

**# 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA
YÜKLETENİN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN DÜZENLEME***
(REGULATIONS OF SHIPPER'S LIABILITIES UNDER THE SCOPE OF TURKISH
COMMERCIAL CODE NUMBER 6102)

**Dr. Öğr. Üyesi/Dr. Lecturer
Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU****

ÖZ

Bilindiği üzere Türk Hukuku'nda yükleten, mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak yükü taşıyana teslim eden kimsedir. Yükleten taşıyana karşı başlangıçta onun akidi olarak değil, taşıtanın temsilcisi olarak hareket eder. Bununla birlikte yükleten, malın taşınacağı hususu kendisine taşıyan veya kaptan tarafından beyan ve taahhüt edilince "yükle ilgili şahıs" statüsüne geçmekte ve bu sayede yük üzerindeki çeşitli haklara ve yetkilere sahip olmaktadır. Yükletene herhangi bir temsilciden farklı olarak taşıtana ait olan bir takım hak ve yetkilerin tanınmış olması, onun taşıyana ve diğer yükle ilgililere karşı bir takım sorumluluklarının da doğmasına yol açmıştır.

Çalışmamızda genel olarak sorumluluk kavramına değinildikten sonra yükletenin, taşıyan ve yükle ilgililere karşı olan sorumluluğunun kaynağı ve niteliği üzerinde durulacaktır. Ayrıca yükletenin taşıyana ve yükle ilgililere karşı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ (TTK) uyarınca hangi hallerde ve ne ölçüde sorumlu olduğu yeri geldikçe 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu² (eTTK) dönemindeki düzenlemelere de değinilmek suretiyle incelenecektir.

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 06.06.2018 tarihinde Yayınevimize ulaşmış olup, 08.06.2018 tarihinde birinci hakem; 12.06.2018 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir (ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5956-4818>).

** Çağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

¹ RG., T.14.02.2011, S. 27846.

² R.G. T. 09.07.1956, S. 9353.

Anahtar Kelimeler: Yükleten, taşıyan, taşıtan, sorumluluk.

ABSTRACT

As it is known, a person who delivers the goods to the carrier according to the affreightment contract is named as a “shipper” under Turkish Law. Initiary, shipper acts as an entitled agent of the charterer. However shipper becomes a “person related with goods” when it is declared by the carrier or the captain that the goods are going to be shipped. Thus, the shipper has various rights and warranties on the goods. Since various rights and warranties are entitled to the shipper, he/she becomes liable to carrier and to other persons related with goods.

In this article, after explaining the general concept of liability, the legal source and nature of the shipper’s liability to the carrier and the other persons related with goods are examined. Also under which circumstances and to what extend the shipper held liable to carrier according to Turkish Commercial Code number 6102 is going to be emphasized by indicating the regulations made in the former Turkish Commercial Code number 6762.

Keywords: Shipper, carrier, charterer, liability.

GİRİŞ

Deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarında sözleşmenin taraflarının yanında yükle ilgili kişiler dediğimiz yükleten ve gönderilen de sözleşmenin ifasında önemli rol oynamaktadır. Bilindiği üzere yükleten, mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak yükü taşıyana teslim eden kimse- dir. Yükleten bizzat taşıtan olabileceği gibi üçüncü bir kişi de olabilir³. Yükletenin taşıtan dışında üçüncü bir kişi olması durumunda, taşıtan ile

³ Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul,2000, s.51; Süzel, Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul, 2014 s.146.

yükleten arasındaki iç ilişki alım-satım, vekalet veya diğer bir navlun sözleşmesi olabilir⁴.

Yükleten taşıyana karşı başlangıçta onun akidi olarak değil, taşıtanın temsilcisi olarak hareket eder ve yükün teslim ve gemiye yüklenmesi ile ilgili bütün konularda taşıtanı temsile yetkilidir⁵. Bununla birlikte yükleten, malın taşınacağı hususu kendisine taşıyan veya kaptan tarafından beyan ve taahhüt edilince “yükle ilgili şahıs”⁶ statüsüne geçmekte ve bu sayede yük üzerindeki çeşitli haklara ve yetkilere sahip olmaktadır. Bir başka deyişle yükleten taşıyanla adeta doğrudan doğruya sözleşmesel bir ilişkiye girerek taşıtandan ayrı, müstakil bir yükle ilgili kişi sıfatını kazanır⁷. Bununla birlikte yükleteni “yükle ilgili şahıs” olarak kabul edebilmek için, esasen yükletenin taşıtanın mücerret bir müstahdemi değil, bağımsız bir temsilci sıfatıyla onun adına hareket ediyor olması gerekir⁸. Zira yükletenin taşıtana tam bağımlı yani onun emir ve direktiflerinin dışına çıkamadığı ilişkilerde, yükleten tam anlamıyla bir “yükle ilgili kişi” sıfatını kazanamayacak ve yük üzerinde tasarruf yetkisini kullanamayacaktır⁹. Yükletene herhangi bir temsilciden farklı olarak taşıtana ait olan bir takım hak ve yetkilerin tanınmış olması¹⁰, onun taşıyana ve diğer yükle ilgililere karşı bir takım sorumluluklarının da doğmasına yol açmıştır.

Çalışmamızda genel olarak sorumluluk kavramına değinildikten sonra yükletenin, taşıyan ve yükle ilgililere karşı olan sorumluluğunun kaynağı ve niteliği üzerinde durulacaktır. Ayrıca yükletenin taşıyana ve

⁴ Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku, C. II, İstanbul, 2009, s.4; Ülgener, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, s.24; Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt:1, İstanbul, 2017, s.349; Kaner, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II “Navlun Sözleşmeleri”, İstanbul, 2014, s.5.

⁵ Akıncı, Sami, Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s.39; Çağa/Kender, s.4; Okay, Sami, Deniz Ticareti Hukuku, C.II, İstanbul 1971, s.17; Kender, Rayegan/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, Cilt:1, İstanbul 2014, s.157.; Yazıcıoğlu, s.51.

⁶ Akıncı, s.39 vd.; Çağa/Kender,s.4; Okay, s.17 vd.; Ülgener, s.25; Sözer, s.329.

⁷ Çağa/Kender, s. 4; Okay, s.18.

⁸ Çağa/Kender,s.4; Sözer, s.329; Süzel, s.146.

⁹ Sözer, s.329.

¹⁰ Taşınmak üzere teslim edilmiş eşya hakkında konişmento düzenlenmesini istemek (TTK/1228), gönderilene tayin ve yükü geri alabilmek (TTK/1232) vb.

yükle ilgililere karşı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹¹ (TTK) uyarınca hangi hallerde ve ne ölçüde sorumlu olduğu yeri geldikçe 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu¹² (eTTK) dönemindeki düzenlemelere de değinilmek suretiyle incelenecektir¹³.

I. SORUMLULUK KAVRAMI

Bir görev üstlenmek ve üstlenilen işin veya görevin gereklerini bilmek, hissetmek ve bu gereklere uygun olarak hareket etme zorunluluğu “sorumluluk” sözcüğü ile ifade edilmektedir¹⁴. Sorumluluk terimi aynı zamanda bir başarısızlığın veya kötü bir davranışın sonuçlarına katlanma gereğini anlatır şekilde de kullanılmaktadır.

Hukuken sorumluluk kavramı ise genelde kabul edilen görüşe göre iki ayrı anlamda kullanılmaktadır. Bir anlamı ile sorumluluk borçlunun malvarlığına alacaklı tarafından el konulabilmesidir. Bir başka deyişle bu anlamdaki sorumluluk, devlet kuvvetleri vasıtasıyla borçlunun, edimini yerine getirmeye zorlanmasıdır¹⁵. Böylece, borçlunun malvarlığı borcunun teminatını teşkil etmekte ve borcunu ifa etmemesi halinde borçlunun malvarlığına başvurularak alacağın cebri icra yoluyla yerine getirilmesi sağlanmaktadır. Doktrinde¹⁶ bu çeşit sorumluluk için “... ile sorumluluk” terimi kullanılmaktadır.

Burada ortaya çıkan temel sorun, borçlunun borcunu ödememesi durumunda mallarına devlet zoruyla el konulması yani cebri icra meka-

¹¹ RG., T.14.02.2011, S. 27846.

¹² R.G. T. 09.07.1956, S. 9353.

¹³ Bkz., Silahtraođlu Elvin K., Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten”, yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul, 2011, s.93 vd.

¹⁴ Tekinay, Selahattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Altop, Atilla, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 1993, s.18.

¹⁵ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.20; Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2017. s.83; Reisoğlu, Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011, s.35; Ayan, Mehmet, Borçlar Hukuku (Genel Hükümler), Ankara, 2016, s.95.

¹⁶ Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku, C. I, İstanbul, 2009, s.137-140; Eren, s.84; Karahasan, Mustafa Reşit, Sorumluluk Hukuku, Ankara, 1995, s.60; Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-I, İstanbul, 2014, s.16; Schwarz, B. Andreas, Borçlar Hukuku Dersleri, İstanbul 1948, s.78; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.21; Ayan, s.94.

nizmasının işletilmesinin borçlunun bütün malvarlığını kapsayıp kapsamayacağıdır. Kural olarak borçlu haczi mümkün bütün malvarlığı ile sorumludur. Bunun anlamı borcun ifa edilmemesi durumunda alacaklının borçluya ait malvarlığının aktifindeki malların ve hakların hepsine cebri icra aracılığıyla herhangi bir sınırlama olmaksızın el koyabilmesidir¹⁷.

Eğer alacak, borçlunun sadece mallarının belirli kısmıyla veya belirli miktarla sorumlu ise sınırlı sorumluluktan bahsedilir¹⁸. Sınırlı sorumluluk ya sözleşme ile kararlaştırılır veya kanunla tayin edilir¹⁹. Doktrinde sınırlı sorumluluk, sınırlı ayni ve sınırlı şahsi sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılarak incelenmektedir²⁰.

Sınırlı şahsi sorumluluk, alacaklının, borçlunun dilediği malına el koyabilme yetkisine sahip olmakla beraber bu yetkinin belirli miktarla sınırlanması halidir. Sınırlı ayni sorumluluk hali ise alacaklının, hakkını borçlunun ancak belirli mallarından alabilmesidir. Bu durum hukukumuzda ancak belirli hallerde ortaya çıkar²¹. Bu anlamda kanunda belirtilen istisnai haller dışında esas olanın sınırlı şahsi sorumluluk olduğundan bahsetmek mümkündür.

Diğer taraftan sorumluluk “borç” anlamında da kullanılmaktadır. “Borç” anlamı ile kullanıldığında sorumluluk kelimesi gerçek veya tüzel kişilerin genel davranış kurallarına, kanuna veya yükledikleri bir borca aykırı davranışları durumunda karşı tarafa verdikleri zararın tazmin etme yükümlülüğünü ifade etmektedir²². Bu anlamdaki sorumluluk hukukumuzda, Borçlar Kanunu²³’nun (BK) 49. maddesinde düzenlenmiş bulunan genel davranış kurallarına aykırılık yani haksız fiil sorumluluğu, BK’nun 77 ve devamı maddelerinde düzenlenmiş olan sebepsiz zenginleşmeden doğan sorumluluk ile BK’nun 112’nci maddesinde yer alan sözleşmeye aykırılık neticesinde ortaya çıkan sorumluluk halleridir. Bu

¹⁷ Doktrinde bazı yazarlar buna sınırsız şahsi sorumluluk demektedir. Oğuzman/Öz, Cilt-I, s.16; Reisoğlu, s.35.

¹⁸ Schwarz, s.85 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.22; Eren, s.87; Oğuzman/Öz, Cilt-I, s.17

¹⁹ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s. 22.

²⁰ Oğuzman/Öz, Cilt-I, s.14; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.22.

²¹ MK. 631, BK. 576-583, maddeler sınırlı ayni sorumluluğa örnek teşkil etmektedir.

²² Çağa/Kender, C.I, s.137; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.20.

²³ R.G. T.04.02.2011, S.27836.

tarz sorumluluk doktrinde²⁴ “... den sorumluluk” olarak ifade edilmektedir.

Kaynakları dışında “sorumluluk” halleri bakımından yapılabilecek diğer bir ayırım ise sorumluluğun kusura dayanıp dayanmamasıdır. Kusur hukuka aykırı bir fiil işleyen bir kimsenin hukuk düzenince beğenilmeyen bir zihin ve ruh hali içinde olmasını ifade eder²⁵. Kusur bir haksız fiil veya sözleşmenin ihlali durumunda ortaya çıkar²⁶.

Bir kimseyi bir fiilinden doğan zararı tazmin ile yükümlü kılabilmek için o kimsenin kınanmayı gerektiren davranışı kusurlu olarak yapmış olması gerekmektedir²⁷. Türk Hukuku bakımından kural kişilerin kusurlu olmaları halinde davranışlarından sorumlu olmalarıdır²⁸. Kusur sorumluluğu da kendi içinde ikiye ayrılır. Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluk ki bu sözleşmeye aykırılık anlamına gelir, diğeri de sözleşme dışı sorumluluk bir başka deyişle haksız fiil sorumluluğudur.

Objektif sorumluluk ya da sebep sorumluluğu da denilen kusursuz sorumlulukta, kusurlu sorumluluğun temel unsurları olan “kusur” bir koşul olmaktan çıkmıştır. Sorumluluk için mutlaka kusurun aranması, bazı hallerde modern tekniğin ve makinalaşmanın gereklerine yabancı düşmektedir²⁹. Kusursuz sorumluluk hali bizim hukukumuz bakımından istisna teşkil eder. Yukarıda da belirttiğimiz üzere esas olan kişilerin kusurlu davranışlarından sorumlu olmalarıdır. Dolayısıyla ancak kanunda öngörülen haller bakımından kusursuz sorumluluk söz konusu olacaktır. Kanunun ayrıca ve özel olarak düzenlemediği durumlarda ise ana prensip uygulanacak ve kişiler ancak kusurları varsa sorumlu tutulacaklardır.

Bir kimsenin başka bir kişiye zarar vermesi ve bu zararlı zarar verenin fiili arasında nedensellik bağının olması kusursuz sorumluluk için

²⁴ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.21; Çağa/Kender, C.I, s.137-140; Karahasan, s.60; Oğuzman/Öz, Cilt-I, s.17; Schwarz, s.76; Ayan, s.94.

²⁵ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.399; Von Tuhr, Andreas, Borçlar Hukuku Umumi Kısım, C.1-2, Ankara, 1983, s.377 vd.

²⁶ Tuhr, s.378.

²⁷ Tandoğan, Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961, s.89; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.484.

²⁸ Eren, s.19.

²⁹ Tandoğan, s.93 vd.

yeterlidir. Bu itibarla, kanunlarla kusur aranmaksızın sorumlu kabul edilen kimselerin eylemlerinden zarar gören kişiler, karşı tarafın olayda kusuru bulunduğunu ispat etmek zorunda olmadıkları gibi, kusursuz sorumlu sayılan kişi ya da kurum olayda kusuru bulunmadığını ispat etmekle sorumluluktan kurtulamaz. Sorumluluktan kurtulmak için fiil ile zarar arasındaki sebep-sonuç ilişkisinin ortadan kalktığını ispat etmek gerekir. İlliyet bağının kopması zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusuru nedeniyle olabilir. Diğer yandan beklenmeyen haller ve olağanüstü olaylar illiyet bağının kopması sonucunu doğurabilir.

Sebeb sorumluluğu, ilke olarak zarara sebep olma düşüncesine dayanır. Burada sorumluluk, kusur yerine kanunun öngördüğü belirli bir olguya bağlanmıştır³⁰. Kişilerin kullandıkları ya da sahip oldukları cihaz ve araçların kendi kusurlu davranışları dışında başkalarına verdiği zararların söz konusu cihaz ve araçların sahipleri tarafından tazmini gerekmektedir. Zira normal zamanda o cihaz sahibine fayda sağlamaktadır. Bu tür sorumluluğa tehlike ya da risk sorumluluğu denilmektedir.

Kusursuz sorumluluk halleri tehlike veya risk sorumluluğu dışında, gayrimümeyyizlerin fiillerinden hukuki bir sonuç çıkmayacağı kuralının istisnası olan BK'nun 65'nci maddesinde düzenlenen hakkaniyet sorumluluğu ve BK'nun 66'ncı maddesinde düzenlenmiş bulunan adam çalıştırmanın sorumluluğu hallerinde de söz konusu olmaktadır.

II. YÜKLETENİN SORUMLULUĞUNUN KAYNAĞI VE NİTELİĞİ

Navlun sözleşmesinin ifası kapsamında yükleten, bir yandan taşıyana karşı bir yandan da yük ile ilgili diğer kişilere karşı sorumludur. Yükletenin taşıyana karşı sorumluluğu sözleşme ilişkisine dayanıyor olmakla beraber yük ile ilgililere karşı sorumluluğu, hem haksız fiilden hem de sözleşmeden kaynaklı olarak ortaya çıkabilmektedir.

Yükleten, malın teslimine kadar navlun sözleşmesinin tarafı olarak değil, fakat taşıtanın temsilcisi³¹ olarak hareket eder. Buna karşın malın

³⁰ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.497.

³¹ “Taşıtan ile yükleten arasındaki temsil ilişkisi çeşitli sözleşmelere dayanabilmektedir. Bu sözleşmelerin özellikleri ise yükleten ile taşıtan arasındaki temsil ilişkisinin kapsamına etki etmektedir. Yükletenin taşıtana tam bağımlı yani onun emir ve direk-

taşınacağına teyit edilmesi ile birlikte yükleten taşıyanla adeta doğrudan doğruya sözleşmesel bir ilişkiye girerek taşıtandan ayrı, müstakil bir yükle ilgili kişi sıfatını kazanır³².

Yükleten ile taşıyan arasında yapıldığı kabul edilen ve kendine özgü yapısı olan bu sözleşme tipi³³ 19'uncu yüzyılın başlarında deniz aşırı satım sözleşmelerindeki gelişmelere paralel şekilde iktisadi ve ticari ihtiyacın bir sonucu olarak doğmuştur³⁴. Bir başka deyişle bu sözleşme tipi hukukçular tarafından değil fakat tacirler tarafından, kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere buldukları yollardan biridir.

Özellikle FOB (Free on board- Gemide Masrafsız)³⁵ satışlarda alıcı tarafından taşıma sözleşmesi yapmak satım sözleşmesinin bir unsuru haline getirilmiştir³⁶. Bu durum ise alıcıyı, satım sözleşmesinin yanı sıra,

tiflerinin dışına çıkmadığı ilişkilerde, yükletenin tam anlamıyla bir "yükle ilgili kişi" sıfatına sahip olamayacağını ve yük üzerinde tasarruf yetkisini kullanamayacağını düşünmekteyiz. Örneğin hizmet sözleşmesinde olduğu gibi yükletenin taşıtana tam bağımlı olduğu ilişkilerde yükletenin taşıyanla taşıtanın talimatları dışında bir işlem yapabilmesi ve dolayısıyla yük üzerindeki tasarruf yetkisini kullanabilmesi söz konusu olamayacaktır" bkz. Silahtaroglu, s.56; Seven, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2003, s.21-22, dnp.29.

³² Çağa/Kender, C.II, s. 4; Okay, C.II, s.18; Yükleten ile taşıyan arasında sözleşmesel bir ilişki kurulmadığı yönündeki görüş için bkz. Süzel, s.123 dnp. 452 ve s. 147.

³³ Çağa/Kender, C.II, s. 4; Okay, C.II, s.18.

³⁴ Akıncı, s.41; Sözer, s.328.

³⁵ FOB satışlarla ilgili olarak bkz. Erdem, Ercüment, "Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış", Milletlerarası Ticaret Hukuku İle İlgili Makaleler, İstanbul, 2008.

³⁶ Deniz aşırı satım sözleşmeleri bakımından, malların hangi anda teslim edilmiş ve buna bağlı olarak mülkiyetin geçmiş olduğu konuları özellikle uluslararası ticaret alanında sıkça tartışılmış ve uluslararası ticarete uygulanabilir nitelikte yeknesak kurallar oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu çalışmaların en önemlisi olan INCOTERMS (International Commercial Terms) ilk defa MTO (Milletlerarası Ticaret Odası) tarafından 1936 yılında düzenlenmiştir³⁶. 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 ve son olarak 2010 yılında INCOTERM kuralları gözden geçirilerek yeniden kaleme alınmıştır, konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Adal, Erhan, Hukukun Temel İlkeleri, İstanbul, 2009, s.151; Incoterms 2000 düzenlemesinde FOB satışlarda satıcının taşıma sözleşmesi yapmasına yönelik herhangi bir yükümlülük öngörülmemiş olmasına rağmen, Incoterms 2010'da düzenlenen FOB satışlarda alıcı tarafından taşıma sözleşmesi yapmak satım sözleşmesinin bir unsuru haline getirilmiştir, bkz. Süzel, s.105-106; ayrıca Incoterms hakkında kapsamlı bilgi için bkz. Kalpsüz, Turgut, Deniz aşırı Satış-

taşıma sözleşmesinin de tarafı haline getirmekte ve alıcı taşıtan sıfatını, malın sahibi satıcı ise yükleten sıfatını kazanmaktadır³⁷. Yükleten ile taşıyan arasında varlığı kabul edilen bu sözleşme sayesinde, navlun sözleşmesinde yükleten sıfatına sahip olan satıcı taşıyana teslim ettiği mallar üzerindeki tasarruf hakkını devam ettirir. Böylece denizaşırı satışlarda satıcı gemiye teslim ettiği mallarla ilişkisini kesmemiş ve bedellerinin de alıcı tarafından ödenmesini teminat altına almış olacaktır.

Yükletenin malın teslim edilmesiyle birlikte taşıyan ile yaptığı kabul edilen sözleşme, isimsiz, kendine özgü (sui generis) bir akitir³⁸. Bilindiği üzere kendine özgü akitler sözleşme serbestisi prensibinin açtığı yolda hiçbir yasal sözleşme tipinin edimlerine, ögelerine uymayan, kişilerce “icad edilmiş” yepyeni sözleşme tipleri olarak karşımıza çıkmaktadırlar³⁹.

Yükleten ile taşıyan arasındaki bu akdi ilişki, kimi zaman iradelelerini ortaya koyan beyanlarla kimi zamansa iradelerini yansıtan fiili davranışlarla meydana gelmektedir. Bu anlamda yükletenin taşıyana malı taşınmak üzere teslim edeceğini bildirmesi yönündeki irade beyanı icap ve taşıyanın malın taşınmak üzere teslim alacağını bildirmesi yönündeki irade beyanı ise kabul olarak nitelendirildiğinde söz konusu akdi ilişki iki tarafa borç yükleyen kendine özgü bir sözleşme tipi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda taşıyan ile yükleten arasındaki sözleşme ilişkisi, taşıyan tarafından taşıma işi yükletene teyit edildiği anda kurulmuş olacaktır⁴⁰. Yükletenin malı taşıyana teslim etmesi ve taşıyanın da yükü teslim alması bu sözleşmenin ifası amacını taşır.

lar (Giriş-Boşaltmada Satışlar), Ankara, 1967 ve Şanlı, Cemal/Ekşi, Nuray, Uluslar arası Ticaret Hukuku, İstanbul, 2005.

³⁷ Sözer, s.328; Süzel, s.146;Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.157.

³⁸ Silahtaroglu, s.57-58.

³⁹ Hatemi, Hüseyin/Serozan, Rona/Arpacı, Abdülkadir, Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul, 1992, s.50; Yavuz, Cevdet/Acar, Faruk/Özen, Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), İstanbul, 2016, s.13; Zevkliler, Aydın/Gökyayla, Emre, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2013, s.10- 11.

⁴⁰ Akıncı, yükleten ile taşıyan arasındaki bu sözleşmesel ilişkinin taşıma işinin yükletene teyit olunması ile birlikte kurulduğu görüşündedir. Yazar yükletenin hukuki durunu ve sahip olduğu hakları üç farklı aşamada değerlendirmektedir. Buna göre yükleten ile taşıyan arasındaki akdi ilişki ilk önce taşıma işinin yükletene teyit olunmasıyla birlikte meydana gelir. Bu aşamada yükleten yükün taşınması hususunda taşı-

Yükleten ile taşıyan arasında varlığı kabul edilen bu sözleşme sayesinde taşıyan, malın taşınmasını yükletene karşı da taahhüt ederek yükü kabulden doğan sorumluluklar altına girmekte, yükleten ise bir yandan yükü usulüne uygun yükleme borcu altına girmekte diğer yandan ise yük üzerinde navlun sözleşmesinden doğan tasarrufi haklara⁴¹ sahip olmaktadır⁴².

Yükletenin yükle ilgililere karşı sorumlu olması ise kanundan doğan, haksız fiil niteliğinde bir sorumluluktur⁴³. Zira bilindiği üzere hu-

yana karşı talep hakkı elde eder ancak taşıyan ile taşıtan arasındaki sözleşmeyi fesih veya tadil edemez. İkinci aşama ise yükün gemi tarafından kabul edildiği aşamadır. Yükün kabul edilmesiyle birlikte taşıyanın yükletene karşı yükün kabulünden doğan sorumluluğu başlar. Yükleten ise yükün kabulüyle birlikte yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olur. Bu aşamadan itibaren artık taşıtanın yük üzerinde tasarruf hakkı bulunmamaktadır. Bu haklar tamamen yükletene ait olmaktadır. Son aşama ise konişmentonun tanzim edilmesi aşamasıdır. Zira konişmentonun tanzim edilmesiyle birlikte yükletenin hukuki statüsü tekrar değişir ve böylece yükleten konişmentodan kaynaklanan gönderilene tayin yetkisine ve yük üzerinde tam tasarruf yetkisine sahip olur. Bununla birlikte yükletenin konişmentoyu başkasına devretmesiyle birlikte yük üzerinde tasarruf yetkileri de sona erer. Bkz, s.39-40.

⁴¹ Akıncı, s.40; Kaner, s.5, dpn.25; Süzel, s.242; Taşıyan ile yükleten arasında varlığı kabul edilen bu sözleşme her ne kadar yükletene yük üzerinde navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir takım tasarrufi hakları vermekte ise de yükletenin yük üzerindeki tasarruf yetkisini kullanması söz konusu taşımada konişmento düzenlenip düzenlenmemesine göre tespit edilecek bir husustur. Türk Hukuku'nda yükletenin tasarruf yetkisini kullanması navlun sözleşmesi değil konişmento esas alınarak düzenlenmiştir. Bir başka deyişle her ne kadar yükleten taşıyan ile girdiği akdi ilişki sayesinde yük üzerinde tasarruf hakkına sahip oluyor ise de konişmento dışında bir belgenin (örneğin deniz yük senedinin) düzenlenmesi durumunda yükletenin malın tesliminden sonra yükle bağlantısı tamamen kesilecektir. Bkz, Yazıcıoğlu, Emine, "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s.667-668.

⁴² Bununla birlikte ister konişmento tanzim edilsin ister edilmesin, taşıyan daima teslim aldığı yükü taşımak ve varma limanında gönderilene teslim etmek mükellefiyeti altındadır. Taşıyanın kanunda düzenlenen sorumluluk halleri ile sorumsuzluk halleri hem konişmentolu hem de konişmentosuz taşımalar için geçerlidir. Bu durumda ister konişmento ister başka bir belge tanzim edilsin veya edilmesin, taşıyanın yükletenle aralarındaki akdi ilişki gereğince yükletene karşı sorumluluğu devam eder. Zira konişmento tanziminin bu sorumluluğa etkisi sadece ispat külfeti yönündedir. Bkz. Akıncı, 277.

⁴³ Silahtaroglu, s.97.

kuka aykırılığın kaynağı olarak üç çeşit ihlal kabul edilmektedir⁴⁴. Bunlar, mutlak bir hakkın ihlali, koruyucu bir kanun hükmünün ihlali ve kasten ahlaka aykırı olarak zarar verme halleridir⁴⁵. Aşağıda ayrıntılı olarak inceleneceği üzere yükletenin yükle ilgililere karşı sorumluluğu kanun hükmünden kaynaklanmaktadır. Bu anlamda kanun hükmüne aykırı hareket haksız fiil olarak, sorumluluk da haksız fiil sorumluluğu olarak nitelendirilebilecektir.

Yükleten hem taşıyana karşı hem de yükle ilgililere karşı bütün malvarlığı ile sınırsız olarak sorumludur. Bununla birlikte Kanun yükletenin sorumluluğunu bazı hallerde kusurlu sorumluluk bazı hallerde ise kusursuz sorumluluk esasları çerçevesinde düzenlemiş bulunmaktadır.

III. 6102 SAYILI KANUN UYARINCA YÜKLETENİN TAŞIYANA VE YÜKLE İLGİLİLERE KARŞI SORUMLU OLDUĞU HALLER

Yukarıda da belirtildiği üzere yükletenin taşıyana karşı sorumluluğunun kaynağı aralarındaki akdi ilişkidir. Taşıyan ile yükleten arasında var olan akdi ilişki iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme niteliğindedir. İşte bu sözleşme uyarınca taşıyan malın taşınmasını yükletene karşı da taahhüt ederek yükü kabulden doğan sorumluluklar altına girmekte, yükleten ise yükü usulüne uygun yüklemek borcu altında bulunmaktadır⁴⁶. Esasen, yükletenin, yükü usulüne uygun olarak yüklemesine ilişkin borcu sadece taşıyana karşı değil yükle ilgililere karşı da geçerlidir.

Dolayısıyla Kanun'da yükletenin sorumlu olduğu haller, yükün usulüne uygun olarak yüklenmemesi temeline dayanılarak düzenlenmiştir. TTK'nun 1145-1149'uncu maddelerinde, yükleten bakımından yükün hangi hallerde usulüne uygun olarak yüklenmemiş kabul edileceği, yükletenin bu durumlarda sorumluluğunun şartları, niteliği ve kimlere karşı sorumlu olacağı ayrıntılı olarak düzenlemiş bulunmaktadır. Burada yeri gelmişken belirtmekte fayda gördüğümüz bir husus da, yükletenin usulüne uygun yük yüklenmemesinin Kanun dışında ayrıca yükle ilgililerle arasında var olan akdi ilişkinin de ihlali niteliği taşıdığı durumlarda,

⁴⁴ Eren, s.608.

⁴⁵ Eren, s.608.

⁴⁶ Akıncı, s. 39-40; Silahtaroğlu, s.58.

yükle ilgililer bakımından seçimlik hakkın varlığının ortaya çıkmış olduğudur. Bir başka deyişle yükle ilgili kimse ile yükleten arasında aynı zamanda sözleşme ilişkisinin de olduğu durumlarda, yükle ilgililer ister sözleşmeye aykırılıktan isterlerse de Kanun'dan kaynaklı haksız fiil hükümlerine dayanarak yükletenin sorumluluğuna gidebileceklerdir⁴⁷.

Yükün usulüne uygun yüklenmesi borcu, konişmentolu taşımalarda konişmentonun doğru düzenlenmesi borcunu da kapsamına almaktadır⁴⁸. İşte yükleten, konişmento düzenlenmesine dair talep hakkını kullandığı anda artık kendisi de taşıyana karşı konişmentonun doğru düzenlenmesini taahhüt etmiş sayılacaktır. Dolayısıyla yükletenin yanlış konişmento düzenlenmesine sebebiyet vermesi bu akdi ilişkinin ihlali sonucunu doğurmaktadır. Aşağıda ayrıntılı olarak inceleneceği üzere, yükletenin taşıyana karşı konişmentonun doğru düzenlenmemesinden kaynaklanan sorumlulukları TTK'da ayrıntılı olarak düzenlemiş ve hatta konişmentoda yer alan bazı kayıtlardaki yanlışlıklardan yükleten kusuru olmasa dahi sorumlu tutulmuştur (TTK 1145 fk.1).

Bununla birlikte ister konişmentolu taşıma olsun ister konişmentsuz taşıma, yükleten aralarındaki akdi ilişkinin bir sonucu olarak taşıyana karşı daima yükün usulüne uygun yüklenmemesinden sorumludur. Nitekim, TTK'da düzenlenmiş olan, gemiye gizlice eşya yüklemesi veya taşıyanın haberi olmaksızın tehlikeli eşya yüklemesi gibi usulüne uygun yük yüklememesi hallerinde yükletenin sorumluluğu konişmento düzenlenmesinden bağımsız olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁴⁷ Silahtaroglu, s.98.

⁴⁸ Yükleten taşıyan arasında sözleşmesel ilişkinin kurulmasının ardından yükletenin yük ile ilgisinin kesilmemesi ve yük üzerinde tasarruf yetkisi kullanabilmesi için uygulamada hemen her taşımada konişmento düzenlenmektedir. İşte konişmentonun taşıyan tarafından düzenlenerek yükletene verilmesi doktrinde "konişmento alıpvirme sözleşmesi" olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Çağa/Kender, s.71.dpn.264; Karan, Hakan, "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki", BATİDER, C.20, S.1, Ankara, 1999, s.55; Yeşilova, Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir, 2006, s. 53.

A. Yükletenin Eşya Hakkında Yanlış Beyanda Bulunmasından Dolayı Sorumluluğu

6762 sayılı eTTK'nun 1023'üncü maddesi yükletenin eşyanın ölçü, sayı, tartı ve markaları hakkında yanlış beyanda bulunması durumundaki sorumluluğunu düzenlerken 1024'üncü maddesinde eşyanın cins ve mahiyeti hakkında yanlış beyanda bulunmasından doğan sorumluluğunu düzenlenmekte idi. 6102 sayılı TTK'nun "Doğru Bildirimde Bulunma Yükümlülüğü" başlığını taşıyan 1145'inci maddesi, eTTK'nun 1023'üncü maddesiyle 1024'üncü maddesinin birinci fıkrası birleştirilmek suretiyle yeniden düzenlenmiştir.

6102 sayılı TTK'nun gerekçesinde bu birleştirmenin sebebi olarak yükletenin beyanları hakkında garanti sorumluluğunu⁴⁹ kabul eden 1023'üncü maddenin 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi⁵⁰,nin 3'üncü maddesinin 5'inci fıkrasından, buna karşılık kusur sorumluluğunu öngören 1024'üncü maddesinin birinci fıkrasının 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunnamesi'nin 564'üncü maddesinden alındığının tespit edildiğini, iki farklı mehzadan gelen hükümlerin uyumlaştırılması gerektiği konusunda mutabık kalındığını, ve zilyetliğin iktisabı anına kadar eşya hakkında hiçbir bilgisi ve denetim imkanı olmayan taşıyanın (ve dolayısıyla donatanın) korunmasını teminen, yüke ilişkin bütün beyanlar hakkında, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'ne uygun olarak garanti sorumluluğunun kabulünün uygun görüldüğü belirtilmektedir.

TTK'nun 1145'inci maddesi taşıtan ile yükletenin, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olduklarını, beyanların doğru olmamasından doğan zararlardan ötürü her ikisinin de taşıyana karşı sorumlu olduklarını, bu yüzden zarar gören yükle ilgililere

⁴⁹ Gerekçede yazılı olan garanti sorumluluğu ifadesi ile kastedilenin kusursuz sorumluluktur. Bkz. Çağa/Kender, s.27; Günay, Barış, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahay/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara, 2013, s.222.

⁵⁰ Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading). Bu sözleşme 25 Ağustos 1924 günü Brüksel'de imzalanmış ve 2 Haziran 1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Sözleşme'ye 4 Ocak 1956 tarihi itibarıyla taraf olmuştur (14 Şubat 1955 tarihli Kanun, RG.22 Şubat 1955, S.8937)

karşı ise ancak kusurlarının bulunması durumunda sorumlu olacaklarını düzenlemektedir.

TTK 1145, eTTK dönemindeki iki maddenin bileşimi olduğundan, eşya hakkında doğru bildirimde bulunma kavramının eşyanın ölçüsü, tartısı, sayısı ve markası ile cins ve mahiyetinin de kapsayacak şekilde yorumlanması gerekir. Zira eTTK döneminde 1023'üncü madde taşıyan ile yükletenin eşyanın, ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana karşı doğru beyanda bulunmakla yükümlü olduğunu, 1024'üncü madde ile de eşyanın cins ve niteliği hakkında yanlış beyanda bulunmasından dolayı sorumluluğu düzenlenmekteydi.

Eşyanın cins ve mahiyeti hakkında verilecek bilgiler, navlunun tespiti ve eşyaya gösterilecek özen bakımından önemlidir⁵¹. Aynı şekilde eşyanın ölçüsü, tartısı, sayısı ve markasına ilişki bilgileri yükletenin, istifin ve boşaltmanın nasıl yapılacağı konusunda önem arzeden bilgilerdir⁵². Bu bilgiler hukuki açıdan da önem taşımaktadır. Zira taşıyanın koniştirme düzenlemesi aşamasında yukarıda sayılan bilgiler koniştirme tonunun içeriği bakımından bir zorunluluk teşkil etmektedir. Nitekim TTK'nun 1229'uncu ve 1239'uncu maddeleri gereğince taşıyan, yükletenin sözlü bildirişiyle bu bilgileri koniştirme tonuna yazmak mecburiyetindedir.

Taşıyanın, yükletenin bildirişi ile yükün miktarı hakkında koniştirme tonuna yazmış olduğu bilgilerin doğruluğu TK'nın 1239'uncu maddesi uyarınca taşıyan aleyhine karine teşkil eden hallerden biridir. Bilindiği üzere koniştirme, taşıyan ve gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde esas alınmakta ve 1239'uncu maddenin ikinci fıkrası uyarınca koniştirme, taşıyanın, malları 1229'uncu maddenin (1-a) ve (1-b) bendinde yazılı olduğu gibi teslim alındığına dair karine teşkil etmektedir.

Yükletenin yükün miktarı hususundaki beyanları taşıyan bakımından önemli olmakla birlikte, kabul etmek gerekir ki, kanun taşıyana yükletenin beyanlarından emin olmaması yani şüphe etmesi durumunda koniştirme tonuna şerh koyma imkanı vermiş bulunmaktadır (TTK 1239/1). Esasen, 1239'uncu madde uyarınca taşıyanın, yükletenin beyanlarının doğruluğunu araştırma yükümlülüğü yoktur⁵³. TTK 1239'uncu maddenin taşıyana şerh koyma imkanını vermesi, taşıyanın ilerde uğrayacağı zararlardan kurtarma amacını taşımaktadır. Biz daha ziyade taşıyanın

⁵¹ Günay, s.222.

⁵² Günay, s.222.

⁵³ Çağa/Kender, C.II, s.28.

tacir sıfatına sahip olduğu durumlarda yükleten tarafından verilen bilgilerin doğruluğunu kontrol etmesine/araştırmasına dair görevinin basiretli iş adamı gibi (TTK 18/2) davranma gereği ortaya çıktığı görüşünderiz⁵⁴.

1145'inci madde yükletenin taşıyana karşı sorumluluğunu eTTK hükümlerine paralel olarak kusursuz sorumluluk şeklinde düzenlemiştir. Ancak yükle ilgililer bakımından yükletenin sorumluluğunu eTTK zamanına göre ağırlaştırmıştır. Zira eTTK zamanında yükle ilgililere karşı yükleten kusuru bulunmak şartıyla sorumlu iken, 1145'inci madde ile yükleten, taşıyana karşı olan sorumluluk rejiminin aynısına tabi olmuş bir başka deyişle yükletenin yükle ilgililere karşı kusuru olmasa dahi sorumlu olacağı kabul edilmiştir.

Yükletenin kusursuz sorumluluğunun bu denli genişletilmiş olması eleştirilmiştir⁵⁵. Kanun'un gerekçesinde 1145'inci maddenin bu şekilde formüle edilmesinin sebeplerinden birisi olarak gösterilen Brüksel Sözleşmesi'nin 3'üncü maddesinin 5'inci fıkrasındaki düzenleme sadece taşıyana karşı olan sorumluluğa ilişkin bir düzenlemedir, bir başka deyişle yükle ilgilileri kapsamamaktadır. Ayrıca maddede yer alan garanti sorumluluğu, açıkça taşıyana bildirilen işaretlerin, sayıların, miktarın ve ağırlığın yükleme anındaki doğruluğuna ilişkin olarak verilen beyanlarla ilgilidir. Dolayısıyla maddede sayılanlar dışındaki hususlar bakımından yükletenin taşıyana karşı kusursuz sorumluluğu bulunmayacaktır⁵⁶.

1145'inci maddede düzenlenen sorumluluğun taşıtan ve yükleten bakımından müteselsil sorumluluk olduğu savunulmaktadır⁵⁷. Bilindiği üzere müteselsil borçluluk mahiyeti itibariyle bölünebilen bir edimin birden fazla borçlusundan her birinin edimin tamamını ifa etmekle yükümlü bulunduğu bir birlikte borçluluk halidir⁵⁸. Bu anlamda müteselsil

⁵⁴ Taşıyanın kendisine bildirilen bilgileri kontrol etme yükümlülüğü olduğu görüşü için bkz. Demirkıran, H. Murat, Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul, 2008, s.74.

⁵⁵ Günay, s.222.

⁵⁶ Günay, s.222

⁵⁷ Çetingil, Ergon, "Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında", Vecdi Aral'a Armağan, Kocaeli, 2001, s.398.

⁵⁸ Akıntürk, Turgut, Müteselsil Borçluluk, Ankara, 1971, s.25.

borçluluk iradeden veya kanundan doğabilecektir.⁵⁹ Ancak müteselsil borçluluğun kanundan doğabilmesi için bunun kanun tarafından ayrıca ve açıkça düzenlenmiş olması gerekmektedir⁶⁰. Aksi halde kanundan doğan bir teselsülden bahsetmek söz konusu olmayacaktır. Nitekim 1145'inci maddede taşıtan ve yükletenin taşıyana verdikleri zarardan dolayı müteselsilen sorumlu olacaklarına ilişkin açık bir ifadeye rastlanılmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan, taşıtan veya yükletenden hangisi yanlış beyanda bulunmuş ise ona karşı zararının tazmini için sorumluluk davası açma hakkına sahip olacaktır. Bununla birlikte hem taşıtanın hem de yükletenin birlikte yanlış beyanda bulunmuş olması durumunda ise taşıyanın ister yükletene isterse de taşıtana veya her ikisine kusurları oranında başvurmak konusunda seçimlik hakka sahip olduğunu kabul etmekte fayda bulunmaktadır.

1145'inci maddede düzenlenen diğer sorumluluk hali ise yükletenin ve taşıtanın yanlış beyanlarından dolayı yükle ilgililere karşı sorumlu olmasıdır. Buradaki yükle ilgili kavramına taşıyandan farklı bir kişi ise donatan, diğer yük sahipleriyle, yolcular, gönderilen ve kaptan ve gemi adamlarının gireceği savunulmaktadır⁶¹. Bu görüşü savunanlar eTTK zamanında var olan 973'üncü maddeden hareketle sayılan kişileri yükle ilgili kabul etmişlerdir⁶². Söz konusu madde 6102 sayılı TTK'ya alınmamıştır. Dolayısıyla artık bir sıralama yapmaya gerek olmaksızın bu yükümlülüğe aykırı davranılması dolayısıyla yükle ilgili olmak kaydıyla zarar gören herkese karşı sorumlu olacaklarını söylemek mümkündür. Ancak bu sorumluluğun niteliği taşıyana karşı sorumluluktan farklı olarak bir kusur sorumluluğudur.

⁵⁹ Akıntürk, s.105.; Eren, s.1230; Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-2, İstanbul, 2014, s. 454.

⁶⁰ Oğuzman/Öz, Cilt-2, s.454; Reisoğlu, s.437, Ayan, s. 60-61.

⁶¹ Çetingil, s.398-399; Günay, s.222.

⁶² eTTK Madde 973/1 - Kaptan, donatandan başka, taşıtana, yükletene, gönderilene, yolcuya, gemi adamlarına, alacağı 988.maddeye giren bir kredi muamelesinden doğan gemi alacaklısına, hususiyle deniz ödücü verene karşı da mesuldür.

B. Yükletenin Harp Kaçağı, İthalı, İhracı veya Transit Olarak Geçirilmesi Yasak Olan Yüklerden Doğan Sorumluluğu

TTK'nun 1146'ncı maddesi gereğince, yükleten ve taşıtanın gemiye harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler veya yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumlu olurlar, bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar.

TTK'nun 1146'ncı maddesindeki düzenleme eTTK'nun "eşyanın cins ve mahiyeti" başlığı altında yer alan 1024'üncü maddesinin 2'nci fıkrasında taşıtan ve yükleten bakımından bir kusurlu sorumluluk hali olarak düzenlenmekteydi. 6102 sayılı Kanun'un madde ile ilgili gerekçesinde "tasarımın 1145'inci maddesinde bildirim yükümlülüğünün ihlali bakımından öngörülen garanti sorumluluğunun, yüklenmesi caiz olmayan eşya bakımından da kabulü uygun görülmüş ve birinci fıkranın birinci cümlesi bu doğrultuda düzenlenmiştir" denilmektedir. Dolayısıyla yeni düzenlemeyle birlikte taşıtan ve yükleten, caiz olmayan eşya ve yüklemekten dolayı taşıyana karşı kusurları olmasa dahi sorumlu olacaklardır. Yükle ilgililere karşı ise eski kanun zamanındaki düzenlemeye paralel şekilde 1146'ncı madde ile de kusur sorumluluğu esas kabul edilmiştir.

TTK'nun 1146'ncı maddesinin 1'inci fıkrasına getirilen sorumluluğun kapsamını esasen caiz olmayan eşya ve caiz olmayan yükleme şeklinde ikiye ayırarak incelemek mümkündür. Bunlardan ilki caiz olmayan eşya meselesidir. Kanun caiz olmayan eşya olarak harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı kabul etmiştir. Bu eşyaların neler olduğunu ilgili mevzuat hükümlerine göre değerlendirilecektir.⁶³

İkinci sorumluluk hali olarak gördüğümüz caiz olmayan yükleme ise, taşıtan ve yükletenin cümlelerin ilk kısmında sayılanlardan ayrı olarak (caiz olmayan eşyanın yüklenmesinden ayrı olarak) herhangi bir malın yüklenmesi sırasında uyması gereken mevzuata uymaması halidir. Bu

⁶³ İhracat Mevzuatına ilişkin bilgi için bkz. <https://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/ihracat/mevzuat/>, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın ihracı yasaklanmış mallara ilişkin yayınladığı tebliğler ve ayrıca bkz. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Mevzuat Listesi <https://www.kaysis.gov.tr/>.

anlamda herhangi bir malın yüklenmesi sırasında başta kolluk, vergi ve gümrük gibi kanunlara uymaları gerekmektedir. Elbetteki uyuulması gereken mevzuat bunlarla sınırlı olmayabilir. Nitekim 1146'ncı maddede de "özellikle" denilmek suretiyle metinde sayılanlarla sınırlı olunmadığı ortaya konulmaktadır. İşte yükletenin ve taşıtanın yükleme sırasında ilgili mevzuat hükümlerine uymamaları sonucu meydana gelen zararlardan taşıyana karşı kusursuz olarak, yükle ilgililere karşı da kusurları olmak şartıyla sorumlu olacaklardır.

Maddenin 2'nci fıkrasında taşıtan ve yükletenin kaptanın onayıyla hareket etmiş olmalarının onları diğer kişilere (yükle ilgili diğer kişilere) karşı sorumluluktan kurtarmayacağı belirtilmektedir. Bir başka deyişle kaptanın onayı dahilinde hareket etmiş olmaları yükleteni ve taşıtanı sadece taşıyana karşı sorumlu olmaktan kurtaracaktır. Biz taşıyanın veya acentesinin muvafakatinin olması durumunda da yükletenin ve taşıtanın taşıyana karşı sorumlu olmamaları yönündeki hükmün uygulanmasının doğru olacağı düşüncesindeyiz.

C. Yükletenin Tehlikeli Eşya Yüklenmesinden Doğan Sorumluluğu

TTK'nun 1148'inci maddesi yükleteni ve taşıtanı, denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşyaların gemiye getirilmesinden sorumlu tutmuştur. 1148'inci madde eTTK 1026'ncı maddeden farklı olarak, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un⁶⁴ ilgili maddesine atıf yapmak yerine daha geniş bir düzenleme getirerek denizde can ve mal koruma hakkında mevzuat demek suretiyle "tehlikeli eşya" tanımını 4922 sayılı Kanun ile sınırlandırmamayı tercih etmiştir⁶⁵.

Bununla birlikte öncelikle temel kanun durumunda kabul edebileceğimiz 4922 sayılı Kanun'da yer alan "tehlikeli eşya" tanımına bakmak uygun olacaktır. 4922 sayılı Kanun'un 12'nci maddesinin A-G bentlerinde nelerin "tehlikeli eşya" olarak kabul edildiği sırasıyla yazılmıştır. Buna göre, "A) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler: 1 – Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi; (Paralama veya

⁶⁴ 4922 sayılı Kabul Tarihi: 10/06/1946 Resmi Gazetede Yayımlı Tarihi:14/06/1946, S.6333.

⁶⁵ Süzel, s.529.

atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılamayan ve vurma ve sürtünmeye karşı, dinitrobenzoldan daha hassas olmayan maddeler patlama maddesi sayılmaz). 2 – Cephane; 3 – Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri; 4 –Sıkıştırılmış veya sıvı haline getirilmiş gazlar; 5 – Suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazlar çıkaran maddeler; B) Kendi kendine tutuşan maddeler; C) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler; D) Zehirli maddeler; E) Yakıcı maddeler; F) Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddeler; G) Hayvan, kereste ve zahire gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler.” 4922 sayılı Kanun bakımından tehlikeli eşya olarak kabul edilecek ve bu eşyaların ticaret gemileriyle taşınması tüzüğüne göre yapılacaktır.

Madde metni, nelerin tehlikeli eşya sayılması gerektiği konusunda gruplandırma yapma yoluna gitmiştir. Bu gruplandırmalar genel ifadelerden oluşmakta olduğu için esasen nelerin “tehlikeli eşya” olarak sınıflandırılacağı konusunda sınırlayıcı bir düzenleme bulunmadığı, dolayısıyla, her somut olayda söz konusu malın “tehlikeli eşya” statüsüne girip girmediğinin araştırılması gerektiği söylenebilir.

Yukarıda’da belirtildiği üzere “tehlikeli eşya” tanımı sadece 4922 sayılı Kanun ile sınırlı olarak değerlendirilmemelidir. Bu anlamda özellikle 03.03.2015 tarihinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından çıkartılan Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması’na Dair Yönetmelik’te yapılan tanımların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Söz konusu yönetmelik tehlikeli yük yanında tehlikeli atık kavramına da yer vermiştir. Biz her iki kavramın da “tehlikeli eşya” kapsamı içinde değerlendirilmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Yönetmelik her iki kavramı da çeşitli uluslararası konvansiyonlara atıf yapmak suretiyle tanımlamaktadır⁶⁶. Bu durum ise “tehlikeli eşya” kavramının daha da genişlemesi sonucunu doğurmaktadır.

⁶⁶ Yönetmeliğin tanımlar başlığını taşıyan 4. maddesinin (1-s) bendinde tehlikeli atık, Basel Sözleşmesinde belirtildiği şekilde sınıflandırılmış ve SOLAS kapsamında taşıma sınıfı ve koşulları belirlenmiş olan, doğrudan kullanımı öngörülmemen yükün veya tehlikeli yükün veya tehlikeli yük taşıyan ambalaj ve yük taşıma birimlerinin, yeniden işleme, çöpe atma, yakarak veya başka bir yolla bertaraf etmek üzere taşınan parçalarını, çözümlerini, karışımları ile kullanılmış ambalaj ve yük taşıma birimlerini ifade ederken; (1-ş) bendinde tanımlanmış olan tehlikeli yük (tehlikeli madde) ise Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Söz-

TTK 1148'inci maddede taşıtan ve yükleten bakımından, kaptanın tehlikeli eşyanın gemiye yüklendiğinden haberinin olup olmamasına göre iki türlü sorumluluk hali düzenlenmiş bulunmaktadır. Bunlardan ilki tehlikeli sayılan eşyanın veya bunların tehlikeli cins ve niteliklerinden kaptanın -taşıyan ve acentenin bilgisinin olmasını da bu kapsamda değerlendirebiliriz- bilgisi olmaksızın gemiye getirilmesi durumudur. 1148'inci madde kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye getirilen bu nitelikteki mallar bakımından 1145'inci maddede öngörülen sorumluluk rejiminin uygulanacağını belirtmekte, bir başka deyişle taşıtan ve yükletenin taşıyana karşı kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi sorumlu olacağını düzenlemektedir. İkinci sorumluluk hali ise madde metninin tersinden okunması suretiyle ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, kaptanın -taşıyanın veya acentenin-, gemiye tehlikeli eşya yüklendiğinden haberinin olması durumunda yükleten ve taşıtan taşıyana karşı ancak kusurları bulunmak şartıyla sorumlu olacaklardır. Bununla birlikte yükleten ve taşıtan yükle ilgililere karşı her iki ihtimalde de kusurları bulunmak şartıyla sorumludurlar.

D. Yükletenin Gizlice Eşya Yüklemesinden Sorumluluğu

TTK'nın 1147'inci maddesi gizlice yüklenen eşya başlığı altında, kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yüklenmesi yüzünden doğacak zararlar bakımından 1145'inci madde hükmünün uygulanacağını öngörmektedir. 1147'inci maddede düzenlenen sorumluluk hali yukarıdaki başlıklarda incelediğimiz diğer maddelerden farklı olarak sadece yükleten veya taşıtan bakımından değildir. Zira, kanun bir kişi ayırımı

leşme (MARPOL 73/78) Ek-I kapsamına giren petrol ve petrol ürünleri, Deniz yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod (IMDG Kod) içinde listelenmiş paketli maddeler, Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC Kod) Ek-1'de verilen UN Numarasına sahip dökme maddeler, Dökme Halde Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin İnşa ve Teçhizatı Hakkında Uluslararası Kod (IBC Kod) Bölüm 17'de verilen maddeler ile Dökme Halde Sıvılaştırmış Gaz Taşıyan Gemilerin İnşa ve Teçhizatı Hakkında Uluslararası Kod (IGC Kod) Bölüm 19'da verilen maddeler ile henüz bu listelere girmemiş ancak fiziksel, kimyasal özellikleri veya taşınma şekli sebebi ile taşıma sırasında can, mal ve çevreye veya diğer maddelere zarar verebilme potansiyeli taşıyan maddeleri, bu maddelerin taşındığı ve gerektiği şekilde temizlenmemiş ambalajları ve yük taşıma birimlerini ifade etmektedir.

yapmaksızın, kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye gizlice eşya yükleyen herkesi kapsamına almaktadır.

SONUÇ

Yükleten, malın teslimine kadar navlun sözleşmesinin tarafı olarak değil, fakat taşıtanın temsilcisi olarak hareket eder. Buna karşın malın taşınacağına teyit edilmesi ile birlikte yükleten taşıyanla adeta doğrudan doğruya sözleşmesel bir ilişkiye girerek taşıtandan ayrı, müstakil bir yükle ilgili kişi sıfatını kazanır. Yükletenin malın teslim edilmesiyle birlikte taşıyan ile yaptığı kabul edilen sözleşme, isimsiz, kendine özgü bir akitir. İşte yükletenin taşıyana karşı sorumluluğunun kaynağı aralarındaki bu akdi ilişkidir.

Yükletenin yükle ilgililere karşı sorumlu olması ise kanundan doğan, haksız fiil niteliğinde bir sorumluluktur. Ancak, yükletenin yükle ilgililerle arasında ayrıca bir akdi ilişki bulunması da mümkündür. Yükleten hem taşıyana karşı hem de yükle ilgililere karşı bütün malvarlığı ile sınırsız olarak sorumludur.

Taşıyan ile yükleten arasında var olan akdi ilişki iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme niteliğindedir. İşte bu sözleşme uyarınca yükletene düşen borç yükü usulüne uygun yüklemektir. Esasen, yükletenin, yükü usulüne uygun olarak yüklemesine ilişkin borcu sadece taşıyana karşı değil yükle ilgililere karşı da geçerlidir.

Dolayısıyla Kanun'da yükletenin sorumlu olduğu haller, yükü usulüne uygun olarak yüklememesi temeline dayanılarak düzenlenmiştir. TTK'nun 1145-1149'uncu maddeleri yükleten bakımından yükün hangi hallerde usulüne uygun olarak yüklenmemiş kabul edileceğini, yükletenin bu durumlarda sorumluluğunun şartlarını, niteliğini ve kimlere karşı sorumlu olacağını ayrıntılı olarak düzenlemiş bulunmaktadır.

Yükün usulüne uygun yüklenmesi borcu, konişmentolu taşımalar da konişmentonun da doğru düzenlenmesi borcunu kapsamına almaktadır. Bununla birlikte ister konişmentolu taşıma olsun ister konişmentsuz taşıma, yükleten aralarındaki akdi ilişkinin bir sonucu olarak taşıyana karşı daima yükün usulüne uygun yüklenmemesinden sorumludur.

Bu anlamda yükleten eşya hakkında yanlış beyanda bulunmaktan, harp kaçağı, ithali, ihracı veya transit olarak geçirilmesi yasak olan yüklerin yüklenmesinden, gemiye gizlice eşya yüklenmesinden veya taşıyanın haberi olmaksızın tehlikeli eşya yüklenmesinden hem taşıyana hem de yükle ilgililere karşı sorumludur. Yükletenin taşıyana karşı sorumlu-

luđu bütün bu hallerde kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmişken yük-
le ilgililere karşı ancak kusurunun bulunması halinde sorumlu olmaktadır.

KAYNAKÇA

- Adal, Erhan, Hukukun Temel İlkeleri, İstanbul, 2009.
- Akıncı, Sami, Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul, 1968.
- Akıntürk, Turgut, Mütessesil Borçluluk, Ankara, 1971.
- Ayan, Mehmet, Borçlar Hukuku (Genel Hükümler), 11. Baskı, Ankara, 2016.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku, C. I, 15. Baskı, İstanbul, 2009.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku, C. II, 9. Baskı, İstanbul, 2009.
- Çetingil, Ergon, “Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklene Hakkında”, Vecdi Aral’a Armağan, Kocaeli, 2001.
- Demirkıran, H.Murat, Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul, 2008.
- Erdem, Ercüment, “Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış”, Milletlerarası Ticaret Hukuku İle İlgili Makaleler, İstanbul, 2008.
- Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 20. Baskı, Ankara, 2017.
- Günay, Barış, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara, 2013.
- Hatemi, Hüseyin/Serozan, Rona/Arpacı, Abdülkadir, Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul, 1992.
- Kalpsüz, Turgut, Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar), Ankara, 1967.
- Karahasan, Mustafa Reşit, Sorumluluk Hukuku, Ankara 1995.
- Karan, Hakan, “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, BATİDER, C.20, S.1, Ankara, 1999.
- Kender, Rayegan/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, Cilt:1, İstanbul 2014
- Okay, Sami, Deniz Ticareti Hukuku, C.II, İstanbul 1971

Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-1, 11. Bası, İstanbul, 2014.

Oğuzman, Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-2, 10. Bası, İstanbul, 2014.

Reisoğlu, Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 22. Baskı, İstanbul, 2011.

Schwarz, B. Andreas, Borçlar Hukuku Dersleri, C.I, İstanbul, 1948 (Çeviren Bülent Davran).

Seven, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003.

Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt:1, 4. Bası, İstanbul, 2017.

Süzel, Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul, 2014.

Silahtaroglu Elvin K., Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten”, yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul, 2011.

Şanlı, Cemal/Ekşi, Nuray, Uluslar arası Ticaret Hukuku, İstanbul, 2005.

Tandoğan, Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 1961.

Tekinay, Salahattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Altıp, Atilla, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul

Ülgener, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.

Von Tuhr, Andreas, Borçlar Hukuku Umumi Kısım, C.1-2, Ankara, 1983.

Yavuz, Cevdet/Acar, Faruk/Özen, Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), 14. Baskı, İstanbul, 2016.

Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul, 2000.

Yazıcıoğlu, Emine, “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000.

Yeşilova, Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir, 2006.

Zevkililer, Aydın/Gökyayla, Emre, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2013.

