

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

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

TEZİ YAZAN
ECEM ELMAS

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Dr.Öğr. Üyesi Gülten Venüs Cömert

Jüri Üyesi : Dr. Öğr. Üyesi Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU
(Tarsus Üniversitesi)

Jüri Üyesi : Dr.Öğr. Üyesi Selen SERDER

MERSİN/NİSAN-2024

ONAY**T.C
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ****SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE**

2022005028 numaralı öğrencimiz olan **ECEM ELMAS** tarafından hazırlanan **“TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ ”** başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından **OY BİRLİĞİ** ile **ÖZEL HUKUK** Anabilim Dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

“Enstitü Müdürlüğünde kalan asıl sureti imzalıdır”

Üniv. İçİ asıl üye - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Dr. Öğr. Üyesi Gülten Venüs
CÖMERT

“Enstitü Müdürlüğünde kalan asıl sureti imzalıdır”

Üniv. İçİ – Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi SELEN SERDER

“Enstitü Müdürlüğünde kalan asıl sureti imzalıdır”

Üniv. Dışı - Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU
(Tarsus Üniversitesi)

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.

“Enstitü Müdürlüğünde kalan asıl sureti imzalıdır”

29/04/2024

Prof. Dr. Murat KOÇ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu’ndaki hükümlere tabidir.

İTHAF

Bu tez çalışmamı annem, babam ve kardeşime ithaf ederim.

ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

29/04/2024

Ecem ELMAS

TEŞEKKÜR

Çalışmamın oluşturulmasında bana rehberlik edip yol gösteren ve değerli yardımlarıyla destek olan tez danışmanım ve değerli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi G. Venüs CÖMERT'e teşekkürü bir borç bilirim. Çalışmamı değerlendiren ve farklı bakış açısı sunarak yol gösteren kıymetli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU'na en içten teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak sonsuz desteklerini her daim hissettiğim ve bu süreçte bana anlayış gösteren değerli aileme minnet ve şükran duyduğumu ifade etmek isterim.

ÖZET

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

Ecem ELMAS

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Gülten Venüs CÖMERT

Nisan 2024, 90 sayfa

Deniz taşımacılığı, tarih boyunca köklü ve sık tercih edilen bir taşıma yöntemi olmuştur. Bu alanda yapılan büyük yatırımlarla birlikte, deniz taşımacılığı en sık kullanılan taşımacılık yöntemlerinden biri haline gelmiştir. Ancak deniz yolu ile taşımada, taşıyanın sorumluluğu büyüktür. 19. yüzyılda deniz taşımacılığında taşınan yük miktarı ve yükün değeri artarken, bunun yanında yükü tehdit eden riskler ve neden oldukları zarar miktarı da artmıştır. Taşıyanlar sözleşmelere sorumsuzluk kayıtları koymaya başlamıştır. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlarına ilişkin milletlerarası düzenlemeler yapılmış, taşıyan ile taşıtan arasında denge sağlanarak yeknesaklık oluşturulmaya çalışılmıştır. Deniz yoluyla taşıma uluslararası nitelikte olduğundan milletlerarası düzenlemelerin etkisini Türk Ticaret Kanunu'nda görmekteyiz.

Kanun koyucu taşıyanın sorumluluğunu hafifletmek amacıyla milletlerarası düzenlemeler ışığında kanuni sorumsuzluk hallerini düzenlemiştir. Bu düzenlemeler, taşıyanın sorumluluğunu belirli durumlarda azaltarak, taşımacılık işlemlerinin daha dengeli bir şekilde yürütülmesine katkıda bulunmaktadır.

Tez çalışmamızda öncelikle, TTK'da düzenlenen taşıyanın sorumluluğu incelenecektir. Devamında çalışmamızın asıl konusu olan mutlak sorumsuzluk halleri, emsal Yargıtay kararları, İngiliz Mahkemesi kararları ve doktrindeki görüşler ile değerlendirilecektir. Ayrıca milletlerarası sözleşmelerde düzenlenen hükümler karşılaştırılarak taşıyanın sorumsuzluk halleri ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Son olarak ise, yargı kararları ve doktrindeki ispat aşamaları dikkate alınarak, sorumsuzluk hallerinde ispat külfetinin kimde olduğu ve hangi savunmaları öne süreceği izah edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler : taşıyanın sorumluluğu, mutlak sorumsuzluk, ispat yükü

ABSTRACT**ABSOLUTE IRRESPONSIBILITY OF THE CARRIER****ECEM ELMAS****Master Thesis, Department of Private Law****Supervisor : Dr. Gülten Venüs CÖMERT****April 2024, 90 pages**

Maritime transportation has been a longstanding and frequently preferred method of transport throughout history. With significant investments made in this field, maritime transportation has become one of the most commonly used methods of transport. However, in maritime transport, the responsibility of the carrier is substantial. In the 19th century, as the quantity and value of goods carried by sea increased, so did the risks threatening the cargo and the resulting damage caused. Carriers began to establish their own records of irresponsibility. International regulations have been established to define the limits of the carrier's liability and to strive for consistency by achieving balance between the carrier and the shipper. As maritime transportation is of international nature, we see the influence of international regulations on it reflected in the Turkish Commercial Code.

In order to alleviate the carrier's liability, the legislator has regulated legal exemptions in light of international regulations. These regulations contribute to the balanced conduct of transportation operations by reducing the carrier's liability in certain circumstances.

We will first examine the liability of the carrier regulated in the Turkish Commercial Code (TCC). Subsequently, the main subject of our study, the absolute exemption cases, will be analyzed through precedent decisions of the Court of Cassation, rulings of the English Court, and opinions in legal doctrine. Additionally, provisions in international agreements will be comparatively analyzed to elucidate the exemptions from liability of the carrier.

Finally, considering the stages of evidence in judicial decisions and legal doctrine, an attempt will be made to explain the burden of proof in exemption cases and which defenses will be raised.

Keywords : carrier's liability, absolute irresponsibility, burden of proof

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

KAPAK	I
ONAY	II
İTHAF	III
ETİK BEYANI	IV
TEŞEKKÜR	V
ÖZET	VI
ABSTRACT	VII
İÇİNDEKİLER	VIII
KISALTMALAR	IX
EKLER LİSTESİ	X
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUK SEBEPLERİ

1.1. Genel Olarak	3
1.2. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller	5
1.2.1 Geminin Sefere Elverişsiz Olması Sebebi ile Sorumluluk	5
1.2.1.1. Denize Elverişli Gemi	7
1.2.1.2. Yola Elverişli Gemi	9
1.2.1.3. Yüke Elverişli Gemi	10
1.2.2. Yüke Özen Borcu	12
1.2.3. Yükün Güvertede Taşınmasından Sorumluluk	15
1.2.4. Yükün Başka Gemiye Yükletilmesinden veya Sefer Sırasında Başka Bir Gemiye Aktarılmasından Doğan Sorumluluk	20
1.2.5. Yükün Taşınmasında Kararlaştırılmış Olan veya Mutad Rotanın Değiştirilmesinden Doğan Sorumluluk	20

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

2.1. Genel Olarak	22
2.2. Geminin Sevkine Ve Teknik İdaresine İlişkin Kusurlardan Sorumsuzluk	23
2.2.1. Geminin Sevkinde Kusur	25

2.2.2. Geminin İdaresindeki Kusur (Teknik Yönetim Kusuru)	26
2.3. Teknik Kusura Taşıyanın Şahsi Kusurunun Yol Açması	30
2.4. Teknik Kusur- Ticari Kusur Ayrımı	32
2.5. Milletlerarası Düzenlemelerde Taşıyanın Teknik Kusurdan Sorumsuzluk Hali .34	
2.5.1. Lahey Kuralları	35
2.5.2. Hamburg Kuralları	36
2.5.3. Rotterdam Kuralları	36
2.6. Yangın Zararlarından Dolayı Sorumsuzluk.....	37
2.6.1 Yangına İlişkin Düzenlemeler.....	43
2.6.1.1. Lahey Kuralları Düzenlemeleri	43
2.6.1.2. Hamburg Kuralları.....	44
2.6.1.3. Rotterdam Kuralları.....	45
2.7. Denizde Kurtarma.....	46
2.7.1. Denizde Can Kurtarma.....	46
2.7.2. Denizde Mal Kurtarma.....	47
2.7.3. Milletlerarası Düzenlemelerdeki Yeri	48
2.7.3.1. Lahey Kuralları Düzeni	48
2.7.3.2. Hamburg Kuralları Düzeni	48
2.7.3.3. Rotterdam Kuralları Düzenlemesi	48
2.8. Taşıtan veya Yükletenin Yükün Cins veya Değerini Kasten Yanlış Bildirmesi .49	
2.8.1 Genel Olarak	49
2.8.2. Milletlerarası Sözleşmelerde Yükün Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi.....	50
2.9. Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma	51
2.9.1. Can Kurtarmak İçin Rotadan Sapma.....	52
2.9.2. Mal Kurtarmak İçin Rotadan Sapma.....	52
2.9.3. Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma.....	52
2.9.4. Sapmanın Sonuçları	53
2.9.5. Milletlerarası Sözleşmelerde Denizde Can Veya Eşya Kurtarmak Veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk	53
2.9.5.1. Lahey Kuralları.....	54
2.9.5.2. Hamburg Kuralları Düzenlemesi.....	54
2.9.5.3. Rotterdam Kuralları Düzenlemesi	55

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSPAT KÜLFETİ

3.1. Genel Olarak.....	56
3.2. İspat Yükünün Dağılımı.....	56
3.3. Sorumsuzluk Hallerinde İspat Yükü.....	61
3.3.1. Teknik Kusur ve Yangında İspat.....	61
3.3.2. Denizde Kurtarmada İspat.....	64
3.3.3. Sapma Halinde İspat	64
3.3.4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesinde İspat.....	65
SONUÇ	66
KAYNAKÇA	68
EKLER.....	69

EKLER LİSTESİ

EK A. Etik Kurul Onay İstek Formu.....	74
EK B. Tez Etik Kurulu İzin İstek Yazısı.....	76
EK C. Etik Kurul İzin Yazısı.....	77

KISALTMALAR

BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
dn.	: Dipnot
E.	: Esas Numarası
ETTK	: 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu
e.t	: Erişim tarihi
f.	: Fıkra
H.D	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HK	: Hamburg Kuralları
ISM	: International Safety Management
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar Numarası
LVK	: Lahey/Visby Kuralları
m.	: madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
ş.	: sayfa
S.	: Sayı
T.	: Tarih
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı

GİRİŞ

Günümüzde çok büyük riskler içeren ancak büyük yatırımların yapıldığı ve en sık kullanılan taşımacılık yolu olan deniz taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu büyüktür. Zaman içerisinde taşınan yük miktarı ve yükün değeri artarken, beraberinde yükü tehdit eden riskler ve neden oldukları zarar miktarı da artmıştır. Bu durum, taşıyanların sorumluluğunun artmasına yol açmıştır. Kuralsız ve düzensiz gelişme gösteren deniz taşımacılığı nedeniyle gerek iç hukukta gerekse de milletlerarası düzenlemelerde, güncel ihtiyaçlar göz önüne alınarak sorumluluğun sınırlandırılması ve taşıyan ile taşıtan arasında dengenin sağlanabilmesi için düzenlemeler yapılmıştır. Deniz yoluyla taşıma uluslararası nitelikte olduğundan milletlerarası düzenlemelerin etkisini Türk Ticaret Kanunu'nda¹ (TTK) görmekteyiz. Taşıyanın sorumluluğu mutlak değildir. Bu nedenle, TTK'da taşıyanın yükünü hafifletmek üzere mutlak sorumsuzluk halleri ve muhtemel sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir. TTK'da bu ayırım bulunmamaktadır. Ancak doktrinde mutlak sorumsuzluk ve muhtemel sorumsuzluk şeklinde ikili ayırım yapılmaktadır.

Taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabilmesi için taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekmektedir. Deniz ticareti hukukunda geminin denize, yola ve yüke elverişliliği, denizde güvenli bir seyri sağlamak, eşyanın zarar görmeden teslim edilmesi taşıyanın en önemli sorumluluklarından biridir. Ayrıca, gemi denize, yola ve yüke elverişsiz ise ve zarar elverişsizlik sonucu meydana gelmişse, taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmek için makul özen gösterme borcunu yerine getirdiğini ispat etmekle mükelleftir. Zira hasar geminin elverişsizliğinden kaynaklanıyorsa, yükü ilgilinin bunu ispat etmesi halinde taşıyan sorumlu tutulabilecektir.

Bu kapsamda çalışmamızın ilk bölümünde, taşıyanın sorumlu olduğu haller başlığı altında TTK'da taşıyan bakımından düzenlenen; taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu, yükü özen borcu, eşyayı izinsiz başka gemiye aktarmasından doğan sorumluluğu, yükün izinsiz güvertede taşınmaması ve haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmamak ayrı ayrı incelenecektir. Bu kısım hem Türk

¹ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu. (14 Şubat 2011). Resmi Gazete. (Sayı: 27846). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110214-1-1.htm>. e.t: 02.03.2024 Bundan sonra kısaca "TTK" denilecektir.

Mahkemeleri hem de İngiliz Mahkemeleri'nde verilen yargı kararları ile birlikte değerlendirilecektir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise esas konumuz olan taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri incelenecektir. Mutlak sorumsuzluk hallerinden en önemli ve karşımıza sıklıkla çıkan TTK m. 1180 yangın ve teknik kusurdan sorumsuzluk hali detaylıca incelenmiştir. Mutlak sorumsuzluk hali TTK m. 1180 ile sınırlı olmayıp taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olan: teknik kusur ve yangın, denizde kurtarma, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten yanlış bildirmesi hali, ve rotadan haklı sebeple sapma hali ayrı ayrı başlıklar altında tanımlanmıştır. Mutlak sorumsuzluk halleri emsal kararlar ve örneklerle somutlaştırılarak değerlendirilmiş, milletlerarası düzenlemelerdeki yeri ve kanunumuza etkisi incelenmiştir.

Deniz taşımacılığında, teknik ve ticari kusur ayrımı, taşıyanın sorumluluğunu belirlemede önemli bir kriterdir. Bu ayrımın yapılması, daha adil ve doğru kararların alınmasına olanak tanır. Teknik ve ticari kusurun ayırt edilmesi, taşıma sözleşmelerine uygun davranılmasını sağlar ve haklı bir tazminat talebinde bulunulmasını mümkün kılmaktadır. Çalışmamızın ikinci bölümünde, Yargıtay içtihatlarına erişilmek suretiyle yargının hangi hallerde teknik kusur veya ticari kusur saydığı ve taşıyanın sorumluluk haline ilişkin karar verdiği incelenmiştir.

Çalışmamızın son bölümünde ise, ispat yükünün dağılımı ve kanunda yer alan sorumsuzluk hallerinde, ispat külfetinin kimde olacağı, ispat külfetine ilişkin örnek içtihatlar ile ortaya konulmaya çalışılacaktır. Her bir sorumsuzluk halinde ispat yükünün değerlendirmesi, başlangıçtaki elverişsizliğin ve taşıyanın mutlak özen yükünü ihlali halinde ispat külfetine etkisi değerlendirilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUK SEBEPLERİ

1.1. Genel Olarak

Deniz taşımacılığında en önemli noktalardan biri taşıyanın, yükle ilgililere karşı olan sorumluluğudur. Taşıyanın sorumluluğunun kaynağını, navlun sözleşmeleri oluşturmaktadır. Navlun sözleşmesi, taşıyanın deniz yolu ile eşya taşımaya yani taşıma taahhüdünü yerine getirmesini, bunun karşılığında ise taşıyanın da navlun bedelini ödemeyi yüklediği sözleşmedir.² Sözleşme hukuki niteliği gereği, her iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir sözleşmedir.³ Bu sözleşme, deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılmaktadır.

Navlun sözleşmesinin unsurları; deniz yoluyla taşıma, taşıyanın taşıma taahhüdünde bulunması, yük taşınması, taşıma işinin gemi ile yapılması, yükün zilyetliğinin taşıyana devredilmesi ve taşımanın ödeme karşılığında yapılması şeklinde sıralanabilir. Ancak bunun gerçekleşebilmesi için öncelikle tarafların sözleşmenin temel unsurları üzerinde anlaşması gerekmektedir. Navlun sözleşmesinin ana unsurları, taşıyanın taşıma taahhüdü ve bunun karşılığında ödeyeceği navlundur. Dolayısıyla bu önemli hususlar açık ve net bir şekilde belirtilmediği takdirde navlun sözleşmesinin kurulduğu söylenemez. Navlun

² Navlun sözleşmesi ile ilgili öğretilerde yapılan benzer tanımlar için ayrıca bkz. Emine Yazıcıoğlu/ Rayegân Kender/ Ergon Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku I**, Gözden Geçirilmiş 17. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022, s. 331; Kübra Yetiş Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 10 ("Taşıyanın Sorumluluğu"). Milletlerarası sözleşmelerde navlun sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Örneğin: Lahey/Visby Kuralları m. 1/b'de, deniz yolu ile taşınmaya ilişkin olma şartıyla, yalnızca bir konişmento ve benzer emtia senedine bağlı olarak yapılan sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak tanımlanmıştır. Lahey/Visby Kurallarının tercümesi için bkz: Kerim Atamer/ Cüneyt Süzal, **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları**, Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 125 Hamburg Kuralları m. 1/6'da navlun sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında yükü bir limandan diğerine taşıma borcunu üstlenmesi olarak tanımlanmıştır. Hamburg Kurallarının tercümesi için bkz: Erdoğan Göğçer, "Birleşmiş Milletlerin Deniz Eşya Taşıma Hakkındaki 31 Mart 1978 Tarihli Milletlerarası Sözleşmesi (Hamburg Kuralları)" **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, 1978, C. 9, S. 3, 655-722, s. 675; Can Eken, "Hamburg Kuralları: Deniz Yoluyla Eşya Taşımasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" **İstanbul Barosu Dergisi**, 2014, C. 88 S. 1, 314-340, s. 318. Rotterdam Kuralları m. 1/1'de navlun sözleşmesi taşıyanın navlun karşılığında yükü bir yerden başka bir yere taşımaya üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Rotterdam Kurallarının tercümesi için bkz; Cüneyt Süzal/ Duygu Damar, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, 2010 C. XXVI S. 2, s. 149-240; Muhammet Güner, "Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu ile Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu", **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**.

³ Metin Uğur Aytekin, "Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları", **Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2017, s. 33.

sözleşmesinin unsurlarından biri olan taşıma konusu eşyanın taşıyanın zilyetliğine geçmesi sonucu taşıyan, zilyetliğinde olan eşyanın zıya ve hasara uğramasını önlemek, bakımını ve güvenliğini sağlamak ve sözleşme kapsamında özen yükümlülüğünü göstermekle yükümlüdür.⁴

Taşıyanın, taşıma taahhüdünde bulunarak sözleşmeden doğan sorumluluğu gereğince teslim aldığı malı korumak, taşımak ve zamanında teslim etme sorumluluğu doğmaktadır. Taşıma sözleşmesinin akdedilmesi için eşyanın taşıyanın zilyetliğinde olması yeterlidir⁵. Diğer bir ifadeyle taşıyanın sorumluluğu zilyetliğin taşıyana devri ile başlayacaktır.⁶ Navlun sözleşmesi yapmak aynı zamanda taşınacak malın taşıyanın zilyetliğinde olması gerektiğini de zorunlu tutmaktadır.⁷ Bu hükmün yerine getirilmemesi durumunda sözleşme, navlun sözleşmesi olarak değerlendirilemez. Eşya taşıma sözleşmesinden söz edebilmek için eşyanın taşıyanın zilyetliğinde olması yeterlidir.⁸

Navlun sözleşmesi taraflara birtakım yükümlülükler getirmektedir. Bu kapsamda TTK'da taşıyan bakımından, taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu, eşyayı izinsiz başka gemiye aktarmasından doğan sorumluluğu, yükün izinsiz güvertede taşınmaması, haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmamak ve yüke özen gösterme sorumluluğu düzenlenmiştir. Taşıyanın sorumlu olduğu bu haller başlıklar altında detaylıca incelenecektir.

Çalışmamızın asıl konusu taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olmakla birlikte taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabilmesi için öncelikle taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekmektedir. Ayrıca, gemi denize, yola ve yüke elverişsiz ise ve zarar elverişsizlik sonucu meydana gelmişse, taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmek için makul özen gösterme borcunu yerine getirdiğini ispat etmekle mükelleftir. Zira hasar geminin elverişsizliğinden kaynaklanıyorsa, yükle ilgilinin bunu ispat etmesi halinde taşıyan sorumlu tutulabilecektir. İşbu nedenle taşıyanın sorumsuzluk hallerine giriş yapmadan önce taşıyanın sorumlu olduğu haller incelenecektir.

⁴ Şaban Kayıhan, **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul 2020, s. 178.

⁵ Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 156.

⁶ Tamer Bozkurt, **Deniz Ticareti Hukuku**, 1.Baskı, Yetkin Yayınları, 2021 s. 111.

⁷Bu bağlamda; TTK m. 1178/2 uyarınca “eşyanın taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur” ifadesinin temelinde “eşyanın taşıyanın zilyetliğine geçtiği andan itibaren sorumlu olduğunun” anlaşılması mümkündür.

⁸ Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 156.

1.2. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller

1.2.1 Geminin Sefere Elverişsiz Olması Sebebi ile Sorumluluk

TTK m. 1141 uyarınca, taşıyan, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurmakla yükümlüdür. TTK m. 1141 ile yolculuk öncesinde ve başlangıcında kusura dayalı bir sorumluluk getirilmiştir. TTK m. 1141'e göre doktrinde hazırlık olarak bilinen ilk aşama⁹, yükün yüklendiği andan yüklemenin tamamlanıp geminin sefere başlamasına kadar geçen süredir. Dolayısıyla bu başlık altında izah edilen hususlar geminin başlangıçtaki elverişsizliği şeklinde betimlenebilecektir.

TTK m. 1141 uyarınca;

“(1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.

(2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğer ki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.”

Anılan kanun hükmü gereğince taşıyana kurtuluş imkanı sağlanmış olup tedbirli bir taşıyanın gerekli tüm dikkat ve özen yükümlülüğünü göstermesine karşın geminin elverişsizliğinin yolculuğun başlamasından önce fark edilmesi mümkün değilse taşıyan, oluşan zararlardan sorumlu tutulamayacaktır.¹⁰ Bu nedenle taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikte, kurtuluş imkanının daraltılmış olması sebebiyle ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu görülmektedir.¹¹ Bu hüküm emredici niteliktedir ve taraflar arasında yapılan sözleşmelerle ortadan kaldırılamaz veya sınırlandırılmaz. Bu nedenle, bu hükümler, taraflar arasında yapılan herhangi bir sözleşme ile değiştirilemez.

⁹ H. Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul 2008, s. 51.

¹⁰ Örneğin; İngiliz Mahkemelerinde görülen *The Yamotogawa* davasında; Geminin teknik aksamalarının eskimesi nedeniyle geminin, elverişsiz olması ve bunun sonucunda taşıyanın tedbirli taşıyandan beklenen özeni göstermesine rağmen elverişsizliği keşfetme imkanı olmadığından zarardan sorumlu tutulamayacağına ilişkin hüküm verilmiştir. İşbu davada, “1985 yılında bir Japon gemisi, bazı teknik parçaların eskimesi sonucu metal yorgunluğu sebebiyle yolculuk esnasında ciddi hasar almıştır. Geminin 1984 yılında yapılan denetimini yüzeysel olduğu ve donatının özen ve dikkat yükümlülüğünü ihlal ettiğinden sorumlu olduğu iddiası öne sürülmüştür. Ancak mahkemece incelendiği süreçte, gemideki denetimin yetersiz olduğunu kabul etti; bununla beraber denetim, ciddi bir şekilde yapılmış olsaydı bile hasarı oluşturan dışlıların görülmesi ve tamiri için geminin tamamen sökülmesi gerektiğini belirtti. Bu nedenle donatanın gerekli özeni gösterdiğini ve elverişsizliğin önceden fark edilmemiş olduğunu ifade ederek donatını sorumlu tutmamaya karar vermiştir.” Naklen : Tunca Bolca, **Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller**, Seçkin Yayınevi, 2018 s. 32 dn. 75.

¹¹ Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2000, s. 76 (“Taşıyanın Sorumluluğu”).

TTK m. 1141 hükmün gerekçesi incelendiğinde mehzazının mülga Alman TK'nu 557. Paragrafı, 1924 tarihli Lahey Kuralları m.3/ 1 ve m.4/ 1 olduğu görülmektedir.^{12 13} Günümüzde deniz yolu ile eşya taşımacılığı hukukunun temelini bu kurallar oluşturmaktadır¹⁴ Lahey Kurallarının temel prensipleri Alman Ticaret Kanunu'ndan esinlenerek eTTK'ya alınmıştır.¹⁵ 6102 sayılı TTK'nın da mehzazını Lahey Kuralları oluşturmakta olup eksik kalan kısımlar Hamburg Kuralları ile tamamlanarak kanunlaştırılmıştır.

TTK m. 1141, taşıyanın geminin sefere başlamadan önce ve sefere başladığı anda gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü getirir. Bu hüküm, taşıyanın geminin fiziksel durumunu ve donanımını düzenli olarak kontrol etmesini, bakımını yapmasını ve sefere uygun hale getirmesini gerektirir. Aksi halde, geminin sefere elverişli olmaması durumunda ortaya çıkabilecek zararlar, taşıyanın kusuruyla ilişkilendirilebilir ve Ticaret Kanunu m. 1141 uyarınca taşıyan sorumlu tutulabilir.

Kanun koyucu, taşıyanın sergileyeceği en üst düzeydeki özeni bir kriter olarak ele almaktadır. Tedbirli bir taşıyan olarak hareket etmesi beklenmektedir. Kısacası sıradan dikkat ve özenin ötesinde bir çaba gösterilmesi gerekmektedir.¹⁶ Taşıyanın, her detayı fiilen incelemesi ve itina ile dikkat etmesi beklenmektedir. Aksi halde gerekli özeni göstermiş olsa bile zararın doğumuna engel olunamayacağı savunması kabul görmemektedir.¹⁷

Geminin sefere elverişsizliği, her yük için farklılık arz etmektedir. Örneğin, taşıyanın X limanda aldığı bir yük için gemi sefere elverişli iken, Y limanından alınan yük açısından ise yolculuğun başlangıcından önce gemi sefere elverişsiz halde bulunabilir.¹⁸ Dolayısıyla her yük için yolculuğun başlangıcı değişiklik göstermekte olup farklı limanlarda alınan yükler için başlangıçtaki elverişsizlik ayrı ayrı değerlendirilecektir.

TTK'da geminin denize, yola ve yüke elverişliliği olarak ifade edilen kavram doktrin ve bazı Yargıtay kararlarında kısaca bu üçüne karşılık gelecek şekilde sefere elverişlilik olarak ifade edilmektedir. Denize, yola ve yüke elverişli gemi TTK m. 932'de

¹² TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adelet Komisyonu Raporu** (1/ 324), s. 343-344.

¹³ LVK m. 3/1'de taşıyanın gemiyi deniz, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü yer almaktadır.

¹⁴ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 2.

¹⁵ Tahir Çağa/ Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 16. Baskı, 2010 s. 21; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 5.

¹⁶ Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı) Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, Vedat Kitapçılık, 5. Baskı, 2019, s. 428 ("Deniz Ticareti").

¹⁷ Bülent Sözer, **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu** (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1975, s. 26. ("Elverişli Gemi"))

¹⁸ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 33.

tanımlanmaktadır. Bu tanım çerçevesinde denize, yola ve yüke elverişli gemi tanımı ayrı başlıklar altında incelenecektir.

1.2.1.1. Denize Elverişli Gemi

Denize elverişli gemi tanımı TTK m. 932/1 hükmünde yapılmıştır. Buna göre; *“Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır.*

TTK 932/4 maddesinde ise, denizde can ve mal kurtarma ile ilgili mevzuat hükümleri saklı tutulduğu belirtilmiştir. Kanun koyucunun bu ifadeyi kullanmasının amacı, hem söz konusu kanunun isminin değişebileceği hem de başka kanunlarda bu hususa ilişkin düzenlemelerin yapılabileceğini göz önüne almış olmasıdır.¹⁹ Burada dikkat edilecek husus, anılan madde de kanun hükmü saklı tutulduğundan, TTK ile atıf yapılan kanun arasında bir uyumsuzluk olduğunda, atıf yapılan kanun hükümlerine üstünlük tanınacaktır.²⁰

TTK m. 932 hükmünün gerekçesine baktığımızda;²¹ geminin denize elverişliliği somut olaya göre değerlendirilecektir. Deniz yolculuğunun şartları her yolculuk için farklılık arz edecektir. Hükümde yer alan anormal tehlikeler hariç ifadesi ise, geminin karşı koymasının beklenemeyeceği nitelikte bir tehlikenin varlığı kısaca, mücbir sebep anlamında kullanılmıştır.²² Geminin, her türlü deniz şartlarına uygunluğu değil, sefere çıktığı süreçteki elverişliliği değerlendirilmektedir.

Buna örnek oluşturacak Yargıtay’ın bir içtihatında, dava konusu seferin özel koşullarını değerlendirirken; “9 Beaufort²³ gücünde esen rüzgarın aynı dönemlerde 10, 12 Beaufort kuvvetinde esmiş olmasına dayanarak “normal” olarak nitelendirmiştir.”²⁴

²⁵ Kısacası geminin, elverişli olup olmadığının belirlenmesi için somut olayın koşullarına

¹⁹ Elvin Batmaz Silahtaroglu, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Yükletenin Sorumluluğuna İlişkin Düzenleme”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 16, S.187, 2018, s. 3202.

²⁰ Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt I, İstanbul 2017, s. 675.

²¹ TTK m. 932 hükmünün gerekçesi için bkz: <https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekceler/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri>.

²² Venüs Cömert, **Taşıyanın Gemiye Denize. Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, s. 35.

²³ Beaufort “Kuvvetli Fırtına” olarak adlandırılmaktadır. Beaufort rüzgâr şiddeti skalası için bkz: https://tr.wikipedia.org/wiki/Beaufort_r%C3%BCzg%C3%A2r_%C5%9Fiddeti_scalas%C4%B1 e.t: 05.10.2023.

²⁴ Pınar Akan, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, 2000, s. 5.

²⁵ Sözer, **Deniz Ticareti** s.429, dn. 37.

göre değerlendirme yapılmalıdır. Yargıtay'a göre geminin elverişlilik belgesinin bulunması taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yeterli görülmemektedir. Taşıyanın, özen borcunu yerine getirdiğini de ispat etmesi gerekmektedir. Buna ilişkin Yargıtay 17. Hukuk Dairesi 2008/3163 Esas ve 2008/4797 Karar sayılı içtihatına baktığımızda mahkeme kararında özetle; geminin denize, yola ve yüke uygunluğunu gösteren belgelerin ibraz edilmiş olmasının, sadece birer karine olup, bu belgelerin varlığı taşıyanın özen yükümlülüğünü yerine getirdiği anlamına gelmeyeceği belirtilmiştir. Taşıyan, gemisinin deniz ve yol şartlarına uygunluğunu sağlamakla yükümlü olduğu gibi, genel özen borcu kapsamında diğer gerekli işleri de titizlikle yerine getirmek zorundadır. Sadece belgelerin ibrazı, taşıyanın bu özen yükümlülüğünü kanıtlamak için yeterli değildir. Taşıyan, bu özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini fiilen ispat etmek durumundadır. Ancak, bu özen yükümlülüğünü usulüne uygun şekilde yerine getirdiğini ve buna rağmen ortaya çıkan bir hata veya eksiklik olmadığını kanıtladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilir.²⁶

Aynı şekilde, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararında,²⁷ geminin elverişli olduğunun ispat edilebilmesi için denize elverişlilik belgelerinin yeterli olmadığına, donatanın ve geminin kaptanının gereken bakımları yaptırdıklarını ve servis hizmetlerinin zamanında yerine getirildiğinin ispat edilmesi gerektiğine hükmedilmiştir.

Anılan Yargıtay içtihatlarında belirtilen denize elverişlilik belgeleri aksi ispat edilebilir birer karinedir. Taşıyan açısından baktığımızda; denize elverişliliğe ilişkin belge ispat açısından kolaylık sağlamakla birlikte yeterli değildir. Bu belgeler yalnızca denize elverişliliğe ilişkin karine oluşturmaktadır. Denize elverişlilik belgesi verilirken yapılan denetimler geminin yalnızca denize elverişliliği ile ilgili olduğu görülmektedir. Bu nedenle geminin yola ve yüke elverişliliğine ilişkin karine teşkil etmediği söylenebilecektir. Zira yola ve yüke elverişlilik, her somut olaya göre yani geminin çıkacağı yola ve taşıyacağı yüke göre değişkenlik göstermektedir. Bu nedenlerle taşıyan, denize elverişliliğe ilişkin belgenin sunulmasına ek olarak özen borcunu yerine getirdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyan, elverişsizliğin tespiti için birini görevlendirmişse ve bu kişi eksik inceleme yapmışsa ve bunun sonucunda geminin elverişsiz bir durumda yola çıkması halinde, taşıyan, oluşan zararlardan sorumlu tutulacaktır. Elverişli gemi tanımından anlaşılması

²⁶ Anılan kararın tamamına ulaşmak için bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/e.t:05.10.2023>.

²⁷ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2014/ 17455 E. 2015/2566 K. 25.02.2015 tarihli karar www.legalbank.com e.t: 05.03.2024.

gereken şu şekilde ifade edilmektedir; Taşıdığı yükün ve gerçekleştirdiği seferin özellikleri ve nitelikleri göz önünde bulundurularak, sadece olağanüstü tehlikeler hariç tutularak, yolculuk sırasında karşılaşılabilecek her türlü riskle başa çıkacak ve sefer yükünü sorunsuz bir şekilde tamamlayacak donanıma sahip gemidir.²⁸

1.2.1.2. Yola Elverişli Gemi

TTK'nın 932/2 maddesinde yola elverişli gemi tanımı yapılmaktadır. Buna göre, *“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.*²⁹

Gemi limanı terk etmemiş olsa bile, gemi yükleme limanından veya demir yerinden ayrılır ayrılmaz yolculuk başlamaktadır. Ancak bir limanda demirleme yeri değişikliği seferin başlangıcı sayılmaz³⁰.

Bir geminin yola elverişli olup olmadığını belirlemek için öncelikle geminin kendisinin denize elverişli olması gerekmektedir. Çünkü denize elverişli olmanın temel şartlarından biri geminin yapısal olarak denize uygun olmasıdır. Gemilerin yola elverişliliği, yükleme durumu, donanımı, yakıtı ve mürettebatı gibi faktörlerin yanı sıra rotaları ve seyir açılarına bağlı olarak da değerlendirilmelidir³¹. Her bir sefer ve rota için özel bir inceleme yapılmalı ve geminin planlarına uygunluğu değerlendirilmelidir.

Örneğin, bir gemi planlanan sefere yeterli yakıtla çıkmıyorsa ve rotasını değiştirmeden yakıt temin edebileceği bir liman bulunmuyorsa, bu durumda geminin yola elverişli olmadığı sonucuna varılabilir.³²

²⁸ Bülent Sözer, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, 1975, s. 426 (“Elverişli Gemi”).

²⁹ www.mevzuat.gov.tr e.t: 10.11.2023.

³⁰ Kübra Yetiş Şamlı, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik” **Journal Of Istanbul University Law Faculty**, C: 71 S:2, 2014 s. 487. (“Elverişlilik”).

³¹ Yargıtay emsal bir kararında; *“geminin yola elverişli sayılmasını, fiili ve hukuki olarak deniz yolculuğuna çıkmaya hazır gemi olarak tanımlanmıştır. Yükün gemiye yüklenmesinden sonra gümrük ve liman işlemlerinin yapılması ve kaptan tarafından belgelerin alınması yola elverişli sayılmanın şartları arasındadır.”* Yargıtay 12. Hukuk Dairesi 2003/13178 E., 2003/15827 K, T. 03.07.2003 kararı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/ e.t: 13.02.2018>. Aynı görüş bildiren emsal bir diğer karar ise; *“TTK’da yola elverişli gemi kavramını açıklayan bir hüküm bulunmamaktadır. Yola hazır gemi, gemiyi kiralayan kişi, kaptan ve gemi mürettebatı tarafından deniz yolculuğuna hukuki ve fiili olarak hazırlanmış gemidir. Yükün gemiye yüklenmesinden sonra gümrük ve liman işlemlerinin yapılması ve kaptan tarafından belgelerin alınması yola elverişli sayılmanın şartları arasındadır. Bu süreç sonucunda gemi, denize ve yola elverişli olmalı, ayrıca belgeleri tamamlanmış olmalıdır.”* Yargıtay 12. Hukuk Dairesi 2011/9980 E., 2011/27542 K., 08.12.2011 tarihli karar, <https://karararama.yargitay.gov.tr/ e.t: 10.02.2024>).

³² Yetiş Şamlı, **Elverişlilik**, s. 481.

1.2.1.3. Yüke Elverişli Gemi

Geminin taşınacak yüke elverişli olması TTK 932/3 maddesinde belirtilmiştir. Bu maddeye göre, “Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.” Taşıyan, geminin yolculuk sırasında yükün başına gelebilecek tüm tehlikelerden ve deniz tehlikelerinden korunarak yükü taşıyabilmesini sağlamakla sorumludur.³³ Geminin yükü taşımaya uygun olması için, yolculuk sırasında başındaki sorumluluğuna paralel olarak özen göstermesi gerekmektedir. Bu, diğer yüklerin taşınması nedeniyle ortaya çıkabilecek tehlikeleri de içerir.³⁴ Geminin yük ambarlarının durumu önemlidir, ancak yükün gereksinimlerini karşılayacak özel koşullara da dikkat edilmelidir. Çünkü taşınacak yükün gereksinimlerinin karşılanmaması, geminin o yükü taşımaya uygun olmadığı sonucunu doğurabilir. Örneğin, sıcak havalarda kolayca bozulabilen bir et yükünün, soğutma sistemi olan bir depoda düzgün bir şekilde taşınması gerekmektedir. Benzer şekilde, depoların düzgün temizlenmemesi ve bir önceki taşımadan kalan koku, taşınacak yeni eşyaya sinerse, taşıyanın gemiyi yüke uygun tutma sorumluluğunu ihlal etmiş olur.³⁵ Hatalı istiflemenin yüke zarar vermesi durumunda, bunun ticari bir kusur olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.³⁶ Ancak, yükte meydana gelen hasarın hangi aşamada olduğu da önemlidir. Eğer yük, önceki taşımadan kalan kalıntıların ve kokunun temizlenmemesinden kaynaklanan hasarla zarar görüyorsa, geminin yüke uygun olmadığı söylenebilir.³⁷ Eğer mevcut yük, daha sonra konulan yükten zarar görmüşse, bu ticari bir kusur olarak değerlendirilir. Yolculuğun başında elverişli olan gemi, yola çıktıktan sonra elverişsiz hale gelebilir. Bu durumda, yolculuk

³³ Çinko yükünün özelliği ve ambarın uygunluğu arasındaki ilişkinin ve geminin batışına neden olup olmadığının tespiti yapılması gerektiğinden yerel mahkeme kararı bozulmuştur. Bilirkişiler, geminin batmasının nedeninin yük kayması olduğu konusunda görüş birliği içindedir. Bu bağlamda, çinko kurşun konsantresi yükünün "su bırakma" özelliği dikkate alınarak, gemi ambarlarının bu yüke uygun ve deniz koşullarında güvenli şekilde hazırlanıp hazırlanmadığı üzerinde durulması gerekmektedir. Özetle, geminin batışına yol açan faktörlerin araştırılması önemlidir. Yargıtay 11. HD. 2000/8805 E., 2001/438 K., 25.01.2001. www.legalbank.com e.t 10.02.2024.

³⁴ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 430.

³⁵ Yetiş Şamlı, **Elverişlilik**, s. 483

³⁶ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 430.

³⁷ Yargıtay 11. HD, 2011/ 4225 E., 2013/4977 K. ve 14.03.2013 tarihli kararından özetle; Taşıyanın sorumluluğu genellikle taşıdığı yükten kaynaklanır ancak eğer konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmediyse, konteynerin niteliği veya uygunluğuyla ilgili sorumluluk taşıyanın olmayabilir. Ancak, önceden naftalin yükü taşıyan bir konteynerde sonradan iç fındık yükü taşınması durumunda, konteynerin niteliği itibarıyla yüke elverişsiz olduğu kabul edilir, taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir. www.legalbank.com e.t:01.02.2024.

başladıktan sonra ortaya çıkan elverişsizlik, taşıyanın yüke karşı özen borcunun bir tezahürünü oluşturacaktır.³⁸

Taşıyanın özen borcunu yerine getirdiğinin kabulü için geminin denize ve yola elverişliliğine ek olarak yüke de elverişliliğini sağlamak adına gereken özeni göstermekle yükümlüdür. Geminin yüke elverişli sayılması için gemi gövdesi, ambarları, yükleme ekipmanlarının yükleri kabule elverişli halde bulunması gerekmektedir.³⁹

Yüke elverişsizlik sonucu taşıyanın sorumlu olduğuna ilişkin, İngiliz mahkemesinin *The Fiona*⁴⁰ kararına konu olan olayda, petrol yükü *Fiona* tankerine boşaltılırken patlama meydana gelmiştir. Donatan Lahey Kuralları m. 4/ 6.⁴¹ maddeye dayanarak kargodan dolayı uğradığı zararın tazminini talep etmiştir. Yapılan incelemede patlamanın iki nedenden kaynaklandığı belirlenmiştir. Taşıyanın bir önceki yolculuğunda taşıdığı doğalgaz yükünün kalıntıları, boruların yeterince temizlenmemesi nedeniyle geminin borularında kalmıştır. Yükle ilgilinin rafineri yönteminde yaptığı değişiklik nedeniyle akaryakıt yükü patlayıcı gaz oluşturmuş, doğalgaz kalıntılarında yoğunlaşan sıvı ve patlayıcı gazın birleşimi ise patlamaya neden olmuştur. Mahkeme tarafından *Maxine Footwear Co Ltd ve Another v. Kanada Hükümeti Merchant Marine Ltd* kararına dayanarak, taşıyanın Lahey Kuralları m. 4/ 6'ya dayanamayacağına çünkü taşıyanın Lahey Kuralları m. 3/ 1. maddede geminin denize, yola ve yüke elverişli tutulmasına ilişkin makul özen yükümlülüğünün yerine getirilmediği hükme bağlanmıştır.⁴²

Karardan da anlaşılacağı üzere taşıyanın sorumsuzluk nedenlerine dayanabilmesi için öncelikle gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmiş olması gerekmektedir.

³⁸ Tahir Çağa/ Rageyan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi** (gözden geçirilmiş 10. Bası, On İki Levha 2010), s. 19. ("Navlun Sözleşmesi") Bu konu yüke özen borcu başlığı altında daha detaylı olarak bahsedilecektir.

³⁹ Sözer, **Elverişli Gemi** s. 49. Sami Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, 1968, s. 10.

⁴⁰ *Mediterranean Freight Services Ltd. ve BP Oil international Ltd (The Fiona)*, 1994, C.L.C. 808, Westlaw, U.K. Naklen: Cömert, s. 319; Esra Ögünç, *The Carriage Of Dangerous Goods By Sea Under The Hague Rules, The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules*, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.19 S.2, 2022 s. 834 vd.

⁴¹ "Taşıyan, kaptan veya taşıyanın temsilcisi, yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki yükleri bilerek onaylamamışlarsa, böylesi yükler taşıyan tarafından tazminat ödenmeksizin gemiden herhangi bir zamanda ve yerde boşaltılabilir, imha edilebilir veya zararsız hale getirilebilir. Bu durumda, yük göndereni, bu tür yüklerin yüklenmesinden doğan veya kaynaklanan tüm zarar ve masraflardan doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu olacaktır." Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, Kerim Atamer/ Duygu Damar/ Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları, Kerim Atamer/ Cüneyt Süzel, İstanbul, XII Levha, 2013, s. 195.

⁴² Cömert, s. 319.

1.2.2. Yüke Özen Borcu

TTK m. 1178/1 gereğince; taşıyan navlun sözleşmesi kapsamında özellikle eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, taşınması, elden geçirilmesi, korunması, denetlenmesi ve boşaltılması aşamalarında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olacağı düzenlenmiştir. Anılan hüküm emredici niteliktedir ve taraflar arasında yapılan sözleşmelerle ortadan kaldırılamaz veya sınırlandırılmaz. Bu nedenle, bu hükümler, taraflar arasında yapılan herhangi bir sözleşme ile değiştirilemez. TTK m. 1178 sorumluluğuna “yüke özen gösterme borcunun ihlali” veya “eşyanın zıya, hasar ya da geç tesliminden doğan sorumluluk” diyebiliriz.

Zıya; eşyanın herhangi bir sebeple yük ilgisine teslim edilememesidir. Buna örnek olarak; ara limanda yükün yetkili olmayan başka bir kişiye teslim edilmesi ya da varna limanda yanlış kişiye teslim edilmesidir. Bu durumda artık eşyayı, asıl yük ilgisine teslim edemeyeceğimizden zıya vardır diyebiliriz. Yükün çalınması veya ekonomik değerini tamamen kaybetmesi halinde de yükün zıyaından söz edilmektedir. Örneğin, cam yükünün tamamen kırılması veya çimento yükünün ıslanarak kullanılamaz hale gelmesi durumunda eşya zayi olmuş sayılacaktır.⁴³ Ekonomik değeri tamamen kaybolan eşyanın zayi olduğu kabul edilmektedir.

Hasar; eşyanın maddi olarak kötüleşmesi ile ekonomik değerinin azalmasıdır. Hasarın oluştuğunun kabulü için yükün maddi değerinde kalıcı bir değer kaybının mevcut olması aranmaktadır.⁴⁴ Kısacası geçici kötüleşme, eşyanın sürekli değer azalmasına sebebiyet vermişse hasarın gerçekleştiği kabul edilir.⁴⁵

Geç teslim; navlun sözleşmesinde kararlaştırılan veyahut makul sürede eşyanın varna limanına teslim edilememesidir. Taşıma süresinin belirlenmesinde taraf iradeleri esastır. Taraflar, taşıma sözleşmesini imzalarken veya sefer başladıktan sonra eşyanın varna limanına ne zaman teslim edileceğine ilişkin anlaşma yapabilir.⁴⁶ Uygulamada ise, taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılması nadiren karşımıza çıkmaktadır. Genellikle, taşıyan eşyayı teslim aldıktan sonra, geminin varna limanına ulaşacağı zamanı tahmini olarak bildirmektedir. Bu şekilde uygulamada taşıyan, taşıma sürecini tek taraflı

⁴³ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 68.

⁴⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 141; M. Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul 1991, s.66 (“Sorumsuzluk Halleri”)

⁴⁵ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 71.

⁴⁶ Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk” **Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22 S. 2, 2011, s. 1044 (“Geç Teslim”).

belirlenmektedir.⁴⁷ Ancak taşıyana sınırsız bir süre tanınmamıştır. TTK m.1178 uyarınca, “sözleşme ile süre belirlenmemesi halinde tedbirli bir taşıyandan beklenen makul sürede eşyanın teslim edilmesi” gerektiği hüküm altına alınmıştır.

Taşıma sürecinde makul süre, somut olayın şartlarına göre değerlendirilecektir. Örneğin, ileride inceleyeceğimiz eşya veya can kurtarmak amacıyla haklı olarak rotadan sapma halinde, taşıma süresi etkilenecek olup makul süre tespitinde dikkate alınmaması gerekmektedir. Çünkü örnekteki olayda, taşıyan sorumsuz olduğunu ileri sürebilecek olup ispat yükü taşıyan üzerindedir.⁴⁸

Gecikmeden kaynaklı zarardan bahsedilebilmesi için eşyanın teslimi şarttır. Eğer eşya teslim edilmediyse gecikme söz konusu değildir.⁴⁹ Buna ilişkin TTK’da açık bir düzenleme yer almaktadır. TTK m. 1178/4 uyarınca, teslim tarihinden itibaren aralıksız 60 gün geçmesine rağmen eşya teslim edilmemişse, eşya zayi olmuş sayılacaktır.

Taşıyanın yüke ilişkin özen gösterme borcu, yükün teslim alındığı yani zilyetliğin devredildiği an itibariyle başlar ve teslim edilene kadar devam eder. Bu durumda taşıyanın kusuru nedeniyle ortaya çıkan zararlar (yükün hasar, zıyı ve geç teslimi) taşıyanın sorumluluğundadır. Haksız fiil sorumluluğu açısından da taşıyan, gemi adamlarının kusurlu davranışından dolayı yüke verilen zarardan sorumludur.⁵⁰

Taşıyanın sorumluluğunu belirlemek için eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu zamanı tespit etmek gerekmektedir. Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu süreç; eşyanın yükleme limanında taşıyana teslim edildiği andan boşaltma limanında gönderilene teslim edildiği ana kadardır. İkinci olarak ise, taşıyan tarafından sözleşme ya da kanun hükümlerine veyahut boşaltma limanında uygulanan teamüle uygun olarak yükü, gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana kadardır. Üçüncü olarak, kanuni düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu olan makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği anda sona erecektir.⁵¹

Taşıyanın sorumluluğu, yolculuk boyunca TTK m. 1178/3 uyarınca eşyanın teslimine kadar devam eder.⁵² TTK bunu iki evreye ayırmıştır. Birinci evre, yükleme başından

⁴⁷ Yazıcıoğlu, **Geç Teslim**, s. 1039.

⁴⁸ Muhtarrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar, Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluk**, İstanbul 2006, s. 129.

⁴⁹ Gençtürk s. 124 ; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim**, s. 1047.

⁵⁰ Ebru Ateş, “1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi”, **Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2006, s. 116.

⁵¹ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 94.

⁵² Özetle; İzmit'ten Anvers'e taşınacak olan çelik boru yükü M/V KONYA gemisine yüklenmiştir. Ancak gemi, Cebelitarık Boğazı dolaylarında Vanuatu bayraklı MISTY gemisi ile çatışmıştır. Çatma sonucunda M/V KONYA gemisinin kış kısmında hasar oluşmuş, ancak geminin su aldığına dair bir tespit

yolculuğun başlangıcına kadar olan evredir ki buna “başlangıçtaki elverişsizlik” denmektedir. TTK m.1141 ile taşıyanın bu evrede gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü hüküm altına alınmıştır. İkinci evre, yolculuğun başlamasından sonraki evredir. Taşıyanın, yolculuğun bu aşamasında yüke özen gösterme yükümlülüğü çerçevesinde sorumluluğu devam eder. Bu yükümlülüğe uymamanın sonuçları, yüke özen gösterme yükümlülüğüne aykırı davranış olarak kabul edilecek ve bu nedenle TTK m.1178 ve devamı hükümlerine tabii olacaktır. Zarar, yolculuk başladıktan sonra meydana gelmiş olsa bile, zararın asıl nedeni başlangıçtaki elverişsizlik ise taşıyan bu zarardan TTK m.1141 uyarınca sorumlu olacaktır.⁵³

TTK'nın farklı maddelerinde⁵⁴ taşıyanın sorumluluğu kapsamı seferin başlamasından⁵⁵ sonraki dönemdir. Bu hususlar nedeniyle gemi, sefere başlamadan önce zarar meydana gelmişse TTK m.1141 hükmüne aykırı olarak sefere elverişsizlik söz konusudur. Ancak zarar, yolculuk sırasında meydana gelen elverişsizlikten kaynaklanıyorsa sonraki elverişsizlik dikkate alınıp TTK m. 1178 ve devamındaki maddelerin uygulanacağı açıktır.

Yükün yararına gerekli önlemleri almayan taşıyan, yüke özen borcunu ihlal edeceğinden TTK m. 1178/1 kapsamında oluşan zarardan sorumlu tutulacaktır. Buna ilişkin örnek Yargıtay kararından özetle; Davacı vekilin, davalı Transbosphore Deniz Nakliyat Sanayi ve Ticaret A.Ş'nin acentesi olduğu gemi ile taşınan emtianın Karaköy Yolcu Salonu Gümrük Müdürlüğü cep ambarında, başka bir davalıdan temin edilen forkliftten düşerek hasar gördüğünü iddia ederek tazminat talep ettiği bir davada, mahkemenin eTTK'nun 1061. maddesi (TTK m.1178) hükümlerine atıfta bulunarak, taşıyanın malların yüklenmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir şekilde dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü göstermekle mükellef olduğu belirtilmiştir. Mahkeme, dosya kapsamından gemiden tahliye sırasında meydana gelen

yapılmamıştır. Varış limanında 2 ve 4 numaralı konişmentoların içeriğinde ağır deniz suyu ile paslanma, ezilme ve bükülme gibi hasarlar tespit edilmiştir. Bu nedenle taşıyana karşı dava açılmıştır. Yapılan yargılama sonucunda yerel mahkeme, geminin çatma ile ilgili herhangi bir sorumluluğunun bulunmadığını ve hasarın su sızması sonucu meydana geldiğini belirterek taşıyanın sorumlu olduğuna hükmetmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 22.11.1999 Tarih 1999 / 9456 K. Naklen: H. Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, 2008, s. 110, dn. 350.

⁵³ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 175.

⁵⁴ Burada sözü edilen maddeler TTK m. 1113, m. 1150, m. 1151, m. 1178 ve m. 1220.

⁵⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 184; Demirkıran, s. 52.

hasarın taşımının henüz tamamlanmadığı bir aşamada gerçekleştiğini tespit ederek, bu durumda davalı taşıyanın sorumluluğuna gidilmeyeceği yönünde karar vermiştir.⁵⁶

Öte yandan, 11. Hukuk Dairesi bir kararında özetle; konişmentoda sorumsuzluk kaydı bulunmasına rağmen yükün hatalı yükleme ve istifleme sonucu zarara uğraması nedeniyle taşıyanın TTK m. 1178 uyarınca sorumlu tutulacağı hüküm altına alınmıştır. Bahse konu olayda, konişmentoya göre motor yatın güvertede taşındığı, motor yatın üzerine yerleştirilen beşiğin destek ayaklarının sefere uygun şekilde sağlanmadığının tespit edildiği, istiflemenin yükün özelliklerine ve uluslararası standartlara uygun yapılmadığı belirtilmiştir. İstiflemenin yükleten tarafından gerçekleştirilmiş olmasına rağmen, kaptanın donatanı temsil ederek yükleme ve istiflemeye nezaret sorumluluğu taşıdığı, ancak olayda kaptanın bu yükümlülüğü yerine getirmediği ve dolayısıyla yükte meydana gelen hasardan dolayı gönderen ile birlikte fiili taşıyıcının ve akdi taşıyıcının birlikte sorumlu oldukları belirtilmiştir. TTK 1178. maddesine göre, taşıyanın, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde, eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması konularında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olduğu ve bu nedenle taşıyanın zarardan sorumlu tutulduğu ifade edilmiştir.⁵⁷

Taşıyanın, TTK m. 1178 hükmüne göre sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğunu izah etmiştik. Taşıyanın sorumlu olması için yükle ilgilinin zararının olması şarttır. Örneğin, eşya geç teslim edilmesine rağmen piyasa değeri düşmediğinden zarar söz konusu değildir. Bu halde taşıyan, eşyanın geç teslim edilmesinden sorumlu tutulamayacaktır.

1.2.3. Yükün Güvertede Taşınmasından Sorumluluk

Yükler güvertede taşındığında, zarar görme riskleri daha yüksektir ve bu nedenle kural, yüklerin ambarda taşınmasıdır. Güverteye koyulacak eşyalara ilişkin usul TTK m.1151' de düzenlenmiştir. Bu hükme göre taşıyan kural olarak eşyayı doğrudan güvertede taşıyamaz veya küpeşteye asamaz. (TTK m. 1151/1) Taşıyan yalnızca ticari teamül gereği yahut mevzuat uyarınca yükün güvertede götürülmesi zorunlu ise ve taşıyan ile yükleten arasında bir anlaşma varsa güvertede taşıyabilir. (TTK m. 1151/2)

⁵⁶ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2003/6236 E., 2004/1043K, 10.02.2004 tarihli karar <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, e.t: 26.02.2024.

⁵⁷ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2018/4517 E. , 2020/2010 K. <https://karararama.yargitay.gov.tr/> e.t: 02.03.2024.

Lahey Kuralları m. 1/c gereğince, güverte yükünü sözleşme anlamındaki "eşya" kapsamının dışında tutar. Bu nedenle Lahey kuralları hükümleri güverte yükünde uygulanmamaktadır. Hamburg Kuralları'na baktığımızda ise, güverte yükünün eşya olarak kabul edildiği görülmektedir. Nitekim TTK 1151 maddesinin gerekçesinde 1978 Hamburg Kuralları 9. maddesinden değiştirilmeden alındığına değinilmektedir. Bu hüküm (Hamburg Kuralları m. 9/1) uyarınca,⁵⁸ Taşıyan, yükün güvertede taşınması konusunda yükleten ile anlaşma yaptıysa, ticari teamül gereği yükün güvertede taşınması uygunsa veya kanun gereğince yükün güvertede taşınması emredildiği hallerde, yükü güvertede taşıyabilecektir. Aksi halde yükün güvertede taşınmasından doğan zararlar taşıyanın sorumluluğunda olacaktır. Buradan hareketle TTK m. 1151/ 2 hükmü hukukumuzda doğrudan anılan hüküm ile girmiştir.

eTTK'da bu hususa ilişkin düzenleme 1029. maddede yer almaktaydı; *“Yükletenin izni olmadan güvertede eşya taşınmayacağı gibi küpeşteye de asılamaz”* şeklinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla TTK m. 1151'de yer alan düzenleme eski düzenlemeye nazaran daha kapsamlı ve günümüz teknolojisi ve ihtiyaçlarına daha iyi karşılık veren bir düzenleme olmuştur. Nitekim konteynerle taşımaların artmasıyla beraber gemilerde ambarların bulunmaması ve bazı yükleri korumak için yeterli önlemlerin güvertede alınabilmesi açısından bir düzenlemenin yapılmasını gerekli kılmaktadır.⁵⁹

TTK'daki bu düzenleme öncesinde, bu soruna benzer bir çözümü Yargıtay 11. Hukuk Dairesi içtihatında vesair Yargıtay kararların da görmek mümkündür.⁶⁰ Dolayısıyla anılan içtihatlar uygulamadaki ihtiyaçları karşılamaktadır. Taşıyan, yükün güvertede taşınabileceği veya taşınması gerektiği konusunda taşıyanla mutabakata varırsa, bu durum yazılı olarak deniz taşıma senedine kaydedilecektir. Böyle bir hükmün bulunmaması halinde gemide bir taşıma sözleşmesinin varlığını ispat yükü taşıyana aittir.

TTK m. 1151/ 1-2 hükümlerine aykırı olması durumunda, gemide taşımadan kaynaklanan her türlü zıya, hasar veya gecikmeden dolayı taşıyan sorumlu olacaktır. (TTK m. 1151/ 4) Yükü güvertede taşımak, ambarda taşımaktan daha tehlikelidir.

⁵⁸ Metinde yer alan Türkçe metin olan Hamburg Kuralları m. 9/ 1'in orijinal metnini incelemek için bkz. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf, e.t: 10.03.2024.

⁵⁹ Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt I, On İki Levha Yayınları, 2017, İstanbul, s. 480.

⁶⁰Yargıtay içtihatlarında ; *“yükün güvertede taşınmasının gemi ve yük özellikleri nedeniyle olağan kabul edilmesi, eğer yükleten bu duruma açıkça itiraz etmemişse, yükün güvertede taşınmasına zımni olarak onay verdiği kabul edilebilir. Ancak, taşıyanın TTK'nun 1061. maddesinden kaynaklanan yüke özen gösterme yükümlülüğü ve bu yükümlülüğe uymamanın doğurduğu sorumluluğu ortadan kaldırmayacağı”* yer almaktadır.

Dolayısıyla bu tür gönderilerde hasar olasılığı daha yüksektir.⁶¹ Bunun nedeni, güvertede taşınan malların çevresel etkilere ve tehlikelere daha açık olması ve risklere karşı daha savunmasız olmasıdır.⁶²

Taşıyan, yükletenin izniyle yükü güverteye yüklemişse, yalnızca güvertede oluşacak özel nitelikteki tehlikelerden kaynaklı hasarlardan sorumluluğu bulunmamaktadır. Aksi halde taşıyanın TTK 1178. maddeye göre istifleme, boşaltma gibi taşıma işlemlerinde özen yükümlülüğü devam etmektedir.⁶³ Örneğin yükün taşıyanın izniyle güvertede taşınması ve yanlış yerleştirme nedeniyle hasar görmesi durumunda taşıyan sorumludur.⁶⁴ Yükün güvertede taşınmasında emredici hükümlerin uygulanmadığı iki durum vardır. Öncelikle deniz taşıma senedinde yükün güvertede taşınacağı belirtilmesi gerekmektedir. (TTK m. 1244/1-a) Kısacası, güvertede yük taşımak TTK m. 1151/ 2’de belirtilen şekilde gerçekleştirilebileceği konusunda anlaşmaya varmadıkça, ticari uygulamalara uygun veya kanunen emredici hükümler bulunsa bile taşıyan ile yükleten arasında yükün nasıl taşınacağına ilişkin bir anlaşma yapılmamışsa emredici hükümler uygulanacaktır. Örneğin, tehlikeli yüklerin güvertede taşınması zorunludur. Taraflarca tehlikeli yüklerin ambarda taşınmasına ilişkin anlaşma yapılması dahi mümkün değildir.⁶⁵ Bu durumda taraflar arasında daha önceden yapılan taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran veya azaltan sözleşme hükümleri geçerli olmayacaktır.⁶⁶

İkinci bir şart ise (TTK m.1244/1-a) belirtilen yükün deniz taşıma senedinde yazılı olduğu gibi fiilen güvertede taşınmasıdır. Başka bir deyişle, denizde taşıma senedinde yükün güvertede taşındığı ancak fiilen ambarda taşındığında taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tabidir. Yolculuğun başlamasından sonra yükün güverteden ambara nakledilmesi halinde, taşıyanın sorumluluğu baştan itibaren emredici hükümlere göre kabul edilecektir. Ayrıca yükün bir kısmı güvertede, kalan kısmı ise ambarda taşınıyorsa ambarda taşınan kısım üzerinde taşıyanın sorumluluğunda emredici hükümlerin uygulanacağı kabul edilmektedir.⁶⁷

Taşıyanın sorumluluğu, yükün güvertede taşınmasından kaynaklanan hasarlarla sınırlı değildir. Yükün güvertede taşınması halinde bile, yüke özen gösterme yükümlülüğünün

⁶¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 254.

⁶² Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 153.

⁶³ İnci Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I- II**, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 82.

⁶⁴ Kaner, s. 82-83.

⁶⁵ Cüneyt Süzal, “Deniz Ticareti Hukukunda Taşıyan Ve Yükleten Kavramları Hakları, Borçları Ve Sorumlulukları”, **Doktora Tezi**, s. 267.

⁶⁶ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 255.

⁶⁷ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 256.

ihlalinden kaynaklanan zararlardan da taşıyan sorumlu tutulmaya devam etmektedir.⁶⁸ Elbette yükün, yükletenin rızasıyla güvertede taşınması halinde, (TTK m. 1244/1-a gereğince) emredici hükümler uygulanamayacağından taşıyan sorumsuzluk kaydı koyma hakkını elde etmiş olacaktır. Yükün güverteye yerleştirilmesinin geminin (yolculuğa elverişsiz hale gelmesine neden) olması halinde, yükletenin rızasının taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmadığını belirtmek gerekir.⁶⁹

Yükün güvertede taşınacağı konişmentoda belirli ise, yükleten bunu bilerek ve görerek konişmentoyu itiraz etmeden kabul ettiğinde, zımnen yükün güvertede taşınmasına icazet vermiş sayılacaktır.⁷⁰ Buna ek olarak yükleten ile taşıyan yükün güvertede taşınacağı yönünde anlaşmışlarsa maddenin üçüncü kısmına göre, bu durum deniz taşıma senedine yazılı olarak kaydedilmelidir. Eğer taşıyanla yükleten arasındaki bu anlaşma deniz taşıma senedine kaydedilmezse taşıyan, yüke gelebilecek zararlardan dolayı gönderilene karşı sorumlu olacaktır. Yükün güvertede taşınmasından dolayı taşıma sırasında meydana gelebilecek hasarlar, taşıyanın sorumluluğundadır. Ancak taşıyan bu konuda yükletenle anlaşarak (yazılı veya zımni) denizde taşıma senedine yükün güvertede taşınacağı yazılmışsa, ilgili hüküm uyarınca taşıyan bu kaydı gönderilene karşı ileri süremeyecek ancak ödemek mecburiyetinde kaldığı zarar miktarını sözleşme hükümlerine göre yükletene rücu edebilecektir.

Yükün güvertede taşınması ticari bir uygulama ise, bu durumda taşıma senedine bu konuda bir düzenleme yapılmasına gerek kalmaz ancak taraflar yüküm ambarda taşınması hususunda anlaştıkları takdirde yükün güvertede taşınması yönünde ticari bir gelenek olsa bile yükün ambarda taşınması gerekir.⁷¹ Yükün niteliği gereği ambarda taşınması uygun değilse de yük güvertede taşınması gerekir ambarda taşınmasına izin verilmez.⁷² Yasa gereği güvertede taşınması gereken yükler için yükletenin muvafakati aranmayacaktır. Yükün güvertede taşınması, yükletenin onay vermesi halinde taşıyanın elverişlilik ve yüke özen sorumluluğunu etkilemez.⁷³ Taşıyan, güvertede taşınan yükün

⁶⁸ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 111.

⁶⁹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 441.

⁷⁰ Çağa/Kender, s.53. “Anglo-Sakson hukukunda, zımni icazet verilmemektedir. Bu koşulun sağlanabilmesi için kesin ve açık bir izin alınması gerekmektedir, sadece konişmentoda yükün güvertede taşınacağına dair bir kaydın bulunması yeterli görülmemektedir.”

⁷¹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 472.

⁷² Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 471.

⁷³ Yargıtay 11. H.D. 1989/5487 E., 1991/401 K. Sayılı kararında; Taşınan yük ve geminin nitelikleri dikkate alındığında, taşımanın güvertede yapılmasının yaygın olduğu durumlarda bile, taşıyanın yükü özenle taşıma yükümlülüğünün devam ettiğini belirtmektedir. Yükün güvertede taşınmasının gemi ve yük özelliklerinden kaynaklandığı durumlarda, eğer yükleten bu duruma açıkça itiraz etmemişse, malın güvertede taşınmasına zımnen onay vermiş sayılacağına dikkat çekerek, taşıyanın TTK'nun 1061.

tüm aşamalarından sorumludur ve güvenliğini sağlamalıdır. Taşıyan, gemi güvertesinde taşınan yükü, gerekiyorsa deniz veya yağmur suyundan zarar görmeyecek şekilde kapatmakla yükümlü olacaktır.⁷⁴ TTK'nın 1178 ve 1179. maddelerinde belirtilen istisnalar saklı kalmak kaydıyla, yükün kaybolması, hasar görmesi veya gecikmesinden kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumludur.^{75 76}

Taşıyanın gemisinde yükün hukuka aykırı olarak taşınması durumunda, taşıyan kanunda öngörülen sorumsuzluk hallerine dayanarak zarardan kurtulamayacaktır.⁷⁷ Hamburg Kurallarında güverte yükü eşya olarak kabul edilmiş ve sözleşme kapsamına alınmıştır.⁷⁸ Ayrıca Hamburg Kuralları 9. maddede yükün güvertede taşınmasının uygun olmadığı durumlarda sonuçlarının ne olacağına yer verilmiştir.⁷⁹ Buna göre yükün kurallara uygun olarak güvertede taşınması halinde meydana gelebilecek her türlü zarardan taşıyan sorumludur. Rotterdam Kuralları sistemi güvertede taşınan yükleri kapsamakta olup, 25. maddede buna ilişkin şartları düzenlemektedir. Bu milletlerarası sözleşme çerçevesinde yükün güvertede taşınmasına ilişkin koşullar, revize edilmiş Hamburg Kuralları korunmuş ve buna bir ekleme yapılmıştır.⁸⁰ Yükün, güvertede taşınmasına elverişli konteynerlerin içerisinde ya da üstünde taşınmasının uygun olması halinde güvertede taşınması mümkün olabilecektir.⁸¹ Yükün güvertede geçerli bir sebep olmadan taşınması ve bunun sonucunda yükün hasar görmesi halinde, taşıyan sorumsuzluk hallerine dayanamayacaktır.

maddesinden kaynaklanan yüke özen gösterme yükümlülüğünün ve bu yükümlülüğe uymamanın doğan sorumluluğunun devam ettiğini belirtmiştir. Naklen; Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuk ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, Aybay Yayınları, 2. Bası, İstanbul, 2000, s. 214-217.

⁷⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 53.

⁷⁵ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 254.

⁷⁶ Taşıyanın bu sorumluluktan kurtulmasının yolu, yükün ambarda taşınması halinde de aynı zararın meydana geleceğini ispat etmesidir. Naklen: Elvin Kerime Silahtaroğlu, Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi "Yükleten", **Doktora Tezi**, Yeditepe Üniversitesi, 2011, s. 93.

⁷⁷ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 53.

⁷⁸ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 106.

⁷⁹ Türk Ticaret Kanunu'muz oluşturulurken Hamburg Kurallarının bu hükümlerinden esinlenilmiştir.

⁸⁰ Bu husus Rotterdam Kuralları m. 25/1' de yer almaktadır:

"Eşya, aşağıdaki durumlarda geminin güvertesinde taşınabilir: 1) Mevzuat bu şekilde taşımayı gerektiriyorsa; 2) Eşya, konteyner içinde, üzerinde veya güverte taşımacılığına uygun bir taşıtta bulunuyorsa ve güverte bu konteynerler veya taşıtlara özel olarak tahsis edilmişse, 3) Güverte taşımasının taşıma sözleşmesine veya ilgili ticaret alanının örf ve adetlerine veya uygulamalarına uygun olması gerektiği durumlarda." Naklen : Cüneyt Süzöl/ Duygu Damar, Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt: XXVI, Sayı: 2 s. 166.

⁸¹ Berlingieri, Francesco, "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules;

https://www.academia.edu/3407542/A_Comparative_Analysis_of_the_Hague_Visby_Rules_the_Hamburg_Rules_and_the_Rotterdam_Rules e.t. 26.10.2023.

1.2.4. Yükün Başka Gemiye Yükletilmesinden veya Sefer Sırasında Başka Bir Gemiye Aktarılmasından Doğan Sorumluluk

TTK m. 1150’de, taşıyanın taşıtanın izni olmaksızın yükü başka bir gemiye aktarması durumu düzenlemiştir. Maddenin birinci bölümüne göre, taşıtanın rızası olmadan taşıyan yükü farklı bir gemiye yükleyemez. Yükün, taşıtanın belirlediği gemiden başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması halinde, meydana gelebilecek her türlü zarardan taşıyan sorumlu olacaktır. Ancak yükün anlaşmalı bir gemi ile taşınması halinde bile hasarın meydana geleceği ispat edilirse, taşıyanın izinsiz olarak başka bir gemiye yükü yüklemesinden doğan bir sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.⁸² Ek olarak ikinci bölümdeki düzenlemelere göre sefer başladıktan sonra veya acil durumlarda yapılan transferlerden taşıyanın yükü başka gemiye aktarmasından kaynaklı sorumluluğu olmayacaktır. Öte yandan yükletenin, yük üzerinde anlaşmaya varılan gemiden başka bir gemide taşımayı kabul ettiği açık ve net olmalıdır.⁸³ Taşıtan muvafakatini sözleşmede yazılı olarak belirteceği gibi daha sonradan da icazet verebilecektir. Ancak navlun sözleşmesi için bir konişmento düzenlenmişse, tüm nüshaların yazılı muvafakati yansıtması gerekir.⁸⁴

1.2.5. Yükün Taşınmasında Kararlaştırılmış Olan veya Mutad Rotanın Değiştirilmesinden Doğan Sorumluluk

Navlun sözleşmesinde geminin güzergahı belirlenebilir. Bu halde taşıyan belirlenen rota üzerine seyretmek zorundadır. Sözleşmede güzergâh belirtilmemişse, taşıyanın eşyayı en kısa sürede varış limanına teslim etmesi gerekmektedir. Bu hedef doğrultusunda takip edilecek makul rota, yükleme limanı ile varış limanı arasındaki en kısa coğrafi mesafeyi ifade eden bir doğrudan bir çizgi ile belirlenir.⁸⁵ Makul rotanın belirlenmesinde, izlenen geleneksel rotalar ve yükleme limanının güvenliği⁸⁶ dikkate alınır, ayrıca makul rota her zaman en kısa rota değildir.⁸⁷

⁸² Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 163.

⁸³ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 476.

⁸⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 20.

⁸⁵ Safa Murat Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 85.

⁸⁶ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 479.

⁸⁷ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 55.

Sapma, geminin rotasında yapılan bilinçli değişikliktir. TTK'nın 1113. maddesi uyarınca kaptan, öngörülemeyen durumların rotanın devamına engel olması durumunda rotayı değiştirebilir. Bu halde kaptan yeni bir rota belirleyerek kalkış limanına dönebilir veya beklenmedik durumun sona ermesini bekleyebilir. Burada kastedilen normal seyir esnasında beklenmeyen ve kaptanın kusurdan kaynaklanmayan bir olay⁸⁸ sebepsiz yere beklenemeyecek, hem gemiyi hem de yükü tehdit eden bir olay olmalıdır.⁸⁹ Olağandışı fırtına riski, savaş veya korsan saldırıları bu madde kapsamında değerlendirilebilir. Ancak tehlike geminin elverişsizliğinden kaynaklanıyor ise⁹⁰ rotadan haklı bir sapma olduğu makul kabul edilemez⁹¹. Haklı bir sapma söz konusu olduğunda taşıyan sorumluluktan muaf olacaktır. Öte yandan, haklı bir sapma nedeniyle güzergahın uzatılması durumunda, taşıyan ilave navlun ücreti talebinde bulunamaz.⁹² Taşıyan, sapmanın haklı olup olmadığını kanıtlamak zorundadır.⁹³

TTK'nın 1220. maddesi, can veya mal kurtarmak amacıyla veya başka bir haklı sebeple rotadan ayrılması durumunda yükte meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğunu düzenler. Bu maddede taşıyanı koruyucu ve taşıyanın lehine bir sorumsuzluk hali düzenlenmiştir. Kanunda belirtilen haklı sapma nedenlerinin dışında bir durum ile rotadan sapma söz konusu olduğunda rotadan sapma haksız kabul edilir ve sapma nedeniyle yüke gelen her türlü zarardan taşıyan sorumlu tutulacaktır.⁹⁴ Taşıyanın bu sorumluluğu TTK'nın 1178. maddesine göre değerlendirilecektir, ayrıca geminin rotadan sapmaması durumunda dahi yükte yine aynı zararın oluşacağını ispat ettiği takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulabilecektir.⁹⁵ Geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin bir kusur sebebiyle eşya zarara uğramışsa taşıyan bu durumda TTK m. 1180 uyarınca sorumluluktan muaf tutulabilir.⁹⁶

⁸⁸ Rotanın yanlış hesaplanması durumunda, haklı sapma değil, teknik bir kusurun varlığından bahsedilecektir. Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 56.

⁸⁹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 480.

⁹⁰ Örneğin, yetersiz yakıt sebebiyle yakıt almak amacıyla rotadan sapma gerekliliği ortaya çıkması.

⁹¹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 480.

⁹² Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 56.

⁹³ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi** s. 56.

⁹⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi** s. 56.

⁹⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 56

⁹⁶ M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, İstanbul, Der Yayınları, 2. Baskı, 2017, s. 231. ("Çarter Sözleşmeleri").

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

2.1. Genel Olarak

TTK, taşıyanın sorumluluğunu belirli ilkeler çerçevesinde sınırlamaktadır. Sorumluluğu sınırlandırmanın amacı, deniz yoluyla yapılan ticareti arttırmaktır.⁹⁷ Bu nedenle taşıyanın taşıma sorumluluğunu azaltabilmek amacıyla sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir.

TTK hükümleri oluşturulurken, Alman Ticaret Kanunu'ndan esinlenilmiştir. Alman Ticaret Kanunu, Lahey Kuralları kapsamında geminin sevk ve yönetiminden kaynaklı kusur ile yangına ilişkin hükümleri taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olarak ayırmış; diğer sorumsuzluk hallerini ise muhtemel sorumsuzluk halleri olarak nitelendirmiştir. TTK'da sorumsuzluk halleri iki farklı maddede düzenlenmiş olsa da mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri başlığıyla böyle bir ayırım yer almamıştır. Ancak doktrinde mutlak sorumsuzluk ve muhtemel sorumsuzluk ayrımı yapılmaktadır.⁹⁸ TTK'da taşıyanın sorumsuzluk hükümleri; 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1968 tarihli Lahey Visby kuralları ve 1978 tarihli Hamburg kurallarından esinlenerek, güncel gelişmelere uygun olarak hazırlanmıştır.⁹⁹

Taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu bir diğer hal, TTK m. 1179/1 hükmünde yer alan; *“taşıyanın veya adamlarının kasıtlı veya ihmali davranışlarından kaynaklanmayan zararlardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kasıtlı veya ihmali davranışlarının bu zarara neden olmadığını ispatlama yükü, taşıyanın üzerinde olduğuna”* ilişkin düzenlemesidir. Burada ispat yükü taşıyana bırakılmıştır. Bu nedenle öncelikle, taşıyanın kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden dolayı zararın meydana gelmediğini ispat etmesi, sonra da olayın gerçekten zarara yol açmadığını ispat etmesi gerekir. Zira taşıyanın sorumluluktan kurtulması istisnai niteliktedir.

⁹⁷ Sorumluluğu sınırlandırmanın asıl amacının deniz ticaretine yapılan yatırımın artırılması olduğuna ilişkin görüş için bkz. *Frank L. Maraist/Thomas C. Galligan/Catherine M. Maraist, Cases And Materials On Maritime Law, Third Edition, American Book Series*, 2016, s. 705.

⁹⁸ Faysal Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017, s. 98.

⁹⁹ Hakan Şeker, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu”, **Yüksek Lisans Tezi**, 2019 s. 51.

Çalışmamızın asıl konusu olan mutlak sorumsuzluk hallerindeki en önemli hüküm ise TTK'nın 1180. maddesi olup detaylı olarak inceleme alanı bulmuştur. Bu maddeye göre, eğer ortaya çıkan zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir faaliyetin veya yangının sonucu ise, taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumludur. Ancak, geminin teknik yönetimine dâhil edilen ve daha çok yükün menfaati gereği alınan önlemler, bu kapsamda değerlendirilmezler. Yani, taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumlu tutulması, geminin sevkine veya teknik yönetimine ilişkin faaliyetler veya yangın durumunda geçerlidir ve bu durumda taşıyanın sorumluluğundan kurtulması mümkün olabilir. Bu hüküm, gemi işletmeciliği ve taşımacılık sektöründe yaşanan sorunları düzenlemek amacıyla getirilmiş olup, taşıyanın sorumluluğunu belirli bir kusur standardı üzerinden değerlendirirken, gemi işletmeciliği faaliyetlerine ilişkin özel durumları da dikkate almaktadır.¹⁰⁰

2.2. Geminin Sevkine Ve Teknik İdaresine İlişkin Kusurlardan Sorumsuzluk

TTK m. 1180/1 uyarınca, navlun sözleşmesi kapsamında yapılan taşımanın neden olduğu zarar, taşımaya ilişkin geminin sevkine veya diğer teknik yönetimine ilişkin bir olay sonucu ortaya çıkması halinden kaynaklanıyorsa, taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumlu olacağı şeklinde bir düzenleme yapılmıştır.¹⁰¹ Bu maddedeki geminin sevki ibaresi, gemilerin hareketiyle bağlantılı tüm eylemleri ifade etmektedir.¹⁰² Sevk kusuru ise, gemi hareketlerine ilişkin önlemlerdeki hatalar (tedbirdeki kusur) olarak tanımlanabilir.¹⁰³ Sevk kusuru kapsamına; manevra hareketleri, rota saptanması, sesli ve ışıklı işaretlerin verilmesi, radara bakılması, hızın ayarlanması gibi navigasyondan kaynaklı kusurlar girmektedir.¹⁰⁴ Geminin diğer teknik yönetimi ise geminin sevkinden

¹⁰⁰ Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061)**, Adalet Yayınevi, 2007, s. 105.

¹⁰¹ İşbu hal uluslararası alanda, Harter Kanunu m. 192' de düzenlenmiş daha sonra bunu Lahey Kuralları 4/2 (a) takip etmiştir. Ancak ilerleyen zaman içinde teknolojik gelişmelerin ve haberleşme imkanının artmasıyla Hamburg Kuralları ile Rotterdam Kuralları'nda bu sorumsuzluk haline yer verilmemiş fakat bu eğilim tepki çekmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 543; Bolca, s. 66-67.

¹⁰² Çağa/ Kender, Navlun Sözleşmesi, s. 156; Akan, **Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali**, s. 60; Bolca, s. 68; Bu işlemler geminin navigasyonu (seyre ilişkin yönetimi) olarak isimlendirilmektedir. Bkz. Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 544; Tekin, s. 101.

¹⁰³ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 156; Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri**, Denizde Yolcu Taşıma Ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, Gözden Geçirilmiş İlaveli 2. Basım, 1971, s. 217; Burak Adıgüzel, **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Mto Sorumluluğu**, 1. Basım, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 200.

¹⁰⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 156; İlknur Uluğ Cicim, "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S: 6 C: 2, 2002, s. 6. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ahbvuhfd/issue/48134/608830>; Güden, s. 83; Tekin, s.101; Bolca, s. 68. Çatmanın sevk kusurundan kaynaklandığı haller bakımından ayrıca bkz. Bolca, s. 70-73.

daha belirsiz bir kavramdır.¹⁰⁵ Ancak teknik operasyonlarla ilgili -gemi makinalarının ve teçhizatın kullanılması kaynaklı- geminin navigasyonu haricinde kalan teknik idareye ve geminin yolculuğa elverişli olmasına ilişkin tüm yönetim faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır.¹⁰⁶

Teknik yönetimden kaynaklanan kusurlar, taşıyanın gemiyi iyi halde muhafazasının yanında teknik yönetimin bu faaliyetlerindeki eksiklikten kaynaklanan kusurlardır.¹⁰⁷ Teknik arıza durumunda, yük tanklarının kapaklarının gevşek bırakılması, pompalara gerekli özenin gösterilmemesi, gemi teknesinin bakımı ve temizliği, balast tankının durumunun su almadan önce kontrolünün sağlanması gibi seyir güvenliğini sağlayıcı tedbirler teknik kusur içerisine girmektedir.¹⁰⁸

Sevk kusurundan bahsedilmesi gereken zaman, geminin yolculuğa başladıktan sonra seferde olduğu andır; teknik yönetime ilişkin kusur ise geminin limanda bulunduğu anda söz konusu olabilecektir.¹⁰⁹ Sevk veya diğer teknik yönetimin kusursuzluğunu belirlemede taşıyanın adamlarının kusur derecesi önemli olmadığından taşıyan, adamlarının kasten kötü yönetimi ve idareleri nedeniyle sebep olduğu zararlardan sorumlu değildir¹¹⁰. Bu durumda TTK m. 1180/1 hükmünün uygulanıp uygulanamayacağı yine aynı hükme göre belirlenir. Buna göre, yük yararına alınan

¹⁰⁵ Özellikle geminin başkaca teknik yönetiminden kaynaklı kusur ve ticari kusur ayrımı uygulamada soruna sebep olmaktadır. Bkz: Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76; Bu iki kavrama ilişkin ayırım için ayrıca bkz. Feray Fıncıoğulları, Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, **İstanbul Barosu Dergisi**, S: 92 C: 6, 2018, s. 258.

<https://www.istanbulbarosu.org.tr/YayinDetay.aspx?ID=543&desc=Cilt:-92-Say%C4%B1:-2018/6-59>

¹⁰⁶ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 96; Tekin, s.101; Bolca, s. 73. Yargıtay'ın 11. Hukuk Dairesi'nin, 08.02.1991 tarihli, 1991/444 E. ve 1991/729 K. sayılı ilamında ise geminin başkaca teknik yönetimi, geminin seyir amacı dışındaki işlerde, geminin yararı doğrultusunda nakli ve teçhizat ile araçlarının kullanılması olarak tanımlanmaktadır. Naklen; Sezer Iğın, Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevki veya Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayrımı, **Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi**, C: 1 S: 1, s. 130. Yüke hizmet eden tedbirler ise bu kavramın dışında kalmaktadır Bkz: Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157.

¹⁰⁷ Kaner, s. 380; Örsel, s. 31; Seda Bilat, "Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması", **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi, 2008, s. 24.

¹⁰⁸ Güden, s. 88; Bolca, s. 73. Her ne kadar geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi birbirinden farklı kavramlar olsa da bizim de katıldığımız düşünceye göre her iki kavramın da aynı hukuki sonuca sebebiyet verdiği göz önüne alındığında aralarında kesin bir ayırım yapılması gerekmeyecektir. Bkz: Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 554.

¹⁰⁹ Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden - Yük Ziya Ve Hasarından- Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, 2003, Ankara, s. 114-115; Adıgüzel, s. 200; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 97; Bolca, s. 74. Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 100-103.

¹¹⁰ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 156; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 547; Güden, s. 84; Bolca, s. 68- 69.

tedbirler, geminin teknik yönetiminin bir parçası sayılmayacaktır; şüphe durumunda oluşan zararın teknik yönetimden kaynaklanmadığı varsayılacaktır.

Taşıyan kusuru olmaksızın¹¹¹, geminin sevki veya diğer teknik yönetim nedeniyle kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulamaz. Ancak zararın, geminin sefere başlamasından önceki bir teknik kusurdan kaynaklanması halinde taşıyan, TTK m. 1180/1'den faydalanamayacaktır.¹¹² Ayrıca taşıyanın, TTK m. 1180 sorumsuzluk halinden yararlanması kendi kusursuzluğuna ek olarak zararın sevk ya da diğer teknik yönetimden kaynaklandığını ispat etmesine bağlıdır.¹¹³

2.2.1. Geminin Sevkinde Kusur

Sevk kusurunun incelenebilmesi için öncelikle sevk kavramından ne kastedildiğinin tanımlanması gerekmektedir. Geminin sevki denildiğinde anlaşılması gereken, bir geminin hareketiyle ilgili tüm sevk ve yönlendirme/navigasyon eylemleridir.¹¹⁴ Yaygın görüşe göre, geminin hareket ve ilerlemesine yönelik her türlü hareket ve tedbir, geminin sevkini oluşturmaktadır.¹¹⁵ Bu kapsamda gemi manevrası, dümen ve makine kontrolü, konum belirleme, rota belirleme, takip, radar görüntüleme, harita kullanımı, ışıklandırma, sinyalizasyon, hız ayarlama, deniz trafik kurallarına uyum, kötü hava koşullarında demir atılacak uygun ve emniyetli yerin belirlenmesi geminin sevkine ilişkin hareketlerdir.¹¹⁶

Taşıyanın zarardan sorumlu olup olmadığının belirlenmesi için ilk olarak hasarın “geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin” yapılan bir hareket sonucu meydana gelmiş olduğunun tespit edilmesi gerekir. Bu nedenle geminin teknik yönetimi kavramını açıklamak gerekir.¹¹⁷

¹¹¹ Taşıyanın kendi kusuru, adamlarını seçme, eğitme, yönlendirme ve talimat vermede yetersizlikten kaynaklanabileceği gibi taşıyanın kaptana özel talimat vermesiyle ya da gemiyi bizzat kendisi sevk ettiği hallerde de ortaya çıkabilecektir (Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 156; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 109; Tekin, s. 101; Bolca, s. 75.

¹¹² Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s.158; Güden, s.84; Tekin, s. 10; Bolca, s. 69.

¹¹³ Ilgın, **Teknik Kusur ile Ticari Kusur Ayırımı**, s. 125.

¹¹⁴ Zehra Şeker Ögüz, Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi, **İÜHFİM**, C. LXI S. 1-2, 2003, s. 331.

¹¹⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s.157; Akıncı, s. 410; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 490; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 215.

¹¹⁶ Seven, s. 114.

¹¹⁷ “Ticari kusur, teknik kusurdan farklı olarak, sadece yükü etkileyen sebeplerden kaynaklanan bir kusurdur.” Tekin, s. 306. Teknik kusur ile ticari kusur arasındaki farkları ayrıntılı olarak incelemek üzere bkz. Ilgın, **Teknik Kusur ile Ticari Kusur Ayırımı**, s. 115 vd.

2.2.2. Geminin İdaresindeki Kusur (Teknik Yönetim Kusuru)

Gemi idaresindeki kusurlar, geminin sevki haricindeki teknik idaresine ait tüm tedbirleri bilhassa geminin sefer esnasında elverişli halde tutulmasını kapsayan TTK'da geminin başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlar olarak adlandırılmaktadır.¹¹⁸ Teknik idare kavramına; geminin teknesinin bakımı, onarımı, dayanıklılığı ve genel temizliği; geminin gemi olarak varlığını sürdürmesini, gerekli faaliyetleri yürütmesini, teknik ve mekanik aksamalarının bakımını ve verimli çalışmasını sağlayacak tedbirleri almak ve özellikle seyir güvenliğinin sağlanmasına yönelik tedbirlerinin alınması girer.¹¹⁹

Gemi sevki ile teknik idaresi arasında ayırım yapmak her zaman kolay olmayabilir; Ancak hukuki açıdan her ikisi de aynı sonuca götürür, dolayısıyla pratikte bunun bir önemi yoktur¹²⁰. Burada teknik idare kusurundan bahsedebilmek için geminin seyir halinde olması yahut limanda yükleme ve boşaltma yapıyor olmasının bir önemi yoktur.¹²¹ Geminin limanda olması durumunda ise hem teknik idari kusur hem de geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği (m 1141) söz konusu olabilir.¹²² Bu ayırım, taşıyanın sorumlu olup olmadığının saptanmasında önem arz etmektedir. Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinin söz konusu olduğu durumlarda taşıyan sorumlu tutulmaktadır. Örneğin boru hattının yolculuğa başlamadan önce hasar görmesi halinde, oluşan zarar onarılmadan yola çıkılması ve bu durum seyir halindeyken yükte zıyaa yahut hasara neden olması halinde olayda her ne kadar onarım teknik kusur olarak nitelendirilse de bu durum m.1141 gereğince geminin başlangıçtaki elverişsizliği kapsamına dahil edilecektir.¹²³

Bir fiilin ticari kusur mu yoksa teknik kusur mu olduğunu ayırt etmek için, tedbirin amacına bakmak gerekir.¹²⁴ TTK m. 1180/1 uyarınca yük yararına alınan tedbirler geminin teknik yönetimi kapsamında değerlendirilmez. Malların yüklenmesi, istiflenmesi, taşınması, nakledilmesi ve boşaltılması iş ve faaliyetleri genellikle yükün yararına yönelik tedbirlerdir.¹²⁵ Ancak çoğu durumda gemiler için gerekli olan tedbirlerin

¹¹⁸ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 78-79; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 96; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 215.

¹¹⁹ Akıncı, s. 411; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 492. Konuyla ilgili örnekler için bkz. Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri** s. 79 vd.

¹²⁰ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158.

¹²¹ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 79; Seven, s. 115.

¹²² Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 79.

¹²³ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 79. Aynı yönde, Okay, s. 200.

¹²⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Okay, s. 201.

¹²⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 82; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 99.

yük için de gerekli olduğunu belirtmek gerekir.¹²⁶ Bu gibi durumlarda, işlemin açık ve basit amacına değil, işlemin somut amacına (özel amacına) bakılarak ticari kusurun varlığının tespit edilmesi gerekmektedir.¹²⁷ Ancak belirli ölçüm hedefleri (normal ve tipik) sıklıkla örtüşebilmektedir ve ikisinin ayrımının araştırılması gerektiği göz ardı edilmemelidir.¹²⁸

Bahsi geçen durumu açıklamak gerekirse, yükün yanlış yerleştirilmesi sonucu birbirlerine çok yakın yerleşmiş olması nedeniyle çarpma söz konusu olursa bunun sonucunda yük, zıya veya hasara uğrarsa, ticari kusur olarak kabul edilir ve taşıyanın sorumluluğundadır.¹²⁹ Bu nedenle, kötü istif geminin dengesini tehlikeye atmasına rağmen istif ile güdülen amaç, yüke yönelik olduğu için bu da ticari kusur olarak değerlendirilecektir.¹³⁰ Buna karşılık, geminin ara bir limanda yükün bir kısmını boşaltması sebebiyle dengesinin bozulması ve bozulan dengeyi sağlamak için yükün tekrar istiflenmesi halinde alınan bu tedbir geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin bir tedbir olduğundan teknik kusur meydana gelecektir.¹³¹ Taşıyan, şahsi kusuru olmadıkça teknik kusurdan sorumlu tutulamayacaktır. Teknik kusur ve ticari kusur ayrımı ilerleyen bölümlerde detaylı olarak incelenecektir.

Önlenebilir bir kusur yükün emniyetini tehlikeye atıyorsa bu durum geminin güvenliğini de doğrudan etkiliyorsa, yük sadece geminin güvenliğini tehlikeye düşürdüğü için dolaylı bir etki yaratıyorsa teknik kusur söz konusu olacaktır.¹³² Eğer bu yolla çözüme ulaşılamıyorsa, 1180/2 maddesine göre zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı yani ticari kusur teşkil ettiği kabul olunacaktır.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nce verilen bir kararda; davalı taşıyan, gemiyi sefere çıkarmak için gereken tüm yükümlülükleri yerine getirdiğini bu nedenle sevk ve idare kusuru nedeniyle sorumlu tutulamayacağını ileri sürmüştür. Mahkeme ise ; *“İlk seferini yapan geminin ambarında teknik arıza nedeniyle su sızıntısı oluştuğunu, geminin sevkiyat ve gerekli iskandil ifadesindeki eksiklikten kaynaklanan ıslaklık sebebiyle eTTK m.1062 (TTK m. 1180) uyarınca donatanın sorumlu olmayacağını ifade etmiştir*¹³³.

¹²⁶ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 81.

¹²⁷ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Okay, s. 202; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 99.

¹²⁸ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Okay, s. 202-203; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 99.

¹²⁹ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 83.

¹³⁰ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; aynı yönde, Okay, s. 203.

¹³¹ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159.

¹³² Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 100.

¹³³ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 1981/ 3734 E. , 1981/ 4110 K. sayılı kararı, www.legalbank.com, e.t: 10.11.2023.

Geminin sevkine ilgili eylemler, geminin hareketiyle ilgili sevk ve yönetim eylemleri olarak ifade edilmektedir.¹³⁴ Rotayı takip etmek amacıyla gemiye yaptırılan manevra hareketleri, rotayı belirlemek, deniz trafik kurallarına uymak, haritayı kullanmak, hızı ayarlamak, ışıklandırmayı ayarlamak, limana giriş ve çıkış, rıhtıma yaklaşma ve rıhtımdan ayrılmak, demir yeri seçimi gibi durumlar geminin sevkine ilişkin hareketlerdir.¹³⁵ Aksi takdirde geminin sevk ve yönetimiyle ilgili bir kusur ortaya çıkarsa, bu durum TTK m. 1180 hükmü gereğince teknik kusur olarak değerlendirilmektedir. Gemi kazalarının çatmalarının ve karaya oturmalarının genellikle geminin sevkine ilişkin kusurlardan kaynaklandığı söylenebilir.¹³⁶ Ancak geminin eski haritaların kullanılması nedeniyle karaya oturması ve sefere uygun olmaması halinde, oluşan zarardan taşıyan sorumlu olacak buna karşılık kaptan haritayı yanlış okur, yanlış yöne gider ve gemi karaya oturursa geminin sevkine ilişkin kusur söz konusu olacaktır ancak bu halde taşıyan meydana gelen zararlardan sorumlu değildir.^{137 138}

Öte yandan, TTK'nın 1289/2 hükümleri çatma zararlarını düzenlemektedir.¹³⁹ Gemi adamlarının geminin seyri ve diğer teknik yönetimi ile ilgili eylemleri nedeniyle yasal sürecin ihlali durumunda, donatanın, kendi gemisinde taşınan yükün ilgililere yönelik TTK m. 1180/ 1 hükmüne göre sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Bu maddenin, “*sevk ve idare kusuru*” defline başvurulup başvurulmayacağı ve uygulamadaki belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla düzenlendiği belirtilmektedir. Nitekim bu düzenleme, çatma hali ile geminin sevkine yahut başkaca teknik idareye ilişkin kusurdan kaynaklı sorumsuzluk hali arasındaki noktaların açıklanmasına yardımcı olmuştur.

Hüküm, geminin “*başkaca teknik yönetimi*” ibaresini içermektedir. Geminin başkaca teknik yönetimi, geminin sevk gücü dışında kalan ve yolculuk sırasında bunların muhafaza edilmesi için gerekli olan, geminin fiziksel, teknik ve mekanik unsurlarıyla

¹³⁴ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 95; Şeker Öğüz, s. 331 ; Kübra Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 118;

¹³⁵ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 95; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 118.

¹³⁶ Seven, s. 114; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 502; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 95; Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157.

¹³⁷ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 503 ve 511.

¹³⁸ Çatma genellikle navigasyon hatalarında karşımıza çıkmaktadır. Navigasyon hatası geminin teknik idare ve sevkine ilişkin olduğundan taşıyan kusuru olmadıkça TTK m. 1180 uyarınca sorumlu değildir. Bolca, s. 70.

¹³⁹ Çatma hükümlerinin uygulanabilmesinin koşulu, çatma halinin gemi adamlarının kusuru veyahut donatanın kusuru sonucu ortaya çıkmış olmasıdır. Çatma tanımı için bkz: Cüneyt Süzel, “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl: 28 S. 1-2, 2008, s. 177 vd. ; Kerim Atamer, 1910 Brüksel Sözleşmesinde Ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma, **Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, S.24 C.1-2, 2011, s. 187.

ilgili kararları ve eylemleri açıklar.¹⁴⁰ Dolayısıyla yüke özen borcunun ihlali, geminin sevki dışındaki yönetime ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik kapsamına girmeyen kusurlar geminin başkaca teknik idaresine ilişkin eylem olarak kabul görmektedir. Buna ilişkin kusurlar gemi, teçhizat kullanımı ve makine sırasında meydana gelebilir.¹⁴¹

Gemiyi yolculuğun başlangıcında elverişli hale getirme süreci ile geminin diğer teknik yönetim işlemleri, yolculuğun başından itibaren farklılık göstermektedir. Gemiyi başlangıçta elverişli hale getirilmesi için yapılması gerekenlerle geminin başkaca teknik yönetimi kapsamındaki işlemler yolculuğun başlangıcına göre değişiklik göstermektedir. Bu hususta geminin sefere başlamasından sonra ağırlıklı olarak geminin menfaati, güvenliği ve emniyetini sağlamak için alınması gereken iş ve önlemler esas olarak geminin “*başkaca teknik yönetimi*” kapsamında ele alınmaktadır.¹⁴²

Taşıyan, gemi adamlarının yalnızca yolculuğun başlamasından sonra geminin teknik yönetimine ilişkin kusurlarından¹⁴³ sorumlu tutulamaz.¹⁴⁴ Başka bir deyişle, taşıyanın mutlak sorumsuzluğunun ileri sürülebilmesi için geminin teknik yönetiminden doğan zararın, gemideki eksiklikten ziyade, taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarından kaynaklanmış olması gerekir.¹⁴⁵ Öte yandan, yolculuk

¹⁴⁰ Emine YAZICIOĞLU, Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, **Deniz Hukuku Dergisi**, No:1-4, s. 101 (“Mutlak Sorumsuzluk”); Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158.

¹⁴¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 96-97; Teknik kusur sayılan hallere ilişkin örnekler için bkz. Ülgener, **Sorumluluk**, s. 79-81.

¹⁴² YAZICIOĞLU, **Mutlak Sorumsuzluk**, s. 102.

¹⁴³ Yargıtay, kararlarında geminin teknik yönetiminden kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağını vurgulamaktadır. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi 18.02.2016 tarihli, E:2015/15167, K:2016/1739 sayılı kararında özetle; Davada, geminin başlangıçtan itibaren denize ve yola elverişli olduğu, ancak bir süre sonra aldığı su nedeniyle olası bir eksikliğin gemi adamı tarafından tespit edilemediği iddia edilmiştir. Mahkeme, gemideki eksikliğin teknik kusur mu yoksa ticari kusur mu olduğunu belirlemek amacıyla çeşitli bilirkişi raporlarına başvurmuştur. Bilirkişi raporları, gemi adamının tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeniyle keşfedilemeyecek bir eksikliği taşıyanın öngöremeyeceği sonucuna ulaşmıştır. Mahkeme, geminin teknik kusurundan kaynaklanan zarardan taşıyanın sorumlu olmadığına hükmetmiş ve davanın taşıyan aleyhine reddine karar vermiştir. Bu kararın temel gerekçesi, gemideki eksikliğin teknik bir kusur olarak nitelendirilmiş olup, taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden olan teknik kusurdan kaynaklanan zarardan sorumlu olmadığı şeklinde hüküm kurulmuştur. Detaylı bilgi için bkz: www.legalbank.com e.t: 12.10.2023.

¹⁴⁴ Ülgener, **Sorumluluk Halleri**, s. 75.

¹⁴⁵ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2015/2957 E. , 2015/8693 K. Sayılı 25.06.2015 tarihli, kararından özetle; Gemi adamlarının teknik kusurlarından taşıyanın sorumlu olmadığını, sadece kendi kusurlarından teknik yönetimle ilgili olarak sorumlu olacağını ifade ederek, Mahkeme, geminin seyir esnasında denize elverişli olduğu ve çatışmada her iki geminin kusurlu olduğu sonucuna varmıştır. Taşıyanın, gemi adamlarının çatışmada kusurlu olması durumunda bile, bu kusurlarının geminin sevkine ve diğer teknik yönetimine yönelik bir kusur olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. TTK'nın 1062. maddesi gereğince, zararın geminin sevkine veya diğer teknik yönetimine yönelik bir kusur olduğu durumda, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağını ifade etmiştir. Mahkeme, gemi adamlarının teknik kusurlarından kaynaklanan sorumluluğun bulunmadığını vurgulayarak, davayı konteynerin yüklenmesi sırasında değil, çatışma sonucu denize düşmesine dayandığı gerekçesiyle reddetmiştir. www.legalbank.com e.t.12.10.2023.

başlamadan evvel tespit edilmesi gereken başlangıçtaki elverişsizliğe neden olabilecek bir eksikliğin giderilememesinden kaynaklı bir kusurun varlığı halinde veyahut zarar seferin başlangıcındaki bir arızadan kaynaklanıyorsa bu halde, geminin teknik yönetime atfedilen kusurun yerine, aslında geminin yola elverişli olmamasından kaynaklanan bir kusurdan bahsedilir.¹⁴⁶ Bu noktada taşıyan teknik kusurlardan dolayı sorumluluktan kaçamaz. Buna ek olarak teknik kusur-ticari kusur ayrımının doğru yapılması sorumluluk tespiti açısından önemlidir. Nitekim teknik kusurun olduğu durumda taşıyan gemi adamlarının kusurlarından hukuken sorumlu olmayıp, ticari kusurun varlığı halinde taşıyan, gemi adamlarının kusurlu eylemlerinden sorumludur.¹⁴⁷

Teknik kusurun varlığı halinde taşıyanın sorumlu olmadığına ilişkin örnek Yargıtay içtihatlarına bakıldığında; kararlarda öncelikle geminin denize, yola, yüke elverişli olup olmadığı incelendiği, devamında ise taşıyanın, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen gösterilmesine karşın tespit edilmeyen bu eksikliğin taşıyan tarafından öngörülmesinin mümkün olup olmadığı tespit edilmiştir. Bu aşamalar incelendikten sonra artık zararın teknik kusurdan mı veyahut ticari kusurdan mı kaynaklandığına ilişkin değerlendirme yapılarak taşıyanın sorumluluğu tespit edilmiştir.

2.3. Teknik Kusura Taşıyanın Şahsi Kusurunun Yol Açması

TTK m. 1180/1'de “*taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur*” denilerek, geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin yahut yangın sonucu oluşabilecek bir zararda taşıyanın bundan sorumlu tutulmaması için zararın kendi kusurundan kaynaklanmaması gerektiği vurgulanmıştır. Geminin sevki ya da başkaca teknik yönetimi ile ilgili eylemler veya yangın bakımından kusurun ağırlığının önemi bulunmamaktadır. Diğer bir söylemle sonucun kasten mi yoksa pervasızca bir davranışla mı meydana geldiği herhangi bir değişiklik yaratmayacaktır.¹⁴⁸ Taşıyan tüzel kişi ise Türk Medeni Kanunu m. 50'ye göre tüzel kişilik organın kusuru, taşıyanın kusuru sayılmaktadır. Temelinde, taşıyanın zarara neden olan süreç üzerinde gerçek etkisi ve kontrolü varsa, bu durum şahsi kusur olarak kabul edilebilir.¹⁴⁹

¹⁴⁶ İlknur Uluğ, Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri, **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S.6 C.2, 2002, s. 9.

¹⁴⁷ Feray Fıncıoğulları, “Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 92, S. 6, 2018, s. 258.

¹⁴⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 109; Seven, s. 160.

¹⁴⁹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 109.

Hasarın, organizasyondaki kusurdan kaynaklı ortaya çıkmış olması halinde yani taşıyanın adamlarının seçimi, izlenmesi, denetlenmesi, yönlendirilmesi, raporlanması veya talimat verilmesindeki ihmal veya yetersiz çalışmadan kaynaklanan bir zarar söz konusu olması halinde taşıyanın şahsi kusuru söz konusu olmaktadır.¹⁵⁰

Bu anlamda, taşıyanın çalışanları arasındaki koordinasyon ve iletişim eksikliğinden kaynaklanan sorun, gemi adamlarının seçimi ve denetlenmesindeki bir kusur olarak değerlendirilmektedir.¹⁵¹ Örneğin gemide gerekli olmasına rağmen kılavuz alınmazsa bundan kaynaklı bir zarar ortaya çıkarsa teknik kusur kabul edileceğinden taşıyan sorumlu tutulmamaktadır. Ancak taşıyan kılavuz alınmasının zorunlu olduğu halde alınmaması talimatını verirse taşıyanın kendi kusuru söz konusu olmaktadır.¹⁵²

Bahsi geçen bu örnekler, taşıyanın şahsi kusurunun talimat, bilgi, denetim, yönlendirme veya personel seçimindeki eksiklikten kaynaklandığını göstermektedir. Taşıyanın şahsi kusurunu değerlendirmek için mahkemece, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nda¹⁵³ yer alan standartlar göz önüne alınmaktadır. Bu kod, küresel olarak kabul edilmiş gemi yönetim standartlarını içermektedir. Bu kurallara uyulmaması, gereken özenin gösterilmediği anlamına gelmektedir. Taşıyanın, bu koda göre göstermesi gereken gerekli özene dair kriterleri yerine getirmemesi ya da ihmali davranışlarda bulunması halinde, meydana gelen zararda taşıyanın şahsi kusurunun olup olmadığına ilişkin değerlendirme yapılabilmektedir.¹⁵⁴

Taşıyanın, geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimi ile ilgili teknik sorumluluklarından şahsi kusuru olmadıkça sorumu tutulmayacağı ilk olarak 1893 Harter Kanunu'nda düzenlenmiştir. 1924 tarihli Lahey Kuralları bu konuyu olduğu gibi kabul etmiş ve buna ek olarak yangın sorumluluğunu da eklemiştir.¹⁵⁵ Bu husus eTTK'da da yer bulmuştur ve eTTK madde 1062/ f. 2 hükmünde “*Zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür. Daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirler geminin teknik idaresine dâhil sayılmaz. Tereddüt halinde zararın teknik*

¹⁵⁰ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 160; Şeker Ögüz, s. 332. ; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 109.

¹⁵¹ Şeker Ögüz, s. 334.

¹⁵² Seven, s. 115.

¹⁵³ Anılan koda ilişkin detaylı anlatım için bkz; Şafak Türken, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı Ya Da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu**, s. 181.

¹⁵⁴ Şeker Ögüz, s. 333-336; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 110.

¹⁵⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 157; Güden, s. 82- 83; Okay, s. 216; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 93-94.

idarenin neticesi olmadığı kabul edilir” şeklinde düzenlenmiştir. TTK m. 1180’de yer bulan düzenlemenin¹⁵⁶ eski TTK’da yer alan düzenleme ile benzer nitelikte olduğu görülmektedir. TTK’da bu sorumsuzluk hükümleri ile birlikte taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sınırlar koyarak ağırlaşmasını engellemektedir.

2.4. Teknik Kusur- Ticari Kusur Ayrımı

Yükün yararına gerekli önlemlerin alınmaması ticari kusur olarak ifade edilmektedir.¹⁵⁷ Yükün yararına gerekli önlemleri almayan taşıyan, yüke özen borcunu ihlal etmiş olacak ve TTK m. 1178/1 kapsamında oluşan yük zararından sorumlu olacaktır. Taşıyan, teknik kusurlardan kaynaklanan zararlardan değil, yüke özen sorumluluğunu yerine getirmemesinden kaynaklanan ticari kusurlardan sorumlu olacak ve sonuç olarak ortaya çıkan zararlardan sorumlu olacaktır. İşbu nedenle teknik kusur ile ticari kusur arasında ayırım yapmak önemlidir ve bu ayırımın kolay olmadığını ifade etmek gerekmektedir. Bu bağlamda önemli ve emsal bir karar *Gosse Millerd v. Canadian Government Merchant Marine* davasında¹⁵⁸ verilmiştir.¹⁵⁹ Bu davada, “*geminin arızalanması nedeniyle ara limanda durup onarım sırasında gemi adamlarının ambar kapağını açık bırakmaları sonucunda yük, yağmurdan dolayı zarar görmüştür. House of Lords’un kararıyla, gemi adamlarının bu eyleminin sevk kusuruna veya teknik yönetim kusuruna dahil olmadığı belirlenmiş ve bu durumda yükte meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu tutulmuştur.*”

Teknik kusur ile ticari kusur arasındaki belirleyici fark, alınan önlemin veya yapılan fiilin geminin yararına mı yoksa yükün yararına mı olduğudur.¹⁶⁰ TTK m. 1180 /1 hükmü gereğince yükün yararına gerçekleştirilen yahut gerçekleştirilmesi gereken fiiller geminin teknik yönetimine dahil edilmeyecek ve ortaya çıkan kusur da teknik kusur olarak değerlendirilmeyecektir. Bu tür zararlar taşıyanın sorumluluğunda olacaktır. Bir diğer belirleyici konu ise alınan tedbirlerin etkisi değil, alınan tedbirin gerçek amacının ne olduğudur.

¹⁵⁶TTK m 1180 hükmünde kısaca; “ *Eğer zarar, geminin sevkine veya başka teknik yönetime ilişkin bir hareketin veya yangının sonucuyorsa, taşıyan yalnızca kendi kusuru nedeniyle sorumlu tutulur. Yükün menfaatine ilişkin alınan tedbirler geminin teknik yönetiminde kabul edilmez. Herhangi bir tereddüt durumunda, zararın teknik yönetim kusuru olmadığı kabul edilir.*” şeklinde ifade edilmiştir.

¹⁵⁷ Çağa/ Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 159; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s. 82.

¹⁵⁸ Orijinal karara ulaşmak için bkz. <https://vlex.co.uk/vid/gosse-millard-v-canadian-792976029>, e.t: 10.03.2024.

¹⁵⁹ Çağa/ Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 158, dn. 618.

¹⁶⁰ Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 216; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 98.

Oluşan zararın yüke dair faaliyetten mi kaynaklandığı yoksa gemiye dair hizmet sonucundan mı kaynaklandığı araştırılmalıdır.¹⁶¹ Önleyici tedbirin amacı yüke dair ise bu durumda ticari kusurdan bahsedilecektir ve taşıyan sorumluluktan kurtulduğunu ileri süremeyecektir. Ancak gemiye dair faaliyetten ise burada teknik kusurdan bahsedilecektir ve taşıyan zarardan sorumlu tutulmayacaktır. Yüke ilişkin önlemin geminin menfaatine yönelik olması halinde o önlemin yüke ilişkin olduğu¹⁶² ve ticari kusurun varlığı gerçeğini değiştirmemektedir.¹⁶³

Teknik kusur ile ticari kusur arasında ayırım yapmanın mümkün olmadığı durumlarda TTK' da yer alan hükümlere göre karar verilmektedir. 1180'inci maddenin ikinci fıkrasına göre şüphe halinde, zararın teknik yönetimden kaynaklanmadığı varsayılmaktadır. Bir diğer ifadeyle, zararın teknik yönetimden kaynaklandığı açıkça ispatlanamadığı takdirde ticari kusurun olduğu kabul görecektir ve taşıyan zarardan sorumlu tutulacaktır. Bahse konu düzenlemenin temeli Harter Kanunu'na dayanmakta olup taşıyanların yasal sorumluluklarının kapsamını genişletmeye çalışmaktadır. Bu nedenle kanun koyucu, taşıyanın sorumluluktan muaf olduğunun açıkça ispat edilememesi halinde, doğan zarardan taşıyanın sorumlu olacağını belirtmiştir. Taşıyan lehine konulan şartların dar veya muğlak olması halinde taşıyanın aleyhine yorumlanacağı kabul görmektedir ve Lahey Kuralları'ndan bu yana sorumsuzluk şartlarının genişletilmeye değil kapsamı daraltılmaya çalışılmaktadır.¹⁶⁴

Ticari kusur, yükün güvenliği için gerekli tedbirlerin alınmaması ve gereken özenin gösterilmemesi durumlarında ortaya çıkar.¹⁶⁵ Buna ek olarak, yolculuk esnasında dümen kontrolünün arızalanması gibi geminin teknik kontrolü ile ilgili sorunlar teknik kusur olarak değerlendirilebilir.¹⁶⁶ Yargıtay kararlarında sorumluluk tespiti için teknik kusur ile ticari kusur arasında ayırım yaparken zararın ortaya çıkmasına neden olan şeyin ve

¹⁶¹ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 98.

¹⁶² Et veya meyve taşımak için gereken soğutma tesisatının eksikliği bir ticari kusurdur ve bu durumu değiştirmeye, soğutma dolaplarının aynı zamanda gemi adamlarının kumanyaları için gerekli olması da bunu değiştirmeyecektir. Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159.

¹⁶³ Kötü istiflemenin geminin dengesini bozması, ticari bir kusur olarak değerlendirilir çünkü amaç yüke yöneliktir. Ara limanda bir kısmı boşaltılan yüklerin tekrar istiflenmesindeki kusur ise teknik kusurdur, çünkü bu durum gemiye yöneliktir. Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159. “*İkinci Dünya Savaşı sırasında savaş bölgesinden geçen bir gemide, İngilizlerin uyguladığı karartma nedeniyle kaptan, ışıkları kesmek amacıyla ambarları havalandıran jeneratörü kapattırması ve bu durum yüklerin nemlenip hasar görmesine yol açmıştır. Mahkeme, karartmanın farklı yöntemlerle uygulanabileceği gerekçesiyle ticari bir kusur olduğuna karar vermiştir.*” (ABD Mahkemesi'nin Brown Williamson Tobacco Corp. v. The S.S. Anghya davası, 1957). Naklen: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 82, dn. 35.

¹⁶⁴ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 104.

¹⁶⁵ Uluğ, s. 10.

¹⁶⁶ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 79.

alınacak tedbirlerin hangi amaca yönelik olduğunun tespit edilmesini kıstas olarak ele almıştır.¹⁶⁷

Diğer taraftan, sefer başlamadan önce gemiyi elverişsiz hale getiren teknik bir kusurun bulunması halinde, taşıyan teknik kusurdan dolayı sorumluluktan muaf değildir.¹⁶⁸ TTK'da, yük yararına alınan tedbirlerin geminin teknik yönetimine dahil edilmediğini belirtmiştik. Bu konunun belirlenmesinde amaç unsuru önemli bir rol oynadığından, sonuçlarının ne olduğundan ziyade eylemin neyi amaçladığına odaklanılmalıdır.¹⁶⁹ Dolayısıyla tedbirin amacı yükün korunması ve muhafaza edilmesi ise ticari kusur söz konusu olacaktır.¹⁷⁰

2.5. Milletlerarası Düzenlemelerde Taşıyanın Teknik Kusurdan Sorumsuzluk Hali

20. yüzyılın ilk yıllarında deniz ticaretindeki ilerlemelere paralel olarak, taşıyanlar, navlun sözleşmeleri ve konişmentolara son derece geniş sorumluluk muafiyetleri koymuşlardır. Bu nedenle taşıyanların sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin milletlerarası bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Taraflar arasında denge sağlamak ve uluslararası bir düzen oluşturmak amacıyla, belirli sorumsuzluk şartları uygulanmaya başlanmıştır. Lahey Kuralları'ndan itibaren ise sorumsuzluk kapsamının daraltılmasının hedeflendiğini belirtmiştik.¹⁷¹ Aşağıda sırasıyla inceleyeceğimiz üzere, teknik kusurdan sorumsuzluk kaydı yalnızca Lahey Kuralları'nda yer bulmuş, Hamburg Kuralları ve sonrasında Rotterdam Kuralları bu sorumsuzluk kaydını kaldırmıştır.¹⁷²

¹⁶⁷ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, 2014/14780 E. , 2015/3413 K. sayılı 12.03.2015 tarihli kararında özetle; Mahkeme, geminin başlangıçtan itibaren denize ve yola elverişli olduğunu ancak bir süre sonra aldığı su nedeniyle gemide bir eksiklik olabileceğini belirtmiştir. Ancak, bu eksikliğin geminin yüke elverişliliğini etkilediği ve davalı taşıyanın tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özene rağmen keşfedilemediği ifade edilmiştir. Mahkeme, gemi adamının ambara giden valfi açık bırakmasının teknik kusur mu yoksa ticari kusur mu olduğunu belirlemek amacıyla çeşitli bilirkişi raporlarına başvurmuştur. Bilirkişi raporları, gemi adamının tedbirsizliğini ticari kusur olarak değerlendirmiş ve geminin teknik yönetiminden kaynaklanan bir kusurun söz konusu olmadığına hükmetmiştir. Mahkeme, taşıyanın teknik kusurdan kaynaklanan zarardan sorumlu olmadığına ve davanın reddine karar vermiştir. Bu kararın temel gerekçesi, gemi adamının tedbirsizliğinin ticari kusur olarak değerlendirilmiş olmasıdır. Karara ulaşmak için bkz: www.legalbank.com e.t: 02.03.2024.

¹⁶⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 96-97.

¹⁶⁹ Seven, s. 112; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 98; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 149.

¹⁷⁰ Seven, s. 112- 116; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 98; Akıncı, s. 416-417; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 144, 149.

¹⁷¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 104.

¹⁷² Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 104.

2.5.1. Lahey Kuralları

Lahey Kuralları'na göre, taşıyanın sorumluluğu, başlangıçtaki elverişsizlik ve yüke özen borcuna aykırılık olmak üzere iki temel başlık altında ele alınmaktadır. Ayrıca, Lahey Kuralları, keyfi muafiyet kayıtlarını düzenlemek amacıyla madde 4/2 uyarınca, taşıyanın yüke gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluğuna dair istisna durumlarını belirten bir liste sunmaktadır. Lahey Kuralları'na göre yükle ilgili, tazminat talebinde bulunma hakkına sahiptir. Ancak, talep sahibinin yükün sağlam bir şekilde taşıyana teslim edildiğini, ancak taşıyanın yükü hasarlı olarak veya hiç teslim edemediğini ve bu hususları kanıtlaması durumunda, taşıyanı sorumlu tutabilmektedir. Taşıyan ise, zıya veya hasara neden olan olayı ve bunun tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenine rağmen önüne geçilemeyeceğini ispat ettiği durumda sorumluluktan kurtulmaktadır.¹⁷³

Lahey Kuralları'na göre, taşıyanın, teknik kusur bakımından adamlarının kusur veya ihmalden kaynaklanan zarardan sorumlu tutulmaması için gemiyi denize elverişli halde bulundurması yeterliyken, Hamburg Kuralları gibi Rotterdam Kurallarında ise, taşıyan geminin elverişli olduğunu kanıtlamış olmasına rağmen teknik kusur nedeniyle meydana gelen zarara ilişkin sorumluktan kurtulması için yeterli kabul edilmemektedir. Taşıyan, ancak şahsi kusuru olmadığını veya zararın gemi adamlarının kusurundan kaynaklanmadığını ispat etmesi halinde, sorumluluktan kurtulabilecektir.¹⁷⁴

Lahey Kurallarında taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemede, Harter Kanunu'nun etkisi görülmektedir. Bu doğrultuda Lahey Kurallarında sorumsuzluk halleri, Harter Kanununa nazaran genişletilmiş, hükmün son fıkrasına ise ispata ilişkin düzenleme eklenmiştir. Lahey Kurallarında böyle bir düzenlemenin yer alması, doktrinde, Lahey Kurallarının uzlaştırıcı tutumu sebebiyle taşıyan lehine bir taviz olarak nitelendirilmiştir.¹⁷⁵ Taşıyanın sorumsuzluk hallerini öne sürebileceği an ise Lahey Kurallarının 1. maddesinde, yükün gemiye yüklendiği andan geminin boşaltıldığı ana kadar geçen süre olarak belirlenmiştir. Sözleşmenin 7. maddesinde, taraflara düzenlemelerin uygulama alanını yüklemekten önce ve boşaltmadan sonrayı kapsayacak

¹⁷³ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 142 vd.

¹⁷⁴ Hacı Kara, **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, Legal Yayıncılık, 2014, İstanbul, s. 151.

¹⁷⁵ Uluğ, s. 4-5.

şekilde genişletme imkanı verilmiş olduğundan böyle bir genişletmenin varlığı halinde, taşıyan, teknik sorumsuzluk sebeplerini bu safhalar bakımından da öne sürebilecektir.¹⁷⁶

2.5.2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları, temel olarak taşıyan ülkelerin işbirliği ile hazırlanmıştır.¹⁷⁷ Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ayrıca bir maddede düzenlenmemiş olup, taşıyanın zıya, hasar ve gecikmeden sorumluluğu genel olarak düzenlenmiştir. Ayrıca, taşıyanın kendisinin veya adamlarının, alabilecekleri makul tüm önlemleri almalarına rağmen zararın engellenemeyeceğini kanıtlaması durumunda, sorumluluktan kurtulmaktadır.¹⁷⁸

Hamburg Kurallarının 2. Bölümünün 5. Paragrafında¹⁷⁹ taşıyanın sorumluluğunun sebepleri düzenlenmiş; buna ek olarak yangın, canlı hayvan taşınması, can veya eşya kurtarma hallerinde taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Taşıyanın teknik kusurdan sorumsuz olduğu yönündeki istisna ise Hamburg Kuralları'nda yer almamaktadır.

2.5.3. Rotterdam Kuralları

1996 yılından itibaren yeni bir sözleşme metni hazırlanmaya başlanmıştır. Deniz yoluyla eşya taşımacılığında konteyner kullanımının artması ile mevcut milletlerarası sözleşmeler, uygulamadaki sorunlara yetersiz kalmaya başlamıştır. İşbu nedenle uygulamadaki sorunları çözmek için Rotterdam Kuralları hazırlanmıştır. Taslağı hazırlayan grup, hukuk güvenliği bağlamında Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'ndaki sistemin büyük ölçüde muhafaza edilmesini sağlamıştır. Bunun nedeni ise, deniz ticaretinde etkin olan ülkelerin, Hamburg Kuralları'na yaptığı gibi Rotterdam Kuralları'na da beklenen ilgiyi görmeyeceği endişesidir.

Rotterdam Kurallarında, geminin sevk ve yönetimine dair teknik kusur ile yüke özen yükümlülüğü kapsamında ticari kusur ayırımına yer verilmemiştir. Rotterdam

¹⁷⁶ Akan, Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali, s. 8. Bunun yanında Lahey Kurallarının 10. maddesi ve Visby Kurallarında bu maddeyle ilişkin yapılan değişiklik için ayrıca bkz. Akan, Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali, s. 8.

¹⁷⁷ Mustafa Burak Nalbant, "Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış" **Adalet Dergisi**, 2021, s. 431.

¹⁷⁸ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 44 vd.

¹⁷⁹ Hamburg Kuralları'nı incelemek için bkz. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf, e.t: 10.03.2024.

Kuralları'nda "hasarın geminin seyir veya idaresine ilişkin kusurdan kaynaklanması" gibi bir sorumsuzluk hükmüne yer verilmemiştir. Rotterdam Kuralları'nda teknik kusura ilişkin hükme yer verilmemesinin nedeni ise, taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli hale getirdikten sonra gerekli sayıda ve nitelikte gemi adamını yerleştirmesi ve bunun akabinde yolculuk süresince gemi adamlarının eylemleri ve kararları üzerinde kontrol sahibi olmasıdır.¹⁸⁰

Rotterdam Kuralları 5. Kısım olan Taşıyanın kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğu, 17. Maddesi 3 fıkrasına^{181 182} göre taşıyan, hükümde sayılan hallerden birinin veya birkaçının zarara neden olduğunu veya katkı sağladığını ispatla sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulacaktır.

Görüldüğü üzere Rotterdam Kuralları, Hamburg Kurallarında olduğu gibi sevk ve idare kusurunu taşıyanın sorumsuzluk sebebi olarak görmemiş; ancak Lahey Kurallarında 4. maddede düzenlenen sorumsuzluk hallerine özellikle düşmanlık, silahlı çatışma, terörizm, tehlikeli madde taşınmasındaki bazı haller ve çevre kirliliği gibi birtakım eklemeler yaparak bu halleri listeleme yoluna gitmiştir.¹⁸³

2.6. Yangın Zararlarından Dolayı Sorumsuzluk

TTK m. 1180/1, geminin sevk veya başkaca teknik yönetime ilişkin kusurda olduğu gibi yangından kaynaklanan zararlardan da taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı belirtmektedir.¹⁸⁴ Burada yangından kastedilen durum görünür bir ateşin ya da alevin ortaya çıkmasıdır.¹⁸⁵ Bu anlamda duman, aşırı ısınma gibi durumlar yangın olarak tanımlanamaz; ateş ya da alevin bulunmadığı hallerde oluşan zararlarda taşıyan TTK m. 1180 kapsamında sorumsuzluktan yararlanamayacaktır.¹⁸⁶

¹⁸⁰ Kara, s. 151.

¹⁸¹ https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/Rotterdam_Kurallari_Turkce.pdf, s.11 e.t: 01.02.2024.

¹⁸² Rotterdam Kuralları orijinal metni için bkz. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> e.t: 10.03.2024.

¹⁸³ Sevk ve idare kusurunun sorumsuzluk hallerinden çıkarılmış olmasının Konvansiyonun 18. maddesi ile taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesine ve 14. maddeyle taşıyana sürekli bir gözetim görevi verilmesini gerektirdiğine dair bkz. Kara, s. 191. Sorumsuzluk halleri bakımından Rotterdam Kurallarının, daha önceki sözleşmelerden farklı olarak ortaya koyduğu durumlar için bkz. Tekin, s. 162-164.

¹⁸⁴ Yangına ilişkin milletlerarası düzenlemeler için ayrıca bkz. Lahey Kuralları m. 4/2 (b), Hamburg Kuralları m. 5/4, Rotterdam Kuralları m. 17/3.

¹⁸⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158; Ülgener, **Sorumluluk Halleri**, s. 87; Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 550; Seven, s. 165; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 105; Güden, s. 96; Tekin, s. 102; Bolca, s. 81; Örsel, s. 33.

¹⁸⁶ Ayrıca yangını söndürmek amacıyla yapılan faaliyetler ve yangının dumanı sebebiyle ortaya çıkan dolaylı zararlar da TTK m. 1180 kapsamında değerlendirilecektir. Bkz. Çağa/Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 158; Ülgener, **Sorumluluk Halleri**, s. 88-89; Güden, s. 96; Tekin, s. 102. Buna ek olarak yangın

Yangından kaynaklı kusursuzluğun belirlenmesinde taşıyanın adamlarının kusur derecesinin önemi yokken taşıyan, adamlarının kasten çıkardıkları yangından ya da kasıtlı olarak önlem almamalarından dolayı çıkan yangın kaynaklı zararlardan sorumlu olmayacaktır¹⁸⁷. Buna göre taşıyan, adamlarının kasıtlı davranışları ile ticari kusur sayılan yahut başlangıçtaki elverişsizlikten doğmayan ya da kendi kusurundan kaynaklanmayan yangın sebebiyle ortaya çıkan zarardan sorumlu değildir.¹⁸⁸ Bu düzenlemelerde, süre bakımından sınır belirtmediği için taşıyan, yükün teslim alınmasından teslim edilinceye kadar geçen süre boyunca yangın hasarlarından muaf tutulabilir.¹⁸⁹ Ayrıca taşıyanın TTK m. 1180 kapsamında yukarıda sayılan hallerde ek olarak yangın çıktığının ispatı ile sorumluluktan kurtulması da mümkündür.¹⁹⁰ TTK m. 1180/ 1 hükmü gereğince zararın yangından kaynaklanması halinde taşıyan yalnızca şahsi kusurundan sorumlu tutulmaktadır. Başka bir ifadeyle, taşıyanın şahsi kusuru bulunmadıkça yangından doğan zarardan taşıyan sorumlu değildir.

Taşıyanın, yükün aşırı ısınması nedeniyle oluşabilecek zararlarından doğan sorumluluğunun ortadan kalkması için zararın, kötü ve yanlış istiftten kaynaklı olması ve ticari kusur olarak değerlendirilmesidir.¹⁹¹ Ancak aşırı ısınmadan dolayı yangın çıkması durumunda, yangının aşırı ısınmadan mı yoksa yangından mı çıktığı belirlenemeyen bir durum söz konusu olduğu için taşıyan sorumlu değildir çünkü yangının ayırt edilemediği kabul edilmektedir.¹⁹² Diğer taraftan; yükün kendine has özelliği sebebiyle ısınmaya meyilli olması ve bu durumdan kaynaklı bir zarar söz konusu olursa taşıyan yine sorumsuz olduğunu ileri sürebilecektir. Ancak bu halde sorumsuzluk hükümlerinin temeli TTK m. 1182/1 hükmüdür. Çünkü bu maddeye göre, malın niteliği ve niteliğinden dolayı bir zarar meydana gelmişse, taşıyanın sorumlu olmadığı kabul edilmektedir.¹⁹³

Eşyanın teslim alınması ile teslim edilmesi arasında bir yangın çıkması halinde, yangının gemideyken değil de karada ortaya çıkması halinde dahi, taşıyan sorumluluktan

nedeniyle geminin bazı fonksiyonlarının çalışmaz ve bu durum zarara sebebiyet verirse, taşıyan yine sorumluluktan kurtulacaktır. Bkz. Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 551.

¹⁸⁷ Okay, s. 222; Bolca, s. 81.

¹⁸⁸ Seven, s. 167, Güden, s. 96-97; Tekin, s. 103; Bolca, s. 83-87. Düzenlemede yangının sebeplerinin ele alınmadığı, yalnızca yangından kaynaklı sorumluluğun düzenlendiği göz önüne alındığında bu hallerde de sorumluluğun doğmayacağı kabulü gerekir. Bkz. Adıgüzel, s. 203.

¹⁸⁹ Bu sebeple taşıyan, başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanmayan, eşyanın yüklenmesi sırasında karada meydana gelen yangından dahi sorumlu olmayacağını öne sürebilir. Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 88, Seven, s. 166; Bolca, s. 82.

¹⁹⁰ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 159; Örsel, s. 35.

¹⁹¹ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 87.

¹⁹² Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku Gemi-Donatan-Taşıyan Ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi**, Vedat Kitapçılık, 2011, s. 752.

¹⁹³ Seven, s. 166; Tekin, s. 102-103; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 87.

muaf tutulabilir. Bu hükümden taşıyanın yalnızca gemide çıkan bir yangın nedeniyle sorumluluktan muaf tutulabileceği sonucu çıkarılamaz.¹⁹⁴ Örneğin, yük varış limanında karaya indirilmiş olmasına rağmen yükletene teslim edilmiyorsa, yani taşıyanın kontrolü altındayken antrepoda yangın çıkması durumunda taşıyan sorumluluktan kurtulabilir.¹⁹⁵

Yangınının kontrol altına alınması amacıyla gerçekleştirilen faaliyetler sırasında meydana gelen dolaylı zararlar da, yangının neden olduğu zararlar kapsamında ele alınır ve bu tür zararlardan sorumluluk, ilgili taraflarca üstlenilir.¹⁹⁶ Buna ilişkin Yargıtay 11. Hukuk Dairesince verilen kararından özetle; yangının çıkması ve sonrasında yangın söndürme çalışmaları esnasında yükün ıslanarak hasar alması halinde meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu tutulmamıştır.¹⁹⁷

Aynı durum yangın dumanından kaynaklanan zararlar için de geçerlidir.¹⁹⁸ Ayrıca geminin bazı fonksiyonlarının çalışmaz hale gelmesi halinde, yangından kaynaklanan zararlardan da taşıyan sorumlu olmayacaktır. Örneğin klima sistemi yangın nedeniyle arızalanıp yüke zarar verebilir. Bu durumda yükün zarar görmesinden taşıyan sorumlu tutulamaz. Yangın sonrasında da taşıyanın özen yükümlülüğünün devam ettiğinin altı çizilmelidir. Dolayısıyla yangından zarar görmeyen yükün kurtarılması ve korunmasından da sorumludur. Bu bakımdan özen yükümlülüğünü ihlal eden taşıyan doğabilecek zararlardan sorumludur.¹⁹⁹ Taşıyanın yangın zararından sorumlu olup olmadığı yangının nedenine bağlıdır. Bu bağlamda taşıyan, adamlarının teknik kusuru sonucu kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir.²⁰⁰

Önemli bir husus olarak izah edilmelidir ki, eğer geminin, yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişsiz olması nedeniyle bir yangın çıkarsa, taşıyanın yangının neden olduğu zararlardan sorumlu tutulabilmesi için elverişsizlikten de sorumlu olması

¹⁹⁴ M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri II**, Der Yayınları, 2016, İstanbul, s. 332 (“Çarter Sözleşmeleri II”); Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 106; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 88; Seven, s. 166.

¹⁹⁵ Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri II**, s. 332.

¹⁹⁶ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 509; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 106.

¹⁹⁷ “Yangının gemi adamlarının teknik kusurundan ileri geldiğinin ispatlanamadığı, ispatlanmış olsa dahi teknik ve ticari kusur sebebi ile taşıyanın sorumlu bulunmadığı, teknik inceleme raporlarından ...'nın 1019. maddesi uyarınca geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğu, ...'nın 1061. maddesi uyarınca dava konusu yüklerin istiflenmesi, taşınması ve elleçlenmesi sırasında taşıyanın atfi kabil kusurunun ispatlanamadığı, yangının bir başka konteyner içerisinde taşınan kimyasal yükün kendine has cins ve mahiyetinden kaynaklandığı, 6762 sayılı ...'nin 1063. maddesinde taşıyanın sorumsuzluk halleri düzenlenmiş olup somut uyuşmazlıkta gemideki yangının içinde kimyasal madde bulunan konteynerde kendiliğinden çıktığı, yangını söndürme çalışmalarını sırasında davacının sigortalısına ait malların ıslanmak sureti ile hasarlandığı, bu nedenle 1063/2. maddesi uyarınca taşıyanın meydana gelen hasardan sorumlu tutulamayacağı” Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2018/3388 E. , 2018/6911 K. <https://karararama.yargitay.gov.tr/>, e.t: 08.03.2024.

¹⁹⁸ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 89.

¹⁹⁹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 509.

²⁰⁰ Akıncı, s. 426.

gerekmektedir. Başka bir deyişle, yangın ile elverişsizlik arasında bir illiyet bağı kurulmalıdır ki, taşıyan sorumlu tutulabilesin. Başlangıçtaki elverişsizliğin varlığı halinde, taşıyan TTK m. 1180 hükmünden yararlanma şansını kaybedecektir.²⁰¹

Geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması sebebiyle ortaya çıkan bir elektrik arızasının yol açtığı yangın sonucu meydana gelen zararın tazmini amacıyla açılan davalarda başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle taşıyan, zarardan sorumlu tutulmuştur. Buna karşın geminin yolculuk esnasında elverişsiz hale gelmesi durumu, TTK'nın 1178. maddesi kapsamına girer. Bu durumda, geminin sonradan elverişsiz olması halinde yangından dolayı oluşan zararlarda, taşıyanın sorumsuzluk gerekçesi olarak bu durumu öne sürme olanağı bulunmaktadır.²⁰²

TTK m. 1180 hükmüne binaen, "*zarar, yangının sonucu ortaya çıktığında, taşıyan yalnızca şahsi kusurundan sorumlu olacaktır*" ilkesi geçerlidir. Bu nedenle, taşıyanın şahsi kusuru olmadan meydana gelen yangının sonucu olarak yüklerde oluşan zarardan sorumlu tutulması söz konusu değildir. Eğer yangın, gemi adamlarının ticari kusur olarak nitelendirilebilecek bir davranışından kaynaklanıyorsa, taşıyan sorumlu tutulmayacaktır.²⁰³

Örnek olarak, makinelere fazla yüklenilmesi sonucu çıkan yangında veya gemi adamlarının ambarda kibrit yakması²⁰⁴ durumunda taşıyan sorumlu olmayacaktır. Ancak, ambardaki aydınlatma teçhizatının bakımsızlık nedeniyle kısa devre yaparak yangına sebep olması durumunda taşıyan sorumlu olacaktır. İşbu örnekten çıkarılan sonuca göre, yangın zararı sadece gemi adamlarının ticari kusurundan kaynaklanıyorsa, bu durumda ayrı bir sorumsuzluk durumu söz konusu olmayacaktır. Zira temelde taşıyan, gemi adamlarının ticari kusurlarından sorumlu tutulabilir. Ancak, örnekte de ifade ettiğimiz gibi, bu kusurun yangına yol açması durumunda taşıyan, ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulmaz.²⁰⁵

²⁰¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 107-108. "Özellikle geminin seyahatinin başlangıcında, denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından kaynaklanan yangınlar durumunda, yangının gemi adamlarının yeterli özeni göstermemelerinden kaynaklanması halinde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacak ve sorumlu olacaktır. Diğer bir deyişle, gemi adamları, yangına neden olan arızaları dikkatsizlik nedeniyle tespit edememiş veya tespit ettikleri arızayı taşıyana bildirmemiş olsalar bile, taşıyan sorumludur." Bkz. Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 160.

²⁰² Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 108.

²⁰³ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 160; Bu durumda taşıyanın sorumlu tutulacağını düşünen görüş için bkz. Seven, s. 166.

²⁰⁴ Burada söz konusu olan, gemi adamlarının teknik bir kusuru olduğudur. Zaten taşıyan bu durumdan sorumlu tutulmamaktadır.

²⁰⁵ Yetiş Şamlı, **Geç Teslim**, s. 108; Okay, s. 222.

Taşıyanın, yangından dolayı eşyaya zarar gelmesi halinde kendi kusuru ve ihmali bulunmadığından zarardan sorumlu tutulamayacağına ilişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu tarafından verilen 2019/317 E., 2019/628 K. sayılı kararda, mahkeme geminin denize ve yola elverişlilik belgeleri tam olduğuna, teknik bilirkişilerin raporlarıyla da geminin teknik yönden denize-yola elverişli olduğu belirlendiğine ve mahkemece de bu husus kabul edilip, uyuşmazlık gemi adamlarının yeterli olup olmadıklarında toplandığına göre, geminin teknik donanımının denize-yola-yüke elverişli olup olmadığı ve yangının çıkış nedeninin bu yönlerden tekrar incelenmesinin gerekmediği kanaatine varmıştır. Gemi adamlarının yangın konusunda eğitildikleri, yeterli bilgiye sahip oldukları, işe alınırken gerekli şartları taşıdıkları dosyada mevcut sertifika ve belgelerle sabit olduğuna ve geminin tüm evrakları-defterleri de yanmış olup, role talimlerini yaptıkları da olayın akabinde alınan tanık beyanlarıyla tespit edildiğine, sayı itibariyle de olması gerekenden fazla gemi adamı çalıştırıldığı sabit olduğuna göre, bu yönden de geminin yola elverişli olduğu konusunda taşıyan lehine karine oluşmuştur. Aksi yük ilgilisi davacı tarafından ispat edilememiştir. Gemide meydana gelen büyük bir yangının denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli durum olduğu ve bu tür bir hadise sırasında gemi mürettebatının eğitilmiş olmalarına rağmen ani gelişen olaya insanî duygularla müdahalede yetersiz kalabilecekleri belirtilmiştir. Gemi adamlarının yangına müdahalede yetersiz kalması, geminin seferin başında yola elverişsiz olduğu sonucu doğurmayacaktır. Almanya Federal Eyalet Mahkemesi'nin kararında da benzer bir şekilde, gemide çıkan yangının sadece açık denizdeki bir geminin başına gelebilecek bir risk olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, Türkiye için Lahey Kurallarının ilgili hükmü uyarınca, taşıyanın yangın nedeniyle meydana gelen zarardan, kendi kastı ve ihmali yoksa sorumlu olmayacağı belirtilmiştir.

Anılan kararı incelediğimizde; öncelikli olarak geminin denize, yola, yüke elverişli olup olmadığı tespit edilmektedir. Bunun tespiti yapılırken daha önce izah ettiğimiz elverişliliğe ilişkin belgelerin varlığı halinde geminin elverişli olduğu karine olarak kabul edilmektedir. Geminin, başlangıçta elverişli olduğunun tespitinden sonra zararın ortaya çıkmasındaki olay inceleme alanı bulmuştur. Somut olayda taşıyanın, yangına müdahalede yetersiz kalması ile başlangıçtaki elverişsizlik arasında illiyet bağı kurulamayacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak ise, kendi kastı ve ihmali bulunmayan taşıyanın, yangın nedeniyle oluşan zarardan sorumlu tutulamayacağı hüküm altına alınmıştır.

Çalışmamızın birinci bölümünde de izah ettiğimiz üzere, geminin başlangıçta elverişsiz olması halinde taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin inceleme yapılmayacak olup

elverişsizlik nedeniyle oluşan zarardan taşıyan sorumlu tutulacaktır. Geminin başlangıçta denize, yola, yüke elverişli olması halinde olayın tespiti ve kusur incelemesine geçilmektedir.

Taşıyanın yangın halinde sorumsuzluğuna ilişkin verilen bir başka Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 2018/624 E. 2018/1566 K. Sayılı 25.10.2018 tarihli kararına²⁰⁶ konu olayda UN ADRIYATİK adlı gemide, Hırvatistan sularında bir yangın meydana gelmiştir. Davacının iddialarında özetle, yangın bombasının çalışmaması nedeniyle yağmurlama sisteminin de işlevsiz olduğunun tespit edildiğini ayrıca, denizden su çekmesi gereken pompaların çalışmamasının yangın söndürme tesisatının işlerliğini engellediğini beyan etmiştir. Geminin taşıdığı yüklerin, denizde seyir halindeyken oluşan riskler ve sonuçlarına ilişkin sorumluluğunun donatana ait olduğu belirtilirken, geminin denizcilik standartlarına uygun olmayan fiziksel kusurlarının, denizde güvenli seyir yeteneğini azalttığı vurgulanmıştır. Yangın ve sonuçlarına dayalı zarar bakımından ise geminin denize elverişsiz olması halinde taşıyanın kusurlu ve sorumlu olduğunu öne sürmüştür.

Buna karşılık davalı savunmasında; şahsi kusuru olmayan yangından kaynaklanan zararlardan mutlak sorumsuzluğu olduğunu öne sürmüştür. Ancak, yangın gemi adamlarının teknik veya ticari kusurundan kaynaklanmış olsa bile taşıyanın yangından doğan zarardan sorumlu tutulabileceği tek durum, yangının başlangıçtaki bir elverişsizlikten kaynaklanmasıdır. Taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için başlangıçtaki elverişsizlik ile zarar arasında bir neden-sonuç ilişkisinin varlığının yükü ilgili tarafından kanıtlanması gerektiğini beyan etmiştir.

Yerel mahkemece alınan bilirkişi raporunda UN ADRIYATİK gemisinde gemi adamlarının yangınla ilgili eğitim aldığı, tatbikatlarını gerçekleştirdiği ve gerekli yeterlilik belgelerine sahip olduğu ifade edilmiştir. Ancak, gemi adamlarının yangının hızla yayılması ve büyümesi sonucu müdahalede yetersiz kaldığı durumun, denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli olay olan "yangın"ın özel niteliklerini göz önünde bulundurarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Gemi adamlarının eğitildikleri ve tatbikatlarını yaptıkları şekilde bile, tamamen insani duygularla ani ve olağanüstü bir duruma müdahalede yetersiz kalmalarının, geminin seferine başladığı noktada yola elverişsiz olduğu sonucunu doğurmayacağına dair görüş bildirilmiştir.

²⁰⁶ Yargıtay HGK, 2018/624 E. 2018/1566 K. sayılı 25.10.2018 tarihli kararı, <https://karararama.yargitay.gov.tr>, e.t: 18.03.2024.

Anılan kararda, mahkeme kusur unsurunu ikiye ayırarak incelemiştir. Öncelikle taşıyan, TTK m. 1180 gereğince yalnızca şahsi kusuru varsa sorumlu olacaktır. Mahkeme değerlendirmesinde, başlangıçtaki elverişsizlik halinde taşıyanın şahsi kusurunun olacağını beyan ederek sefer sırasında taşıyanın şahsi kusuruyla yangın çıkma ihtimalinin bulunmadığını belirtmiştir. Burada taşıyan, geminin elverişli olduğuna ilişkin karine teşkil eden belgeleri sunarak ispat külfetini üzerinden atmaktadır. Aksi, yükü ilgili tarafından ispat edilmelidir.

Mahkemenin ikinci kusur değerlendirmesi ise, yangının ortaya çıkması ve zararın doğmasında gemi adamlarının kusurunun olup olmadığına yöneliktir. Anılan kararda görülen üzere, yükü ilgili tarafından zararın, taşıyan veya adamlarının kusurundan kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir. Devamında ise, kusura ilişkin ikili ayırım yapılarak taşıyanın sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmesi için öncelikle geminin elverişli olduğunu ispat etmesi gerektiği karar altına alınmıştır. Zira ancak bu şekilde taşıyan yangına ilişkin sorumsuzluk haline dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

207

Yukarıda anılan kararda, yangın sonucu yükün zayi olması halinde incelemenin nasıl yapıldığı, hangi noktalara değinildiği ve tarafların getirdikleri savunmalar aşamalarla belirtilmiştir. Eğer yangın taşıyanın ve/veya adamlarının, geminin sefer başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olması bakımından makul özeni göstermemelerinden kaynaklanmışsa, taşıyan doğan zararlardan sorumlu tutulacaktır. Bu bilgiler ışığında, her somut olay ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

2.6.1 Yangına İlişkin Düzenlemeler

2.6.1.1. Lahey Kuralları Düzenlemeleri

Yangından kaynaklanan eşya hasarlarına ilişkin sorumluluk üç sözleşme kapsamında da düzenlenmiştir. Aşağıda başlıklar halinde izah edildiği üzere Lahey Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarında yangına ilişkin özel düzenlemeler mevcuttur. Her bir sözleşme yangına ilişkin sorumsuzluk halini farklı şekilde düzenlemiştir. TTK’ da yer alan yangına ilişkin taşıyanın sorumsuzluk hali düzenlemesinin kaynağını Lahey Kuralları m. 4/2-b oluşturmaktadır.²⁰⁸ Lahey ve

²⁰⁷ Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Cömert, , s. 324-325.

²⁰⁸ Lahey Kuralları m. 4/2b “*Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.*” incelemek için bkz. <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.html> e.t: 19.03.2024.

Lahey/Visby Kuralları, “*taşıyanın hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak suretiyle yangın*” neticesinde meydana gelen zarardan dolayı taşıyanın sorumsuzdur.²⁰⁹

Lahey/Visby Kurallarında yolculuk öncesinde elverişsizlik nedeniyle yangın çıkması durumunda taşıyan sorumlu olacaktır. Bu hususta ispat yükü yükü ilgiliye aittir.²¹⁰ Bu hüküm, sorumluluğun çok geniş bir istisnası olup, taşıyanın geminin denize elverişliliğine ilişkin özen yükümlülüğünü ihlal etmesi veya taşıyanın şahsen kusurlu olması durumunda, taşıyanı sorumluluktan muaf tutmaktadır. Sonuç olarak taşıyan, gemi adamlarının ihmali veya kasıtlı davranışından kaynaklanan yangınlardan Lahey/Visby Kuralları kapsamında sorumlu değildir.

2.6.1.2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nın 5/1 maddesi, taşıyanın, gemi adamlarının ve yardımcılarının, yükün kaybolması, hasar görmesi veya gecikmesi gibi durumların oluşmasını ve sonuçlarını önlemek için makul tüm önlemleri aldıklarını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceğini belirtir.²¹¹ Ancak, ziya, hasar veya gecikmenin nedeninin yangın olduğu kanıtlanırsa, taşıyan ve yardımcılarının yangını söndürmek, önlemek veya azaltmak için uygun tedbirleri almamış olması durumunda taşıyan sorumlu olacaktır.²¹²

Hamburg Kuralları'nda yangına ilişkin düzenleme Lahey Kuralları ve TTK düzenlemesinden farklı olduğu görülmektedir.²¹³

Hamburg Kuralları'nın 5/4 Maddesi; “*yük ilgilisi, yükün yangın sonucu zayi olması, hasar görmesi veya gecikmeden dolayı taşıyanın, adamlarının veya görevlilerinin kusurundan veya ihmallerinden kaynaklandığı kanıtlanırsa taşıyan zarardan sorumlu tutulacaktır.*”²¹⁴ şeklinde ifade edilmiştir. Anılan maddenin devamında, “*zarar gören, yükte meydana gelen ziya, hasar ve geç teslimden doğan zarardan dolayı taşıyanın, adamlarının veya temsilcilerinin, yangını söndürmek ve yangının sonuçlarını önlemek*

²⁰⁹ M. Barış Günay, **Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları**, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, 2013, s. 143; Bolca, s. 87. Tekin, s. 102-103.

²¹⁰ Clark/ Thomson, 2010, s. 148. Naklen : Acharatı, s. 72.

²¹¹ Eken, s. 319.

²¹² Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 103; Bolca, s. 87-88.

²¹³ Bolca, s. 87.

²¹⁴ Hamburg Kuralları madde 5/4: “*The carrier is responsible for any loss, damage to goods, or delay in delivery due to fire, provided that the claimant can demonstrate that the fire resulted from negligence or fault on the part of the carrier, their employees, or agents...*” https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf , e.t: 10.02.2024. Çeviri için bkz: Eken, s. 314 vd.

veya hafifletmek için makul olan gereken tüm önlemleri almadaki kusur veya ihmali sonucu meydana geldiğini ispat ederse taşıyan sorumludur.”²¹⁵

Başka bir ifadeyle taşıyan, yangının söndürülmesi veya sonuçlarının önlenmesine yönelik önlemlerin alınmaması veya yangının oluşması sırasında bir kusur olduğunun ispat edilmesi halinde oluşan zarardan sorumlu olacaktır.²¹⁶

Yukarıda anılan madde hükmün uyarınca, taşıyanın yangından kaynaklanan sorumluluğu genişletilerek gemi adamlarının kusurlarından doğan zararlardan da taşıyan sorumlu tutulmuştur.²¹⁷

Zarar görenin gemideki yangının nedenini ispatlaması ve yangının söndürülmesi ve zararlı etkilerinin önlenmesi veya azaltılması için mümkün olan tüm önlemlerin alındığını kanıtlaması oldukça zordur. Bu nedenle Hamburg Kurallarında, gemide yangın çıkması ve eşyanın zarara uğraması durumunda, zarar görenin ve taşıyanın talebi üzerine yangının nedeninin ve koşullarının araştırılması gerektiğini belirten bir düzenleme yer almaktadır.²¹⁸

2.6.1.3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları’nda yangın, Lahey/Visby Kurallarında olduğu gibi taşıyanın sorumsuzluk hallerinden biri olarak yerini korumuştur. Rotterdam Kuralları, taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin yangını sadece gemideki yangınla sınırlı tutmaktadır. “Gemide yangın”, toplantıdaki ilgili tarafların üzerinde mutabakata vardığı bir uzlaşmanın sonucudur.²¹⁹ Rotterdam Kuralları m. 17/3 ²²⁰ uyarınca, “*fire on the ship*” yani “gemide yangın” ifadesi kullanılarak, taşıyanın yangına ilişkin sorumsuzluğunun gemi ile sınırlı tuttuğu anlaşılmaktadır.

²¹⁵ Hamburg Kuralları m. 5/4 hükmünün orijinal karara ulaşmak için bkz. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf , e.t: 10.02.2024.

²¹⁶ Hakan Karan, *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, 2014, s. 296.

²¹⁷ Bolca, s. 88.

²¹⁸ Bolca, s. 88.

²¹⁹ Clark/ Thomson, 2010, s. 149. Naklen : Acharati, s. 72, dn. 394.

²²⁰ <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> , s.14 e.t: 15.03.2024.

2.7. Denizde Kurtarma

TTK 1181 uyarınca; “*Taşıyan, müşterek avarya durumu dışında, denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma girişiminden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Ancak, eğer kurtarma çabaları yalnızca mal kurtarmaya yönelikse, bu durumda taşıyanın aynı zamanda makul bir hareket tarzı benimsemesi gerekmektedir.*” şeklinde ifade edilmiştir. Taşıyanın denizde kurtarmadan kaynaklanan mutlak sorumsuzluk hükmünün dayanağını, Hamburg Kurallarının 5/6. maddesi oluşturmaktadır.²²¹

Denizde kurtarma, can kurtarma ve mal kurtarma olarak iki ayrı başlıkta incelenecektir. Nitekim, kurtarma çabası, eşyayı kurtarmaya yönelikse, taşıyan makul bir hareket tarzı sergilemelidir. Ancak can kurtarmaya yönelik çabalar bakımından, bu çabanın makul olup olmadığına bakılmaksızın ortaya çıkan zararlardan taşıyan, sorumsuz olduğunu ileri sürebilecektir.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararın kurtarma faaliyetinin veya teşebbüsünün sonucu meydana gelmiş olması yeterlidir. Zararın tanımı, eşyanın hem zıya ile hasara uğramış olma durumunu hem de geç teslim edilmesi durumunu kapsamaktadır.²²²

2.7.1. Denizde Can Kurtarma

TTK m. 1181’deki denizde kurtarmaya ilişkin sorumsuzluk halinin bir mutlak sorumsuzluk nedeni olduğu kabul edilmektedir. Bu düzenleme incelendiğinde, müşterek avarya hariç, gerek denizde can kurtarma gerekse eşya kurtarma yahut buna teşebbüs içeren fiiller nedeniyle meydana gelen zararlarda, makul hareket tarzının varlığı halinde taşıyanın bu zarardan sorumlu olmayacağı görülecektir. Denizde kurtarma, genel olarak rotadan ayrılma şeklinde gerçekleşmekteyse de her zaman böyle olmadığını belirtmek gerekir. TTK, denizde kurtarmaya ilişkin bu maddesi ile taşıyanın sadece tehlikedeki kişi ve eşyaya ilişkin kurtarma sonucunu değil, kurtarmaya teşebbüsünü de sorumluluğun ortadan kalkması için yeterli görmektedir. Bu anlamda, teşebbüsün faydalı bir sonuç doğurması aranmadığından başarılı olamayan bir kurtarma teşebbüsünde dahi taşıyanın bu sorumsuzluktan yararlanması mümkündür.²²³

²²¹ TTK m. 1181’in gerekçesinde izah edilmiştir.

²²² Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 97.

²²³ Ülgener, **Sorumluluk Halleri**, s. 135; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 113; Bolca, s. 90.

TTK m. 1181 hükmünün mehzası olan Hamburg Kurallarında, taşıyanın denizde can kurtarma tedbirlerinden kaynaklanan zarardan veya gecikmeden sorumlu olmaması için, insan hayatının tehlike içinde bulunmasının veya kurtarılmasının şart olmadığı belirtilmiştir.

2.7.2. Denizde Mal Kurtarma

Taşıyan, eşyada oluşan zararın makul bir hareketle denizde mal kurtarmak veya kurtarma teşebbüsünden meydana geldiğini ispatla sorumluluktan kurtulacaktır.²²⁴ Buna karşın yükle ilgili, mal kurtarma faaliyeti ile zarar arasında illiyet bağı olmadığını ileri sürerek taşıyanı sorumlu tutabilir.²²⁵

Eşya kurtarma faaliyetleri, kurtarma yardım ücreti elde etme amacıyla yükle ilgili taraflar aleyhine kötüye kullanılabilir, bu nedenle taşıyanın hareketlerinin makul olması şartı konulmuştur. Kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığı, somut olayın şartlarına göre objektif bir değerlendirme ile belirlenecektir. Bu bağlamda kurtarılması amaçlanan eşya ile kurtarmak amacıyla alınan önlemler arasında bir denge olmalıdır.²²⁶ Bu nedenle, kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığının değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Taşıyan, eşya kurtarmaya yönelik olarak eşyaya verebileceği zararı göz önünde bulundurmak zorundadır ve bu zararın makul olmaması durumunda eşya kurtarma teşebbüsünde bulunmamalıdır. Ancak, kurtarılacak malın karşı karşıya olduğu tehlikenin açıkça anlaşılması dışında; malın miktarı ve değeri yüksek, eşyanın zarar görme olasılığı düşük ve malın kurtarılamaması halinde çevreye zarar verebilecek durumlar dikkate alındığında, herhangi bir tedbirin makul olduğu kabul edilmektedir. Önlemlerin uygunluğu, somut olayın durumuna bağlı olarak belirlenmelidir. Bu sebeple, önlemlerin uygunluğunu kanıtlamak zorlayıcı olabilir. Bu bağlamda, eşya kurtarma faaliyetlerine başlamadan önce, taşınan malın muhtemel zarar veya kayıp riski, tüm yönleriyle dikkatlice değerlendirilmelidir.²²⁷

²²⁴ Bolca, s. 92.

²²⁵ Bolca, s. 92.

²²⁶ Yetiş Şamlı, **Geç Teslim**, s. 115.

²²⁷ Turkey Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006 s. 228.

2.7.3. Milletlerarası Düzenlemelerdeki Yeri

2.7.3.1. Lahey Kuralları Düzeni

Lahey Kuralları'na göre, denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma girişiminden kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır. Lahey Kuralları m. 4/2 başlığı altında yer alan; “*Saving or attempting to save life or property at sea.*”²²⁸ hükmü ile denizde can ve mal kurtarma veya kurtarma teşebbüsünde bulunmayı taşıyanın sorumsuzluk hali olarak düzenlenmiştir. TTK'dan farklı olarak Lahey Kuralları düzenlemesinde, makul olma şartı aranmamaktadır.²²⁹

2.7.3.2. Hamburg Kuralları Düzeni

TTK m. 1181 hükmü, Hamburg Kuralları'nın madde 5/6' daki anlatıma uygun olarak ayrı bir maddede düzenlenmiştir.²³⁰ Taşıyan, istisnai haller dışında, denizde can kurtarmada veya mal kurtarmak bakımından makul tedbirlerin alınmasından kaynaklanan kayıp, hasar veya gecikmeden, istisnai haller dışında sorumlu değildir.²³¹ Can kurtarmaya ilişkin bir teşebbüsün makul olup olmamasına bakılmayacaktır. Denizde can ve mal kurtarmak için alınan önlemler genellikle rotadan sapmalarla sonuçlanmaktadır.²³²

2.7.3.3. Rotterdam Kuralları Düzenlemesi

Rotterdam Kuralları, denizde can kurtarma veya can kurtarma teşebbüsüne ilişkin sorumsuzluk durumunu düzenleyerek, Lahey/Visby Kuralları'nın 4/2(1) maddesinde yer alan hükmü korumuştur. Rotterdam Kuralları'nın 17/3(1) maddesi uyarınca,²³³ denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsü faaliyetlerinden kaynaklanan zarar, hasar veya gecikme durumlarında taşıyanın sorumluluğu ortadan kaldırılmaktadır. Denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsü hareketlerinin makul olup olmaması sonucu sorumsuzluk bakımından değiştirmemektedir.²³⁴

²²⁸ <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.html> e.t:10.03.2024.

²²⁹ Bolca, s. 92.

²³⁰ TTK m.1181 hükmü gerekçesi.

²³¹ Hamburg Kuralları m. 5/6.

²³² Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s.112.

²³³ Rotterdam Kuralları için bkz. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> e.t: 10.03.2024.

²³⁴ Akan, s. 95.

2.8. Taşıtan veya Yükletenin Yükün Cins veya Değerini Kasten Yanlış Bildirmesi

2.8.1 Genel Olarak

Taşınmak üzere teslim edilen eşyanın cins ve değerinin doğru bildirilmesi, buna ilişkin rizikoların doğru tespiti ve gerekli tedbirlerin alınmasının yanında navlunun hesaplanması ve sorumluluk sınırının belirlenmesinde önemlidir. Böyle bir yanlış bildirim dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmekle beraber taşıyana zarar verecektir.²³⁵ Kanun koyucu, bu durumu göz önüne alarak TTK m.1186/5'te “yükletenin, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirdiği durumlarda taşıyanın, her hâlde, eşyanın zıya veya hasarından sorumlu olmayacağı” hüküm altına alınmıştır. Ancak maddenin lafzına bakıldığında “yükleten” kelimesi kullanılması sebebiyle yükleten sıfatını haiz olmayan taşıtanın kasten yanlış bildirimde bulunması halinde, taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağı belirtilmektedir.²³⁶

Hüküm, kasten yanlış bildirim halinde taşıyanı sorumluluktan kurtarmakta; yükletenin kastının olmadığı ya da ağır kusurlu olduğu durumlarda taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Ayrıca, taşıyanın, gerçeğe aykırılığı bildiği hallerde de taşıyanın sorumluluğu devam edecektir. Bunun yanında, beyan edilen değer ve gerçek değer arasında küçük bir farkın bulunması durumunda, taşıyanın bu sorumsuzluk halini öne süremeyeceği kabul görmektedir. TTK m. 1186/5 düzenlemesi, sadece eşyanın zıya ve hasarından söz ettiği için, teslimdeki gecikmeye sebep olan eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi mutlak sorumsuzluk sebepleri arasında yer almayacaktır. Bunun yanında doktrinde, gerçeğe aykırı beyanın eşyanın cins ve değerine ilişkin olması gerektiği, bu anlamda marka, miktar, koli veya ünite sayısı ve ağırlığına ilişkin gerçeğe aykırı beyanların bu madde kapsamında değerlendirilmeyeceği görüşü yer bulmaktadır.²³⁷

Taşıyan, TTK m. 1186/5 hükmünü yalnız yükletene karşı değil, iyiniyetli konişmento hamilleri de dahil olmak üzere üçüncü şahıslara karşı da ileri sürebilecektir.²³⁸ Sonuçta taşıyan, kasıtlı olarak eşyanın cins ve değerinin yanlış bildirildiğini ispat ile

²³⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 173.

²³⁶ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 129-130; Tekin, s. 107, dn. 156; Bolca, s. 93, dn. 359. Kanunun lafzına bakıldığında gecikme zararlarının da hükmün dışında tutulduğuna dair bkz. Bolca, s. 93, dn. 360.

²³⁷ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 130; Tekin, s. 107, dn. 157; Bolca, s. 92.

²³⁸ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 173-174; Yetiş Şamlı, **Geç Teslim**, s. 172. Şamlı, “düzenlemenin amacı ve öngördüğü yaptırımın göz önüne alındığında yanlış bildirimden denizde taşıma senedinde yer alması gerektiğini, aksi halde her türlü bildirimden TTK m. 1186/5 kapsamına gireceğini, bunun hükmün kapsamını haklı gerekçe olmaksızın genişletmek olduğunu savunmaktadır.”

sorumluluktan kurtulacaktır; ancak yükletenin bu bildirimden taşıyanın haberi olduğunu ya da kastının olmadığını ispatı halinde ise taşıyan TTK m. 1186/5'ten yararlanamayacaktır.²³⁹

Taşıyanın bahse konu sorumsuzluk halinden yararlanabilmesi için, eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirim yeterli kabul edilmektedir. Taşıyanın zarar görmediği hallerde dahi sorumsuzluk halinden yararlanabileceği ifade edilmektedir.²⁴⁰

Yükün değerinin gerçek değerinden yüksek gösterilmesi hileli bir davranış olarak değerlendirilirken, değer gerçek değerinden fazla gösterilmesi durumunda taşıyan, farkına varmadan büyük bir sorumluluk üstlenmiş olacaktır. Anılan madde hükmünde ; "her halde" ifadesi kullanıldığından taşıyan, navlun sözleşmesi ve konișmento kaynaklı her türlü sorumluluktan muaf tutulacaktır. Bu ifade, geniş bir yorumla TTK'nın Deniz Ticareti'ni düzenleyen Beşinci Kitap altındaki tüm sorumluluk hükümlerini kapsayabilecek şekilde anlaşılabilir. Yükün değeri veya cinsi ile ilgili yanlış beyan ile uğranılan zarar arasında bir illiyet bağının aranmadığı göz önüne alındığında, yükletenin kasten yükün değerini gerçeğe aykırı bildirmesi halinde taşıyanın geniş bir sorumsuzluk elde ettiği değerlendirilebilir.

2.8.2. Milletlerarası Sözleşmelerde Yükün Cins veya Değerinin Kastan Yanlış Bildirilmesi

Lahey/Visby Kuralları kapsamında; taşıyanın, konișmentoda malların cinsini ve değerini kasten yanlış beyan etmesi halinde, eşyaya veya gemide yer alan ilgili diğer eşyalara gelebilecek hasar veya zıyaadan taşıyan sorumlu olmayacaktır²⁴¹ Konișmentoda, eşyanın cins ve değerinin yanı sıra, eşyanın ağırlığı, koli adedi, sayısı, miktarı, haricen görünümü de yazılmaktadır. Ancak bu kayıtlar hükmün dışında bırakılarak yalnızca eşyanın cinsinin ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi ile mutlak sorumsuzluk hali ortaya çıkmaktadır.

Yükün değerine ilişkin beyan, konișmentoya yazılmamış ise; taşıyanın sorumluluğu kural olarak sınırlıdır ve Lahey/Visby Kuralları uyarınca "*zıyaa ya da hasardan dolayı koli veyahut ünite başına 666,67 ÖÇH veya – daha yüksek ise- ziya veya hasara maruz*

²³⁹ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 174; Ülgener, **Sorumluluk Halleri**, s. 158. Yük ilgisinin uğradığı zararlar kasten yanlış bildirim arasında illiyet bağının olması aranmayacaktır. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 136.

²⁴⁰ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın sorumluluğu**, s. 112.

²⁴¹ Lahey/Visby Kuralları m. 4 /2.

*kalan eşyanın kilogramı başına 2 ÖÇH ile sınırlıdır*²⁴². Bu sınırlı sorumluluk esas alınan para birimi suni bir para birimi olup 1979 Protokolü ile getirilmiştir. Milletlerarası hukukta, sorumluluk sınırının miktarıyla ilgili tutarın ÖÇH para birimine çevrilmesiyle birlikte bir yeknesaklık amaçlanmıştır.²⁴³

Lahey Kuralları m. 4/5 uyarınca; yalnızca yükün ziyaa ve hasarına ilişkin düzenleme yapmıştır. Geç teslimeli ilişkin zararlar düzenlemede yer almamaktadır.

Anılan sorumsuzluk hali yalnızca Lahey Kuralları'nda düzenlenmiş olup, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda düzenleme alanı bulmamıştır.²⁴⁴

2.9. Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma

Çalışmamızın birinci bölümünde taşıyanın, yükün taşınmasında kararlaştırılmış olan veya mutad rotanın değiştirilmesinden doğan sorumluluğu olduğunu izah etmiştik. Yolculuk sırasında rotadan sapma halinde haklı sebebin varlığı somut olayın şartlarına göre değerlendirilecektir. Kanunumuzda buna ilişkin sorumsuzluk hali Lahey Kuralları'na uyumlu şekilde açıkça düzenlenmiştir. TTK m. 1220' de: "*Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz.*" düzenlemesi yer almaktadır. Görüleceği üzere, anılan maddede can ve mal kurtarmaya ek olarak diğer haklı sebepleri de ekleyerek düzenlemenin kapsamı genişletilmiştir.

Ancak kanunun devamında Türk Medeni Kanunu'nun 2. maddesi saklı tutulmuştur. İlgili madde hükmü dürüstlük kuralından bahsetmektedir. Taşıyanın dürüstlük kuralına aykırı davranışını hukuk düzeni korumaz. Eğer sapmaya sebep olan olay, taşıyanın kusuru nedeniyle gerçekleşmişse, düzenleme kapsamı dışında kalır ve taşıyan sorumluluktan muaf olamaz. Ayrıca, sapmanın sebebi, sözleşmenin yapılmasından önce biliniyorsa, bu durumda da haklı bir neden söz konusu olamaz.²⁴⁵ Bu nedenle taşıyan, iyi niyetli davranması ve sapmanın haklı sebebe dayanması halinde bu sorumsuzluk nedeninden yararlanabilecektir.

²⁴² Lahey/Visby Kuralları m. 4/5-a.

²⁴³ Cüneyt Süzel, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıyan Ve Yükleten Kavramları Hakları, Borçları Ve Sorumlulukları, **Doktora Tezi**, s. 29.

²⁴⁴ Bolca, s. 96.

²⁴⁵ Kübra Yetiş Şamlı, "Covid-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu Ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri, **İstanbul Hukuk Mecmuası**" 2020, C. 78, S. 2, s. 299-331.

2.9.1. Can Kurtarmak İçin Rotadan Sapma

TTK' nın 1220. maddesi uyarınca, kaptan denizde can kurtarmak amacıyla rotadan sapabilir ve bu sapma nedeniyle doğacak zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Mutad rotayı takip etmesi gereken taşıyana rotadan sapması için bir imkan tanınmıştır. Yolculuğun izlenen rotada devam etmesini umulmayan bir hal engellerse, rotadan sapılabilir. Bu durumda sapmanın haklı olduğundan bahsedebiliriz. TTK 1220'de haklı sebeple rotadan sapması denmektedir ki bahsi geçen haklı sebebe örnek olarak fırtına halinde, geminin kararlaştırılan rotadan devam etmesi durumunda büyük bir deniz tehlikesiyle karşılaşacak olması gösterilebilir. Bu halde geminin rotadan sapması için haklı sebep olduğu söylenebilecektir. Nitekim bu örnekte gemiyi korumak amaçlanmaktadır. Öte yandan, burada haksız sapma değil haklı sapma vardır.

2.9.2. Mal Kurtarmak İçin Rotadan Sapma

TTK 1220. maddesinde makul olma şartı aranmamıştır, bu da mal kurtarmak için rotadan sapan taşıyana daha kapsamlı bir koruma sağlandığı anlamına gelmektedir. Kısacası, taşıyanın rotadan sapmasının haklılığının değerlendirilmesinde kurtarılması planlanan malın yarattığı risk bakımından, makul olma şartının aranmayacağı anlaşılmaktadır. Ancak, zarar, kurtarma amacıyla sapmadan kaynaklanmazsa, somut olayın özelliklerine göre malın kurtarılmasının makul olup olmadığı değerlendirilecektir. Yukarıdaki örnekte de olduğu gibi şiddetli fırtınadan gemiyi ve yükü kurtarmak için eğer gemi rotasından sapmışsa taşıyan sorumsuzluk halinden yararlanabilecektir. Fakat haksız sapma söz konusuysa bundan doğacak zararlardan taşıyan sorumlu olur.

2.9.3. Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma

Uygulamada, taşıyanın rotadan sapma yetkisini düzenleyen klozlar, genellikle sözleşme ve konişmentolara eklenmektedir. TTK'da emredici hükümler arasında bulunmayan 1220. madde, belirli koşullarda taşıyanın sapma hakkını düzenler. Bu madde kapsamına girmeyen durumlarda, bu klozların dar bir şekilde yorumlanması önemlidir. Bu tür bir kloz, taşıyana sadece yolculuğun amacına hizmet eden konularda sınırlı bir özgürlük tanıyacak ve yolculuğun amacı dışındaki faaliyetlere izin vermeyecektir²⁴⁶.

²⁴⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti**, s. 56 ; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 124.

TTK m. 1113 hükmü uyarınca; eğer yolculuğun beklenmeyen bir durum nedeniyle izlenen rota üzerinde devam etmesi mümkün değilse, kaptan, mevcut duruma ve imkanlara göre uygulaması gereken talimatları takip ederek, yolculuğa başka bir rota üzerinde devam etme, belirli bir süre için ara verme veya kalkış limanına geri dönme yetkisine sahiptir. Burada mutad rotayı takip etmesi gereken taşıyana, rotadan sapmasına yönelik imkan tanınmıştır. Anılan hükümde, yolculuğun izlenen rota üzerinden devam edilmesini beklenmeyen bir hal engellerse, rotadan sapabileceği düzenlenmiştir.

2.9.4. Sapmanın Sonuçları

TTK m.1220 hükmü gereğince, haklı sebep veya can/eşya kurtarma amacıyla rotadan sapma durumunda meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu tutulmaz. Ancak, sapmadan sonra tüm riskin taşıyan üzerine geçtiği ve taşıyanın bundan sonrasında teknik kusur veya mücbir sebep kaynaklı zararlardan dahi sorumlu olabileceği görüşü doktrinde kabul görmektedir.²⁴⁷ Taşıyan, sapma ile doğrudan ilişkilendirilebilen zararlardan sorumlu tutulacaktır. Ancak, sapmanın yol açtığı genel risk ve zararlardan taşıyanın sorumlu olması, bir eleştiri konusu olmuştur.

2.9.5. Milletlerarası Sözleşmelerde Denizde Can Veya Eşya Kurtarmak Veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk

TTK m. 1181 ile TTK m. 1220 hükümlerinde kesişen düzenlemeler mevcuttur. Ancak farklı şartlar getirmektedir. Bu kurallardan birisi Lahey Kurallarından, diğeri ise Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek kanunumuzda yer almıştır. Genellikle geminin rotadan sapması haklı bir nedene dayanıyorsa, çoğunlukla kurtarma amacıyla yapılmış olduğu görülmektedir. Sapma haklı ise, taşıyan sorumlu olmayacaktır. Ancak her somut olay için haklı sebebin değerlendirilmesi gerekmektedir. Örneğin, can kurtarmak için rotadan sapılması halinde, taşıyan sorumsuz olduğunu ayrı bir düzenleme olan TTK m.1220'ye dayanarak ileri sürecektir. Rotadan sapma dışındaki bir önlem nedeniyle meydana gelen zarar durumunda ise, taşıyan TTK m. 1181'e istinaden sorumluluktan kurtulabilecektir.

Kısacası; taşıyan, can veya mal kurtarma amacı ile rotadan saparsa, bu halde kurtarma faaliyetinden önce eşyaya zarar gelmesi halinde TTK 1220'e dayanarak sorumsuzluğunu

²⁴⁷ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 127.

ileri sürebilir. Ancak, sapmadan sonra ve kurtarma faaliyetleri sırasında zarar meydana gelirse, taşıyan bu kez TTK 1181'e dayanarak sorumsuzluğunu ileri sürebilecektir.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları, denizde can veya mal kurtarmak amacıyla rotadan sapma halini sınırlı olarak ele almıştır. Hamburg Kuralları, denizde can ve mal kurtarmak için alınan önlemleri özel olarak düzenlemekte ve rotadan ayrılmayı da içermektedir²⁴⁸. Bu düzenlemeler aşağıda ayrı başlıklar altında incelenecektir.

2.9.5.1. Lahey Kuralları

Lahey Kuralları rotadan sapma halini düzenlemektedir. Buna göre, taşıyan denizde can veya mal kurtarmak amacıyla rota değişikliği yapılması veya makul sebeplerle rota değişikliği yapılması halinde doğacak zarardan sorumlu olmayacaktır.²⁴⁹

2.9.5.2. Hamburg Kuralları Düzenlemesi

Hamburg Kuralları'nda sapmaya ilişkin özel hükümler bulunmamakla birlikte, m.5/6'da yer alan "can ve mal kurtarma tedbirleri" ifadesi sapmaya ilişkin hükümler içermektedir.²⁵⁰

Hamburg Kuralları m. 5/6 düzenlemesi, can ve mal kurtarmaya ilişkin olarak; *"Taşıyan, müşterek avarya hariç olmak üzere, can kurtarmak için alınan önlemlerden veya mal kurtarmak için alınan makul önlemlerden ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu değildir."*²⁵¹ şeklinde bir düzenleme yer almaktadır. Burada öne çıkan iki husus bulunmaktadır. Birincisi, taşıyanın denizde can veya malı kurtarmak için alınan tedbirlerden kaynaklanan zıya,hasar veya gecikmeden sorumlu olabilmesi için, tehlikede olan insan hayatını veya malı kurtarmak şart değildir. İkincisi ise denizde can kurtarmak için *"makul tedbirler"* ifadesi kullanılmazken malı kurtarmak için bu ifade kullanılmaktadır. Taşıyan, zarar veya gecikmenin denizde can veya mal kurtarmak için alınan (mal açısından makul) önlemlerden kaynaklandığını kanıtlayarak sorumluluktan muaf tutulabilir. Başka bir deyişle taşıyan ayrıca kusuru olmadığını ispat etmek zorunda değildir.²⁵²

²⁴⁸ Karan, s. 312.

²⁴⁹ Lahey Kuralları m. 4/4.

²⁵⁰ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 112; Bolca, s. 101.

²⁵¹ Hamburg Kuralları Türkçe çeviri için bkz. <https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg-kurallari-deniz-yoluyla-e%C5%9Fya-ta%C5%9Fimasina-ili%C5%9Fkin-b%C3%BCrosu-e.t:05.02.2024>.

²⁵² Ancak yük ilgilisi, zıya ve geç teslimin kurtarma hareketleri neticesinde ortaya çıkmadığını veya mal kurtarmaya yönelik hareketlerin makul olmadığını ileri sürebilecektir.

2.9.5.3. Rotterdam Kuralları Düzenlemesi

Rotterdam Kuralları'nda rotadan sapmaya ilişkin hüküm, 6. Kısım, 24. maddede yer almaktadır. Buna göre; “*Rotadan sapma, uygulanacak hukuk gereği taşıyanın borçlarının ifa edilmemesine yol açarsa, 61. madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, yalnızca sapmanın kendisi, taşıyanı veya denizde ifa edeni, bu sözleşmede belirtilen herhangi bir savunma veya sınırdan yoksun bırakmaz.*” denilmektedir.²⁵³ Anılan hüküm uyarınca, sapma halinin haklı olup olmadığı, iç hukuka uygun olarak tespit edilecektir.

²⁵³ https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/Rotterdam_Kurallari_Turkce.pdf, s.16 e.t: 01.02.2024.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSPAT KÜLFETİ

3.1. Genel Olarak

TTK m. 1178/2 uyarınca taşıyanın, hâkimiyetinde bulunan eşyada meydana gelen hasar, zıyaa veya yükün geç tesliminden kaynaklı zararlardan sorumlu tutulduğu kabul edilmiştir. Nitekim TTK m. 1178/1 uyarınca taşıyan, hakimiyetinde bulunan eşyaya tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle sorumludur. Yükü ilgilinin, varna limanında yükün hasar, zıyaa uğradığını veya geç teslim edildiğini tespit edip bildirmesi halinde taşıyanın sorumluluğu ispat edilmiş olacaktır. Buna ek olarak, zararın hangi sebepten ötürü meydana geldiğinin tespit edilememesi halinde dahi taşıyan zarardan sorumlu tutulacaktır.²⁵⁴ Kısacası, yükü ilgili dava halinde yalnızca zararını kanıtlamakla yükümlü olacaktır.

Diğer yandan, taşıyanın sorumsuzluğunu ileri sürmesi bazı durumlarda mümkündür. Taşıyan, zararın şahsi kusurundan veya adamlarının kastından veya ihmalden kaynaklanmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Kusursuzluğunu ispat yükü taşıyan üzerindedir.²⁵⁵ Ancak, kusurlu olmadığının ispatı kolay değildir. Bu nedenle, kanunda taşıyan lehine mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerine yer verilmiştir. Bu düzenlemeler ile taşıyanın sorumsuzluğunu ispat yükü kolaylaştırılmıştır.²⁵⁶

İspat külfetine ilişkin kanunda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle öğretisi ve mahkeme kararlarından yararlanarak sonuca gidilmektedir.

3.2. İspat Yükünün Dağılımı

Tazminat talep eden yani hak sahibinin, aktif ve pasif husumeti, yükün taşıyan tarafından hasarsız tesellüm edilmiş olduğunu, yükün zıyaa veya hasara uğradığını ya da

²⁵⁴ Çağa/ Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 150.

²⁵⁵ Buna ilişkin emsal karara bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2000/8805 E., 2001/438 K. ve 25.01.2001 tarihli kararı.

²⁵⁶ Ahmet Batuhan Oyal, “Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri” *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2024, C.10, S.1, s. 99-132.

geç teslim edilmiş olduğunu ve nihayetinde bir zararın meydana gelmiş olduğunu miktarla ispatlaması gerekmektedir.²⁵⁷

Yük, gemiye yüklendikten veya taşıyana teslim edildikten sonra yükletenin talebi varsa, taşıyan bir konişmento düzenleyip vermekle yükümlüdür (TTK m. 1228). Düzenlenmiş bir konişmento ile taraflar arasındaki navlun sözleşmesinin varlığı ispat edilebilir. (TTK m. 1237).

Eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi halinde, tazminat talep eden hak sahibinin TTK m.1184 ve m. 1185 uyarınca inceleme ve bildirim yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekmektedir. Kanuna baktığımızda, derhal bildirim ve üç gün süreli bildirim düzenlemiştir. Eşya teslim alındığı sırada tespit edilen bir hasar veya zıya bulunması halinde taşıyana derhal bildirim şartı bulunmaktadır.²⁵⁸ Örneğin; çuvallar halinde çimento yükü gönderilene teslim edildiğinde gönderilen çuvalların ıslanmış olduğunu tespit etmişse, ilgili düzenleme gereği zıya yahut hasar teslimle birlikte tespit edilebildiği için derhal taşıyana bildirimde bulunulması gerekmektedir. Hak sahibinin, bu bildirim yazılı olarak yapması halinde ispatı kolaylaşacaktır. Nitekim TTK m. 1185 gereği bunun yazılı olarak yapılması şarttır.

Ancak haricen bakıldığında zararın tespit edilememesi halinde gönderilene teslim tarihinden itibaren üç günlük bildirim süresi tanınmıştır.

Bu hususta Yargıtay 11.HD tarafından verilen 2013/17144 E. 2014/6139 K. sayılı 28.03.2014 tarihli kararında; mahkemece, yükle ilgilinin eşyanın tesliminden 12 gün sonra hasar bildiriminde bulunduğu tespit edilmiştir. Süresinde ihbarda bulunmadığından, hasarın taşıyanın sorumluluğunda olmayan bir sebepten kaynaklandığının kabul edileceği ve bu nedenle taşıyanın hasardan sorumlu olmayacağına hükmederek davayı reddetmiştir.

TTK m. 1185/6 gereğince, eşya fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse, kaptan ve sorumlu gemi zabıtine yapılan bildirim, taşıyana yapılmış kabul edilir. Bu durumda, taşıyan veya fiili taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana ve fiili taşıyana yapılmış kabul edilmektedir. Dolayısıyla, kaptan ve sorumlu gemi zabıtine yapılan bildirimler, taşıyanın bilgisi dahilinde yapılmış kabul edilir ve taşıyana

²⁵⁷ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 169; Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 150.

²⁵⁸ İstanbul BAM 12. HD 2017/663 E., 2018/908 K. sayılı 10.07.2018 tarihli kararında; "Alıcı acentesi, teslim kuponuna dayanarak malların teslim alındığını belirtmiş ve teslim tutanağında, boşaltma sırasında kabuksuz Antep fıstığı içeren 80 adet çuvallarda net bir şekilde gözlemlenen küf izleri ve ıslak çuvalların tespit edildiğini belirtmiştir. Ayrıca, eşyada oluşan zararları değerlendirmek hakkımızı saklı tutuyoruz" kaydının yer aldığı görülmüştür. Bu durumda, alıcı tarafından eşyanın teslim alınması esnasında TTK m.1185'e uygun hasar bildirim yapıldığı kabul edilmiştir.

ulaşmış sayılır.²⁵⁹ Bu durum, taşıyanın hak ve sorumluluklarını etkileyen bildirimlerin doğru kişiye ulaştırılması açısından önem arz etmektedir.

Yargıtay'ın bu konudaki görüşü şu şekildedir; taşıyanı temsil etme hakkı olan ve taşıyanın iradesini ortaya koyabilecek birinin imzasının bulunması halinde bu belgenin eşyanın zıyaı veya hasarına ilişkin bildirim olarak kabul edileceğine hükmetmiştir. Örneğin, yükün hasar veya zıyaı halinde hasar tespiti yapılır ve tutanakta kaptanın imzasının yer alması taşıyana yapılan bildirim olarak kabul edilecektir.²⁶⁰ Yükle ilgili, zararına ilişkin tazminat taleplerini taşıyana karşı ileri sürebilecektir.

Yükle ilgili tarafından eşyanın teslim alınmasından sonra zıyaı veya hasara ilişkin tespit (TTK m.1184'e göre) ya da süresinde bildirimde bulunulmamış veyahut hiç bildirimde bulunulmaması halinde iki karine ortaya çıkmaktadır.

Kanun taşıyanın sorumluluğunu TTK m.1178' de bir kusur sorumluluğu olarak düzenlemiştir. Taşıyan bu halde kusursuzluğunu ispat etmek zorundadır. Ancak bu durumda, ispat külfeti yükle ilgili aleyhine dönmüştür. Karinelerin aksini yükle ilgilinin ispat etmesi gerekmektedir.

TTK'da taşıyan lehine düzenlenen iki önemli karineyi incelersek;²⁶¹ karinelere ilki, TTK m.1239'da yer alan ihtirazı kayıta ilişkindir. İkinci karine ise, TTK m.1185/4 uyarınca, eşyanın tesliminde süresi içerisinde hasar veya zıyaı ilişkin tespit veya bildirimde bulunulmaması halinde denizde taşıma senedine uygun olarak eşyanın teslim edildiği kabul edilmektedir. Eğer eşyada hasar veya zıyaın olduğu tespit edilirse, zararın taşıyanın sorumlu olmadığı sebepten meydana geldiği karine olarak kabul edilir. Bu halde yükle ilgilinin, eşya taşıyanın hakimiyetindeyken zararın meydana geldiğini ve zarara sebebiyet veren olayın taşıyanın sorumluluğunda olduğunu ispat etmeyi gerekecektir.²⁶²

Taşıyan, varna limanında yükü konişmentoda belirtilen şekilde teslim etmekle yükümlüdür.²⁶³ Varış limanında yükü teslim alan kişi, herhangi ihtirazı kayıta bulunmaz

²⁵⁹ Hacı Kara, Deniz Ticareti Soruları, ulaşmak için bkz: <http://www.hacikara.com/tr/yayinlar/internet-yayinlari/detay/27/deniz-ticareti-hukuku-soru-ve-cevaplari/> e.t: 01.04.2024.

²⁶⁰ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2013/8167 E., 2013/23005 K. sayılı 16.12.2013 tarihli kararında ; mahkeme, 100.000 çuval pirincin boşaltıldığı sırada 402 çuvalın yırtık ve hasarlı olduğuna dair tutanak bulunduğunu belirtmiştir. Tutanakta, kaptanın ve gemi acentasının imzasının bulunduğu tespit edilmiştir. Tutanaktaki imzanın taşıyanın sorumluluğunda dikkate alınması gerektiği hüküm altına alınmıştır. www.legalbank.com e.t: 01.04.2024.

²⁶¹ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 491.

²⁶² Anılan karine ile yük ilgilisinin ispat yükü ağırlaştırılmıştır. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 212.

²⁶³ Yargıtay HGK. 15.2.1995, 1994/11-688E., 1995/71 K sayılı kararında; Taşıyan, yükletenin veya gönderenin yükün cins ve değerini yüklemeye başlamadan önce bildirdiği ve bu bilgilerin konişmentoya

ve yükün zıyayı veya hasarı hakkında zamanında bildirimde bulunmazsa, taşıyanın yükü doğru şekilde teslim ettiğine dair karine kabul edilmektedir. (TTK m.1239). Buna örnek olarak Yargıtay 11. HD 2013/18182 E. 2014/7326 K. sayılı 14.04.2014 tarihi kararı²⁶⁴ gösterilebilir. Anılan kararda, konişmentoda ihtirazı kayıt bulunmadığından, taşıyanın eşyayı temiz ve sağlam teslim ettiği yönünde karine oluştuğu aksi ispat edilemediğinden taşıyanın sorumlu olmayacağı hüküm altına alınmıştır.

Konişmentoya çekince konulması, eşyanın tanımına ilişkin yükletenin beyanını içeren konişmento kaydının karine teşkil etmesinin önüne geçecektir. TTK m. 1239/3 gereğince konişmentoda yer alan eşyanın tanımının aksinin, konişmentoya güvenerek iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatı mümkün değildir.

İyi niyetli üçüncü kişi, yükü teslim aldığı anda konişmentoda hiçbir ihtirazı kayıt olmamasına rağmen, yükte hasar veya zıyaa olduğunu tespit etmesi halinde eşyanın konişmentodaki gibi teslim edilmediğini ispat etmesi gerekecektir.²⁶⁵

Örneğin konteyner ile yükün taşınması halinde, kapalı bir taşıma söz konusu olduğundan içindeki yükler belli olmayacaktır. Bu halde konişmento kayıtlarının karine teşkil etmeyeceği kabul edilmektedir.²⁶⁶ Ancak TTK m. 1239'a baktığımızda, kapalı ve ambalajlı yüklere ilişkin ayrı bir düzenleme yapılmamıştır. TTK m. 1239/1' de taşıyan, yükletenin beyanlarını kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, beyanların gerçeğe uymadığı ve sebeplerini açıklayan çekince koyması gerektiği hüküm altına alınmıştır. TTK m. 1239/2 uyarınca, eşyanın dışardan görünümüne dair hiçbir kayıt bulunmaması halinde, eşyanın görünümünün iyi durumda olduğuna ilişkin karine kabul edileceği düzenlenmiştir. Konişmento yalnızca, eşyanın dış görünümüne ilişkin karine teşkil eder²⁶⁷, eşyanın haricen tespit edilemeyen zararı başka delillerle ispat etmelidir.²⁶⁸

Bir diğer önemli husus ise, konişmentoda yüklenen miktara ilişkin ne kadar yazılırsa yazılsın, taşıyan yalnızca gemiye yüklenen yükü teslim etmekle sorumlu tutulacaktır. Ancak

yazıldığı durumlarda, eTTK m. 1112 (yüke özen borcunun ihlali) ve m. 1113 (rotadan sapma) belirtilen şekilde belirlenecek zararlardan sorumlu tutulacağı değerlendirilmiştir. Naklen: Hakan Şeker, Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu, Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi, 2019, s. 59 dn. 260.

²⁶⁴ Kararda özetle; konişmentonun temiz olduğu, hasara ilişkin herhangi bir kaydın bulunmadığı belirtilmiştir. Ekspertiz raporu, hasarın konteyner içerisine su sızması nedeniyle olduğunu belirtmiş ancak hasarlı konteynerin fotoğrafı dosyada yer almamaktadır. Konteynerin sağlam olarak tahliye edildiği karine olarak kabul edilmektedir. Davacı tarafın, davalı taşıyıcının sorumlu olmadığı bir sebebin hasara neden olduğuna dair iddiasının çürütülmediği gerekçesiyle dava reddedilmiştir. www.legalbank.com e.t: 01.04.2024.

²⁶⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 183 ; Cömert, s. 327.

²⁶⁶ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 201.

²⁶⁷ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 203.

²⁶⁸ Örsel, s. 36.

taşıyan, gerçekte yüklenen miktarın konişmentoda bildirilenden az olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.²⁶⁹

Öte yandan, TTK m. 1185 incelendiğinde, eşyanın tam zayi olması halinde bildirim süreleri uygulanmayacaktır. Zira bu halde eşyanın ekonomik değeri kalmadığından, bildirim yükümlülüğü işlevsiz hale gelmektedir.²⁷⁰

Tazminat talebinde bulunan kişinin, yükle ilgili sıfatına sahip bulunduğunu, ispatlaması gerekmektedir. Bununla birlikte, sadece zarara uğramış olan kişiler tazminat talep edebileceğinden zıya veya hasar sonucu ortaya çıkan zararın talepte bulunan kişinin kendi malvarlığında gerçekleşmiş olduğunu ispat etmesi gerekecektir. Kısacası, yalnızca malvarlığı zarara uğrayan kişilerin davada aktif husumeti bulunacaktır.²⁷¹ Buna göre talepte bulunanın sadece taşıtan, yükleten veya gönderilen sıfatlarından birini haiz olması yeterli olmayıp, aynı zamanda bir zarara uğramış olması da aranacaktır.²⁷² TTK m. 1178 ile eşyanın teslimi ile dava hakkı da devredilmiş sayılmaktadır.²⁷³

Yük, taşıma sırasında zayi olursa ve taşınan yük için konişmento düzenlenmemiş ise, zarar gönderilenin malvarlığında gerçekleşmiş olmasına rağmen, yük üzerindeki mülkiyet hakkının kendisine devri gerçekleşmemiş olduğundan tazminat davası açamayacaktır. Nitekim taşıtan, yükün maliki olmasına rağmen, şahsi malvarlığında zararın meydana gelmemesi halinde tazminat talep edemeyecektir.²⁷⁴ Bu halde doktrinde kabul edilen görüşe göre, taşıtanın, gönderilenin zararı için dava yoluna başvurabileceği kabul edilmektedir.²⁷⁵

Taşıyan, sorumluluk nedenini ve kusursuz olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir.²⁷⁶ Taşıyan, zarara sebep olan olayı ve sonuçlarını önlemeye uygun tedbirlerin alınmış olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.²⁷⁷ Bu husus, her somut olayın koşulları dikkate alınarak belirlenmeli ve somut olayda zararı önlemeye yönelik alınabilecek tedbirlerin olup olmadığı değerlendirilmelidir.²⁷⁸

²⁶⁹ İbrahim Ağsakal, “Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi”, **Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 11 S. 2, s. 261.

²⁷⁰ Merve Uyaroğlu, “Eşya Taşıma Hukukunda Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Bildirim Süreleri” **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, 2023, C. 14, S.55, s. 387.

²⁷¹ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 148.

²⁷² Seven, s. 132.

²⁷³ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 181 ; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 148.

²⁷⁴ Seven, s. 132.

²⁷⁵ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 148 ; Seven, s. 132.

²⁷⁶ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 150 ; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 207.

²⁷⁷ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 209.

²⁷⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 209-210 ; Örsel, s. 48.

3.3. Sorumsuzluk Hallerinde İspat Yüğü

Teknik kusur ve yangında, denizde kurtarmada, sapma halinde ve eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi durumlarında ispat yükü alt başlıklar halinde incelenmiştir.

Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyanın bu sorumsuzluk hallerinden faydalanabilmesi için geminin sefere başlamadan önce denize, yola ve yüke elverişli halde olması gerekmektedir.²⁷⁹

3.3.1. Teknik Kusur ve Yangında İspat

TTK m. 1180 hükmü uyarınca, taşıyan gemi adamlarının idare ve sevk kusurları ile şahsi kusuru bulunmaması şartıyla yangından doğan zararlardan mutlak olarak sorumsuz olacaktır.²⁸⁰ Taşıyan, kusuru ve sorumluluğu olmadığını ispat etmelidir.²⁸¹ Zira ispat yükü taşıyan üzerindedir. TTK sistemi içerisinde sorumsuzluk halinden yararlanmak isteyen taşıyan, zararın meydana gelmesinde şahsi kusuru olmadığını ISM kodu ile ispat edebilecektir.²⁸² Bu kod çerçevesinde alınan belgeler, denize elverişlilik belgesi gibi diğer belgeler ve özellikle Güvenli Yönetim Sertifikası taşıyanın ispat yükünü yerine getirmesinde kolaylık sağlamaktadır. Başka bir deyişle, bu belgelerin varlığı taşıyanın şahsi kusuru olmadığı yönünde karine oluşturmaktadır.²⁸³ Ancak aksi her zaman yükle ilgili tarafından ispat edilebilir.

Taşıyanın sorumlu olduğunu iddia eden yükle ilgilinin, zararın başlangıçtaki elverişsizlik sonucu ortaya çıktığını ispat etmesi gerekmektedir.²⁸⁴ Zira eğer TTK m.

²⁷⁹ Ilgın, **Teknik Kusur ve Ticari Kusur Ayrımı**, s. 112.

²⁸⁰ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2015/15167 E. 2016/1739 K sayılı 18.02.2016 tarihli kararından özetle; "TTK'nın 1062. maddesi gereğince, taşıyanın geminin sevk ve idaresine veya başka teknik işleyişine ait hareketler veya yangın sonucunda zararın meydana geldiğini, taşıyanın da kendi kusurunun olmadığını ispat etmek zorunda olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, gemi adamlarını seçimi ve denetiminde ihmalin de bir kusur olarak değerlendirildiği ifade edilmiştir." <https://karararama.yargitay.gov.tr/e.t:02.04.2024>.

²⁸¹ Bolca, s. 63.

²⁸² Şeker Öğüz, s. 336-337.

²⁸³ ISM Kodu sunulmaması halinde taşıyanın sorumsuzluk hallerinden yararlanamayarak zarardan sorumlu tutulacağına ilişkin İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2016/351 E. 2019/31 K. ve 29/01/2019 tarihli kararından özetle; davalı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumlu tutulacağı belirtilmiştir. Ancak TTK m.1180 uyarınca, zararın geminin işletimine veya başka teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu durumlarda, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı ifade edilmiştir. Bu durumda, dava konusu olayda, ISM Kodu'nun gerektirdiği Güvenlik Yönetim Sistemi'nin gereksinimlerinin yerine getirilmemesinin esas itibarıyla donatanın kusurunun varlığını ortaya koyduğu ve davalının yangın sonucunda ortaya çıkan zararlardan sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır. www.legalbank.com e.t: 02.04.2024.

²⁸⁴ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 214.

1141'e göre zarar başlangıçtaki elverişsizlikten meydana gelmişse, taşıyan teknik kusur ve yangına ilişkin sorumsuzluk halinden yararlanamayacaktır.

Sami Okay'a²⁸⁵ göre ise zararın meydana gelmesi halinde ispat külfeti sıralaması şu şekilde olmalıdır;

- Yükle ilgili, geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olduğunu, zarara uğradığını ve elverişsizlikle zarar arasında illiyet bağı olduğunu ispat etmelidir. Yükle ilgilinin, yolculuk başından itibaren geminin elverişsiz olduğunu ispat etmesi beklenmemektedir.
- Bu halde artık ispat yükü taşıyan üzerindedir. Taşıyan, kusuru olmadığını veya elverişsizliğin yolculuğun başlangıcından sonra ortaya çıktığını ve elverişsizliğin teknik kusur veya yangından kaynaklandığını ileri sürerek sorumsuz olduğunu beyan edebilecektir.²⁸⁶

Hülasa, taşıyan zararın geminin elverişsizliğinden kaynaklanmadığını, başka bir deyişle zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı olmadığını ya da tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermesine rağmen yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmesinin mümkün olmadığını ispat etmesi gerekmektedir. Aksi halde taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacaktır.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi tarafından verilen bir kararda, taraflar arasında ispat külfetine ilişkin değerlendirme yapılarak, hem yükle ilgilinin hem de taşıyanın, taşıyanın sorumluluğu açısından ortaya çıkan zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı olduğunu ispatlanması gerektiğini belirtmiştir.²⁸⁷

Aynı şekilde Okay'ın görüşüyle aynı yönde Yargıtay içtihatları bulunmaktadır. Çalışmamızın ikinci bölümünde inceleyerek değerlendirdiğimiz²⁸⁸ Yargıtay HGK tarafında verilen 2018/624 E. 2018/1566 K. sayılı kararı ispata ilişkin de önemli bir karardır. İspat külfetine ilişkin baktığımızda, zararın geminin başlangıçtaki elverişsizliği nedeniyle meydana geldiğini ispat yükü ilgiliye aittir. Bu halde ispat yükü taşıyana geçecek, taşıyan ise zarar ile geminin elverişsizliği arasında illiyet bağı olmadığını veya özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etmelidir. Aksi halde taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacaktır.²⁸⁹

²⁸⁵Okay, s. 189.

²⁸⁶ Akıncı, s. 329.

²⁸⁷ İstanbul BAM 14.HD 2018/1406 E. 2019/1710 K sayılı 26.12.2019 tarihli kararı. www.legalbank.com e.t: 04.04.2024.

²⁸⁸ Karara ilişkin değerlendirmemize bkz; çalışmamızın ikinci bölümü 2.3 yargın zararlarından sorumsuzluk başlığı altında s. 44.

²⁸⁹ Cömert, s. 324.

Genel olarak, yük hasarı ve kaybıyla ilgili olarak açılan davada, taşıyanın kusurunu kanıtlamak davacıya düşer. Ancak, taşıyanın kendisine atfedilebilecek bir kusuru olmadığını ileri sürmesi durumunda, eğer bir kusur varsa, bu kusurun gemi adamı veya diğer teknik personelinin "sevk ve diğer teknik işler" kapsamında olduğunu iddia etmesi halinde ve taşıyan bu konuda sorumluluktan kurtuluş belgelerine dayanıyorsa, ispat yükü bu belgelere dayanan taşıyan üzerinde olacaktır. Bu hususta örnek olan Yargıtay'ın ispat yükünün taşıyanda olduğuna ilişkin bir kararında²⁹⁰ özetle; taşınan gübre yükünün çamurlu ve ıslak teslimi nedeniyle oluşan zarara konu olayda, taşıyan, gemiyi sefere çıkarırken tüm yükümlülüklerini yerine getirdiğini savunmuş, gemideki su sızıntısının teknik arıza kaynaklı olduğunu belirterek sevk ve idare kusurundan kaynaklı mutlak sorumsuzluğunu ileri sürerek sorumlu olmadığını beyan etmiştir. Ancak Yargıtay, taşıyanın sorumsuzluk şartını öne sürmesi halinde ispat yükünün taşıyan üzerinde olduğunu ve taşıyanın temsilcisinin imzaladığı bir tutanakta hasarın teknik arızadan kaynaklandığının yazılı olmasının, hasarın teknik kusurdan kaynaklandığına dair bir kanıt olarak kabul edilemeyeceğini belirtmiştir. Bu nedenle sorumsuzluğunu ispat edemeyen taşıyanı zarardan sorumlu tutmuştur.²⁹¹

Bu durumda, taşıyanın, gemi adamının veya diğer personelinin, geminin sevk veya diğer teknik işlemlerinden kaynaklanan bir kusurun sonucu olduğunu kanıtlaması gerekmektedir. Taşıyan, olayda, yükteki zararın gemi adamının veya diğer personelinin geminin sevk veya diğer teknik işlemlerinden kaynaklanan bir hareketle veya yangın sonucu meydana geldiğini ve kendisinin de bir kusuru bulunmadığını ispat etmek zorundadır.²⁹²

İspat yükü bakımından TTK m. 1182/1 düzenlemesi de yangın zararları bakımından önemlidir. Nitekim, yükün kendine has özelliğinden dolayı yangın meydana gelmesi halinde bu durum, TTK m. 1182/1' de yer alan muhtemel sorumsuzluk kapsamında taşıyan lehine karine kabul edilmektedir.²⁹³ Aksi yükü ilgili tarafından her zaman ispat edilebilecektir.

Milletlerarası düzenlemelerde ise, Hamburg Kuralları m.5/4'te TTK'dan farklı olarak; yükün zıyaı, hasarı veya geç tesliminin yangından kaynaklanması halinde, kusurun var olduğu karine olarak kabul edilmemektedir. Bir diğer ifadeyle; taşıyanın sorumsuzluğunu ileri sürebilmesi için ne şahsi kusuru ne de gemi adamlarının kusurunun

²⁹⁰ Yargıtay 11.HD 1981/3734 E. 1981/4110 K. sayılı 01.10.1981 tarihli kararı. Naklen; Bolca, s. 84.

²⁹¹ Bolca, s. 84.

²⁹² Ilgın, **Teknik Kusur ve Ticari Kusur Ayrımı**, s. 127.

²⁹³ Bolca, s. 87.

bulunmaması gerekmektedir.²⁹⁴ Hamburg Kuralları'nda yangına ilişkin düzenlemede, taşıyanın sorumluluğunun genişletildiği görülmektedir. Ayrıca anılan düzenlemede TTK'nın aksine, taşıyanın kusursuz olduğunu ispat etmesi değil, tazminat talep eden yükle ilgilinin, kusurun varlığını ispat etmesi beklenmektedir.²⁹⁵ İspat yükü, yükle ilgili kişiye yüklenmiştir.²⁹⁶

3.3.2. Denizde Kurtarmada İspat

Taşıyan zararın, denizde can ve mal kurtarmadan veya teşebbüsünden kaynaklandığını ispatlamak suretiyle de sorumluluktan kurtulabilecektir. (TTK m. 1181/1). Ancak yük açısından kurtarma teşebbüsünün zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluğu ortadan kaldırması için aynı zamanda teşebbüsün makul bir hareket tarzı teşkil etmesini gerektirir. (TTK m. 1181/2) Yani taşıyanın kusurunun olmadığını ispat etmesi gerekmemektedir.²⁹⁷ Diğer yandan, yükle ilgili tarafından zararın denizde kurtarma veya teşebbüsünden kaynaklanmadığını veyahut mal kurtarma eyleminde hareket tarzının makul olmadığı ispat edilerek taşıyan sorumlu tutulabilecektir.²⁹⁸

3.3.3. Sapma Halinde İspat

Taşıyan TTK m. 1220 gereğince, denizde can veya eşya kurtarmak amacıyla yahut diğer haklı bir sebeple alınan tedbirlerin rotadan sapmaya yol açması halinde, sapmadan doğan zararlardan sorumsuzdur.

TTK m. 1220'de belirlenen güzergâhtan haklı bir sapmayı gerektiren durumların meydana geldiğini ispat yükü taşıyana aittir.²⁹⁹ Eğer sapmanın haklı bir nedenle gerçekleştiği kanıtlanamazsa, taşıyanın sorumsuzluğunu ileri sürebilmesi için başka bir seçeneği, rotadan sapmasaydı bile zararın yine meydana geleceğini göstererek sapma ile zarar arasındaki nedensellik bağına kesmektir.³⁰⁰

²⁹⁴ Fehmi Ülgener, "Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu", **İstanbul Barosu Dergisi**, 1987. ("Yangın Zararları").

²⁹⁵ Bolca, s. 88, dn. 336.

²⁹⁶ Ülgener, **Yangın Zararları**, s. 101.

²⁹⁷ Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 113.

²⁹⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 215.

²⁹⁹ Fırcıoğulları, s. 263.

³⁰⁰ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 216; Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 175.

Öte yandan denizde can ve mal kurtarmak için rotadan sapmak gerekiyorsa, bu halde ispat yükü değişecek ve yükle ilgiliye geçecektir.³⁰¹ Yükle ilgili, taşıyanın rotadan sapmasında haklı bir neden bulunmadığını ispat ederek, taşıyandan uğradığı zararın tazminini talep edebilir.³⁰²

3.3.4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesinde İspat

Eşyanın cins veya değerine ilişkin yapılan bildirim yanlıştır olduğunun ve yükletenin kasıtlı olarak yanlış bildirimde bulunduğu ispat yükü taşıyan üzerindedir.³⁰³ Yükle ilgili ise, taşıyanın yanlış bildirimini bildiğini veya sorumsuzluğunu ileri sürmesinin iyiniyet kurallarına aykırı olduğunu ispat ederek taşıyanı sorumlu tutabilecektir.³⁰⁴ Eşyanın cins veya değerinin kasıtlı olarak yanlış bildirilmesi halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için yanlış bildirim ve zarar arasında nedensellik bağı aranmayacaktır.³⁰⁵ ³⁰⁶ Taşıyan, bahse konu sorumsuzluk halini hem yükleten veya taşıtana karşı, hem de iyi niyetli gönderilene karşı ileri sürebilecektir.³⁰⁷ Yükle ilgili kişinin ise, taşıyanın kastının varlığını kanıtlayarak TTK m. 1186/5 gereğince, sorumsuzluk halinden yararlanmasını engelleyebileceği sonucuna varılabilir.³⁰⁸

³⁰¹ Canan Özlem Ilgın Çelik, Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Güz 2008, S.14 s. 192.

³⁰² Fırıncıoğulları, s. 263.

³⁰³ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 158.

³⁰⁴ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu** s. 216 ; Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 175.

³⁰⁵ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 217.

³⁰⁶ Ülgener; taşıyanın kasten zarara nedeni halinde sorumluluktan kaçamayacağını ifade etmiştir. Bkz. Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 158.

³⁰⁷ Çağa/ Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 144.

³⁰⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 217.

SONUÇ

Tarihsel olarak 19. yüzyıl, büyük miktarlarda malların uzun mesafelere taşınmasını gerektiren küresel ticaretin yükselişini sağlamıştır. Bunun sonucunda deniz taşımacılığının gelişmesine ve deniz yoluyla taşınan yük hacminin artmasına neden olmuştur. Doğal olarak taşıma sırasında çeşitli tehlikelere maruz kalan yüklerin hacmi, değeri ve tehlikelerin yol açtığı hasar miktarı da artmıştır. Bu halde taşıyanın sorumluluğu büyüktür.

TTK'da taşıyan bakımından, taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu, eşyayı izinsiz başka gemiye aktarmasından doğan sorumluluğu, yükün izinsiz güverteye taşınmaması, haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmamak ve yüke özen gösterme sorumluluğu düzenlenmiştir. Çalışmanın ilk bölümünde taşıyanın sorumlu olduğu haller incelenmiştir. Kanunumuzdaki taşıyanın en önemli ve temel iki sorumluluğu; TTK m.1141'de yer alan gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü ve TTK m. 1178 yüke özen borcudur. Taşıyanın sorumluluğu, yükleme limanında yükün gemiye yüklenmesinden, varna limanında boşaltılmasına kadar tüm yolculuk sürecini kapsamaktadır.

Taşıyan makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmeden hiçbir sorumsuzluk halinden yararlanamayacaktır. Taşıyanın makul özeni gösterme borcu öncelikli bir borçtur. Buna ek olarak taşıyan, gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirmese ve bu sebepten zarar meydana gelirse, sorumsuzluk halleri incelenmeyecek olup taşıyan TTK m. 1141 uyarınca zarardan sorumlu tutulacaktır. İşbu nedenle birinci bölümümüzde taşıyanın sorumluluğu emsal karar ve örneklerle incelenmiştir.

TTK' da taşıyanın sorumluluğunu belirli ilkeler çerçevesinde sınırlamaktadır. Taşıyana tanınan mutlak sorumsuzluk halleri; teknik kusur ve yangından sorumsuzluk, denizde can veya eşya kurtarma sebebiyle sorumsuzluk, eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi halinde sorumsuzluk, haklı sebep için rotadan sapma halinde sorumsuzluk olarak sayılabilir. Anılan sorumsuzluk hallerinin mehzasını Lahey Kuralları oluşturmaktadır. TTK'da milletlerarası düzenlemelerin etkisini görmekteyiz. Bu nedenle çalışmamızın bu bölümünde Türk hukukunda yer alan kararların yanı sıra, aynı kuralların uygulandığı İngiliz Mahkemesi kararları da örnek olarak gösterilmiştir. Ayrıca her bir sorumsuzluk haline ilişkin milletlerarası düzenlemeler incelenerek, Türk hukuku ile karşılaştırılmıştır. Taşıyan sorumsuzluk hallerini öne sürerken, zararın ilgili maddeler

nedeniyle ortaya çıktığını, şahsi kusuru olmadığını ve zarar ile olay arasında illiyet bağı olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyanın sorumsuzluk hallerinde sayılan olaylar vuku bulmasına rağmen zarar, gemi adamlarının, geminin sefer başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmasına gereken özeni göstermemelerinden kaynaklanmışsa, taşıyan doğan zararlardan sorumlu tutulacaktır.

Çalışmamızın ispat külfeti başlıklı son bölümünde, ispat yükünün dağılımı ve her bir sorumsuzluk halinde ispat yükünün hangi aşamada kime ait olduğu incelenmiştir.

Çalışmamızda emsal Yargıtay kararlarında incelediğimiz üzere; kusur unsuru ikiye ayrılarak incelenmektedir. Öncelikle taşıyan, TTK 1180 gereğince yalnızca şahsi kusuru varsa sorumlu olacaktır. Geminin başlangıçta elverişli olup olmadığı incelenecektir. Burada taşıyan, geminin elverişli olduğuna ilişkin karine teşkil eden belgeleri sunarak ispat külfetini üzerinden atmaktadır. Aksi, yükle ilgili tarafından ispat edilmelidir. TTK sistemi içerisinde sorumsuzluk halinden yararlanmak isteyen taşıyan, zararın meydana gelmesinde şahsi kusuru olmadığını ISM kodu ve denize elverişlilik belgesi gibi geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu ortaya koymaya yarayacak belgeler ile ispat edebilecektir. ISM kod çerçevesinde alınan belgeler ve özellikle Güvenli Yönetim Sertifikası taşıyanın ispat yükünü yerine getirmesinde kolaylık sağlamaktadır. ISM Kodu sunulmaması halinde taşıyanın sorumsuzluk hallerinden yararlanamayarak zarardan sorumlu tutulacaktır.

Mahkemenin ikinci kusur değerlendirmesi ise, geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin bir harekette veya yangının ortaya çıkmasında ve zararın doğmasında gemi adamlarının kusurunun olup olmadığına yöneliktir. Yükle ilgili tarafından zararın, taşıyan veya adamlarının kusurundan kaynaklandığını ispat edilmesi gerekmektedir. Devamında ise, taşıyanın sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmesi için öncelikle geminin elverişli olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Zira ancak bu şekilde taşıyan yangına ilişkin sorumsuzluk haline dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

KAYNAKÇA

- Achrati, T.F. (2018). Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri. [Yüksek Lisans Tezi, Antalya Üniversitesi]
- Adıgüzel, B. (2015). Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Mto Sorumluluğu. 1. Basım. Adalet Yayınevi. Ankara
- Ağsakal, İ. A. (2012). Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya Ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi. Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 11(2), s.249-273
- Akan, P. (2000). Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü Prof Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan. s.1-13 ("Geminin Sefere Elverişli Bulunması")
- Akan, P. (2007). Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (Ttk M. 1061). Adalet Yayınevi. ("Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali")
- Akıncı, S. (1968). Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Atamer, K. (2011). 1910 Brüksel Sözleşmesinde Ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma. Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 24(1-2)
- Atamer, K. (2017). Deniz Ticareti Hukuku. Cilt I. On İki Levha Yayınları. İstanbul ("Deniz Ticareti Hukuku")
- Atamer, K & Süzel, C. (2013). Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I, İstanbul. On İki Levha Yayıncılık.
- Ateş, E. (2006). 1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi. [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi]
- Aybay, G. (2000). Deniz Ticaret Hukuk ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları. 2. Bası. İstanbul. Aybay Yayınları
- Aytekin, M.U (2017). Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları Ve Teminatları, [Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi]
- Bilat, S. (2008). Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi]
- Bolca, T. (2018). Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller. Seçkin Yayınevi.

- Bozkurt, T. (2021). Deniz Ticareti Hukuku.1. Baskı. İstanbul. Yetkin Yayınları
- Cömert, V. (2022). Taşıyanın Gemiyi Denize. Yola Ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu (1. Baskı). İstanbul. On İki Levha Yayıncılık.
- Çağa, T. & Kender, R. (2010). Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi (Gözden Geçirilmiş 10. Bası). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. (“Navlun Sözleşmesi”)
- Çağa, T. & Kender, R. (2010). Deniz Ticareti Hukuku I. 16. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. (“Deniz Ticareti”)
- Demirkıran, H. M. (2008). Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu. İstanbul
- Eken, C. (2014). Hamburg Kuralları Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu. İstanbul Barosu Dergisi, 88(1), s.314-340
- Fırıncioğulları, F. (2018). Deniz yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri. İstanbul Barosu Dergisi, 92 (6)
- Gençtürk, M. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar, Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluk. İstanbul
- Göğer, E. (1978) .Birleşmiş Milletlerin Denizde Eşya Taşıma Hakkındaki 31 Mart 1978 Tarihli Milletlerarası Sözleşmesi (Hamburg Kuralları). Banka Ve Ticaret Hukuku Dergisi, 9(3), s.655-722
- Güden, F. (2017).Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri. İstanbul. On İki Levha Yayınları.
- Günay, M.B. (2013). Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları. Yetkin Yayınları. 1. Baskı
- Güner, M. (2019). Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu İle Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu. [Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi]
- İlgın Çelik, C.Ö. (2008). Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk. İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. (14)
- İlgın, S. (2022). Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayırımı. Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi. 1(1), 105-134 (“Teknik Kusur ve Ticari Kusur Ayırımı”)
- Kaner, İ. (2004). Deniz Ticareti Hukuku I- II. (Gözden Geçirilmiş 5. Baskı) İstanbul: Filiz Kitabevi
- Kara, H. (2014). Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu. İstanbul. Legal Yayıncılık

- Karan, H. (2004). *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, And Hamburg Rules*, Lewiston Vd., The Edwin Mellen Press.
- Kayıhan, Ş.(2022). *Deniz Ticaret Hukuku*. (3. Baskı). İstanbul: Umuttepe Yayınları
- Kender, R. & Çetingil, E. & Yazıcıoğlu, E. (2022). *Deniz Ticareti Hukuku I*, (17. Baskı). İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Kender, R. (1985). *Deniz Yolu İle Yolcu Ve Bagaj Taşımalarına Dair 1975 Tarihli Atina Konvansiyonu Ve Sigorta, Sorumluluk Ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar*. Ankara.
- Nalbant, M.B (2021). *Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış*. *Adalet Dergisi*. 148(66), s. 417-443
- Okay, M.S. (1971). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma Ve Deniz Ödücü Mukaveleleri* (2. Bası).
- Oyal, A.B (2024). *Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri*. *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10(1), s.99-132
- Öğünç, E. (2022). *The Carriage Of Dangerous Goods By Sea Under The Hague Rules, The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules*. *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19(2), 821-866.
- Örsel, S. (2019). *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar Ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu Ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması*. (1.Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Özdemir, T. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık
- Seven, V. (2003). *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden -Yük Zıya Ve Hasarından- Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Silahtaroglu, E.K (2018). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Yükletenin Sorumluluğuna İlişkin Düzenleme*. *Legal Hukuk Dergisi*, 16(187), s.3185 - 3208.
- Silahtaroglu, E.K. (2011), *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi “Yükleten”* [Doktora Tezi, Yeditepe Üniversitesi]
- Sözer, B. (2019). *Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı) Giriş-Gemi-Donatan Ve Navlun Sözleşmeleri*, (5. Bası) Vedat Kitapçılık. (“Deniz Ticareti”)
- Sözer, B. (1975). *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu (Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü*. (“Elverişli Gemi”)

- Sözer, B. (2011). Deniz Ticareti Hukuku Gemi-Donatan-Taşıyan Ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi. Vedat Kitapçılık. (“Sorumluluk Rejimi”)
- Süzel, C. & Damar, D. (2010). Kısmen Veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”. Banka Ve Ticaret Hukuku Dergisi. 26(2). s. 149-240
- Süzel, C. (2008). Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk, Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 28(1-2), s. 173-200
- Süzel, C. Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan Ve Yükleten Kavramları Hakları, Borçları Ve Sorumlulukları. [Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi]
- Şeker, H. (2019). Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu [Yüksek Lisans Tezi, Dicle Üniversitesi]
- Şeker Öğüz, Z. (2003). Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükülgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası. 61(1-2). s.327-337
- Tekin, S.M. (2017). Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu. (1. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Türken, Ş. (2019). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyası, Hasarı Ya Da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu. Bilge Yayınevi.
- Uluğ, İ. (2002). Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 6(2).
- Uyaroğlu, M. (2023). Eşya Taşıma Hukukunda Hasar, Zıya Ve Gecikmeden Doğan Bildirim Süreleri. Türkiye Adalet Akademisi Dergisi. (55). s. 377-394
- Ülgener, M.F. (2017). Çarter Sözleşmeleri I. (2. Baskı). İstanbul: Der Yayınları. (“Çarter Sözleşmeleri”).
- Ülgener, M.F. (2016). Çarter Sözleşmeleri II. İstanbul: Der Yayınları. (“Çarter Sözleşmeleri II”).
- Ülgener, M. F. (1991). Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri. İstanbul. (“Sorumluluk Halleri”)
- Ülgener, M.F. (1987).Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu. İstanbul Barosu Dergisi, Sayı 1-2-3, s. 96-105 (“Yangın Zararları”).
- Ünan, S. & Yazıcıoğlu, E. & Atamer, K. & Damar, D. & Süzel, C. (2013). Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, Cilt I: Milletlerarası Sözleşmeler Ve

Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları, Kerim Atamer /
Cüneyt Süzel. İstanbul: XII Levha Yayınları

- Yazıcıoğlu, E. (2006). Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri. Deniz Hukuku Dergisi. No.1-4, s.99-113 (“Mutlak Sorumsuzluk”)
- Yazıcıoğlu, E. (2011). Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk. Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 22(2) (“Geç Teslim”)
- Yazıcıoğlu, E. (2000). Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak. İstanbul: Beta Yayınları (“Taşıyanın Sorumluluğu”)
- Yetiş Şamlı, K. (2013). Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik. Prof Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası. 71(2), s.479-496.(“Elverişlilik”)
- Yetiş Şamlı, K. (2020). Covid-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu Ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri”. İstanbul Hukuk Mecmuası. 78(2), s.299-331 (“Covid-19”)
- Yetiş Şamlı, K. (2013). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu. İstanbul. On İki Levha Yayıncılık. (“Taşıyanın Sorumluluğu”)
- Yetiş Şamlı, K. (2008). Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı. (1 Baskı). İstanbul. On İki Levha Yayıncılık (“Sınırlı Sorumluluk”)

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

www.resmigazete.gov.tr

www.mevzuat.gov.tr

karararama.yargitay.gov.tr

www.legalbank.com

www.academia.edu

www.dergipark.org.tr/

www.uncitral.un.org

www.jus.uio.no

www.denizticaretodasi.org.tr/

www.hacikara.com/tr/yayinlar/internet-yayinlari/detay/27/deniz-ticareti-hukuku-soru-ve-cevaplari/

www.jurix.com

tr.wikipedia.org

EKLER

EK A. Etik Kurul Onay İstek Formu

T.C	
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
TEZ / ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZİNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU	
ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
T.C. NOSU	
ADI VE SOYADI	ECEM ELMAS
ÖĞRENCİ NO	2022005028
TEL. NO.	
E - MAİL ADRESLERİ	
ANA BİLİM DALI	ÖZEL HUKUK
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	TEZ
İSTEKDE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLIK KAYDININ YAPILIP- YAPILMADIĞI	2023 / 2024 - GÜZ DÖNEMİ KAYDINI YENİLEDİM.
ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ BİLGİLER	
TEZİN KONUSU	TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ
TEZİN AMACI	Tez çalışmamızda öncelikle, TTK'da düzenlenen taşıyanın sorumluluğu incelenmiş, devamında çalışmamızın asıl konusu olan mutlak sorumsuzluk halleri, emsal Yargıtay kararları, İngiliz Mahkemesi kararları ve doktrindeki görüşler ile değerlendirilmiştir. Ayrıca milletlerarası sözleşmelerde düzenlenen hükümler karşılaştırılarak taşıyanın sorumsuzluk halleri ortaya konulmuştur. Son olarak ise, yargı kararları ve doktrindeki ispat aşamaları dikkate alınarak, sorumsuzluk hallerinde ispat külfetinin kimde olduğu ve hangi savunmaları öne süreceği izah edilmiştir. Taşıyanın sorumsuzluk hallerinin öne sürülmesinde uygulamadaki aşamalara değinilmiştir.

TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	<p>Taşıyanın sorumsuzluk hedenlerinden faydalanabilmesi için taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekmektedir. Deniz ticareti hukukunda geminin denize, yola ve yüke elverişliliği, denizde güvenli bir seyri sağlamak, eşyanın zarar görmeden teslim edilmesi taşıyanın en önemli sorumluluklarındandır. Ayrıca, gemi denize, yola ve yüke elverişsiz ise ve zarar elverişsizlik sonucu meydana gelmişse, taşıyan sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmek için makul özen gösterme borcunu yerine getirdiğini ispat etmekle mükelleftir. Zira hasar geminin elverişsizliğinden kaynaklanıyorsa, yükle ilgilinin bunu ispat etmesi halinde taşıyan sorumlu tutulabilecektir.</p> <p>Bu kapsamda çalışmamızın ilk bölümünde, TTK'da düzenlenen taşıyanın sorumlu olduğu halleri incelenmiştir. Bu kısım hem Türk Mahkemeleri hem de İngiliz Mahkemeleri'nde verilen yargı kararları ile birlikte değerlendirilmiştir.</p> <p>Çalışmamızın ikinci bölümünde ise esas konumuz olan taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri incelenmiştir. Mutlak sorumsuzluk halleri emsal kararlar ve örneklerle somutlaştırılarak değerlendirilmiş, milletlerarası düzenlemelerdeki yeri ve kanunumuza etkisi incelenmiştir. Çalışmamızın son bölümünde ise, ispat yükünün dağılımı ve kanunda yer alan sorumsuzluk hallerinde, ispat külfetinin kimde olacağı, ispat külfetine ilişkin örnek içtihatlar ile ortaya konulmaya çalışılacaktır. Her bir sorumsuzluk halinde ispat yükünün değerlendirilmesi, başlangıçtaki elverişsizliğin ve taşıyanın mutlak özen yükünü ihlali halinde ispat külfetine etkisi değerlendirilecektir.</p>
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI	Herhangi bir kurumdan izin alınmasına gerek yoktur.
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- ŞUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ - İLİ - İLÇESİ)	Herhangi bir kurumdan izin alınmasına gerek yoktur.
YAPILMAK İSTENEN ÇALIŞMANIN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ ALANINA/ HANGİ KONULARDA/ HANGİ GRUBA/ KİMLERE/ NE UYGULANACAĞI GİBİ AYRINTILI BİLGİLER	Herhangi bir kurumdan izin alınmasına gerek yoktur.

UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN - ÖLÇELERİN UYGULANACAĞI	Herhangi bir anket çalışması yapılmamıştır.		
EKLER (ANKETLER, ÖLÇEKLER, FORMLAR, ... V.B. GİBİ EVRAKLARIN İSİMLERİYLE BİRLİKTE KAÇ ADET/SAYFA OLDUKLARINA AİT BİLGİLER İLE AYRINTILI YAZILACAKTIR)	1) (.....) Sayfa	Ölçeği.	
	2) (.....) Sayfa	Anketi.	
	3) (.....) Sayfa	Formları.	
	4) (.....) Sayfa		
ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI: ECEM ELMAS	ÖĞRENCİNİN İMZASI: (Enstitü Müdürlüğünde Aslı İmzalıdır.) TARİH: 29/ 04 / 2024		
TEZ/ ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME SONUCU			
1. Seçilen konu Bilim ve İş Dünyasına katkı sağlayabilecektir.			
2. Anılan konu faaliyet alanı içerisine girmektedir.			
1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI	2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)	ANA BİLİM DALI BAŞKANININ ONAYI	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI
Adı - Soyadı: Gülten Venüs Cömert	Adı - Soyadı:	Adı - Soyadı: Faruk Andaç	Adı - Soyadı: Murat Koç
Unvanı: Dr.Öğr.Üyesi	Unvanı:	Unvanı: Prof.Dr.	Unvanı: Prof.Dr.
İmzası: Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası:	İmzası: Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....

ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER						
Adı - Soyadı: Şehnaz ŞAHİNKARAKAŞ	Adı - Soyadı: Yücel ERTEKİN	Adı - Soyadı: Şirvan KALSIN	Adı - Soyadı: Mustafa BAŞARAN	Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN	Adı - Soyadı: Hüseyin Mahir FİSUNOĞLU	Adı - Soyadı: Jülide İNÖZÜ
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.
İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....	İmzası : Enstitü Müdürlüğünde evrak aslı imzalıdır. / / 20.....
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi
OY BİRLİĞİ İLE	<input checked="" type="checkbox"/>	Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince İncelenmiş olup, / / 20..... - / / 20..... tarihleri arasında uygulanmak üzere gerekli iznin verilmesi tarafımızca uygundur.				
OY ÇOKLUĞU İLE	<input type="checkbox"/>					
AÇIKLAMA: BU FORM ÖĞRENCİLER TARAFINDAN HAZIRLANDIKTAN SONRA ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ SEKRETERLİĞİNE ONAYLAR ALINMAK ÜZERE TESLİM EDİLECEKTİR. AYRICA FORMDAKİ YAZI ON İKİ PUNTO OLACAK ŞEKİLDE YAZILACAKTIR.						

Ek B. Tez Etik Kurul İzin İstek Formu



T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



Sayı : E-23867972-050.04.04-2400000364
Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği
Kurulu Kararı Alınması Hk.

12.01.2024

REKTÖRLÜK MAKAMINA

İlgi: Rektörlük Makamının 09.03.2021 tarih ve E-81570533-050.01.01-2100001828 sayılı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu konulu yazısı.

İlgi tarihli yazı kapsamında Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Tezli Yüksek Lisans Programlarında tez aşamasında kayıtlı Muhsin BİLGİÇ, Ecem ELMAS, Muzaffer DEMİRSOY, Ömer KÜLEKÇİ, Özge KÖSE isimli öğrencilere ait tez evraklarının " Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayı" alınmak üzere Ek'lerde sunulmuş olduğunu arz ederim.

Prof. Dr. Murat KOÇ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Ek : Öğrencilere Ait Dosyalar.

EK C. Etik Kurul İzin Yazısı

T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
Rektörlük



Sayı : E-81570533-044-2400000697
Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği
Kurul İzni Hk.

23.01.2024

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : a) 12.01.2024 tarih ve E-23867972- 050.04.04-2400000386 sayılı yazımız.
b) 12.01.2024 tarih ve E-23867972- 050.04.04-2400000364 sayılı yazımız.
c) 15.01.2024 tarih ve E-23867972- 050.04.04-2400000418 sayılı yazımız.
ç) 15.01.2024 tarih ve E-23867972- 050.04.04-2400000435 sayılı yazımız.

İlgi yazılarda söz konusu edilen **Muhsin BİLGİÇ, Ecem ELMAS, Muzaffer DEMİRSOY, Ömer KÜLEKÇİ, Özge KÖSE, Nurcan BAL, İsmail BARIN, Mehmet EKİZOĞLU, Ceyda ZERENAY ve Merve DEMİRÖZ** isimli öğrencilerimize ait tez evrakları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulunda incelenerek uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Ünal AY
Rektör