

TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMA HALLERİ

Av. Baybüke KURTULUŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL BAKIŞ

Küreselleşen dünyada ilerleyen teknik gelişmeler her alanda olduğu gibi deniz taşımacılığında da etkisini göstermiş taşınması istenen yük miktarı gibi yükün taşınması istenen mesafede de artış görülmeye başlanmıştır. Bu durum haliyle riskin de artmasına sebep olmuştur. Artan riskten kaçınmak için birlikte hareket ederek güçlenen donatanlar sorumluluğun emredici olmamasını kullanarak kendilerine oranla daha güçsüz konumda olan yük ilgililerine şartlarını kabul ettirmiş ve sorumsuzluk kayıtlarıyla yükle ilgililerin zararlarını tazmin etmekten imtina etmeye başlamışlardır. Hakkaniyete aykırı sorumsuzluk kayıtları ilk kez 1983 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde düzenlenen Harter Act ile sınırlandırılmış, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiştir.¹

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1893 tarihli Harter Act'in kabul edilmesinin ardından İngiltere, Almanya, Fransa gibi denizci devletler aynı yönde düzenlemeler yapılması için girişimlerde bulunmuşlardır. Yapılan girişimler sonucu 1921 yılında International Law Association (ILA) tarafından Lahey'de düzenlenen kongrede sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan kurallar kabul edilmiş ve donatanlara söz konusu kurallara konişmentolarda yer verilmesi tavsiye edilmiştir. Ancak kuralların bağlayıcılığı olmadığından kongre amacına ulaşamamış ve ihtilafların çözüme kavuşturulması amacıyla uluslararası bir anlaşma yapılma zarureti hasıl olmuştur. 1921 tarihli Lahey Kuralları, 25.08.1924 tarihinde bazı değişikliklerle Yine "Lahey Kuralları" olarak anılan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi gelişmiş denizci devletlerin de bulunduğu pek çok devlet tarafından kabul edilmiş, kabul etmeyen bir çok devletse kuralları iç hukukuna

¹ **KENDER, Rayegân, ÇETİNGİL, Ergon ve YAZICIOĞLU, Emine.** *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I.* İstanbul : On İki Levha, 2014. s. 203

almıştır. Bu durum tam bir birliğin değil ancak benzerliğin sağlanabilmesine sebep olmuştur. Sağlanamayan birlik ve kuralların zamanla ihtiyaçlara yanıt vermemesinden dolayı değişiklik yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine 1968 yılında Brüksel’de toplanan diplomatik konferansta “Visby Kuralları olarak kabul edilen “1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol” (LVK) kabul edilmiştir sonrasında ise 1979 yılında “Özel Çekme Hakkı”nı düzenleyen ikinci bir protokol düzenlenmiştir. Ancak bunlar da gerek yetersizlik gerekse Lahey Kuralları’na taraf tüm devletlerce onaylanmamış olmaları sebebiyle tam bir çözüm getirememiştir.²

İlerleyen yıllarda UNCITRAL (Uluslararası Ticaret Hukuk Komisyonu) tarafından yürütülen çalışmalar sonucunda Hamburg’da gerçekleşen konferans sonucunda “Hamburg Kuralları” olarak anılan “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” katılan devletlerin büyük çoğunluğu tarafından kabul edilmiştir. Bu kurallarda taşıyanın gemiyi elverişli kılmak, yükleme, istifleme ve benzeri yükümlülüklerinden söz edilmeyerek³ taşıyanın sorumluluğu eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar olacak şekilde emredici olarak uzatılmıştır. Yine taşıma borcunun süresinde ifa edilememesinden yani eşyanın geç tesliminden ileri gelen sorumluluk uluslararası alanda ilk kez 1978 tarihli “Denizde Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (Hamburg Kuralları) ile düzenlenerek⁴ emredici sorumluluk kapsamına alınmış, canlı hayvan ve güverte yükü açısından özel düzenlemelere gidilmiş ve Lahey Visby Kuralları’nda bir yıl olarak görülen hak düşürücü süre yerine iki yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Ancak Hamburg Kuralları (HK), Lahey/Visby kurallarına oranla taşıyanın sorumluluğunu oldukça ağırlaştırması ve özellikle teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terk edilmesi sebebiyle beklenen taraftara ulaşamamıştır.⁵

UNCITRAL’ın yaptığı yeni çalışmalar sonucunda 23 Eylül 2009 yılında Rotterdam Kuralları (RK) olarak adlandırılan “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması” kabul edilmiştir. Rotterdam

² **KENDER.** a.g.e. s. 204

³ **KUYUCU, Gülfer.** *Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu.* İstanbul : İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, 2010. s. 70

⁴ **YAZICIOĞLU, Emine** *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu..* İstanbul : Deniz Hukuku Dergisi, 1997, Vols. 2-3. S. 1040

⁵ **KENDER.** a.g.e. s. 205

Kuralları'nda eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında eşyayı deniz yolu ile bir yerden diğer yere taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmış ancak bu sözleşmenin deniz yolunun yanında başka tür taşımaları da içerebileceği kabul edilmiştir. Bu durum kısmen deniz yolu ile gerçekleştirilen taşımaları da sözleşmenin uygulama alanına almıştır. Burada ise taşıyanın sorumluluk süresi taşıyanın eşyayı taşınmak üzere teslim aldığı andan varma yerinde gönderilene teslim ettiği ana kadar olan süre olacak şekilde genişletilmiştir. Yine bu kurallarla taşıyanın deniz yolculuğuna ilişkin özel yükümlülükleri ve bu kapsamda yolculuktan önce, yolculuk başlangıcında ve yolculuk sırasında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ile eşyanın zıya ve hasara uğraması ya da geç tesliminde ileri gelen zararlardan sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulma sebepleri düzenlenmiştir. Ancak bu sözleşme de yeterli taraftarı bulamamıştır.

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için genel çerçevesi verilen sözleşmelerin bir de taşıyanın sorumluluğunu kaldıran halleri nasıl incelediğine bakacak olursak;

i) Lahey Visby Kuralları

LVK'nın 4. Maddesinin 2. Fıkrası;

“Gerek taşıyan gerekse gemi, aşağıdaki sebeplerden doğan veya kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu değildir:

- a) Kaptanın, gemi adamının, kılavuzun veya taşıyanın adamlarının geminin veya yönetimine ilişkin fül, ihmali veya kusuru,*
- b) Taşıyanın fülinin veya ihmalinin sebep olmadığı yangın,*
- c) Denizin veya seyrüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazaları,*
- d) Mücbir sebep,*
- e) Harp olayları,*
- f) Kamu düşmanlarının hareketleri,*
- g) Hükümdarların, yöneticilerin veya halkın müsadereci veya el koyması, veya yargısal işlemle seferden men,*
- h) Karantina sınırlamaları,*
- i) Gönderen veya eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin veya adamlarının fülleri veya ihmalleri,*

- j) Her ne sebepten kaynaklanırsa kaynaklansın kısmi veya genel nitelikteki grev veya lokavt veya iş durdurmalar veya diğer çalışma engelleri,
k) İsyan veya iç karışıklıklar,
l) Denizde can veya eşya kurtarma veya kurtarmaya teşebbüs,
m) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları, eşyanın kendi niteliği veya kendiliğinden bozulmasından kaynaklanan diğer zıya veya hasar.
n) Ambalajın yetersizliği,
o) İşaretlerin yetersizliği veya uygun olmaması,
p) Gerekli özen gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen gizli ayıplar,
q) Taşıyanın kendi fülinde veya adamlarının fiillerinden veya ihmallerinden kaynaklanmayan diğer tüm sebepler, bununla birlikte, gerek taşıyanın kendi fülinin veya ihmalinin gerekse taşıyanın temsilcilerinin yahut adamlarının fülinin yahut ihmalinin zıya veya hasarın oluşmasından katkıda bulunmadığını ispat etme külfeti, bu sorumsuzluk hâlinde yararlanmak isteyen kişilerin üzerindedir.”

şeklinde düzenlenmiştir.⁶ Eğer yukarıdaki 17 istisna düzenlenmeseydi taşıyan, eşyaya gelebilecek bütün zıya ve hasarlardan sorumlu olacak, adeta taşınan eşyaların sigortacısı olacaktı.⁷ Bu durum gemi maliklerini zor durumda bırakacağından haliyle konvansiyonun kabul edilmesi mümkün olmayacaktı.

LVK'nın 4. Maddesinin 2. Fıkrasında sayılan istisnaları üç bölümde incelemek mümkündür.⁸

- Geminin sevk veya idaresine ilişkin kaptanın veya taşıyanın adamlarının kusurları.
- Mücbir sebepler, (Ancak zararın asıl sebebi ilk gruptaki bir kusura dayanıyorsa bu durum taşıyan aleyhine kullanılamayacaktır.)
- Listede sayılmayan haller. (Bu durumda taşıyan kusursuzluğunu ispat etmek zorundadır.)

⁶ **ATAMER** a.g.e., ss. 190-191

⁷ **GÜNAY.** a.g.e. s. 134

⁸ **GÜNAY.** a.g.e. s. 135

ii) **Hamburg Kuralları**

Hamburg Kuralları, Lahey Visby Kuralları'ndan farklı bir şekilde sorumluluğu düzenleme yoluna başvurmuştur. HK'da taşıyanın sorumluluğu yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar olan sürede meydana gelen bir sebeple eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi olarak düzenlenmiş, sorumluluktan kurtulmak için kendisinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuzluğunu ispat yükünün taşıyana ait olduğu öngörülmüş, taşıyanın sözleşmeden doğan yükümlülükleri hakkında özel bir düzenleme getirilmemiştir.

TTK'nın "1178 ila 1192. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar" başlıklı gerekçesinde; *"1978 tarihli Hamburg Kurallarında, Kıta Avrupası kanunlaştırma tekniğine uygun olarak sorumluluktan muafiyeti mucip olan hallerin teker teker sayılması yoluna gidilmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin birinci fıkrasında, genel bir ifade ile taşıyanın kendi adamlarıyla gemi adamlarının kazadan ve sonuçlarından kurtulabilmek için makul olarak almaları talep olunabilecek bütün tedbirleri almış oldukları kanıtlanmadıkça yükün elinde bulunduğu süre zarfında onda meydana gelebilecek ziya veya hasardan sorumlu olacağı kabul edilmiştir. Sözleşmede "kaza" tarif edilmediği için, kaza kavramına giren hallerin tespit ve takdirinde hâkimin haiz olacağı geniş takdir yetkisi nazara alındığında, uygulamada bu bakımdan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi ile 1978 tarihli Hamburg Kurallarında kabul edilen rejim arasında büyük bir fark olmadığını söylemek fazla hatalı olmayacaktır."* şeklinde açıklama yapılmıştır. Bu suretle Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) **Türk Ticaret Kanunu**

LVK'daki istisnalar TTK'da dört madde halinde düzenlenmiştir. Bu maddelerden ilk üçü "Sorumluluktan Kurtulma" üst başlığı altında

- TTK 1179'da düzenlenen "Taşıyana yüklenmeyecek sebep"; LVK 4/2-q'ya,
- TTK 1180'de düzenlenen "Teknik kusur ve yangın; LVK 4/2-a ve b'ye,

- TTK 1181’de düzenlenen “Denizde kurtarma” LVK 4/2 (1)’e karşılık gelmektedir.
- TTK 1182’de düzenlenen “Taşıyanın kusursuzluk ve illiyet bağı karinelerinden yararlandığı haller” ise LVK 4/2 c ile p arasında yer almaktadır.

iv) **Rotterdam Kuralları**

LVK’da sayılan istisnalara yer vermeyen Hamburg Kuralları’nın yeterli desteği alamamış olması Rotterdam Kuralları kaleme alınırken bu hususun yeniden gözden geçirilmesine sebep olmuş gerek LVK’dan oluşan içtihat birikiminden yararlanmak gerekse Hamburg Kurallarıyla aynı kaderi paylaşmamak adına bu istisnalara RK 17/3’te yer verilmiştir.⁹ Söz konusu madde;

“Taşıyan, bu maddenin 2’inci fıkrasında düzenlendiği şekilde kusursuzluğunu ispat etme imkanına ek olarak, aşağıda yazılı olay veya hallerin ziya, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu veya katkıda bulunduğunu ispat ederse, bu maddenin 1’ince fıkrasında düzenlenen sorumluluğundan kurtulur:

- a) Mücbir sebep;*
- b) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları,*
- c) Savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, halk ayaklanması ve iç savaş,*
- d) Karantina kısıtlamaları, hükümetler, kamu otoriteleri yöneticiler veya diğer kişiler tarafından öngörülmüş, taşıyana veya 18’inci maddede geçen kişilere atfedilmeyen alıkoyma, ihtiyati haciz veya el koyma da dahil her türlü müdahale ve engeller;*
- e) Grev, lokavt, iş durdurma veya diğer çalışma engelleri,*
- f) Gemide yangın;*
- g) Gerekli özenin gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen sonraki ayıplar;*
- h) Taşıtan, yükleten veya tasarruf edenin veya 33 veya 34’ünce maddeler uyarınca taşıtanın veya yükletenin hareketlerinden sorumlu olduğu diğer kişilerin fül veya ihmalleri,*

⁹GÜNAY. a.g.e.. s. 136

- i) Taşıtan veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, yükleten veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece, 13'üncü maddenin 2'nci fıkrası kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma;
- j) Eşyanın gizli ayıpları veya kendisine özgü cins ve niteliğinden kaynaklanan hacimde veya ağırlıkta fire veya herhangi bir diğer zıya veya hasar;
- k) Taşıyan tarafından veya onun hesabına gerçekleştirilmemiş ambalajlama veya işaretlemedeki yetersizlik ve bozukluklar;
- l) Denizde can kurtarma ve kurtarma teşebbüsü;
- m) Denizde eşya kurtarma veya kurtarma teşebbüsü için alınan makul önlemler;
- n) Taşıyanın, 15 ve 16'ncı maddeler uyarınca kendisine tanınan yetkilere uygun eylemleri".¹⁰

şeklinde düzenlenmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ

A) TEKNİK KUSUR DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

i) Lahey Visby Kuralları (LVK 4/2-a)

Taşıyan, gemi sefere çıkmadan önce gemiyi denize, yola ve yükle elverişli hale getirme konusunda gerekli özeni göstermelidir. Gerekli özeni gösteren taşıyan gemi sefere çıktıktan sonra LVK 4/2-a uyarınca "Kaptanın, gemi adamının, kılavuzun veya taşıyanın adamlarının geminin veya yönetimine ilişkin fül, ihmal veya kusuru." sebebiyle yani kendi kusuru olmaksızın geminin sevkinden veya yönetiminden doğan zıya ve hasardan sorumlu olmayacaktır. ¹¹

¹⁰**SÜZEL, Cüneyt; DAMAR, Duygu.** *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi* Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt: XXVI, Sayı: 2, 2010 s.163

¹¹**GÜNAY. a.g.e..** s. 137

Geminin sevkî ile geminin teknik idaresi kavramları arasında kesin bir ayrımın yapılmasının zor olduğunu kabul etmek gerekir. Fakat her ikisinin de hukuken aynı sonuca sebebiyet vermiş olmaları bu ayrımı önemsiz hale getirmektedir. Ancak taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma sorumluluğu yolculuğun başlangıcına ilişkin olduğundan ticari kusur ile teknik kusurun birbirinden ayrıldığı kriterlerin saptanması açısından çok önemlidir.¹²

LVK kurallarında taşıyanın yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluğuna dair açık bir hüküm getirilmemiştir. Ancak bu kurallara göre taşıyan kaptan, gemi adamı, kılavuz veya adamlarının teknik kusuru ile kendi kusurundan kaynaklanmayan yangından ileri gelen zararlardan ve görevlileri ile adamlarının kusurundan ileri gelmeyen zararlardan sorumlu değildir. LVK md 4/2 a- b ve q bentlerinde düzenlenen sorumsuzluk sebeplerine dair bu hükümlerin zıt anlamından taşıyanın yardımcı şahısların ticari kusuru sonucu eşyanın zıya veya hasara uğramasından ileri gelen zararlardan sorumlu olduğu anlaşılmaktadır.

ii) **Hamburg Kuralları**

Teknik kusura ilişkin istisna Hamburg Kuralları'nda yer almamaktadır. Teknik kusurun kaldırılmasından yana görüş bildirenler teknolojinin gelişmesiyle deniz taşımacılığında tehlikelerin azaldığını savunmaktadırlar.¹³ Buna karşılıksa teknik kusur sorumsuzluğunun kaldırılmasının deniz taşımacılığını pahalılaştıracığı ve taşıyanın mali sorumluluk sigortası ile yükün

¹² **ÇAĞA, Tahir and KENDER, Rayegân.** *Deniz Ticaret Hukuku II.* İstanbul : On İki Levha Yayınları, 2009 s. 162

¹³ "...bugün teknolojik gelişme karşısında bu gerekçe özellikle sevk kusuruna ilişkin olarak büyük ölçüde önemini yitirmiştir. Taşıyan her an gemi ile haberleşme olanağına sahiptir. Burada asıl güçlük, teknik idare kusuru ile ticarî kusurun ayırdedilmesinde ortaya çıkmaktadır. Alınması ihmal edilen bir tedbirin ne zaman geminin, ne zaman yükün menfaatini daha fazla ilgilendirdiği, farklı hukuk politikalarına sahip ülkelerde ve farklı mahkemelerde ayrı ayrı değerlendirilmektedir. Bu durum ise, yükle ilgilinin veya taşıyanın sigorta teminatının kapsamının genişlemesine, böylece aynı risk için iki kere prim ödenmesine yol açmakta ve sonuçta taşıyan ödediği primi navluna yansıttığından bunun külfetine yükle ilgililer katlanmaktadır. Bu yüzden 1978 tarihli Hamburg Kurallarında taşıyanın adamlarının teknik kusurundan dolayı sorumluluktan kurtulmasına izin verilmemiştir. Bu noktada iki rejim arasında bir farklılık vardır." TTK Hükümet Gerekçesi 1178 ila 1192'nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

sigortalanması arasındaki dengenin açık bir biçimde değişikliğe uğrayacağı ileri sürülmüştür.¹⁴

Hamburg Kuralları'nda ise taşıyanın yardımcı şahısların kusurundan sorumluluğuna ilişkin iki ayrı hüküm bulunmaktadır. HK md. 5/1 *“Taşıyan eşyanın ziya veya hasar yahut gecikme ile teslimden ileri gelen zararlardan; ziya hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. Madde uyarınca muhafazası altında bulunduğu sırada vuku bulmuş olması şartıyla mesuldur; meğer ki olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin.”*¹⁵ şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan eşyanın iyi halde muhafazası ve gecikmeksizin varma limanında teslim etmek yükümlülüklerinin ihlali sebebiyle sadece kendi kusurundan değil adamları ve görevlilerinin kusurundan da sorumludur.

HK md. 10/1 ise *“Taşımanın icrası kısmen veya tamamen fîli bir taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan bunu navlun sözleşmesinin bu yolda kendisine tanıdığı bir hakkı kullanmak suretiyle yapıp yapmadığına bakılmaksızın, taşımanın tamamından işbu andlaşma hükümlerine göre mes'ul olmakta devam eder. Fîli taşıyanın yaptığı taşıma sebebiyle taşıyan, fîli taşıyanın ve görev sınırları içinde hareket eden müstahdem ve görevlilerinin fîl ve ihmallerinden mesuldür.”* şeklindedir. Yine bu yükümlülüklerin ihlali sebebiyle taşıyanın sadece kendi kusurundan değil adamları ve görevlilerinin kusurundan da sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Taşıyanın bu zararlardan sorumlu tutulabilmesi için bunların aynı iş veya görevi yapan tedbirli ve dikkatli bir kimsenin göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermemiş olmaları şarttır. Özen yükümlülüğünün sınırı HK md. 5/1 'de makul surette beklenebilecek tedbirler olarak çizilmiştir.¹⁶

Geminin başkaca teknik yönetime ilişkin bir sorumsuzluk istisnası da Hamburg Kuralları'nda yer almamıştır.

¹⁴ **ŞAHİN, Yüksel.** *Deniz Taşımacılığı'nda La Haye, La Haye/Visby Kuralları İle Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması.* 1999 : İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul s. 51

¹⁵ **YAZICIOĞLU** Hamburg a.g.e. s. 187

¹⁶ **YAZICIOĞLU** Hamburg a.g.e. s. 115

iii) Türk Ticaret Kanunu

TTK'nın "Teknik kusur ve yangın" başlıklı 1180. Maddesi'nce;

"Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.

Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir."

Farklı bir biçimde kaleme alınmış olsa da hükmün LVK md. 4/2-a ile sonuçları itibariyle aynı olduğu söylenebilir. TTK md. 1180/1'in ikinci cümlesi teknik ve ticari kusur farkının yarattığı sonuçlardan dolayı LVK'da olmayan bir ölçü getirmiştir¹⁷. İspat külfeti taşıyandadır.

Geminin teknik idaresi; geminin fizik, teknik ve mekanik unsurları ile ilgili olarak yapılması gereken işleri, alınması gereken kararlar ile bunların uygulanmasını ve işletmenin güvenliği için gereken önlemleri içerir. Teknik idare kavramına; geminin teknesinin bakımı, onarımı, sağlamlığının temini, genel anlamı ile temizliği, geminin gemi olarak varlığını sürdürebilmesi ve onunla gereken faaliyetlere girişilmesini sağlayıcı tedbirlerin alınması, teknik ve mekanik aksamının bakımı, randımanlı çalışmalarının temini, özellikle de seyir güvenliğini sürdürecekt tedbirlerin alınması girer.¹⁸

Geminin sevkine ilişkin hareketten maksat, geminin hareketi ile ilgili sevk-ü idare fiilleridir.¹⁹ Geminin manevraları ile ilgili olarak pervane ve motor gücü ile yaptığı hareketler örneğinin gemi limana yaklaşırken daha kestirmeden gitmek için adanın arasından geçerken karaya oturması, yine bunun gibi kaptanın demir atılacak yeri yanlış belirlemesi sebebiyle demirin taraması sonucu geminin başka bir gemiye çarpması veya karaya oturması sevke ilişkin kusur kabul edilir. Karaya oturma ve çatismaların büyük oranda geminin sevkine ilişkin kusurlardan kaynaklandığı ifade edilebilir. Ancak bazı

¹⁷**GÜNAY, M. Barış.** Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılıklı Olarak). Ankara : Yetkin Yayınları, 2013. s. 140

¹⁸ **SÖZER, Bülent.** Deniz Ticareti Hukuku I. İstanbul : Vedat Kitapçılık, 2013. S. 472

¹⁹ **ÇAĞA** a.g.e. s. 156

durumlarda bunun kaynağı başlangıçtaki elverişsizlik de olabilir. Mesela geminin bozuk bir pervane sistemiyle yola çıkması sebebiyle çatma veya karaya oturma gerçekleşebilir. Geminin radarının yanlış değerlendirilmesi sonucunda meydana gelen zararların sebebi de sevk kusuru olarak kabul edilir. Bunlara ek olarak liman giriş çıkışlarında ve kanal geçişlerinde projektör kullanılması, sinyal verilmesi, konulmuş olan kurallara uyulması gibi hususlardaki kusur ve ihmaller, yolculuk sırasında kaptanın yanlış rota izlemesi²⁰, römorkör veya kılavuz tarafından yapılan seyir hataları sevk kusuru olarak kabul edilir.²¹ Haliyle sayılan hususlara ilişkin bir kusur teknik kusur teşkil edecektir.²² Ancak sevk kusuru geminin sefere elverişsiz halde yola çıkarılmasından kaynaklanmışsa taşıyanın sevk kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulmasına imkan yoktur. Mesela geminin seyir ve haberleşme cihazlarının bozuk olması, haritaların eski bilgileri göstermesi vb. gibi sebepler dolayısıyla geminin karaya oturması veya başka bir gemi ile çarpışması sonucunda meydana gelen yük zararları için taşıyan sevk kusuru savunması yapamaz.²³

Teknik kusur için geminin hareket etmesine gerek yoktur. Gemi yolculuğa başlamış olmasa ve limanda bulunsa dahi teknik kusurdan söz edilebilir. Ancak yolculuğa başlamadan önce ortaya çıkan teknik kusur geminin elverişsizliğine yol açıyorsa taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Geminin başkaca teknik idaresi geminin sevki dışında kalan teknik idaresine ait bütün tedbirleri ve özellikle geminin yolculuk esnasında elverişli halde tutulması için gerekli olanları kapsamaktadır.²⁴ Şu halde başkaca teknik yönetim kusuru da geminin sevki dışındaki yönetimine ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik yahut yüke özen borcunun ihlali kapsamında değerlendirilemeyecek kusur olarak tanımlanabilir. Yargıtay da ...*“başkaca teknik idaresine ait hareketler”den maksadın geminin*

²⁰ Kaptanın yanlış rota takip etmesi veya diğer sevk ve idare yanlışlığı yapması sebebiyle geminin karaya oturduğu ve yükün teknik kusur sonucu zıyana uğradığının anlaşılmasına göre...taşıyan sorumlu tutulmayacaktır. Y 11. HD. 29.12.1988, e. 6670/K. 8007 (Ülğ 7)

²¹ **ÜLGNER, Fehmi.** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri.* İstanbul : DER Yayınları, 1991. s. 77

²² **YETİŞ ŞAMLI, Kübra.** *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.* İstanbul : On İki Levha, 2013. s. 95

²³ **SÖZER.** a.g.e. s. 471

²⁴ **ÇAĞA** a.g.e. s. 157

seyir amacıyla yapılan işlerin dışında kalan, geminin yararı gereği onun nakil ve teçhizat ve araçlarının kullanılması olması..."²⁵ gerektiğini belirtmiştir. Kusurun derecesinin önemi yoktur. Gemi adamlarının kasten kötü sevk ve idare etmeleri halinde de yüke gelecek zararlardan taşıyan sorumlu değildir.²⁶²⁷ Geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur özellikle gemi makine ve teçhizatlarının kullanılmasında ortaya çıkabilir. Zararın geminin sevki veya başkaca teknik yönetimi sonucu oluşması taşıyanın sorumluluğu açısından bir fark yaratmamaktadır. Zira taşıyan iki halde de kendi kusuru yoksa sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu sebeple geminin başkaca teknik yönetimi kavramını tanımlamaya çalışmak yerine, kusurun teknik yönetime ilişkin olup olmadığının tespitine ilişkin bir kıstas belirlemek daha yararlı olacaktır. Böylece teknik kusur ile ticari kusur arasındaki ayrım önemli ölçüde netleştirecektir.

Önlemin daha çok yükün menfaati gereği alınıp alınmadığının tespitinde belirleyici husussa önlemin etkisi değil, ağırlıklı amacıdır. Eğer yüke özen borcunun ifası için yapılması gereken bir hareket yapılmamış, alınması gereken bir önlem alınmamış ise ortada ticari kusur vardır.²⁸ Yani önlemin ağırlıklı amacı yüke ilişkinse ticari kusur olduğu kabul edilecektir. Aynı önlemin geminin menfaatine de hizmet etmesi ağırlıklı amaç yüke yönelik olduğu sürece sonucu değiştirmeyecektir. Örnek verecek olursak eşyanın yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşaltılmasına ilişkin tüm hazırlıklar ve icra faaliyetleri ile yolculuk sırasında yükün korunması ve gözetimine yönelik önlemler, ağırlıklı olarak yüke hizmet eden önlemler kategorisine girmektedir. Buna karşılık kazanın, makine dairesindeki teçhizatın ve dümen tertibatının kullanılması yahut balast tankının boşaltılması işlemleri yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin devamının sağlanmalarına yönelik önlemler ile geminin bakımı ve onarımına yönelik faaliyetler ise ağırlıklı olarak geminin

²⁵ Yargıtay 11. H.D. 1991/444 E., 1991/729 K. ve 08.02.1991 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası.

²⁶ **ULUĞ, İlknur.** Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. C.6, 2003. s. 6

²⁷ "...davalıya ait gemiye yüklenen ham petrolün su altında bulunan bir gemi teknesinin sürtünmesi sonucu oluşan yırtık nedeniyle kısme zayi olduğunun anlaşılmasına ve bu olayın geminin sevki ile ilgili teknik kusurdan kaynaklanmış olması karışısında...davalının gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu tutulmaması isabetli bulunmaktadır." Yargıtay 11. H.D. 1897/5285 E., 1988/183 K. ve 22.01.1988 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası

²⁸ **SÖZER.** a.g.e. s. 477

menfaatine ilişkin sayılmaktadır. Örnekler genelde doğru sonuç verse de somut olaya da ayrıca bakılması gerekmektedir. Zira somut olayda güdülen amaç farklı olduğundan sonuç da değişebilecektir. İstif faaliyeti genel olarak yüke ilişkindir. Ancak ara limanda yüklerin bir kısmı boşaltıldıktan sonra geminin bozulan dengesini tekrar sağlamak için yükler yeniden istiflendiğinde bu önlemin ağırlıklı amacı geminin menfaatine yönelik olduğundan geminin alabora olması durumunda taşıyan teknik kusur savunmasında bulunabilecektir. Ancak yeniden istif sırasında yük denize düşürülürse taşıyanın sorumluluğunun doğacağı açıktır. Çünkü önlemin amacından bağımsız olarak gereken özenin gösterilmemesi söz konusudur.²⁹

Önlemin alınmasına yönelik kusur yükle aynı oranda geminin güvenliğini de tehlikeye düşürüyorsa önlemin ağırlıklı amacını tespit etmek zor olabilecektir. Böyle bir durumda önleme ilişkin kusurun doğrudan etkisi belirlenerek sonuca varılabilir. Etki gemi üzerinden gerçekleşiyor ve yük geminin güvenliği tehlikeye düştüğü için dolaylı olarak zarar görüyorsa teknik kusur söz konusu olacaktır. Bu şekilde sonuca varılamaması yahut önlemin hem geminin hem de yükün menfaatine ilişkin bulunduğu bazı hallerde ne olacağı TTK 1180/2'de düzenlenmiştir. Buna göre tereddüt halinde zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı yani ticari kusurun söz konusu olduğu kabul edilecektir.³⁰ Bu düzenlemenin LVK'da karşılığı bulunmamaktadır. HK'da teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terk edilmesi ve RK'da da buna yer verilmemesi modern eğilimin taşıyanın teknik kusurdan da sorumlu tutulması yönünde olduğunu göstermektedir. Zira günümüzün iletişim teknolojisi taşıyanın tüm yolculuk boyunca gemiyle irtibat halinde olmasına imkan vermektedir. Ayrıca modern gemilerin teknik imkanlarına bakıldığında teknik kusurdan sorumsuzluk kayıtlarının ortaya çıktığı 18. yy taşımacılığına oranla seyir güvenliği bakımından büyük mesafe kat edildiği aşıkardır. Bundan dolayı geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi söz konusu olduğunda kusurun gerçek anlamını yitirdiğinden ya da taşıyan bakımından mücbir sebep gibi kaçınılmaz bir durum teşkil ettiğinden bahsetmek pek de doğru olmayacaktır. Sonuç olarak taşıyanın, adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulması esasına getirilen bu

²⁹ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. ss. 97-100

³⁰ "...sorumsuzluk koşullarının varlığının da taşıyanca kanıtlanması ve kuşkulu durumların onun aleyhine yorumlanması gerekeceği..." Yargıtay 11. H.D. 1981/3734 E., 1981/14110 K. ve 01.10.1981 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası

istisnanın taşıma hukukunda benzerinin bulunmadığı ve artık haklı bir gerekçesinin kalmadığı söylenebilecektir. Bu nedenle tereddüt halinde zararın ticari kusurdan doğacağını düzenleyen hüküm son dönemde ortaya çıkan taşıyan aleyhine yorum yapılması gerektiği görüşüyle benzer yönde olup TTK'da yer alması modern görüşe uygun olmuştur.³¹

Geminin denize ve yola elverişliliği söz konusu olduğunda elverişliliğin sağlanmasına yönelik önlemler daha ziyade geminin teknik yönetimi kapsamındadır. Bir başka deyişle başlangıçtaki elverişsizliğe neden olan kusur çoğu kez bir teknik kusur teşkil edecektir. Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten olan sorumluluğu TTK 1180'e özel hüküm teşkil eden TTK 1141 hükmüne tabidir. TTK 1141'e göre;

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

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

Yani başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olduğunda taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır. TTK 1141'deki koşullar gerçekleşmişse taşıyan elverişsizlikten sorumlu olacaktır.

Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi geminin başlangıçtaki eksikliğe rağmen elverişli sayıldığı haller bakımından önem taşımaktadır. Şöyle ki borda hizmetlerinin gerektiği gibi ifa edilmemesi halinde, eksikliğin yolculuk başladıktan sonra, tehlike gerçekleşmeden önce giderilmesi mümkün ve beklenebilir nitelikteyse yahut sonradan giderilmesi teamüldense geminin elverişli olduğu kabul edilmektedir. Bu gibi durumlarda gemi için tehlike ancak somut olayda alınması gereken tedbirlerin ihmal edildiği andan itibaren söz konusu olacaktır. Ancak her halde mevcut eksiklikle yolculuğa başlamanın bir tehlike yaratıp yaratmadığı

³¹ YETİŞ ŞAMLI a.g.e. s.105

dikkate alınmalıdır. Zira geminin mevcut eksiklikle yolculuğa başlaması tehlike yaratmaktaysa elverişlilikten söz edilemeyecektir.³²

Tehlikenin gerçekleşmesinden evvel eksikliğin giderilmesi mümkün değil ise geminin başlangıçta elverişsiz olduğu kabul edilir. Bu noktada önem arz eden bir diğer husus eksikliğin fark edilmesi ve yolculuğa başladıktan sonra hemen giderilmesinin amaçlanmasıdır. Görevli gemi adamlarının eksikliği bilmemesi durumunda geminin başlangıçta elverişsiz olduğu kabul edilecektir. Aslında bu durumda da eksikliğin giderilmesi mümkün değildir. Ancak bu, bir dış engelin varlığı sonucu değil gemi adamlarının eksiğin farkında olmamaları sebebiyle meydana gelmektedir. Eksikliğin zamanında giderilmesi mümkün ve beklenebilir veya teamülden olmasına rağmen giderilmemesi söz konusuysa başlangıçtaki bir elverişsizlik söz konusu olmayacaktır.

TTK md. 1180'e dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, adamlarının teknik kusurunu ve bunlarla arasındaki illiyet bağını ispatlamakla yükümlüdür. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yük ilgililerinin ise zararın sebebinin başlangıçtaki elverişsizlik olduğunu kanıtlaması gerekecektir. Zira zarar geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanmışsa taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

TTK'nın "Taşıyana yüklenemeyecek sebep" başlıklı 1179. Maddesi;

"Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir.

"Taşıyanın adamları" terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fıli taşıyana ilişkin hükümler saklıdır."

şeklinde düzenlenmiştir. Gemi yolculuk sırasında elverişsiz hale geliyorsa taşıyan bu madde uyarınca teknik kusurdan dolayı sorumsuzluğa da dayanabilecektir.³³

³² YETİŞ ŞAMLI a.g.e. s.103

iv) Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nda da Hamburg Kurallarındaki gibi teknik kusura ilişkin istisnaya yer verilmemiştir. Taşıyan her zaman kendi veya adamlarının kusuru sonucunda eşyanın zıya, hasar veya gecikmesi dolayısıyla sorumlu olacaktır. RK md. 18'e göre;

“Taşıyan,

a) Herhangi bi ifa edenin,

b) Geminin kaptanı veya gemi adamlarının,

c) Taşıyanın veya ifa edenin adamlarının veya

d) Taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin,

Fül veya ihmalleri sebebiyle bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur.”³⁴

LVK md. 4/2-a'da düzenlenen taşıyanın kendi şahsi kusuru bulunmadığı takdirde, kendi adamları ve gemi adamlarının geminin sevki veya başkaca teknik idaresi sırasında kusurlarıyla yüke vermiş oldukları zarardan sorumlu tutulmayacakları anlamına gelen teknik kusur istisnası taşıyanların uzun seferler boyunca gemiyle iletişim kurması imkanının olmadığı dolayısıyla da kaptanların kendi iradeleriyle karar veriyor olması durumuna dayandırılmaktaydı. Ancak Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management – ISM Code) gibi taşıyandan beklenen güvenlik standartlarının yükselmesi ve uzun seferde dahi gemiyle iletişim kurmanın kolaylaşması sonucu teknik kusura ilişkin sorumsuzluk hali dayanağını yitirmiştir. Teknik kusura dayalı sorumsuzluk hali Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi Rotterdam Kuralları'na da alınmamıştır. Bunun yanında RK'da geminin denize yola ve yüke elverişli olmasına ilişkin gerekli özeni göstermesine ilişkin yükümlülüğün sefer boyunca devam etmesi gerektiği düzenlendiğinden teknik kusur istisnasının hukuki altyapısı da kalmamıştır. ³⁵

RK md. 17'de taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için meydana gelmiş zıya, hasar veya gecikmenin taşıyanın sorumluluk süresi

³³ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 105

³⁴ **SÜZEL.** a.g.e s.164

³⁵ **GÜNAY.** a.g.e.. s. 141

içerisinde meydana geldiğini ispat etme külfetini iddia sahibine yüklemiştir. Böyle bir durumda taşıyan ya kendinin veya adamlarının zararın meydana gelmesinde herhangi bir kusuru olmadığını kanıtlayacak ya da RK 17/3'te meydana gelen hallerin gecikmeye sebebiyet verdiğini ortaya koyacaktır.³⁶

B) YANGIN DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

i) Lahey Visby Kuralları

LVK md. 4/2-b geniş kapsamlı bir sorumluluk istisnası olup taşıyanın geminin denize elverişliliğine ilişkin özen yükümlülüğünün ihlali halinde veya taşıyanın şahsi kusuru bulunduğu takdirde sorumluluk istisnası olarak geçerliliğini yitirmektedir. Bunun sonucu olarak gemi adamlarının ihmalleri ve hatta kasti davranışlarından kaynaklanan yangın halinde bile taşıyan LVK rejimi altında sorumlu tutulmamaktadır.

ii) Hamburg Kuralları

1978 tarihli Hamburg kurallarında konu farklı bir şekilde düzenlenmiştir. HK md. 5/4'te eşyanın zıya veya hasara uğramasına yahut geç teslim edilmesine sebebiyet veren olay yangın ise ispat yükü taşıyan lehine tersine çevrilmiştir. Yani yük ilgilisi yangının taşıyan, adamları veya görevlilerinin yangının söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya hafifletmek için alınması makul surette beklenebilecek tedbirleri almaktaki kusurundan ileri geldiğini ispat etmekle yükümlüdür. Bu açık olarak yük ilgilisi aleyhine bir düzenlemedir.³⁷

Yangının sebebinin tespit edilemediği ya da yangın çıkmasında taşıyanın adamları veya görevlilerine kusur atfedilmesinin mümkün olmadığı hallerde de zararın taşıyan adamları veya görevlilerinin yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya azaltmak için alınması makul surette beklenebilecek tedbirleri almakta kusurundan ileri geldiği ispat edildiği takdirde de taşıyan eşyanın zıya veya hasarından ya da geç tesliminden sorumludur.

³⁶ GÜNAY. a.g.e.. s. 142

³⁷ ŞAHİN. a.g.e. s. 58

Tedbirlerin alınıp alınmadığını tespit edebilmenin ve taşıyanı sorumlu kılacak kusurun ispatının zarar gören bakımından son derece güç olduğu açıktır. Bunu müteakip HK md. 5/4'te ispat zorluğunu bir nebze kolaylaştırmak için zarar gören veya taşıyanın talebi üzerine yangının sebep ve koşulları hakkında araştırma yapılabileceği düzenlenmiştir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

TTK 1180/1 gereğince taşıyan, kendi kusuru olmadıkça meydana gelen yangının yol açtığı zararlardan sorumlu değildir.

Yangının yükte yol açtığı zarardan ötürü taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için yangın olarak nitelendirilebilecek bir alev yahut ateşin var olması gerekmektedir. Bir diğer deyişle yükün aşırı ısınması, kızışması yeterli değildir. Zira bu durumun kötü istif sonucu meydana geldiği ispatlanırsa ticari kusur sayılacak ve taşıyan sorumlu tutulacaktır. Aynı şekilde kızışma yükün kendine özgü özelliklerinden kaynaklandıysa taşıyanın sorumluluktan kurtulması da mümkün olabilecektir.³⁸

Eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen sürede aranan şartların gerçekleşmesi şartıyla karada meydana gelen yangınlardan da sorumsuzluk mümkün olabilecektir. Zaten buna engel bir düzenleme de bulunmamaktadır.

Yangın sebebiyle meydana gelen dolaylı zararlar söz konusu olduğunda da taşıyanın sorumsuzluğu söz konusu olabilecektir. Örneğin yangın söndürme faaliyetleri sırasında yükler zarara uğrarsa yahut yükler yangın sonucu meydana gelen dumandan etkilenirse taşıyan bu zararlardan sorumlu olmayacaktır. Ancak taşıyanın yüke özen yükümlülüğü devam ettiğinden yangın söndürme faaliyeti esnasında yükün zarara uğramaması için gerekli önlemlerin alınmaması örneğin suyun gelişigüzel kullanılması yüke özen borcunun ihlali olarak değerlendirilebilecektir.

Şahsi kusuru yoksa taşıyan geminin sevk ve idaresi sebebiyle ortaya çıkan yangından sorumlu olmayacaktır. Ancak yangın sonucu

³⁸ **ÜLGENER, Fehmi.** Yangın Zararları Sebebi İle Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu.s.3

oluşan zararda taşıyanın şahsi kusuru varsa sorumlu tutulacaktır. Örneğin buharlı bir geminin yakıt depolarındaki kömürün yeteri kadar havalandırılmaması dolayısı ile yangın çıkması ve yüklerin yanması teknik idare kusuru sayılabilir. Buna karşılık kömür taşıyan bir gemide kömür yüklü ambarların iyi havalandırılmaması sonucunda yangın çıkması ve diğer ambarlardaki yüklerin yanması yüke özen göstermede kusur yani ticari kusur kabul edilebilecektir.

Yangın geminin yolculuk başlangıcındaki denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklandıysa taşıyan yangından doğan zarardan sorumlu olacaktır.³⁹ Zira başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olduğunda taşıyan TTK 1180'e dayanamaz. Ancak gemi yolculuk esnasında elverişsiz hale geldiyse taşıyanın sonraki elverişsizlikten ötürü bir sorumsuzluk sebebi olarak yangına dayanması mümkündür.⁴⁰

Taşıyan adamlarının ticari kusurlarından mesul olmakla beraber, bu kusurun yangına sebebiyet vermesi halinde TTK md 1180/2 uyarınca meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacaktır.⁴¹

Eşyanın kendine has özelliklerinden çıkan yangında taşıyanın sorumlu olması için eşya ilgililerinin sorumsuzluk karinesini çürütmeleri gerekecektir.

Taşıyan TTK md. 1180'e dayanarak yangın zararlarından doğan sorumluluktan kurtulmak için yangını ve bunlarla zarar arasındaki illiyet bağını ispatlamakla yükümlüdür. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yük ilgililerinin ise zararın sebebinin başlangıçtaki elverişsizlik olduğunu kanıtlaması gerekecektir. Zira önceden de belirtildiği üzere zarar geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynakmışsa taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

³⁹ "...Davalı delil listesinde özen borcunun yerine getirildiği hakkında sadece denize ve yola elverişlilik belgelerine dayanmış, bunun dışındaki delilleri ise yangının oluş şekline ait olmasına ve dosya kapsamından da gemi donanımlarından olan elektrik tesisatındaki bir arıza nedeniyle yangının çıktığı ve bu taşınan malların da bu sebeple ziyaa uğradığı anlaşılmış bulunmasına ve davalı durumda taşıyanın kendisine düşen kurtuluş beyyinesi bakımından ispat külfetini yerine getirmemiş olması da nazara alınarak davanın kabulüne karar verilmek gerekirken..." Yargıtay 11. H.D. 1985/74 E., 1985/163 K. ve 25.01.1985 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası

⁴⁰ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s.108

⁴¹ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s.108

iv) Rotterdam Kuralları

LVK'da taşıyan yalnız yangına kendi kusuruyla sebebiyet veriyse sorumludur. RK'da ise "taşıyanın fiilinin veya ihmalinin sebep olmadığı" ifadesi çıkarılarak sadece yangın kullanılmış böylece diğer istisnalar ile arasındaki fark kaldırılmıştır.⁴²

Anılan RK hükmüne göre bu yüklemenden önce veya boşaltmadan sonra yangın nedeniyle meydana gelen ziya, hasar ve gecikme zararlarından sorumluluk, taşıyanın sorumsuzluk istisnası sayılmayacaktır. Buna karşın yangın, gemi güvertesinde, makine dairesinde veya yüklenen eşyada meydana gelmiş olması kaydıyla istisnaya tabi olacaktır. Ancak LVK'daki taşıyanın fiiline dair nitelime çıkarılmış olsa bile ispat kuralları çerçevesinde yük ilgilisi gemideki yangının taşıyanın veya 18. Maddede sayılan eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlarından kaynaklanmış olduğunu ispatlarsa, taşıyan sorumlu olacak ve istisna geçerli olmayacaktır.⁴³

C) ROTADAN SAPMA

1) Lahey Visby Kuralları

LVK 4/4' göre "Denizde can veya eşya kurtarmaya veya kurtarma teşebbüsüne yönelik rotadan sapma ile makul nitelikteki rotadan sapma, bu Sözleşme'nin veya taşıma sözleşmesinin ihlali sayılmaz ve taşıyan bu sebeplerden kaynaklanan herhangi bir sebepten sorumlu olmaz."⁴⁴

Düzenleme sonucunda taraflar aralarındaki sözleşmeyle rotadan sapmaya ilişkin şart koysalar dahi eğer sapma makul değilse taşıyanın zarar veya hasardan sorumlu tutulması mümkün olabilecektir.⁴⁵

Hüküm taşıyana denizdeki eşyayı kurtarmak için rotasından saptığından gereğinden fazla koruma sağladığı sebebiyle eleştirilmiştir. Eşyayı kurtarmak için haklı veya makul sapmanın

⁴² GÜNAY. a.g.e. s. 145

⁴³ KARA, Hacı. Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu. İstanbul : Legal, 2014. s. 193

⁴⁴ ATAMER a.g.e.. ss. 191

⁴⁵ GÜNAY. a.g.e.. s. 146

aranması gerektiği belirtilmiştir. Ancak insan ve eşya kurtarma genelde birlikte yapıldığından bahisle değişiklik yapılmamıştır.

2) Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nda sapmaya dair özel bir hükme yer verilmemiş sorumluluk genel düzenlemeye bırakılmıştır. Bu suretle taşıyanın sapmanın neden olduğu sorumluluktan kurtulmak için elindeki tek imkan zarara sebep olan olayı veya neticelerini önlemek için makul olarak beklenilecek tüm tedbirlerin kendisi veya adamları tarafından alınmış olduğunu ispatlaması olacaktır. Taşıyan bu ispat külfetini yerine getiremezse sapmanın neden olduğu zararlardan sorumlu olacaktır.

3) Türk Ticaret Kanunu

Geminin izleyeceği rota yolculuk başlamadan önce taraflarca belirlenebilir. Rotanın tespiti için konişmento, tarifeler, ihbarlar ve hattın olağan rotası dikkate alınır. Uygulamada taraflar genellikle yükleme ve boşaltma limanlarını tayin etmektedirler. Bu durum güzergahın hava koşulları, savaş, abluka gibi sebeplerin de göz önünde bulundurularak yükleme limanı ile boşaltma limanı arasındaki coğrafi anlamda en uygun rotaya göre belirlenmesi sonucunu oluşturur. Zaten kaptanın da taşıyanın da en uygun rotayı izleme mükellefiyeti vardır.⁴⁶

TTK'nın Kaptanın haklı bir sebeple rotadan sapması başlıklı 1220. Maddesi;

“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.

Türk Medenî Kanununun 2 nci maddesi hükmü saklıdır.”

şeklinde düzenlenmiştir. Denizde can ve mal kurtarmak için alınan önlemler genel olarak rotadan sapılması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu durum da TTK 1181 ve TTK 1220 hükümlerinin birbiriyle

⁴⁶ YETİŞ ŞAMLI a.g.e. s. 217

kesişmesine yol açmaktadır. Şöyle ki; denizde can veya eşya kurtarmak üzere alınan önlem rotadan sapılması şeklindeyse, taşıyan sapmadan ileri gelen zararlardan TTK 1220 uyarınca sorumsuzdur. Zarar rotadan sapılması dışındaki bir önlem nedeniyle ortaya çıkmışsa taşıyan TTK 1181'e dayanarak sorumluluktan kurtulacaktır. Aralarında ise şu şekilde bir fark vardır; TTK 1181'de taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinin makul olması aranmakta, TTK 1220'de ise böyle bir koşul düzenlenmeyerek taşıyana sapmanın sonuçlarına karşı daha geniş bir koruma sağlamıştır. Bunun sebebi her iki düzenlemenin de farklı kaynaklardan alınmasıdır. Yukarıda belirtildiği üzere HK'da sapmaya ilişkin özel bir düzenlemeye yer verilmemiştir. LVK'da ise TTK'daki gibi hem LK 4/2(1),’deki denizde can ve eşya kurtarmanın neden olduğu zararlardan sorumsuzluk hem de LK 4/4’te sapmaya ilişkin özel bir hüküm düzenlenmiştir. İki halde de makul olma şartı öngörülmediğinden aralarında bir çelişki bulunmamaktadır.⁴⁷

Can ve eşya kurtarma amacının olmadığı tüm hallerde sorumsuzluk için sapma sebebinin haklı olup olmadığına bakılacaktır. Sapmanın haklı olup olmadığı değerlendirilirken sadece taşıyan ve geminin menfaati değil tüm yük ile ilgililerin menfaati göz önünde bulundurulacaktır. Rotadan haklı sapmalara örnek olarak ağır hastalığı olan birinin hastaneye götürülmesi, umulmayan hal sebebi ile yakıtı biten gemiye yakıt ikmali sebepleri örnek verilebilir.

TTK'nın Rotadan Sapma başlıklı 1113. Maddesi;

“Yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir.

Navlun sözleşmesinin sona ermesi hâlinde kaptan, 1211 inci madde hükümlerine göre hareket eder.”

şeklinde düzenlenmiştir. Görülebileceği üzere umulmayan bir hal söz konusu olduğunda kaptanın, yük ilgililerinin menfaatlerini korumak için başka bir rota üzerinde sefere devam etmek, kısa veya uzun bir süre sefere ara vermek veya kalkma limanına geri dönmek olmak

⁴⁷ YETİŞ ŞAMLI a.g.e. s. 120

üzere üç şekilde rotadan sapmasına izin verilmiştir. Bu düzenleme LVK4/4'ten alınmıştır. Ancak aralarında şöyle bir fark vardır. TTK'da can ve eşya kurtarmaya teşebbüs için rotadan sapma hali düzenlenmezken LVK'da teşebbüs aşamasında kalma durumunda taşıyanın zarardan sorumlu olmayacağı açıkça düzenlenmiştir.⁴⁸

Yine LVK'da can ve eşya ifadesi kullanılırken TTK'da can veya eşya ifadesi kullanılmış ve doktrinde hükmün dar yorumlanmasına sebep olmuştur. GÜNAY'a göre hüküm, kaynak LVK ile aynı şekilde “veya” olarak yorumlanmalıdır.⁴⁹

Yine TTK md.1113'te kaptanın hangi şartın varlığı halinde izlenen rotadan ayrılabilceği hususu düzenlenmiştir. Gerek bu hükmün gerekse incelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedeninin yorumlanmasında her iki düzenlemenin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla TTK md. 1220 anlamında haklı neden teşkil eden bir diğer durum izlenen rotanın devamına umulmayan bir halin engel olmasıdır.⁵⁰

Rotadan sapma haksız olarak gerçekleşiyse taşıyan TTK md. 1178/1'e göre eşya ilgililerine karşı sorumlu olacaktır. Yükün zıya veya hasara uğramasına neden olan haksız sapma, yüke özen borcunun ihlali niteliğindedir. Dolayısıyla haksız sapma sonucu eşya zıya veya hasara uğramışsa taşıyan sorumluluktan kurtulma hallerinden yararlanamayacaktır⁵¹ meğer ki taşıyan sapma olmasaydı dahi zararın meydana geleceğini ispatlamış olsun.⁵²

Rotadan sapıldığı tartışmasızsa sapmanın TTK md. 1220 hükmü anlamında haklı bir nedene dayandığını ispat yükü taşıyanın üzerindedir. Sapmanın haklı bir nedene dayandığı ispatlanamadığı takdirde, taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için elindeki diğer bir imkan rotadan sapılmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ortaya koyarak sapma ile zarar arasındaki illiyet bağıını kesmektir.

⁴⁸ GÜNAY. a.g.e. s. 147

⁴⁹ GÜNAY. a.g.e.. s. 148

⁵⁰ YETİŞ ŞAMLI a.g.e.s. 123

⁵¹ YAZICIOĞLU. Geç Teslim s. 1050

⁵² GÜNAY. a.g.e.. s. 148

4) Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nda LVK md. 4/4'ü yansıtan bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bunun yerine RK md. 24'te;

*“Rotadan sapma, uygulanacak hukuk uyarınca taşıyan borçlarının ifa edilmemesi sonucunu doğuruyorsa 61’inci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla sırf sapmanın kendisi taşıyan veya denizde ifa eden, bu Sözleşme’de düzenlenen herhangi bir savunma veya sınırdan mahrum bırakamaz.”*⁵³

şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeyle rotadan sapmanın borca aykırılık oluşturup oluşturmadığına ulusal hukuk karar verecektir. Ancak her halde taşıyan kendisine tanınan savunmalardan faydalanabilecektir. Bu bakımdan rotadan sapma RK çerçevesinde sözleşmeye aykırılık teşkil etse dahi, sözleşmenin esasını etkileyebilecek derecede bir aykırılık teşkil etmeyecektir.⁵⁴

D) TAŞIYANIN KUSURSUZLUK VE UYGUN İLLİYET BAĞI KARİNELERİNDEN YARARLANDIĞI HALLER

LVK md. 4/2-c ile p arasında sayılan hallerin meydana gelmesinde taşıyanın veya adamlarının bir kusurunun olmamasına rağmen yine de sorumsuz olup olmayacağı açık bir şekilde düzenlenmemiştir. TTK ise taşıyanın ve adamlarının sorumlu olduğu bir olay sonucu bu haller ve dolayısıyla zarar ortaya çıkmışsa taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağını açıkça düzenlenmiştir.

LVK'da açıkça düzenlenmeyen durum RK'da giderilmiştir. Taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri RK md. 17/3'te 15 bent halinde sayılmıştır. Taşıyan eşyanın zıya, hasar ve gecikmesine bu hallerin sebep olduğunu ispat ederse sorumlu olmayacaktır. Ancak eşya ilgilisi RK md. 17/4-a uyarınca sorumluluktan kurtulmak için meydana geldiği iddia edilen olayın taşıyan veya RK 18'de sayılan kişilerin kusuru sonucu meydana geldiğini ispat ederse taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yine md. 17/4-b uyarınca eşya ilgilisi anılan zararın sayılan olaylardan kaynaklanmadığını ispat ederse taşıyan yine sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yine eşya

⁵³ SÜZEL, a.g.e. s. 166

⁵⁴ GÜNAY, a.g.e.. s. 150

ilgilisi RK md. 17/5 uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için dayandığı olayın esasen geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından kaynaklandığını ispat ederse taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.⁵⁵

LVK md. 4/2'deki sisteminde liste şeklinde yer alan sorumsuzluk nedenlerine Hamuburg Kuralları'nda liste olarak yer verilmemiştir.

TTK taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğunu da düzenlemiştir. Bu bağlamda taşıyan gecikme zararları bakımında TTK md. 1182'ye dayanabilecektir. TTK md. 1182 hükmü ile deniz yolculuğunun tipik bazı zarar verici olayları bakımından kusurun varlığına ilişkin ispat yükü tersine çevrilmiş ve taşıyanın kusursuzluğu haliyle sorumsuzluğu karine olarak kabul edilmiştir. İspat kolaylığının bir yandan zararın durumun gereklerine göre düzenlemede sayılan hallerden birinden ileri gelmiş olabileceğinin ilk bakışta ortaya konulmasının yeterli görülmesi öte yandan bu sebebin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu olmadığı bir olayın yol açtığına karine olarak kabul edilmesi şeklinde iki görünümü bulunmaktadır. Sayılan hallerin genel hayat tecrübesine göre taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmayan tesadüfi tehlikeler olduğu bu nedenle taşıyana sağlanan ispat kolaylığının duruma ve hakkaniyete uygun düştüğü söylenebilir. Bu çerçevede taşıyan öncelikle TTK md. 1182/1'de sayılan hallerden birinin mevcudiyetini ve zararın bu sebepten ileri gelmiş olabileceğini kanıtlamalıdır. Ancak zararın sayılan hallerin birinden ileri gelmiş olabileceğinin soyut olarak ortaya konması yeterli değildir. Taşıyanın ilk bakışta ispat esasları çerçevesinde zararlar olay arasında illiyet bağı bulunduğunu muhtemel gösteren somut vakıaları ortaya koyması gerekmektedir. Taşıyanın gerek zararın sayılan sebeplerden belirli birinden gerekse olası birden çok sebepten herhangi birinden kaynaklanmış olabileceğini ortaya koyması mümkündür. Bu takdirde zararın bu sebepten ileri geldiğine ilişkin aksi ispat edilebilir bir karine oluşur. Bu karineyi çürütmek için yük ilgilisi tarafından zararın başka bir sebepten ileri gelmiş olabileceğini muhtemel gösteren vakıaların ortaya konulması yeterli değildir. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yük ilgilisi ya zararın bu sebepten değil taşıyanın sorumlu olduğu başka bir sebepten ileri geldiğini veya zararın iddia edilen sebepten

⁵⁵GÜNAY. a.g.e.. ss. 151-152

ileri gelmesinin mümkün olmadığını yahut zararın söz konusu sebepten kaynaklanmış olmakla birlikte taşıyanın tehlikenin ortaya çıkmasına kusuruyla sebebiyet verdiğini ya da zararın meydana gelmesinde söz konusu sebeple birlikte taşıyanın ya da fillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun da rol oynadığını kanıtlaması gerekmektedir.⁵⁶

1) Deniz Tehlikeleri ve Kazaları

i) Lahey Visby Kuralları

LVK md. 4/2-c uyarınca denizin veya seyrüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından doğan veya kaynaklanan zıya ve hasardan taşıyan sorumlu değildir.

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

Deniz tehlikeleri doktrinde taşıyan veya adamları tarafından önceden öngörülememesinin yanı sıra alınacak herhangi bir tedbirle engellenemeyecek fırtına, karaya oturma ve bunun gibi denizin veya denizde seyir sırasında meydana gelen tehlikeler şeklinde tanımlanmaktadır. Dolayısıyla denize, yola ve yüke elverişli bir gemide taşınan yüklerin beklenmeyen bir deniz olayıyla hasar, zıya veya gecikmeye uğrattığı takdirde söz konusu deniz olayı, deniz tehlikesi olarak adlandırılacaktır.⁵⁷ Örneğin, gemi limanda yükleme ya da boşaltma faaliyetini sürdürürken aniden bir fırtına çıkar ve vince takılı olan palet buradan kurtularak zayi olursa, bu taşıyan için bir sorumsuzluk sebebi olacaktır.⁵⁸

⁵⁶ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. 230

⁵⁷ **KUYUCU**. a.g.e. s. 84

⁵⁸ **ÜLGENER**. Sorumsuzluk s. 98

Deniz tehlikelerinden kaynaklanan zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlar kavramına doğrudan veya dolaylı tüm zararlar dahil olmaktadır. Örneğin şiddetli bir fırtına ve bunun gibi bir doğa olayı sebebiyle geminin hava şartları düzelene kadar elverişli bir limana sığınması ve orada barınmasından dolayı uzayan yolculuk süresi sebebiyle yükün çürümesi, kokması veya herhangi bir şekilde bozulması deniz tehlikesi olarak nitelendirilebilecektir.⁵⁹

Deniz tehlikeleri ile mücbir sebep arasındaki ayrım konunun daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacaktır. Mücbir sebep kaçınılması veya bertaraf edilmesi objektif olarak mümkün olmayan, harici bir gücün eseri olan, nadir ve ani olarak meydana gelen gerçekleşmesinde insan faktörünün bulunmadığı olaydır. O halde yıldırım düşmesi ve don olayı gibi denizin kendine özgü unsurlarından ileri gelmeyen halleri mücbir sebep kavramı altında değerlendirmek gerekmektedir. Diğer taraftan denizin kendine özgü unsurlarından ileri gelen, öngörülemez ve herhangi bir tedbirle engellenemeyecek fırtına⁶⁰, karaya oturma gibi meydana gelebilecek tehlikeler deniz tehlikeleri olarak kabul edilecektir.⁶¹ Örneklendirmek gerekirse gemi normal olarak sıklıkla kasırga görülen bir bölgede seyrediyorsa bu mücbir sebep olarak kabul edilmeyecek buna karşılık kasırga daha evvel bölgede karşılaşılanlardan çok daha kuvvetli ise veya bulunulan yerde bu tür bir tabiat olayının gerçekleşmesi beklenmiyorsa mücbir sebep olarak kabul edilecektir.⁶²

iv) Rotterdam Kuralları

RK md. 17/3, LVK 4/2-c'nin kısmen tadil edilmesi suretiyle oluşturulmuştur. İlgili maddenin yanı sıra seyrü seferin mümkün olduğu diğer sular kavramı da hükme dahil edilmiştir.⁶³ Yalnız maddenin ispat yüküne ilişkin bir değişiklik yapılmıştır.⁶⁴

⁵⁹ **ÜLGNER.** Sorumsuzluk s. 98

⁶⁰ "...geminin batmasında denizin durumu ve tahmini mümkün olmayan fırtınanın ön planda olduğu anlaşılacakla sorumlu olmadığına dair verilen karar doğrudur..." Yargıtay 11. HD 1.5.1987, E. 2752, K. 2625, **ÜLGNER.** a.g.e. 103

⁶¹ **KUYUCU.** a.g.e. s.85

⁶² **ÜLGNER.** Sorumsuzluk s. 99

⁶³ **KUYUCU.** a.g.e. s. 84

⁶⁴ **GÜNAY.** a.g.e.. s. 154

2) Mücbir Sebep

i) Lahey Visby Kuralları

LVK md. 4/2-d taşıyanın mücbir sebepten sorumlu olmayacağını düzenlemiştir.

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

Her ne kadar gerekçede LVK md. 4/2-c ile p arasındaki bentlerin başlığının değiştirilerek alındığı belirtilse de TTK md. 1182/1'de mücbir sebebe yer verilmemiştir. GÜNAY'a göre mücbir sebepten doğan zararlar TTK md. 1179/1 uyarınca değerlendirilmelidir.⁶⁵

iv) Rotterdam Kuralları

LVK'da da bulunan mücbir sebep genel bir istisna hükmü olarak RK'ya alınmıştır.

3) Harp Olayları, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri, Karantina Sınırlamaları, Grev veya Lokavt, İsyan ve İç Karışıklıklar

i) Lahey Visby Kuralları

Taşıyan LVK 4/2- e, f, g, h, j, k bentlerince zıya ve hasardan sorumlu değildir. Hükmün lafzı geniş olup gemi veya yük faaliyetlerini etkileyen, çalışmaktan imtina hallerinin tamamını kapsamaktadır. Ancak LVK rejimine göre gemi adamlarının işten çıkarılmasından veya iş için yeterli gemi adamının tahsis edilmemesinden veyahut taşıyanın fiillerinden kaynaklanan grev,

⁶⁵ GÜNAY. a.g.e.. s. 154

lokavt ve işin durdurulması halinde sorumluluk istisnası işlemeyecektir.⁶⁶

Kamu düşmanlarının hareketleri ile neyin kastedildiği açıklanmadığından tam olarak anlaşılmamaktadır.

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

LVK'da 6 ayrı bent olarak yer alan düzeleme TTK'da 3 bentte toplanmıştır.

Harp olayları her türlü silahlı çatışmayı içerir ancak zararın harp tehlikesi sonucu meydana gelmesi gerekmektedir.

Korsan saldırıları kamu düşmanı hareketi olarak adlandırılmıştır.

İhtiyati haciz, haciz, el koyma, müsadere yetkili makamların emirleri olarak kabul edilmiştir.⁶⁷ İhtiyati hacizde dikkat edilmesi gereken bir husus vardır. Gemiye ihtiyati haciz konması ile gemi yeni bir sefere başlayamamakta veya o anda gerçekleştirilmekte olan sefer yarıda kalmaktadır. Bu sakıncaların engellenmesi amacıyla taşıyana belirli bir teminat göstermek suretiyle haczi bertaraf edebilme imkanı tanınmıştır. Yüklerin bu arada zıya ve hasara uğrama olasılığı vardır. Eğer taşıyan teminatı yatırmamış ve gemiyi anormal bir süre bekletmişse sorumluluğu bertaraf edemez. Aynı şekilde ihtiyati hacze zamanında itiraz etmemişse, sorumluluktan kaçamaz. Buna karşılık taşıyan teminat gösterme imkanına sahip değilse veya ihtiyati haczinden geç haberdar edilmesi sebebiyle teminat yatırmak için

⁶⁶ KUYUCU. a.g.e. s. 90

⁶⁷ GÜNAY. a.g.e.. s. 157

gerekli süreyi geçirmişse bu durumda kendisini sorumlu saymak doğru olmaz.⁶⁸

Taşıyanın veya kaptanın müsadereye maruz kalmamak için aldığı tedbirler sonucunda doğan zararlar da taşıyanı sorumluluktan kurtarabilir. Mesela gemiyi bir ambargo veya müsadere riskinden kurtarmak için boşaltma limanından başka bir limana girilmesi dolayısı ile ortaya çıkan gecikme ve bu gecikmenin sonucunda yüklerin tam ziya sayılacak derece bozulması halinde taşıyan sorumsuzluk şartından yararlanabilir.⁶⁹

Grev, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin yürütülmesini engelliyorsa bunun doğrudan doğruya asıl sebebi teşkil etmesi halinde sorumluluk ortadan kalkmakta yoksa zarara sadece dolaylı olarak yol açmışsa sorumluluk devam etmektedir. Örneğin kömür madenlerinde çalışan işçilerin grevi sonucunda limanlarda meydana gelen yığılmanın sebep olduğu zararlardan taşıyan sorumludur çünkü bu olayda grevin sadece dolaylı bir etkisi vardır. Buna karşılık grevi yapanların liman işçileri olması durumunda bu yüke gelen zararın doğrudan doğruya sebebinin oluşturacak ve taşıyanın bundan dolayı sorumluluğu bulunmayacaktır.⁷⁰ Bunun yanında Yargıtay'ın kökleşmiş içtihatlarına göre borçluya ait iş yerinde meydana gelen grev sorumluluğu kaldıran sebeplerden sayılmamaktadır. “...Çünkü grev işçilere tanınmış bir yasal haktır. Ancak yasal olmayan iş bırakmalar diğer şartları da haiz bulunduğu takdirde...”⁷¹ taşıyanın sorumluluğun kalkacağından bahsedilebilecektir.

İlgili hallerin kararda ya da denizde meydana gelmesine bakılmadan taşıyanın sorumluluğu bertaraf olunacaktır.

iv) Rotterdam Kuralları

RK md. 17/3 c-d-e uyarınca taşıyan kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabilir. İlgili sorumluluk istisnası LVK'da

⁶⁸ **ÜLGENER.** Sorumsuzluk s. 124

⁶⁹ **SÖZER.** a.g.e. 483

⁷⁰ **ÜLGENER.** Sorumsuzluk s. 128

⁷¹ Yargıtay 11. H.D. 1979/5533 E., 1979/5488 K. ve 03.12.1979 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası

öngörülen savaş, isyan ve dahili karışıklıklar sorumsuzluk hallerinin birleştirilmesi suretiyle oluşturulmuştur.⁷²

Hükmün uygulama sahası genişletilmekle beraber savaşa ilişkin sorumsuzluk hali genel olarak silahlı çatışmalar, korsanlık ve terörizm kavramları kapsam dahiline alınmıştır. Sayılan faaliyetlerin doğrudan devlete yönetilmesi gerekmemektedir. Korsanlık da istisna kapsamında yer almaktadır. Nitekim korsanlık faaliyetleri devletlerin yargı yetkisinin olmadığı açık denizde gerçekleştirilmektedir. Ancak bir gemi sahibi gemisini kusurlu bir şekilde savaş bölgesine göndermişse bu istisna hükmü uygulanmayacaktır. Herhangi bir siyasi veya dini maksat dışında işlenen adam öldürme gibi suçlar kapsam dışındadır.⁷³

LVK md. 4/2-g ile md. 4/2-h’de düzenlenen “karantina tahdidatı” haline ilişkin sorumluluk istisnai birleştirilerek tek bir hüküm haline getirilmiştir. Yapılan engelleme veya müdahalenin hükümet kamu idareleri, idareciler ve diğer yetkililer tarafından gerçekleştirilmesi gerekmektedir.⁷⁴ Hükümdeki el koyma kararının sadece gemiye ilişkin olması gerekmemekte, devlet tarafından yüke el konulduğu haller de istisna kapsamında yer almaktadır.⁷⁵ Ancak md. 18’de bahsedilen şahıslara ve taşıyana isnat edilemeyecek olan durumlar denildiğinden gemi adamlarının hak kazandığı ücretin ödenmemiş olması sebebiyle geminin bağlanması halinde yükün hasar, zıya veya gecikmeye uğraması halinde sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁷⁶

Diğer engeller kavramıyla grev ve lokavt haricinde kalan olaylar kast edilmektedir. Örnek olarak gemi adamlarının korsanlık faaliyetlerinden çekinerek sefere çıkmayı reddetmeleri hali⁷⁷ grev kapsamına girmemekte olup iş hayatının diğer engellerinden sayılmaktadır.

⁷² **KUYUCU.** a.g.e. s.86

⁷³ **KARA.** a.g.e s. 192

⁷⁴ **KUYUCU.** a.g.e. s.88

⁷⁵ **KUYUCU.** a.g.e. s.89

⁷⁶ **KUYUCU.** a.g.e. s.90

⁷⁷ **KUYUCU.** a.g.e. s.90

4) Eşyanın Cins ve Değerinin Yanlış Bildirilmesi

i) Lahey Visby Kuralları

LVK md 4/5-h uyarınca “Gönderen, eşyanın cins veya değerini konişmentoda kasten yanlış bildirmişse, gerek taşıyan gerekse gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasardan sorumlu olmaz.”

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

TTK md. 1186/5;

“Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.”

Şeklinde düzenlenmiştir. Fark edilebileceği üzere geç teslim madde kapsamına alınmamıştır. Bu maddenin kaynağı LVK md. 4/5-ı’dır. Kural sadece kıymetli eşya için değil her türlü yük için geçerlidir.

Taşıyanın navlun sözleşmesine konu olan eşyanın cins ve değerini bilmekte menfaati vardır. Ancak bu şekilde eşyanın korunmasına yönelik olarak alınması gereken önlemleri doğru şekilde belirleyebilir. Eşyanın cins ve değerinin konişmentoda yanlış gösterilmesi taşıyanın zarar görmesine sebebiyet verebilecektir. Örneğin eşyanın değerinin olduğundan çok daha yüksek gösterilmesi hileli bir davranış mahiyeti taşıyabilir veya değer olduğundan düşük gösterilmesi, navlunun değere göre belirlendiği hallerde düşük hesaplanmasına yahut taşıyanın bilgisi dışında büyük bir sorumluluk altına girmesine neden olabilir.⁷⁸

⁷⁸ YETİŞ ŞAMLI a.g.e. 128

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

Gemiye alınan yükün miktar ve markaları hakkında yapılan yanlış beyanlar bu madde kapsamı dışındadır. Hükümün uygulanabilmesi için ağır kusur yeterli değildir, mutlaka kast gerekmektedir. Yükün değeri ister düşük ister yüksek gösterilmiş olsun iki halde de madde uygulanabilecektir.⁷⁹

iv) Rotterdam Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

5) Fiiller, İhmaller ve Kurtarma

i) Lahey Visby Kuralları

LVK md. 4/2-i uyarınca taşıyan, taşıtan veya eşya maliki ile bunların temsilcilerinin veya fiilleri veya ihmalleri nedeniyle ortaya çıkan zıya veya hasardan sorumlu değildir.

Yine taşıyan LVK md 4/2(1)'e göre denizde can veya eşya kurtarma ya da kurtarmaya teşebbüsten kaynaklanan zıya ve hasardan da sorumlu değildir. Taşıyan taşıdığı eşyayı tehlikeye atarak kurtarma faaliyetini girişir ve başarılı olursa kurtarma ücretine hak kazanacaktır. Ancak taşıyan taşımış olduğu eşyanın zıya ve hasarına sebep olmuşsa bundan sorumlu tutulamayacaktır. Bu durum hakkaniyete aykırıdır.

⁷⁹ ÜLÜĞ. a.g.e s. 14

ii) **Hamburg Kuralları**

HK md. 5/6 hükmü;

“Taşıyan, müşterek avarya hali hariç, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden veya eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden söz konusu kusur veya ihmalde ileri geldiği nisbette mes’uldür; şu şartla ki, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu kusur veya ihmalde neş’et etmemiş olan kısmını ispat etsin.”

Şeklinde düzenlenmiştir. Madde gereğince taşıyan denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden ve eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumlu değildir. Denizde can ve mal kurtarmak üzere alınan tedbirler ifadesi sapma halini de kapsamaktadır.⁸⁰ Düzenleme, taşıyanın kendi yük ilgililerine karşı sorumlu tutulmamak veya eşya kurtarmaya yönelik faaliyetin, alacağı önlemlerin makul olup olmadığı endişesi ile yürütülmesi gibi sakıncalar yaratabileceği şeklinde eleştirilmektedir. Gerçekten de acil bir durumda makul bir önlem almaya çalışmak oldukça güçtür. Zira olayın sıcaklığıyla verilen kararların doğruluğu tartışılacaktır. Ancak önlemin makul olup olmadığı değerlendirilirken somut olayın şartları değerlendirileceğinden tüm şartlar ve durumun aciliyeti göz önüne alınacaktır.⁸¹

iii) **Türk Ticaret Kanunu**

LVK md. 4/2-i, TTK md. 1182-1-e’de, LVK md. 4/2(1) ise TTK md. 1181’de düzenlenmiştir. 1910 ve 1989 tarihli kurtarma sözleşmeleri uyarınca kaptanın gemiyi ve içindekileri ciddi bir tehlikeye sokmadan denizde kaybolma tehlikesi içinde bulunan insanlara yardım etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu faaliyetlerin yaygınlaştırılması amacıyla başarıyla kurtarma gerçekleştirenlere kurtarma ücreti adı altında ödeme yapılır. Kurtaran bu sayede gemi üzerinden bir gemi alacaklısı hakkına sahip olur. Kurtarma veya

⁸⁰ **YAZICIOĞLU**. Hamburg s. 102

⁸¹ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 116

kurtarma teşebbüsü Hamburg Kurallarında olduğu gibi tek bir maddede düzenlemiştir.⁸²

TTK md. 1181 uyarınca taşıyan denizde can ve eşya kurtarma teşebbüsünden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir.⁸³ Fark edileceği üzere düzenlemede açık bir şekilde teşebbüsten bahsedilmiştir. Yani taşıyanın sorumluluktan kurtulması için tehlikede bulunan insanın veya eşyanın kurtarılmış olması aranmamaktadır. Teşebbüs sadece eşya kurtarmaya yönelikse HK md. 5/6'daki gibi ancak makul bir hareket sonucu oluşacak zarardan taşıyan sorumlu olmayacaktır.⁸⁴ Makul hareket koşulu faydalı bir netice elde edilmiş olsun olmasın eşyaya yönelik tüm kurtarma faaliyetleri bakımından aranmalıdır.

Kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığı somut olay şartları çerçevesinde objektif bir inceleme ile değerlendirilecektir. Alınan önlemin kurtarma faaliyetinin konusuyla orantılı olup olmadığı dikkate alınacak, orantılılığın tespitindeyse önlemin kurtaran gemi ve içindeki yük bakımından yarattığı risk ile kurtarılması amaçlanan eşyanın değeri kriter teşkil edecektir.⁸⁵

Hüküm kurtarma veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan söz ettiği için zıya ve hasarın yanında geç teslim hallerinin de hükmün koruması kapsamında olduğundan bahsedilebilir.

Denizde kurtarma olarak adlandırdığımız bu sorumsuzluk nedeni can veya eşya kurtarmak amacıyla zarara sebebiyet verilen ya da zararın göze alındığı hallerle sınırlı değildir. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararın kurtarma faaliyetinin veya teşebbüsünün sonucunda ortaya çıkması yeterlidir. Yani amaçtan bağımsız olarak illiyet bağı aranmıştır.⁸⁶

⁸² **KANER, İnci.** *Deniz Ticaret Hukuku II "Navlun Sözleşmeleri"*. İstanbul : Filiz Kitabevi, 2014.s. 86

⁸³ Madde gerekçesinde "Can kurtarmaya yönelik bir teşebbüste onun makul olup olmadığı önem taşımaksızın bundan doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Buna karşılık, taşıyanın, bir ücret karşılığında yaptığı mal kurtarma teşebbüsünden doğan zararı tazmin etme yükümlülüğü bu teşebbüsün makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlanmıştır." Şeklinde açıklama yapılmıştır.

⁸⁴ **GÜNAY.** a.g.e.. s. 159

⁸⁵ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 115

⁸⁶ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 113

Kurtarma faaliyetinin konusu belirlenirken, faaliyet başladığı anda kaptan ve diğer gemi adamlarının ne kurtarmayı düşündükleri dikkate alınmalıdır.

TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler hazırlanırken LVK hükümleri esas alınmış, bunlarda hüküm bulunmayan hallerde HK'daki düzenlemelerle eksiklikler tamamlanmıştır. Ancak TTK md. 1181 hükmü bakımından bu ilke göz ardı edilince hem LVK hem de HK düzenlemesi alınmıştır. Bu durum yukarıda anlatıldığı üzere birbiriyle kesişen düzenlemeler ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.⁸⁷

Taşıyanın TTK md. 1181 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın denizde can veya eşya kurtarmadan yahut buna teşebbüsten ileri geldiğini, eşya kurtarma ve buna teşebbüs bakımından ayrıca kurtarma faaliyetinin makul bir hareket tarzı oluşturduğunu ortaya koyması gerekmektedir.⁸⁸ Buna karşılık taşıyanın kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını kanıtlaması aranacaktır. Zira taşıyan bunu ispatladığı takdirde TTK md. 1179/1 de düzenlenen genel düzenleme uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır. Buna karşılık taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yük ilgisinin zararın kurtarma yahut kurtarmaya teşebbüsten ileri gelmediğini veya eşyaya yönelik kurtarma yahut kurtarma teşebbüsünün makul bir hareket tarzı teşkil etmediğini ispat etmesi gerekecektir.

Taşıyan kendi kusuru olmadığı sürece geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin hareketlerin ve yangının sebebiyet verdiği zararlardan sorumlu değildir. Bu bağlamda kusurun ağırlığı fark yaratmamakta yeri geldiğinde kastın varlığı söz konusu olduğunda dahi taşıyan sorumluluktan kurtulabilmektedir. Çünkü TTK 1180 kusurun ağırlığına yönelik bir ayırım yapmamıştır. Ancak taşıyanın zararın meydana gelmesinde kusuru varsa bundan sorumlu olacaktır.⁸⁹

İhmal hususunun değerlendirilmesinde taşıyanın kusuru belirlenirken zarar yol açan süreç üzerinde kontrol imkanını haiz

⁸⁷ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 112

⁸⁸ **KANER** a.g.e. s. 86

⁸⁹ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 109

olup olmadığı göz önüne alınmalıdır. Bu çerçevede zararın taşıyanın adamlarını seçimindeki, yönlendirmesinde yahut bilgilendirmesindeki yetersizliği söz konusu olduğunda taşıyanın kusurundan bahsedilecektir. Taşıyanın kusuru özellikle verdiği talimat sebebiyle gündeme gelmektedir. Gerektiği halde gemiye kılavuz alınmaması bir teknik kusurdur. Bunu müteakip gemi karaya oturursa taşıyan bundan doğan zararlar sebebiyle sorumlu olmayacaktır. Ancak gemiye kılavuz alınmaması taşıyanın kaptana bu yönde talimat vermesi sebebiyle gerçekleşmişse taşıyanın kusurundan bahsedilecektir.

Yangın bakımından ise taşıyanın geminin güvenliğine ilişkin düzenlemeleri ihmal etmesi ve bunun yangına yahut yangın söndürmenin yetersizliğine yol açması da taşıyanın şahsi kusurunu gündeme getirecektir.

ISM Code taşıyanın şahsi kusurunun belirlenmesinde dikkate alınmalıdır.⁹⁰ ISM Code getirdiği düzenlemelerle taşıyanın özen yükümlülüğünü somutlaştırmakta, organizasyon bakımından gereken önlemlerin alınıp alınmadığının tespitinde ölçü teşkil edecek hükümler getirmektedir. Dolayısıyla taşıyanın ISM Code'un öngördüğü kriterleri yerine getirmediğinin tespiti taşıyanın kusuruna haliyle de sorumlu tutulmamasına yol açacaktır.

iv) Rotterdam Kuralları

RK md. 17/3(1)'de düzenlenen can kurtarma veya teşebbüsü ile RK md. 17/3-m'de düzenlenen eşya kurtarma veya teşebbüsü için alınan makul önlemler söz konusuysa taşıyan sorumlu olmayacaktır.

Yine RK md. 17/3 uyarınca senet üzerinden taşıtan, senet veya 33 ile 34 maddelerden taşıtanın hareketlerinden mesul olduğu anlaşılan kişilerin fiil ve ihmallerinden de taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu sorumluluk istisnası LVK rejimine göre daha geniş kapsamlı bir hüküm olarak düzenlenmiştir. LVK rejimi altında nadiren başvurulmuş bu sorumsuzluk halinin belgesel yükleten, kontrol eden ve bahsi geçen diğer şahısların kapsama dahil edilmesi ile yenilendiği söylenebilir.⁹¹ 34. Madde ile RK md. 18'de tanımlanan

⁹⁰ **YETİŞ ŞAMLI** a.g.e. s. 110

⁹¹ **KUYUCU** a.g.e. s. 94

belgesel yükleten kavramı beraber değerlendirilmektedir. Bu sebeple yükletenin acente veya temsilcileri de madde kapsamında yer almaktadır. Ancak bu şahıslar taşıyan veya icra eden tarafına hareket ediyorsa bu kapsamda değerlendirilemeyeceklerdir.⁹² Yani RK'da LVK'dan farklı olarak belgelerde taşıtan olarak gösterilen kişiler, taşıtanın acentesi ve temsilcisi de taşıyan veya işi yapan tarafı temsil etmemiş olması kaydıyla istisna kapsamına alınmıştır.⁹³ Bu şahısların kusur veya ihmalleri büyük ölçüde yükün cins ve özelliği ile kıymetinin yanlış beyan edilmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Söz konusu halde taşıyan göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermeyebilir. Bunun sonucu olarak yük zıya veya hasara uğrarsa anılan bu haller söz konusu sorumsuzluk hali kapsamında değerlendirilecektir.

6) Eksilme

i) Lahey Visby Kuralları

Taşıyan LVK md. 4/2-m uyarınca eşyanın hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilmesi veya eşyanın gizli ayıpları, eşyanın kendi niteliği veya kendiliğinden bozulmasından doğan veya kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu tutulamaz.

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

TTK md. 1882/1-f, başka harici bir nedene dayanmaksızın malın kendi mahiyetinden veya kendi yapısal özelliğinden kaynaklanan hallerin sebep olduğu zararlar bakımından sorumsuzluk getirmiştir. Zira malın kendine has özelliklerini taşıyanın değil yükletenin bilmesi gerekmekte ve bu hususa ilişkin sorumluluğa da yükletenin katlanması gerekmektedir. Doğal sebepler sonucunda her çeşit ticari

⁹² **KUYUCU.** a.g.e. s .95

⁹³ **KARA.** a.g.e. s. 194

malda, kuruma veya sahip olması gereken sıvı oranında azalma, dökülme, bozulma ve buharlaşma gibi nedenlerle meydana gelen ağırlık kaybı, değer eksilmesi ve taşınan şeyin ağırlığında ortaya çıkan noksanlık fire olarak adlandırılmakta olup taşıyanın bu husustan sorumluluğu doğmamaktadır.⁹⁴ Burada dikkat edilmesi gereken husus taşınan malın niteliği ve doğal yapısının buna müsait olup olmadığıdır. Nitekim Yargıtay bir kararında “...taşınan gübre doğal yapısı ve niteliği gereği kendiliğinden eksilen bir mal değildir. Bu gübrenin naylon torba içinde olması ve torbaların sayılması olanağı bulunması nedeniyle firenin kabul edilmesi düşünülemez.”⁹⁵ diyerek aynı yönde görüş belirtmiştir.

iv) Rotterdam Kuralları

RK md. 17/3-j, LVK md. 4/2-m'den hiçbir değişikliğe uğramadan aynen kabul edilmiştir. Ancak malların gizli kusuru olup olmadığını incelemenin taşıyanın yükümlülüklerine dahil sayılıp sayılmadığı hususu Rotterdam Kurallarında belirtilmemiştir. LVK'da bu husus taşıyanın yükümlülüklerine dahil sayılmamaktadır. RK md. 13 ve md. 14'teki yükümlülüklerin tedbirli bir taşıyandan beklenen şekilde yerine getirilmiş olması halinde, malın gizli ayıbının bulunup bulunmadığını incelemek taşıyana yüklenemeyecektir. Ancak 14. Maddedeki gerekli özeni göstermek borcu tedbirli bir taşıyandan malın gizli ayıbının mevcut olup olmadığının incelenmesinin bekleneceği hallerde artık taşıyanın sorumluluğu bertaraf edilemeyecektir. Zira taşıyanın yükümlülüklerini düzenleyen 14. Madde ile o sefer bakımından sürekli hale gelmektedir ve malın gizli ayıbının sefer sırasında ortaya çıkması halinde taşıyanın mümkün olduğu ölçüde zararı azamiye indirgeyebilmek için tüm makul tedbirleri alma yükümlülüğü bulunmaktadır.⁹⁶

⁹⁴ **KARA.** a.g.e s. 195

⁹⁵ Yargıtay 11. H.D. 1985/1289 E., 1985/1567 K. ve 21.03.1985 T. Kazancı İçtihat Bilgi Bankası

⁹⁶ **KUYUCU.** a.g.e. s. 84

7) Ambalaj ve İşaretlerin Yetersizliği

i) Lahey Visby Kuralları

Taşıyan LVK md. 4/2-n ve md. 4/2-o gereğince ambalajların yetersizliği ve işaretlerin yetersizliği ile uygun olmamasından doğan veya kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu değildir.

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

Sorumsuzluk hali TTK md. 1182/1-g ve h'de yer almaktadır. Taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa ambalajlama taşıtan tarafından yapılır. Haliyle taşıtan bu sebeple ortaya çıkacak zıya ve hasara katlanacaktır. Ambalajlamanın yetersizliği konusunda ambalajlamanın deniz taşımacılığına uygun olup olmadığı esas alınacaktır. Yetersiz ambalajlama ile taşıma boyunca karşılaşılması muhtemel sıradan tehlikelere dayanamayacak şekilde ambalajlanma kast olunmaktadır. Bu sorumsuzluk düzenlemesi ambalajı yetersiz olan yükün bu sebepten zarara uğraması haline uygulanmakta olup yetersiz ambalajlanan yükün başka bir yüke zarar vermesi halinde uygulanmaz.⁹⁷

Taşıtan veya yükletenin malı taşıyana markasız veya yetersiz olarak markalandırılmış şekilde taşınmak üzere teslim ettiği takdirde kaptan markalama işlemini taşıtan veya yükleten adına gerçekleştirebilmektedir. Öte taraftan markalamanın gerektiği şekilde yapılmış olup sefer sırasında dış etkenler nedeniyle silinmesi halinde meydana gelebilecek zararlardan da taşıyan sorumlu tutulmamaktadır. Ayrıca malın üzerindeki marka ile mala ilişkin konişmentoya kaydedilen markanın farklı olması durumunda bu husustan kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumluluğu doğmaktadır.⁹⁸

⁹⁷ KUYUCU. a.g.e. s. 96

⁹⁸ KUYUCU. a.g.e. s. 97

iv) Rotterdam Kuralları

LVK md. 4/2-n ile md. 4/2-o, RK md. 17/3-k'da birleştirilmiştir. Maddenin esasında bir değişiklik yapılmamış paketlemedeki yetersizliğe, kusurlu yada noksan paketleme de ilave edilmiştir. RK yetersiz ve kusurlu paketlemenin yanı sıra hatalı işaretlemeyi de kapsamaktadır.⁹⁹

8) Gizli Ayıplar

i) Lahey Visby Kuralları

Taşıyan LVK md 4/2-p gereğince gerekli özeni göstermesine rağmen keşfedilemeyen gizli ayıplar sonucu ortaya çıkan zıya veya hasardan sorumlu tutulamaz. Kastedilen gizli ayıp, gerekli özen gösterilmesine rağmen gemiye ilişkin keşfedilemeyen ayıplar olsa da açıkça belirtilmediğinden dolayı gizli ayıbın hem gemiye hem de eşyaya ilişkin olabileceği kabul edilmektedir.¹⁰⁰

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

iii) Türk Ticaret Kanunu

LVK'daki düzenleme TTK'ya direkt alınmamıştır. TTK md. 1182/1-f'de düzenlenen "eşyanın gizli ayıpları" kapsamında değerlendirilebilir. Ancak yukarıda da değinildiği gibi LVK gemiye ilişkin gizli ayıbı kastetmekte olduğundan bu madde TTK'da bulunmamaktadır denilebilecektir.¹⁰¹

⁹⁹ KARA. a.g.e s. 197

¹⁰⁰ GÜNAY. a.g.e. s. 163

¹⁰¹ GÜNAY. a.g.e. s. 164

iv) Rotterdam Kuralları

Tartışmalarda gizli ayıbın LVK'da anlaşılması gerektiği gibi yalnızca gemi için kabul edilmesi gerektiği düşünülmüş ancak LVK'ya göre kapsamı daraltacağından kabul edilmemiştir. Bir görüş RK'daki düzenlemenin LVK'dan daha geniş olduğunu taşıyanın sorumluluk süreci genişlediğinden gemi haricindeki taşıma araçlarının hatta konteynerlardaki gizli ayıpların da bu kapsamda sayılması gerektiğini ileri sürmektedir.¹⁰² Çünkü bu kuralda, taşıyanın deniz taşıması dışında diğer taşıma türlerini de üstlenmesi halinde gizli kusur, taşıyanın sorumlu olduğu süre boyunca, istisna oluşturabilecektir.¹⁰³

Maddeye getirilen bir başka eleştiri “makul dikkat ve itinaya rağmen” kelime grubunun gereksizliğidir. Zira “gizli ayıp” kavramı, makul dikkat ve itinaya rağmen fark edilmeyen ayıplar şeklinde tanımlanmaktadır.¹⁰⁴

9) Taşıyanın ve Temsilcilerinin veya Adamlarının Fiillerinden veya İhmallerinden Kaynaklanmayan Sebepler

i) Lahey Visby Kuralları

Taşıyan LVK md. 4/2-q uyarınca kendi, temsilcileri yahut adamlarının fiil veya ihmallerinden kaynaklanmayan diğer tüm sebeplerden kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu değildir. İspat külfeti bu sorumsuzluk halinden yararlanmak isteyen yüklenmiştir. LVK md. 4/2-q diğer 16 istisnadan farklı olarak genel bir istisna teşkil etmektedir. Sayılan istisnalar haricindeki tüm istisnalar bu bent içerisinde incelenebilecektir.¹⁰⁵

ii) Hamburg Kuralları

Hamburg kurallarında teker teker sayılma yoluna gidilmediğinden başlığın karşılığı yoktur denilebilir.

¹⁰² GÜNAY. a.g.e. s. 165

¹⁰³ KARA. a.g.e s. 193

¹⁰⁴ KUYUCU a.g.e. s. 82

¹⁰⁵ GÜNAY. a.g.e. s. 167

iii) Türk Ticaret Kanunu

LVK md. 4/2-q, TTK md. 1179'da birleştirilerek tek bir maddede toplanmıştır. TTK md. 1179'da yalnızca taşıyanın adamlarından bahsedilmektedir. Devam eden fıkra da mahkeme kararlarına dayanılarak taşıyanın adamlarının tanımı yapılmıştır. Buna göre taşıyanın adamları terimi taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Kendisinin veya adamlarının zarara sebebiyet vermediğine ilişkin ispat külfeti taşıyana bırakılmıştır.

TTK md. 1182/3;

“Zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkra da yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir”.

Şeklinde düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere düzenlemede yer verilen hallerden birinin olayda mevcut olması, taşıyanın doğrudan sorumluluktan kurtulmasını sağlamamakta, ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesi sonucunu doğurmaktadır.

iv) Rotterdam Kuralları

LVK md. 4/2-q ile RK md. 17 arasındaki temel fark LVK md. 4/2-q'da taşıyanın sorumluluktan kurtulması için kendisinin veya adamlarının kastının veya ihmalinin zarara sebebiyet vermediğini ispatlaması gerekmesidir. Zira ispatlamadığı takdirde sorumlu olacaktır. RK md. 17/6 ise birden fazla zarara sebebiyet verenin bulunması halinde kusurun tamamına sebebiyet verilmediği ispatlanarak sorumluluktan kısmen kurtulma imkanı bulunmaktadır. LVK'da bu durum söz konusu değildir.¹⁰⁶

LVK md. 4/2-q'da düzenlenen sorumluluk istisnası nadiren uygulanabildiğinden pek başvurulmamıştır. Rotterdam Kurallarına da alınmamıştır. Ancak bu sorumsuzluk halinin muhafaza

¹⁰⁶GÜNAY. a.g.e. s. 168

edilmemesinin esas sebebi nadiren uygulanabilmiş olması değildir. Nitekim söz konusu istisna RK md. 17/1 hükmüyle sorumluluğun temelini öngören bir hüküm olarak tadil edilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YENİ SEVK EDİLEN SORUMSUZLUK HALLERİ

A) HAMBURG KURALLARINDA YENİ SEVK EDİLMİŞ SORUMSUZLUK HALLERİ

1) Canlı Hayvan

LVK'da canlı hayvan, eşya kavramı kapsamında kabul edilmezken HK'da eşya kavramının canlı hayvanları da kapsadığı açıkça belirtilmiştir. HK md. 5/5;

“Canlı hayvan taşımalarında taşıyan böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu olan zıya, hasar veya geç teslimden mesul olmaz. Taşıyan gönderenin hayvanlar hakkındaki talimatına uygun hareket ettiğini ve olayın şartlarına göre zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu gibi tehlikelerin sonucu olabileceğini ispat ederse, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bunlardan ileri geldiği farz ve kabul olunur; meğer ki zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin kısmen veya tamamen taşıyan, müstahdem veya görevlilerin kusur veya ihmallerinde neş’et ettiği ispat edilsin.”

Şeklinde düzenlenmiştir.¹⁰⁷ Gönderenin canlı hayvan hakkında talimatı yoksa taşıyanın eşyaya özel bir özen göstermesi beklenemeyecektir. Taşıyanın zıya, hasar veya gecikmenin canlı hayvan taşımalarının özel tehlike veya tehlikelerinden doğmuş olabileceğini ispat etmesi yeterlidir. Böylece taşıyan lehine karine doğacaktır. Zarar gören yük ilgisinin zararın kısmen veya tamamen taşıyan, müstahdem veya görevlilerin kusurundan kaynaklandığını ispat etmesi gerekecektir.¹⁰⁸

¹⁰⁷ YAZICIOĞLU Hamburg s. 188

¹⁰⁸ YAZICIOĞLU Hamburg s. 96

2) Güverte Yüğü

LVK'da eşya kavramı güvertede taşınan eşyaları kapsamamaktadır. Ancak HK'da güverte yüğü eşya kapsamına alınmıştır. Ancak güvertede taşınan eşyaların zıya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğı ilişkin farklı esaslar görölmüştür. HK md 9'a göre;

“Taşıyan ancak gönderen ile arasındaki anlaşma veya ticari teamüle uygun olduğı yahut meri kanun veya nizamlarca emrolunduğı takdirde yüğü güvertede taşıyabilir.

Taşıyan eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceğı hususunda gönderen ile anlaştığı takdirde konişmentoya veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senede bu yolda meşruhat vermekle mükelleftir. Böyle bir meşruhat verilmediğı takdirde güvertede taşıma hususunda bir anlaşma mevcut olduğunu ispat taşıyana düşer; ancak taşıyan, gönderilen dahil, konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden üçüncü şahıslara karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkını haiz değildir.

Eşya bu madenin 1. Paragrafına aykırı olarak güvertede taşınmış olur yahut taşıyan maddenin 2. Paragrafı uyarınca güvertede taşıma hakkındaki anlaşmaya istinattan memnu bulunur ise, 5. Maddenin 1. Paragrafı hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıyan münhasıran güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden mes'uldür ve mes'uliyetin şumulü, hadisesine göre, işbu andlaşmanın 6. veya 8. Maddesi hükümleri dairesinde tayin ve tesbit olunur

Eşyanın ambarda taşınması hakkındaki sarih bir anlaşma hilafına güvertede taşınması, taşıyanın 8. Madde anlamında bir fiil veya ihmali sayılır.”¹⁰⁹

Buna göre eşya ancak gönderen ile arada anlaşma varsa yahut ticari teamüle uygun düşüyorsa ya da ilgili mevzuat güvertede taşınması zorunlu tutulmuşsa güvertede taşınabilir. Tarafların arasındaki anlaşma zımni de olabilir.

Eşyanın HK md. 9/1'e uygun olarak güvertede taşınması, taşıyanın yüke özen gösterme ve zamanında taşıma yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Devam eden 3. Fıkra uyarınca eşyanın güvertede taşınması caiz değilse veya taşıyan, eşyanın güvertede taşınmasına dair gönderenle arasındaki anlaşmaya dayanma hakkından yoksun

¹⁰⁹ YETİŞ ŞAMLI a.g.e. s. 190

ise taşıyan güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden sorumludur.

B) ROTTERDAM KURALLARINDA YENİ SEVK EDİLMİŞ SORUMSUZLUK HALLERİ

RK'da, LVK'da bulunmayıp yeni hükme bağlanmış üç farklı sorumsuzluk hali taşıyana sunulmaktadır. Yeni sevk edilmiş üç sorumsuzluk hali aşağıdaki hükümlerden oluşmaktadır.

1) Taşıtan veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, yükleten veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece, 13'ünce maddenin 2'nci fıkrası kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma

Taşıyan söz konusu işlemi taşıtan, yükleyen veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece 13'üncü maddenin 2. Fıkrası kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elleçleme, istif veya boşaltmadan kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu istisna LVK'da bulunmamaktadır.¹¹⁰

Taşıma sözleşmesine göre taşıtan, belgelerde taşıtan olarak görünen veya yük alıcısı tarafından ifa edilen herhangi bir yükleme elleçleme, istifleme ve boşaltma faaliyetinden dolayı taşıyana sorumluluk yoktur. Bu faaliyetlerin taşıtan tarafından ifa edilmesi ancak bedelinin taşıtan veya yük alıcısı tarafından ödenmesi halinde örneğin yükleme ve istiflemenin özel bir anlaşmayla, ilave bir ücret ödenmek suretiyle taşıyanın gemi personeli tarafından yapılması halinde taşıyan bu istisna nedeniyle sorumluluktan kaçınamayacaktır. Bu düzenleme ile 18. madde nedeniyle ortaya çıkacak ihtilaf da önlenmektedir. Sonuç olarak bu sorumluluktan istisna hükmü sadece yükleme, elleçleme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerinin 13/2 maddeyle alakalı olarak yapılan özel bir anlaşma ile taşıtan, belgelerde taşıtan olarak görünen ya da yük alıcısı tarafından ifa edilmesi halinde geçerli olacaktır.¹¹¹

¹¹⁰ KARA. a.g.e. s. 194

¹¹¹ KARA. a.g.e. s. 194

2) Çevre zararlarının engellenmesi için alınan makul önlemler ya da bu konudaki teşebbüs

Bazı hallerde çevre bakımından tehlike arz eden yükler taşınmaktadır. Buna göre çevre zararlarını engelleme ya da engellemeye teşebbüs çabaları yüke zarar verebilmektedir. İşbu halde meydana gelen yüke ilişkin zararların istisna kapsamında değerlendirip değerlendirilemeyeceği önem teşkil etmektedir. 1989 tarihli Kurtarma Konvansiyonu'nun 14. Maddesi esas alınarak 17/3-n bendinden çevre zararını önlemeye veya önlemeye teşebbüse yönelik makul önlemler neticesinde meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden dolayı taşıyan sorumlu olmayacaktır.¹¹² Bu istisna RK düzenlemesi ile getirilmiş bir yeniliktir. Taşıyanın ya da 18. Madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru bulunmadığı takdirde çevre zararlarını önlemeye ilişkin gösterilen çabaların zararı önleyip önleyememesinden bağımsız olarak istisna kapsamında değerlendirileceği savunulmaktadır. Zira çevre zararlarını önleme sorumluluk istisnaları yoluyla teşvik edilmektedir.¹¹³ Bu yenilik taşıyanı sadece insan hayatı veya malvarlığı için bir risk olduğunda değil aynı zamanda çevre zararı riski olduğunda da kurtarma faaliyetlerine katılmak için teşvik edecek ve taşıyanı çevre koruma bakımından cesaretlendirecektir.¹¹⁴

Çevre kavramının neleri içerdiği hususu belirsizdir. Bu istisna hükmü deniz taşıması ile sınırlandırılmadığından ve sadece deniz çevresine değil tüm çevreye atıf yapıldığından oldukça geniş kapsamlıdır. Bu nedenle korunması gereken çevre kavramı sadece deniz çevresine ilişkin olmayıp kara çevresinin ve hatta atmosferin bile korunması bu madde kapsamın değerlendirilebilecektir.¹¹⁵

3) Taşıyanın, 15 ve 16'ncı maddeler uyarınca kendisine tanınan yetkilere uygun eylemleri

15. madde uyarınca taşıyan tarafın sorumluluk süresi dahilinde yüklerin şahısları, diğer yükleri ya da çevreyi tehdit etmesi söz konusu olduğu takdirde taşıyan ya da icra eden taraf, bu mallar

¹¹² GÜNAY. a.g.e.. s. 160

¹¹³ KUYUCU. a.g.e. s.101

¹¹⁴ KARA. a.g.e. s. 198

¹¹⁵ KARA. a.g.e. s. 199

bakımından uygun olan her türlü tedbiri almak konusunda serbesttir. Söz konusu hükümde alınabilecek tedbirler arasında, taşımak üzere teslim almayı reddetmek, malları iade etmek, bunları zararsız hale getirmek ve hatta gemiden boşaltmak yer almaktadır. 16. madde taşıyan ya da icra eden tarafa müşterek avarya kavramı dahilinde yük üzerinde tasarrufta bulunma hak ve imkanı bahsetmektedir. Buna göre taşıyan ya da icra eden taraf gerekli gördükleri takdirde yolculuğu ve yolculukta bulunan şahıs ve diğer malların selameti için taşınan mallar üzerinde her türlü uygun tedbiri alma hakkını haizdirler. Söz konusu sorumluluk istisnası bu iki hükümde yer alan şartların gerçekleşmesi halinde taşıyanın sorumluluğunu bertaraf etmektedir.¹¹⁶

SONUÇ

Eski zamanlardan günümüze kadar deniz yoluna hakim olabilen topluluklar muasır medeniyet seviyesine ulaşmış ve refah düzeylerini arttırmışlardır. Ülkemiz konumu sayesinde bu gayeye ulaşabilme imkanını haizdir. Denizde eşya taşıma gerek tek seferde taşıdığı yük miktarı gerekse maliyet açısından diğer taşıma türlerine göre daha avantajlı konumdadır. Teknolojinin de ilerlemesiyle hem sefer süreleri kısalmış hem de güvenlik artmıştır. Buna rağmen hasar, zıya ve geç teslimden doğan zarar riskinin tamamen önüne geçilmesi mümkün olamamıştır.

Denizde eşya taşıma ortaya çıktığından beri taşıyanlar sorumluluk almamak, taşıtanlar ise yüke gelebilecek zarara ilişkin riski azaltmak için uğraşmaktadırlar. Sözleşme taraflarının eşit olmadığı durumlarda riske katlanma gereğinden fazla esnemekte, üstün olan taraf sözleşme özgürlüğü kapsamında karşı tarafa istediği hususları kabul ettirebilmektedir. Bu sebeple devletler ticari ihtiyaçlar doğrultusunda, risklerin hakkaniyetli dağıtılması amacıyla deniz ticaretinden doğan sorumluluklar ve bunları kaldıran hallere ilişkin kurallar ihdas etmişlerdir. Devletimiz de ihtiyaçları doğrultusunda paralel düzenlemeler geliştirerek dünya taşımacılığında yerini almaya çalışmaktadır.

¹¹⁶ **KUYUCU.** a.g.e. s. 102

KAYNAKLAR

ATAMER, Kerim; SÜZEL. *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları* - Cilt I. İstanbul : On İki Levha Yayınları, 2013

ÇAĞA, Tahir and KENDER, Rayegân. *Deniz Ticaret Hukuku II.* İstanbul : On İki Levha Yayınları, 2009.

GÜNAY, M. Barış. *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılıklı Olarak).* Ankara : Yetkin Yayınları, 2013.

KANER, İnci. *Deniz Ticaret Hukuku II "Navlun Sözleşmeleri".* İstanbul : Filiz Kitabevi, 2014.

KARA, Hacı. *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu.* İstanbul : Legal, 2014.

Kazancı İçtihat Bilgi Bankası. 22 Aralık 2016 tarihinde erişildi.

KENDER, Rayegân, ÇETİNGİL, Ergon and YAZICIOĞLU, Emine. *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I.* İstanbul : On İki Levha, 2014.

KUYUCU, Gülfer. *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu.* İstanbul : İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, 2010.

SÜZEL, Cüneyt; DAMAR, Duygu. *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi* Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt: XXVI, Sayı: 2, 2010

SÖZER, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku I.* İstanbul : Vedat Kitapçılık, 2013.

ŞAHİN, Yüksel. *Deniz Taşımacılığı'nda La Haye, La Haye/Visby Kuralları İle Hamburg Kurallarının Karşılaştırılması.* 1999 : İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ULUĞ, İlknur. Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. C.6, 2003.

ÜLGENER, Fehmi. *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*. İstanbul : DER Yayınları, 1991.

ÜLGENER, Fehmi. Yangın Zararları Sebebi İle Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu. http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/18.Yangin_zararlari.pdf. Son Erişim Tarihi 20.12.2016

YAZICIOĞLU, Emine *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden Ėleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu..* İstanbul : Deniz Hukuku Dergisi, 1997, Vols. 2-3.

YAZICIOĞLU, Emine. *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu*. İstanbul, 1997 : İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Tezi.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*. İstanbul : On İki Levha, 2013.