ve bütün yükü tehlikeye atacağından böyle durumlarda geminin elverişsizliği söz konusu olacaktır.

TTK'nın 1141. maddesinde düzenlenen, geminin başlangıçtaki elverişsizliği hukuki nedenine dayanarak zararının ödenmesini isteyen taşıtan ya da yük ilgilisi, gemiyi elverişsiz kılan bir noksanlık ya da bozukluğun varlığını, bundan dolayı bir zarara uğradığını ispatlamalıdır. Bunlar ortaya konulduktan sonra ispat külfeti

taşıyana düşmektedir. Taşıyan sorumluluktan kurtulmak için; yolculuk başlangıcında geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu veya gemiyi sefere elverişsiz kılan bir eksiklik ya da bozukluğun, tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermesine rağmen yolculuğun başına kadar keşfedilmesinin mümkün olmadığını ya da zararın kendisinin kusurundan kaynaklanmayan bir teknik kusur veya mücbir sebep gibi sonraki bir elverişsizlikten ileri geldiğini ispatlamalıdır. İspat külfeti açısından çarter sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmeleri arasında farklılık bulunmamaktadır.

Taşıyanın TTK'nın 1141. maddesinde düzenlenen gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurma borcu L/LVK gereğince öncelikli, devredilemez ve üstün nitelikli bir borçtur. Gemiyi yolculuğun başlangıcında elverişli halde bulundurmak için tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyan, TTK m.1180 ve 1182'de düzenlenen sorumsuzluk sebeplerinden faydalanamayacaktır.

Yolculuk sırasında geminin sevki veya başka bir teknik yönetim kusuru ya da yangın sonucu bir zarar meydana geldiğinde, taşıyan sadece kendi kusurundan sorumludur(TTK m. 1180). Ancak, zarara sebebiyet veren teknik kusur ya da yangın yolculuğun başlangıcındaki bir elverişsizlikten ileri geldiğinde, taşıyanın TTK'nın 1180/1'deki sorumsuzluk hükmünden faydalanması mümkün değildir. Kanaatimizce böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğu için şahsi kusur şartı aranmamalıdır. Başka bir ifade ile TTK'nın 1180. Maddesinde taşıyanın sorumluluğu yalnızca şahsi kusura bağlanmış olmakla birlikte, zarar teknik kusur ya da yangın gemi adamlarının ya da taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin sebebiyet verdiği elverişsizlikten ileri geldiğinde taşıyan bundan sorumlu olmalıdır. Zira, TTK'nın 1180. Maddesine kaynak teşkil eden 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin gerekçeleri göz önüne alındığında, hükmün taşıyanın TTK'nın 1141. maddesindeki sorumluluğunu ortadan kaldırmak gibi bir amacı bulunmamaktadır. Bu bakımdan başlangıçtaki elverişsizlik taşıyanın kendi kusurundan meydana gelmese dahi, bu elverişsizliğin sebebiyet verdiği teknik kusur ya da yangın nedeniyle meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu olmalıdır.

Taşıyanın geminin elverişliliği konusundaki borcu devredilemez nitelikte bir borçtur. Bu nedenle taşıyan navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kimselerin kusur ve ihmali ile geminin elverişsizliğinden dolayı TTK m.1141'e göre sorumludur.

Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluk halinde; taşıyan, eşyada meydana gelen zıya veya hasar gibi zararların yanı sıra elverişsizlikten ileri gelen kar kaybı, yük ilgisinin üçüncü kişilere ödemek zorunda kaldığı tazminat ve cezai şart gibi dolaylı zararlardan da sorumludur. Taşıyanın ödeyeceği toplam tazminat miktarı ise TTK'nın 1186/f.1'de ön örülen sorumluluk sınırına tabidir.



KAYNAKÇA

- Açikel Erbaş**, Aslıhan (2015). Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması-Konteyner Klozu, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.3, S.1. s.105-123. (Anılış: Konteyner Klozu).
- Açikel Erbaş**, Aslıhan (2013).Gemi İnşa Sözleşmeleri, Vedat Yayıncılık, İstanbul.
- Akıncı**, Sami (1968). Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul: Sermet Matbaası. (Anılış: Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri).
- Aksoy**, Sami (2015). Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.
- Aksoy**, Sami (2017). Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi Ve Konteyner Demurajı, Banka Ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.XXXIII. (Anılış: Konteyner Demurajı) s.137-176. (Anılış: Konteyner Demurajı).
- Akyol**, Şener (2008). Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Algantürk Light**, S. Didem (2006). York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya 2. Baskı, Arıkan Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.
- Algantürk Light**, S. Didem (2012). Yeni TTK uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yüğü İnceleme ve Bildirim, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken(10-11-12 Mayıs Sempozyumu), s.517-524.
- Algantürk Light**, S. Didem (2017). Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof Dr. Merih Kemal Omağ'a Armağan (Özel Sayı) C.16,S.2, s.17-29.

Amasya, Serap (2010). Rotterdam Kuralları(2008) Miktar Sözleşmesi, Legal Hukuk Dergisi, Yıl 2010, Sayı 94.

Aybay, Gündüz /**Atamer**, Kerim (1989).”Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu ”Ticaret hukuku ve Yargıtay kararları Sempozyumu VI. Bildiriler,Tartışmalar, Ankara, s.229-271

Atamer, Kerim (2011). Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, Fiost ve Arbitration London Kayıtları İle Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Dergisi. Yıl:11 Sayı:1-4, s.241-342.

Atamer, Kerim / **Süzel**, Cüneyt (2013). Yeni Deniz Ticaret Hukukunun Kaynakları, Cilt 1, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Atamer, Kerim (2017). Deniz Ticaret Hukuku C.I, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Atamer, Kerim (2009). Bağlama Kütüğü; Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.XXV.

Ataergin, Selim (2000). Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde “arb/ga ldn e law y/a74/90” Kaydı, İstanbul Baro Dergisi, 2000, s.446 vd.

Aydın, Murat (2022). Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul.

Aytekin, Metin Uğur (2019). Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları Ve Teminatları, Şeçkin Yayınları, Ankara (Anılış: Navlun Sözleşmesinden Doğan Haklar).

Cömert, G. Venüs (2022). Taşıyanın Gemiye Elverişli Bulundurma Borcu, Oniki Levha Yayınları, İstanbul (Anılış: Taşıyanın gemiyi elverişli bulundurma borcu).

Cumalıoğlu, Emre (2011). Kırkambar Sözleşmesi, Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı, Turhan Kitabevi Ankara(Anılış: Kırkambar Sözleşmesi).

- Çağa, Tahir, / Kender, Rayegân** (2010). Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, İstanbul: Oniki Levha Yayınları. İstanbul(Anılış: Deniz Ticareti Hukuku II).
- Çakalır, Yalçın** (1989). Zaman Çarteri Sözleşmesi”, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, İstanbul.
- Çakıcı, Latif** (1978). Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Çetingil, Ergon** (1984). Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara, s.157 vd.
- Değirmenci Kula, Nil** (2010). Türk Deniz hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri, Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, S.2,C.1,s.79-98.
- Değirmenci Kula, Nil** (2021). Taşıyanın Sorumluluğu Ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Seçkin Yayınları, Ankara(Anılış: Taşıyanın Sorumluluğu).
- Deniz Kaner, İnci** (1982). Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Deniz Kaner, İnci** (2019). Deniz Ticaret Hukuku I-Iı, Giriş-Gemi-Donatan Ve Donatma İştiraki-Kaptan-Navlun Sözleşmesi, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi. (Anılış: Deniz Ticaret Hukuku I-II).
- Ekşi, Nuray** (2010). Milletlerarası Ticaret Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul.
- Erdem, Ercüment** (1999). SİF Satışlar: CIF Sales, Beta Yayınları, İstanbul.
- Erdem. Ercüment** (2001). “Incoterms 2000”, Prof. Dr. Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı, C.I, Beta, İstanbul, 2001, s.179-218.

Erdem. Ercüment (1996).”Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış”, BATİDER, C.XVIII, S:4, s.35-90.

Eren, Fikret (2022). Borçlar Hukuk Özel Hükümler, 10.Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara.

Eren, Fikret, (2022). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 27. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara.

Eren, Fikret /**Dönmez,** Ünsal (2022). Borçlar Hukuku Şerhi, C.II, Yetkin Yayınları, Ankara.

Eriş, Gönen (1990). Deniz Ticareti Ve Sigorta, Yetkin Yayınları, Ankara.

Furrer, Andreas/ **Muller-Chen,** Markus / **Çetiner,** Bilgehan (2021). Borçlar Hukuku Genel İlkeler, 1. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Göger, Erdoğan (1961). Denize Elverişli Gemi, Adalet Dergisi, Yıl:52,S.1, s. 47-71.

Güner, Meltem Deniz (2000). “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda(International Safety Manegement Code) Belgelendirme ve Yetkililer, Prof Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, s.1-13, İstanbul.

Gürses, Özlem (2004). İngiliz Deniz Ticareti ve Sigorta Hukukuna İlişkin Yönetim Kodu'nun Etkisi, MHB, Cilt: 24, Sayı:1-2, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan, s.481-502(Anılış: Yönetim Kodu'nun Etkisi).

Gürses, Özlem (2005). Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (Ism Code) Taşıyan Ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayınları.(Anılış: ISM Kod),İstanbul.

Hepgülerler, Ezgi (2011). Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında, Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Şeçkin Yayınları, Ankara (Anılış: Yükleme, İstif, Boşaltma).

İlhan, Hüseyin Afşin (2016). Konişmento ve Çarter Sözleşmelerinde Bulunan Tahkim Şartının Yük İlgililerine Etkisi, YÜHFD, Cilt: XIII, Sayı:2, Özel Sayı:

Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin Kuruluşunun 20. Yılı Armağanı,
Cilt: II, s.181-199.

İzveren, Adil (1975). Deniz Ticaret Hukuku, San Matbaası, Ankara.

İzveren, Adil/ Franko, Nisim/ Çalık, Ahmet (1994). Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, Ankara.

Kalpsüz, Turgut (1971). Deniz Ticaret Hukuku C.I, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No:91,Ankara.

Kender, Rayegân, / Çetingil, Ergon, / Yazıcıoğlu, Emine (2014). Deniz Ticaret Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt I, Gözden Geçirilmiş Ve Genişletilmiş 14. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul (Anılış: Deniz Ticaret Hukuku).

Kender, Rayegân,/Çetingil, Ergon/ Yazıcıoğlu, Emine (2020). Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 16. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.(Anılış: “Kender-Çetingil”Deniz Ticareti Hukuku).

Kendigelen, Abuzer (2011). Gerekçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Kılıçoğlu, M. Ahmet (2022). Borçlar Hukuku Özel hükümler, Gözden Geçirilmiş, Güncellenmiş, 4. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara.

Mertol, Can (1998). Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara.

Nomer, N. Halûk (2021). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 18.Baskı, Beta, İstanbul.

Oğuzman, M. Kemal / Öz, M. Turgut (2022). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş 17. Baskı, Vedat Yayıncılık, Cilt 2, İstanbul.

Okay, Sami (1971). Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma Ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, Gözden Geçirilmiş İlaveli İkinci

Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul (Anılış: Deniz Ticareti Hukuku II).

Öğüz Şeker, Zehra (2013). Gemi Yönetimi Sözleşmesi, İstanbul: Filiz Kitabevi.

Öğüz Şeker, Zehra (2003). Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi, İÜHFM, İstanbul, Cilt LXI, Sayı 1-2, s.327-337 (Anılış: Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi).

Öztürk, Evren (2007). Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Sağlam, İpek (2007). Elektronik Sözleşmeler, Legal Yayınları, İstanbul.

Seven, Vural (2003). Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yük Zıya Ve Hasarı, Yetkin Yayınları, Ankara (Anılış: Yük Zıya ve Hasarı).

Seven, Vural (2012). Taşıma Hukukunda Gönderilen, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu TTK m.856-893 Hükümlerine Göre, Yetkin Yayınları, Ankara (Anılış: Taşıma Hukukunda Gönderilen).

Sevinç Kuyucu, Aslıhan (2011). Incoterms(Uluslararası Ticari Terimler), Filiz Kitapevi, İstanbul.

Sözer, Bülent (1975). Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Yayın 113, Sevinç Matbaası, Ankara (Anılış: Sefere Elverişlilik).

Sözer, Bülent (2017). Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş-Gemi-Donatan Ve Navlun Sözleşmeleri, Ders Kitabı, Gözden Geçirilmiş Ve Genişletilmiş 4. Basım, Vedat Kitapçılık, İstanbul (Anılış: Deniz Ticareti Hukuku I).

Süzel, Cüneyt (2014). Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan Ve Yükleten, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Süzel, Cüneyt (2021). Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun

Sınırlandırılması, 1.Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul(Anılış: Sorumluluğun Sınırlandırılması).

Süzel, Cüneyt / **Damar**, Duygu (2010). Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, BATİDER, C.I, XXVI, s.149-240.

Yavuz, Cevdet (2022). “Acar F.- Özen B.” Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Cilt 2, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Güncellenmiş Yenilenmiş, 11.Baskı, Beta, İstanbul.

Yeşilova Aras, Ecehan (2013). Rotterdam Kuralları’nın Hacim Sözleşmelerine İlişkin Hükmüyle Gelen Sözleşme Özgürlüğü, İÜHFM, C.LXXI, S.1, 2013. s.1429-1448.

Yetiş Şamlı, Kübra (2013). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın, Zıya Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, Oniki Levha Yayınları, İstanbul (Anılış: Zıya, Hasar ve Geç Teslim)

Yetiş Şamlı, Kübra (2013). Lahey-Lahey/Vısby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik, İÜHFM, Cilt. I, XXXI, S.2, İstanbul, s.479-496(Anılış: Sefere Elverişlilik).

Yetiş Şamlı, Kübra (2008) Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın /Taşıtanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 1. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Yetiş Şamlı, Kübra (2021). Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yolu İle Kazanılması, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Yetiş Şamlı, Kübra (2007) “Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi”, Prof. Dr. Ergün Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, 2007, “Borçlar Kanunu ve CISG Çerçevesinde Hasarın İntikali”, İÜHFM, C.LXV S.1,s.1031-1038.

- Tekil**, Fahiman (2001). Deniz Hukuku, 6. Baskı, İstanbul: Alkım Yayınları.
- Tekinay**, Selahattin Sulhi / **Akman**, Sermet / **Burcuoğlu**, Haluk / **Altop**, Atilla (1993). Borçlar Hukuku, Genel Hükümler,7. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.
- Türkel**, Doğuş Taylan, “Fiili Taşıyanın Bizzat Gerçekleştirdiği Taşıma” nın (TTK m.1191 II) Yorumuna Dair Sorunlar, BATİDER, Yıl 2022, C.XXXVIII S.1, s. 85-114.
- Tüzüner**, Özlem (2012). ”Karayolu İle Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi” Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.101, s.169 vd.
- Uygur**, Turgut (1990). Borçlar Kanunu Genel Hükümler, C.II, Ankara.
- Ülgener**, M. Fehmi (1991). Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul.
- Ülgener**, M. Fehmi (2017). Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, Genel Hükümler Ve Sefer Çarteri Sözleşmesi, Der Yayınları, İstanbul (Anılış: Çarter Sözleşmeleri).
- Yavaş**, Aksoy (2016). Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk(Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde) Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Yazıcıoğlu**, Emine (1997). Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, Beta Yayınları, İstanbul.
- Yazıcıoğlu**, Emine (2000). Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul(Anılış: Hamburg Kuralları).
- Yazıcıoğlu**, Emine (2011). Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 11, Sayı 1-4, s.99-113.

Yazıcıoğlu, Emine (2014).Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Kender-Çetingil, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul.

Yazıcıoğlu, Emine (2020). Deniz Ticareti Hukuku, Kender-Çetingil, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul (Anılış: “Kender-Çetingil” Deniz Ticareti Hukuku).

Yeşilova Aras, Ecehan (2013). Rotterdam Kuralları'nın Hacim Sözleşmelerine İlişkin Hükmüyle Gelen Sözleşme Özgürlüğü, İÜHFM, C.I,XXI, S.1, s.1429-1448.

Zevkliler, Aydın/ **Gökyayla**, K. Emre (2022). Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 21. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul.