

LAHEY, LAHEY/VISBY VE HAMBURG KURALLARI İLE KARŞILAŞTIRMALI OLARAK ROTTERDAM KURALLARI BAKIMINDAN TAŞIYANIN SORUMLU TUTULDUĞU SAFHA

Yrd. Doç. Dr. Gülfer KUYUCU MERİÇ¹

ÖZ

Bu çalışmada taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları bakımından karşılaştırılmalı olarak ele alınmıştır. Bu çerçevede taşıyanın sorumluluğunun başlama ve sona erme anının belirlenebilmesi amacıyla öncelikle teslim kavramı üzerinde durulmuştur. Konunun milletlerarası sözleşmeler bakımından incelenmesi sebebiyle söz konusu milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı her bir sözleşme bakımından ayrı ayrı tespit edilmiş olup özellikle “kapıdan kapıya”, “limandan limana” ve “vinçten vince” rejimleri ile bu rejimlerin sorumluluğun devam ettiği safhaya etkisi incelenmiştir. Ardından önce taşıyanın yüke özen borcu bakımından, sonrasında ise gemiyi denize elverişli bir halde bulundurma borcu bakımından sorumlu tutulduğu safha Rotterdam Kuralları ile diğer milletlerarası sözleşmeler ile karşılaştırılmalı olarak incelenmiş ve Rotterdam Kuralları bakımından taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın “kapıdan kapıya” prensibinin benimsenmesi sebebiyle diğer milletlerarası sözleşmelere göre önemli ölçüde genişletildiği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Rotterdam Kuralları, Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları, taşıyanın sorumlu tutulduğu safha, taşıyanın sorumluluğu

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

¹ Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Öğretim Üyesi.

ABSTRACT

This article makes a comparative analysis of carrier's period of liability under the Rotterdam Rules, Hague Rules, Hague/Visby and Hamburg Rules. In order to determine the commencement and ending of carrier's period of liability, initially the concepts of "receipt" and "delivery" is addressed herein. Since this article studies this topic regarding the international conventions, scope of application of the relevant international conventions is explained. In this respect particularly regimes of "door-to-door", "port-to-port" and "tackle-to-tackle" and the effects of of these regimes on carrier's period of liability have been analysed. Also carrier's period of liability concerning the obligations of carrier to exercise due diligence to make the ship seaworthy and to care for the goods under the Rotterdam Rules have been scrutinized and compared with above mentioned international conventions. This article concludes that Rotterdam Rules considerably expands the carrier's period of liability when compared to relevant international conventions, because it adopts door-to-door regime.

Key Words: Rotterdam Rules, Hague Rules, Hague/Visby Rules, Hamburg Rules, carrier's period of liability, carrier's liability

GİRİŞ

Taşıyanın sorumluluğunun hangi anda başlayıp ne zaman sona erdiği uygulamada birçok uyuşmazlığa yol açmaktadır, bu sebeple taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın başlangıç ve sona erme sınırlarının daha belirgin olarak çizilmesi ihtiyacı doğmaktadır². İncelememizde taşıyanın sorumlu tutulduğu safha hususu öncelikli olarak 2009 tarihli kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma

² van der Ziel, G. J.: "The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea", TranspR 269, 2002; Akan, P.: *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2007, s. 47.

Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Anlaşması bakımından ardından Lahey Kuralları olarak anılan 1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Brüksel Sözleşmesi, Lahey/Visby Kuralları olarak adı geçen Brüksel Sözleşmesi'ni Değiştiren 1968 tarihli Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları olarak bilinen Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) bakımından değerlendirilecektir.

I. TESLİM KAVRAMI

Taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın başlangıç ve sona erme anının belirlenmesi için çoğu hukuk sisteminde eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği an esas alınmaktadır³. Bu sebepten dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği safhayı belirlerken önce teslim kavramını değerlendirmek gerekmektedir. Zira teslim yükün zıya yahut hasara uğraması sebebiyle taşıyan aleyhine açılacak davanın zamanaşımı süresinin başlangıcının tayini açısından da önem arz etmektedir. Ayrıca teslim anı yükte meydana gelen ancak haricen belli olmayan zararın ihbar süresi bakımından da, bu suretle ispat külfetinin kimin üzerinde olacağını belirlemek bakımından da önemlidir⁴.

Teslim, taşıyanın varma limanında yükün zilyetliğini devretmek kaydıyla konişmento hamili gönderilenin yükün vasıtalı yahut vasıtasız zilyet olmasını sağlayan çift taraflı hukuki muameledir⁵. Teslim tek taraflı olarak gerçekleşmez,

³ Teslim alma ve teslim etme faaliyetlerinin de sorumluluk süresi kapsamına dahil olduğu kabul edilmektedir: Yetiş Şamlı, K.: *6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013, s. 46 (*Taşıyanın Sorumluluğu*).

⁴ Akan, 47.

⁵ Yazıcıoğlu, E.: *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu – Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000, s. 90 (*Hamburg Kuralları*); Çağa, T. - Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, *Navlun Sözleşmesi*, İstanbul 2006, s. 61, 141; Seven, V.: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 68; Karan, H.: *The Carrier's Liability under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Lewiston 2004, s. 226 (*Carrier's Liability*); Akan, 45; Ilgın Çelik, C. Ö.: "Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden

zilyetliğin devrinin iki taraflı işlem ile gerçekleşmesi gerekir⁶. Başka bir deyişle yükletenin eşyayı taşıyana teslim etme iradesinin yanı sıra taşıyanın da söz konusu eşyayı taşımak üzere teslim alma iradesinin varlığı aranır. Bu itibarla yükletenin eşyayı geminin yanına bırakması teslim olarak nitelendirilemez. Ayrıca taşıyanın eşyanın zilyetliğini bizzat kazanması gerekmez, taşıyanın adamları ve yardımcılarının eşyayı teslim alması halinde, geçerli bir teslim söz konusudur⁷.

Taşıyanın eşyayı teslim alması, yüklemeyen önce gerçekleştirebileceği gibi, yükleme sırasında ya da yüklemenin ardından gemide⁸ de gerçekleştirilebilir⁹. Eşyanın yükleme sırasında teslim alındığı haller bakımından taşıyanın sorumluluğunun eşya yükleme teçhizatına takıldığı anda yani sapanın yük kancasına takıldığı an başlayacağı kabul edilmekte; mavna ve layter aracılığıyla yapılan yüklemelerde eşyanın bunlara yüklendiği an esas alınmaktadır¹⁰. Parsiyel taşımalar bakımından ise taşınan her bir parça eşya için teslim anının ayrı ayrı

Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Y. 7, S. 14, Güz 2008/2, s. 186; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 47. Taşıyanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması ayrıca navlun sözleşmesinin unsurlarından biri olarak sayılmaktadır: Kender, R. - Çetingil, E. - Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, C. I, İstanbul 2016, s. 156.

⁶ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 90; Seven, 68; Karan, *Carrier's Liability*, 226; Akan, 45; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 47.

⁷ TTK da aynı yönde m. 1191 ile eşyanın fiili taşıyanın adamları tarafından teslim alınmasının sözleşmesel taşıyan bakımından sonuç doğuracağını hüküm altına almaktadır. Bu itibarla eşyanın fiili taşıyan tarafından teslim alınması halinde de, eşya taşıyanın hakimiyetine girmiş sayılacak ve taşıyanın sorumlu tutulduğu safha başlayacaktır: Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 47. Hamburg Kuralları bakımından da aynı husus kabul edilmiştir: Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 90.

⁸ Aşağıda daha ayrıntılı açıklanacağı üzere FIO, FIOS ve FIOST klozlarının sözleşmede kararlaştırılması halinde teslim anı yüklemenin ardından gemide gerçekleşecektir.

⁹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 90; Karan, *Carrier's Liability*, 227; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 48. Teslimin yüklemeyen önce karada gerçekleştiği hallerde, özellikle eşyanın yükletenin deposundan teslim alınarak gönderilenin deposunda teslim edildiği durumlar bakımından, taşıyanın sorumluluğunun hangi anda başlamış sayılacağı tartışmalıdır. Tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 48.

¹⁰ Yazıcıoğlu, E.: *Hamburg Kuralları*, s. 90; Karan, *Carrier's Liability*, 227; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 48-49.

belirlenmesi gerekmektedir¹¹. Akışkan ve sıvı yükler bakımından ise yükün gemiye tamamen yüklenmesi anının teslim anı olarak esas alınması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir¹². Bazı hallerde yükün liman idaresi ve işletmeleri tarafından teslim alınması zorunluluğu gündeme gelebilir. Yüklemede taşıyanın yükü söz konusu işletmeden teslim aldığı an, teslim anı olarak kabul edilmektedir¹³; fakat yükün bu tür liman işletmelerine hukuken zorunlu olarak teslim edilmesinin gerekmediği durumlarda teslim anı, liman işletmesinin kimin adına hareket ettiği hususuna göre belirlenecektir¹⁴.

Boşaltmada da aynı şekilde teslim anı önem arz etmektedir. Yolculuğun tamamlanmasının ardından varma limanında tarafların eşyanın zilyetliğinin devredileceği konusunda anlaşmaları ve taşıyanın eşyayı teslim almaya yetkili kişiye teslimi, eşyanın teslim edilmesi ve taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi anlamına gelmektedir¹⁵. Yükün dolaysız zilyetliğinin gönderilene ya da onun bir temsilcisine devredilmesi şeklinde gerçekleşen teslimin konişmentoda belirtilen limana yapılması gerekmektedir¹⁶. Taşıyanın konişmentoda belirtilenden başka bir limana yükü bırakması teslim yükümlülüğünün ifa edilmediği anlamına gelmektedir. Yüklemede olduğu gibi mavna ya da layter kullanılan

¹¹ Çağa - Kender, 141; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 90; Seven, 69; Karan, *Carrier's Liability*, 228; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 49; Seven, V.: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 69.

¹² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 90; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 50.

¹³ Bu husus TTK m. 1178/f. 3 ile hüküm altına alınmış olup esas itibarıyla bu hüküm, Hamburg Kuralları'ndan iktibas edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 91; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 51.

¹⁴ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 92; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 53.

¹⁵ Çağa - Kender, 142; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 93; Karan, *Carrier's Liability*, 228; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 53. Bu itibarla taşıyanın yükü gönderilenin deposuna bırakması, yani yükün zilyetliğinin tek taraflı olarak terk edilmesi hali teslim olarak kabul edilmemektedir: Çağa - Kender, 141; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 55. Ancak gönderilenin yükü teslim almaktan kaçınması hali de TTK m. 1178/f.3 (b) bendine göre taşıyanın sözleşme veya kanun hükümlerine göre veya boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda teslim edilmiş sayılacaktır.

¹⁶ Ülgener, M. F.: *Çarter Sözleşmeleri*, C. I, *Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, İstanbul 1998, s. 262 (*Çarter Sözleşmeleri*); Akan, 52.

boşaltmalarda eşyanın bunlardan boşaltıldığı an teslim anı olarak kabul edilmekte¹⁷, sıvı ve akışkan yükler bakımından ise sıvının gemiden tamamen boşaltıldığı an teslim anı olarak esas alınmalıdır¹⁸. Bazı hallerde ise liman işletmesinin gümrük idaresi tarafından işletilen gümrüklü eşyaya özel ambara teslim yapılarak da teslim yükümlülüğü sona ermektedir¹⁹.

II. İLGİLİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELERİN UYGULAMA ALANI

A) ROTTERDAM KURALLARI'NIN UYGULAMA ALANININ BELİRLENMESİ: KAPIDAN KAPIYA PRENSİBİ

Rotterdam Kuralları bakımından taşıyanın hangi süre boyunca sorumlu tutulacağını saptamak için öncelikle bu kuralların uygulama alanını belirlemek önem taşımakta; bunun için de öncelikle taşıma sözleşmesinin nasıl tanımlandığını incelemek gerekmektedir. Kuralların 1. maddesinin ilk fıkrasına göre taşıma sözleşmesi, “taşıyanın belirli bir navlun karşılığında yükü deniz yoluyla, veya deniz yolunun yanı sıra diğer taşıma biçimleriyle taşımayı taahhüt ettiği sözleşme” olarak tanımlanmaktadır²⁰. Bu sözleşmenin ifa edilmesi

¹⁷ Karan, *Carrier's Liability*, 231; Akan, s. 55; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 55.

¹⁸ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 93; Karan, *Carrier's Liability*, 231; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 55.

¹⁹ Çağa - Kender, 146. TTK m. 1178/f.3 (c) bendine göre taşıyanın hukuki bir zorunluluk olarak yükü liman işletmelerine ya da mevzuat gereği kendilerine teslimi zorunlu makamlara teslim edilmesiyle yük taşıyanın hakimiyetinden çıktığı öngörülmektedir. Başka bir deyişle bu makamlara teslim, gönderilene teslim hükmündedir. Ancak yükün liman işletmesine teslimin hukuken zorunlu olmadığı haller bakımından bu kimselerin kimin adına hareket ettiği belirleyerek sorumluluğun sona erdiği safhayı tespit etmek mümkün olacaktır: Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 56.

²⁰ Görüldüğü üzere Konvansiyon'un uygulama kapsamında bulunan taşıma sözleşmeleri yalnızca yük taşınmasına ilişkin olup deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kapsam haricinde yer almaktadır. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında daha fazla bilgi için bkz. Kender, R.: “Yolcu Taşıma Mukavelesi”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 319 vd.; Mertol, C.: *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001; Taşkın, M.: *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu*, İstanbul 2016.

bakımından taşımada deniz safhasının mutlaka bulunması gerekmektedir. Ancak, tarife göre deniz yolculuğu yanında diğer bir tür (örneği kara ya da demiryolu) taşımanın da olması mümkündür²¹. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bir bakıma taşıma sözleşmesinin tanımıyla belirlenmektedir. Bu tanım doğrultusunda yükün, deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşınmasının ardından karayoluyla taşınması halinde de tüm taşıma Rotterdam Kuralları'na tabi olmakta; böylelikle bu milletlerarası sözleşme uyarınca “kapıdan kapıya” (“*door-to-door*”) prensibi benimsenmektedir²².

Rotterdam Kuralları, sadece deniz yoluyla taşımayı içeren taşıma sözleşmelerine uygulanabilen bir deniz ticareti konvansiyonudur. Kuralların 1. maddesinin 1. fıkrası ile sevk edilen tanıma göre Kurallar kapsamındaki taşıma sözleşmesinin bir kısmının ya da tamamının deniz yoluyla yapılması gerekmektedir. Taşıma sözleşmesi ile yükün deniz yoluna ek olarak diğer taşıma türleri de kullanılarak ifa edileceği taahhüt edilmiş olabilir ancak bu şart değildir²³. Deniz yolu ile taşımaları düzenleyen diğer milletlerarası sözleşmelerin aksine Rotterdam Kuralları'nın bu yaklaşımı benimsemesinin sebebi artık günümüzde eşyaların ve özellikle konteynerlerin taşınması için yalnızca deniz yolunu kullanmanın yeterli olmamasıdır²⁴. Deniz yolu esnek bir taşıma türü olmadığından noktalar arasında

²¹ Bu tanım Rotterdam Kuralları'nın uygulama sahasını deniz ayağı bulunan taşımalar bakımından sınırlandırdığından emredici ve yeknesak bir rejim yaratma amacına uymadığı gerekçesiyle eleştirilmektedir. (Tetley, W.: “Some General Criticisms of the Rotterdam Rules”, 14/6 *Journal of International Maritime Law* 625.)

²² Sturley, M. F.: “Scope of Coverage Under the UNCITRAL Draft Instrument”, 10/2 *Journal of International Maritime Law* 145, 2004; Ünan, S.: “Chapter 3: The Scope of Application of the Rotterdam Rules and the Freedom of Contract”, in Güner Özbek, M. D. (ed.): *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the “Rotterdam Rules*, Berlin Heidelberg 2011, s. 88; Ülgener, M. F.: “Chapter 5: Obligations and Liabilities of the Carrier”, in Güner Özbek, M. D. (ed.): *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – An Appraisal of the “Rotterdam Rules*, Berlin Heidelberg 2011, s. 140; Hashmi, “The Rotterdam Rules: A Blessing?”, 10 *Loyola Maritime Law Journal* 229, 2012.

²³ Baatz, Y. - Debattista, C. - Lorenzon, F. - Serdy, A. - Staniland, H. - Tsimplis, M.: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, London 2009, 15, para. 5-01.

²⁴ Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland - Tsimplis: 16, para. 5-01; Hashmi, 229.

kesintisiz ulaşım bakımından elverişli değildir ve bu sebeple eşyaların gönderilenin fabrikasına ya da deposuna ulaştırılabilmesi için deniz yolunun yanı sıra mutlaka kara yolu ya da demir yolu gibi başka bir taşıma türü daha kullanılır. Günümüzde ise konteyner taşımacılığının artmasıyla taşıyan artık taşımanın tamamını ifa edeceğini taahhüt etmekte, böylelikle taşımaların çoğu kapıdan kapıya şeklinde gerçekleştirilmektedir²⁵.

Rotterdam Kuralları ile benimsenen bu yeni rejim tam olarak bir karma taşıma (*multimodal carriage*) rejimi olarak nitelendirilemez, çünkü “kapıdan kapıya” prensibi, karma taşımalara göre daha dar kapsamlıdır. Karma taşıma rejimlerinde, taşıma biçimlerinden herhangi ikisinin bulunması yeterli sayılmaktadır; örneğin yükün demir yolu ile taşınmasının ardından kara yolu ile varma yerine ulaştırılması halinde karma taşıma söz konusudur. Ancak Rotterdam Kuralları’nın uygulanabilmesi için taşımanın deniz ayağının bulunması mecburi kılınmaktadır. Bu nedenle Rotterdam Kuralları, karma taşımalardan ziyade deniz artı²⁶ (*maritime plus*) ya da ıslak karma taşımaları²⁷ (*wet multimodal transport*) düzenleyen bir milletlerarası sözleşme olarak nitelendirilmektedir²⁸. Rotterdam Kuralları’nın taslağını hazırlayan çalışma

²⁵ Fujita, T.: “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, 44 Texas International Law Journal 352, 2009; Hashmi, 229. 2003 yılında UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development – Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) tarafından 1960’lı yılların ortalarında konteynerlerin ortaya çıkmasından itibaren konteyner taşımacılığının hızla artmakta olduğu ve bu durumun gelecekte de aynı şekilde devam edeceği saptanmaktadır. 1965 yılından 2000 yılına dek 225.3 milyon konteynerin taşındığı ve 2010 yılına dek bu sayının 500 milyona yükselmesinin beklendiği ifade edilmektedir. UNCTAD Sekreterliği Raporu, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, para. 6, (Çevrimiçi) http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf, 13 Aralık 2016.

²⁶ “Deniz artı” kavramı ile yüklerin deniz yoluyla tek biçimli olarak taşınmasından ziyade deniz ayağının mutlaka bulunduğu çok biçimli olarak taşınması kastedilmektedir. (Nikaki, T.: “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, 37 J. Mar. L. & Com. 522, 2006.)

²⁷ Alcantara, J.: “The New Regime and Multimodal Transport”, LLMCLQ 402, 2002.

²⁸ Sturley, Scope of Coverage, 145; Karan, H.: “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?”, 42 Journal of Maritime Law & Commerce 443, 2011 (“Rotterdam Rules”); Ünan, 89. Ancak bu durum deniz taşımasının diğer

grubu da bu kuralların karma taşımaları düzenleyen bir milletlerarası sözleşme olarak kabul edilmesinden ziyade deniz ticaretine dair bir milletlerarası sözleşme olduğunu vurgulamaya çalışmıştır²⁹.

Sözleşmenin akdedildiği anda taşımanın deniz yolu ayağının var olup da iptali veya reddedilmesi haline ilişkin olarak Rotterdam Kurallarında herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Taraflar sözleşmeyi akdettikleri anda yükün önce deniz yolu ile ardından kara yolu ile taşınacağını kararlaştırmış; ancak hava koşulları sebebiyle yük önce demir yoluyla, sonrasında kara yoluyla taşınmış olabilir. Doktrinde kuralların bu halde de uygulanabileceği ileri sürülmektedir³⁰.

B) LAHEY, LAHEY/VİSBY VE HAMBURG KURALLARI'NIN UYGULAMA ALANI

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları, doktrinde “*tackle-to-tackle*” olarak bilinen “vinç altından vinç altına” prensibi benimsemiş ve taşıyanın sorumluluğunu, yükün gemiye yüklendiği andan gemiden boşaltıldığı ana kadar olan süreyle

taşıma türleriyle birlikte kullanıldığı her karma taşıma bakımından doğrudan Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı anlamına gelmez. Rotterdam Kurallarının 26. ve 82. maddelerinde öngörüldüğü üzere diğer taşıma biçimleri bakımından başka kurallar uygulanabilir. (Ünan, 90.)

²⁹ Fujita, 354. Detaylı bilgi için bkz. UNCITRAL, Working Group on Transport Law, Twelfth Session Report, supra note 20, para. 17, 56.

³⁰ Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland – Tsimplis, 16, para. 5-02; Ünan, 90; Hashmi, 230. Bu görüş Uluslararası Taşıma Hukuku'nun diğer alanları bakımından da geçerlidir. Örneğin bir taşıma sözleşmesi bakımından “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Anlaşma” (CMR) uygulanabilmesi için eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer iki farklı Devlet sınırlarında bulunmalı ve bu Devletlerden en az biri CMR'ye taraf olmalıdır. Taşıma sözleşmesinin tarafları eşyanın Türkiye'den başka bir ülkeye taşınması konusunda anlaşılırsa, uygulama alanına ilişkin diğer şartların da yerine gelmesi kaydıyla, söz konusu sözleşme bakımından CMR uygulanabilecektir. Ancak taraflar sonrasında bu taşımanın Türkiye içinde bir noktaya yapılacağı hususunda fikir değiştirebilirler, bu durumda fiili durum yerine tarafların sözleşmenin kurulması anındaki iradelerine bakılacak ve CMR uygulanacaktır. Eşyayı taşıyan aracın kaza yaparak ülke dışına hiç çıkamaması halinde de durum böyledir. Bu sebeple aynı esasın Rotterdam Kuralları bakımından da geçerli olması tarafımızca da isabetlidir.

Öte yandan bu durumun tam tersi meydana geldiğinde, yani sözleşmenin akdedildiği anda taraflar taşımanın hava yoluyla gerçekleştirileceğini kararlaştırdıkları halde yük fiilen deniz yoluyla taşınırsa bu haller bakımından Rotterdam Kuralları'nın uygulanmayacağı ileri sürülmektedir. (Hashmi, 230.) Kanaatimizce de bu görüş isabetlidir.

belirlenmektedir³¹. Hamburg Kuralları da bu sorumluluğu “limandan limana” (*port-to-port*) prensibi uyarınca, yükleme limanından boşaltma limanına olarak genişletmiştir³². Ancak yukarıda da belirttiğimiz üzere konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla yukarıda anılan prensipler artık terk edilerek kapıdan kapıya taşımacılık artmıştır³³. Taşımaların kapıdan kapıya yapılması sonucunda deniz yolu ile taşımanın yanı sıra mutlaka başka bir taşıma türü daha kullanılması bu tür taşımaların sorumluluk rejimlerini belirlemek uygulamada ihtilaflara neden olmakta; bu nedenle de modern ticaret hayatının ihtiyaçlarına uygun olarak Rotterdam Kuralları ile getirilen ve yukarıda izah edilen bu yeni rejime ihtiyaç duyulmaktaydı³⁴. Buna karşılık Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları yalnızca deniz yoluyla yapılan taşımalara uygulanabilmektedir; yükün uzun bir deniz yolculuğunun ardından kısa bir mesafe için kara yolu ile taşınması halinde de bu durum değişmez³⁵.

III. YÜKE ÖZEN BORCUNA İLİŞKİN TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN DEVAM ETTİĞİ SAFHA

A) ROTTERDAM KURALLARI BAKIMINDAN

Sorumluluk süresi düzenlenirken milletlerarası sözleşmenin deniz yolunu içeren karma taşımalara ilişkin olması hususu gözetilmiştir. Bu sebeple sorumluluk süresinin tayini yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin bitiş zamanı değil, yükün

³¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 84; Akan, 22; Günay, M. B.: *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara 2013; Hashmi, 228, 231. Bunun sebebi ise Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın 1. maddesinin (e) bendine göre “eşya taşıma”, eşyanın gemiye yüklendiği andan itibaren boşaltılmasına kadar olan süreyi ifade etmektedir.

³² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 85; Akan, 22; Karan, “Rotterdam Rules”, 443. Ancak bu milletlerarası sözleşmelerden hiçbiri liman dışındaki aktiviteleri sorumluluk kapsamına dahil etmemektedir. (Fujita, 351.)

³³ Haak, K. - Hoeks, M.: “Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts”, 3 *TranspR* 89, 2005.

³⁴ Fujita, 352; Karan, “Rotterdam Rules”, 443.

³⁵ Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland – Tsimplis, 16, para. 5-03.

teslim alındığı ve teslim edildiği an esas alınmaktadır³⁶. Rotterdam Kuralları'ndaki ilgili hüküm olan 12. maddenin ilk fıkrası uyarınca sorumluluğun devam ettiği süre taşıyan ya da ifa eden tarafın yükü taşınmak üzere teslim aldığı andan itibaren başlamakta ve teslim ettikleri ana kadar sürmektedir^{37 38}. Aynı hükmün ikinci fıkrasının (a) bendine göre, yükün teslim alındığı yerdeki kanun ve düzenlemeler uyarınca yükün yetkili bir makama ya da üçüncü bir şahsa tesliminin şart koşulduğu haller bakımından, taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre taşıyanın yükü taşımak üzere bu yetkili makam ya da üçüncü şahıslardan teslim aldığı andan itibaren başlamaktadır. Söz konusu hüküm uyarınca yükleme ve boşaltma limanındaki hukuk gereğince teslimin üçüncü bir kişinin veya liman yetkililerinin müdahalesi altında gerçekleşmesi halinde bu kişilerden yükü teslim almadığı sürece sorumlu tutulamayacağını, aynı şekilde teslim etmesiyle beraber sorumluluğu sona ereceğini düzenlemektedir³⁹. 12. maddenin ikinci fıkrasında yetkili makam veya

³⁶ Honka, H.: "Main Obligations and Liabilities of the Carrier", UNCITRAL's Attempt Towards Global Unification of Transport Law: The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and Its Impact on Multimodal Transport, TranspR 281, 2004; Hashmi, 231.

³⁷ Bir an için Rotterdam Kuralları ile getirilen kapıdan kapıya rejimini bir tarafa bırakacak olursak bu kuralların taşıyanın sorumlu tutulduğu safha bakımından Hamburg Kuralları'na paralellik arz ettiğini tespit etmekteyiz. Ancak elbette ki Rotterdam Kuralları'nın taşımanın deniz ayağı dışındaki diğer ayaklarına da uygulandığını ve bu sebeple Hamburg Kuralları ile önemli ölçüde farklılık teşkil ettiğini göz önünde bulundurmak gerekmektedir. (van der Ziel, 269.)

³⁸ Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmaları aşamasında taslak metinde taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın başlangıç ve sona erme anının belirlenmesi, tarafların ihtiyarına bırakılmış, söz konusu hüküm sonradan değişikliğe uğramıştır. (Çalışma Grubu III, Dokuzuncu Oturum, Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Ön Taslak, UN Doc. A/CN.9/WGIII/WP.21, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>, 26 Aralık 2016, Article 4.1.2 The time and location of receipt of the goods is the time and location agreed in the contract of carriage or, failing any specific provision relating to the receipt of the goods in such contract, the time and location that is in accordance with the customs, practices, or usages in the trade. In the absence of any such provisions in the contract of carriage or of such customs, practices, or usages, the time and location of receipt of the goods is when and where the carrier or a performing party actually takes custody of the goods.) Ancak hazırlık çalışmalarının ilerleyen safhalarında söz konusu hüküm tekrar değiştirilmiş ve son halini almıştır. (van der Ziel, 269.)

³⁹ Zira yük taşıyanın fiili olarak zilyetliğine geçmediği sürece sorumlu tutulduğu safha başlamamaktadır. Ancak yükün taşıyanın kontrol ve hakimiyet alanı içerisinde bulunduğu

“üçüncü kişiler”den söz edilmekte, aynı maddenin ilk fıkrasında ise taşıyan veya ifa edene atıf yapılmaktadır. Dolayısıyla bahis olunan üçüncü kişilerin taşıyan veya icra eden taraf olmadıklarını farz etmek gerekmektedir⁴⁰. Kanaatimizce adı geçen üçüncü kişiler kavramı ile liman ve gümrük yetkilileri başta olmak üzere benzer yetkililer kastedilmektedir. Kurallar’ın 12. maddesinin 2. fıkrasının (b) bendine göre, yükün teslim edileceği yerdeki kanun ve düzenlemeler uyarınca taşıyanın yükü yetkili bir makama ya da üçüncü bir şahsa teslim etmesi gerekiyor ve gönderilenin de yükü bu kimselerden teslim alması şartsa, bu haller bakımından taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre, yükün bu yetkili makama ya da üçüncü şahsa teslim olduğu anda sona ermektedir. Bu teslim boşaltma limanında yapılabileceği gibi daha sonra da gerçekleşebilmektedir. Taşıyanın yükü yetkili makamdan ya da üçüncü bir şahıstan teslim alınması veya bu şahıslara teslim edilmesinin yerel hukuk tarafından mecburi tutulması hali, taşıyanın adına hareket eden ifa eden tarafın yükü teslim aldığı ve teslim ettiği halleri de kapsamaktadır⁴¹. Özetle yukarıda anlatılan hallerdeki gibi yerel mevzuat gereğince zorunlu olarak araya yetkili makam veyahut da herhangi başka bir taraf girdiğinde, taşıyanın sorumluluğu müdahalenin öncesinde bitmekte veya duruma göre müdahalenin sonrasında başlamaktadır.⁴²

Rotterdam Kuralları’nın 12. maddesinin 3. fıkrası uyarınca taraflar, taşıma sözleşmesinde taşıyanın sorumluluk süresini, yükün teslim alındığı ve teslim edildiği zaman ve yer bakımından, kendi aralarında kararlaştırabilirler. Kural olarak taşıyan, yükü ifa eden taraf aracılığıyla dolaylı zilyetliğinde ya da

sürece taşıyan Konvansiyon’da öngörülen sorumluluk rejimi bağlamında sorumlu tutulmaktadır. (von Ziegler, A.: “The Liability of the Contracting Carrier”, 44 Texas International Law Journal 334, 2009.)

⁴⁰ Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland - Tsimplis, 34, para. 12-02.

⁴¹ Nitekim bu hususa ilişkin olarak bazı sorunlar doğabilmektedir. Örneğin emredici yerel hukuk bağlamında yükün gümrüğe teslim edilmesinin ardından taşıyanın bilgisi olmadan ve taşıma belgesi düzenlenmeden taraflara iade edilmesi halinde, taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği safha bitmiş kabul edileceğinden taşıyan sorumlu tutulamamaktadır.

⁴² Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland - Tsimplis, 34, para. 12-03.

doğrudan zilyetliğinde bulundurduğu sürece sorumlu tutulmaktadır fakat Kurallar'ın bu hükmüne göre taraflar, bu düzenlemenin aksini kararlaştırabilmektedirler.

Ancak tarafların taşıma sözleşmesinde kararlaştırdıkları yükün ilk defa yüklenmesinden sonra taşıyanın yükü teslim almış sayılacağına ve sorumluluğunun teslim anında başlayacağına ilişkin kayıtlar ve yükün tamamen boşaltılması tamamlanmadan taşıyanın yükü teslim etmiş sayılacağına ilişkin kayıtlar geçersiz sayılacaktır. Başka bir deyişle taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği safhayı yükleme anından boşaltma anına kadar olan zamandan daha az bir süreye indirgeyen sözleşme kayıtları batıl olmaktadır. Bu hüküm uyarınca sorumluluğun söz konusu olduğu süre, taşıyan ya da ifa eden tarafın Rotterdam Kuralları'naa veya taşıma sözleşmesine göre malları taşımak üzere teslim aldığı andan itibaren başlamakta ve teslim ettiği ana kadar devam edeceği emredici olarak düzenlenmiştir. Bunun sonucu olarak deniz ayağı bulunan uluslararası karma taşımalar bakımından taşıyanın sorumlu tutulduğu asgari süre, taşımanın ilk ayağındaki yüklemenin başlama anından taşımanın son ayağındaki boşaltmanın sona erme anına kadardır⁴³.

⁴³ Başka bir deyişle burada sorumluluk sahası bakımından taraflara belirli bir sözleşme özgürlüğü tanınmaktadır; ancak bu sözleşme özgürlüğünün bazı sınırları bulunmaktadır. Yukarıda izah olunan sınırlar Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda kabul edilen vinç altından vinç altına (tackle-to-tackle) prensibi paralelinde belirlenmektedir. von Ziegler, 335-336. Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland - Tsimplis, 34, para. 12-04. Diğer taraftan eşyanın yalnızca deniz yolu ile taşınacağı kararlaştırıldığı takdirde ve taraflar Rotterdam Kuralları'nın 12. Maddesinin 3. Fıkrasına uygun olarak yükün teslim alınacağı ve yükün teslim edileceği yer ve zamanı yükleme/boşaltma yeri ve zamanı olarak belirledikleri durumlar bakımından Rotterdam Kuralları rejiminin Lahey, Lahey/Visby Kuralları rejiminden herhangi bir farkı kalmayacaktır. (Hashmi, 246.)

B) LAHEY, LAHEY/VISBY, HAMBURG KURALLARI VE TTK BAKIMINDAN

Lahey Kuralları'nın 3. maddesinin 2. fıkrasına göre taşıyan taşıdığı yükün yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması bakımından dikkatli ve özenli davranmalıdır. Lahey Kuralları'nın 1. maddesinin (e) bendi uyarınca "yüklerin taşınması" kavramı yükün gemiye yüklendiği andan yükün gemiden boşaltıldığı ana kadar olan süreyi kapsamaktadır⁴⁴. Buna göre taşıyanın yüke özen borcu yükün gemiye yüklenmesi ile başlamakta, gemiden boşaltılmasına kadar devam etmektedir⁴⁵. Elbette ki taşıyanın yüke özen borcu, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar devam etmektedir. Ancak Lahey Kuralları taşıyanın sorumluluğunu yalnızca yükün gemiye yüklenmesi anından boşaltılması anına kadar düzenlemektedir, taşıyanın yüklemeye önce ve boşaltmadan sonraki safhalar bakımından sorumluluğu, söz konusu taşıma bakımından uygulanacak ulusal hukuka tabi olacaktır⁴⁶.

Bu bilgiler ışığında görülmektedir ki; genel olarak Lahey Kuralları ile paralellik gösteren 6102 sayılı TTK ile benimsenen rejim taşıyanın sorumlu tutulduğu

⁴⁴ Bu itibarla taşıyanın sorumluluğu yükleme limanında eşyanın geminin palangasına takılması ile başlamakta, varma limanında ise eşyanın gemi palangasından bırakıldığı anda son bulmaktadır; meğerki yükleme ve boşaltma faaliyetleri taşıyan tarafından üstlenilmemiş olsun. Yükleme teçhizatının karada olması halinde taşıyanın yüke özen borcu eşyanın geminin küpeştesini geçtiği an esas alınmaktadır.: Karan, *Carrier's Liability*, 133; Günay, 60.

⁴⁵ Ülgener, 67; Ateş, E.: *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi*, İstanbul 2008, s. 79; Günay, 60; Hashmi, 231.

⁴⁶ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 85; Karan, *Carrier's Liability*, 225. Günay, 60; Bu itibarla yüklemeye önceki ve boşaltmadan sonraki safhaya dair konulan, kara zararlarından sorumsuzluk klozlarının geçerli olup olmadığı uygulanacak ulusal hukuk bakımından değerlendirilmeye tabi tutulacaktır: Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 85; Günay, 60-61. Bu durum belirsizliklere ve güçlüklerle yol açabilecektir. Diğer taraftan Hamburg Kuralları'nın düzenlemesi çok daha sade ve açıktır. (Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 86.) Lahey Kuralları'nın yükleme öncesi ve boşaltma sonrası safhalar bakımından emrediciliğin öngörmemesi eleştirilmektedir: Günay, 61.

safha bakımından Lahey Kuralları'ndan ayrılmaktadır. Zira TTK'nın 1178. maddesi uyarınca taşıyan yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar sorumludur; fakat yükün teslim alındığı ve teslim edildiği an çoğu zaman yükleme veya boşaltma ile aynı ana rastlamamaktadır⁴⁷.

Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin ilk fıkrasına göre taşıyan, eşyanın zıya veya hasara uğraması yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olay, eşya 4. madde uyarınca onun hakimiyeti altındayken meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur⁴⁸ ⁴⁹. Eşyanın hangi anlarda taşıyanın hakimiyetinde sayılacağı ise Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi ile açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre taşıyanın sorumluluğu eşya yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında hakimiyeti altında bulunduğu süre boyunca devam eder. Eşya taşıyan tarafından *gönderen veya onun hesabına hareket eden bir şahıstan veya yükleme limanı kanunları veya düzenlemelerine göre eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu olan bir makam veya üçüncü kişilerden teslim aldığı andan; gönderilene teslim ettiği veya, gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hallerde eşyayı sözleşme hükümlerine veya boşaltma limanı kanunlarına ya da orada geçerli ticari*

⁴⁷ Bu noktada belirtmek gereken önemli başka bir husus daha bulunmaktadır. TTK m. 1244 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun emredici olarak düzenlendiği süre yükün gemiye yüklenmesinden boşaltılmasına kadardır. Dolayısıyla eşyanın gemiye yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonraki safhalar bakımından öngörülen taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ya da daraltan anlaşmalar geçerlidir: Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 46. Dolayısıyla TTK ile benimsenen sistem esas itibarıyla Hamburg Kuralları'nda alınmış olmakla beraber TTK uyarınca emredici olarak benimsenen sistem Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan alınmıştır.

⁴⁸ Hükmün tamamı: "Taşıyan eşyanın zıya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafazası altında bulunduğu sırada vuku bulmuş olması şartıyla mesuldür; meğer ki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin."

⁴⁹ Bu hüküm sayesinde karayolu, havayolu ve demiryolu taşıma hukukunu düzenleyen milletlerarası sözleşmeler ile denizyolu taşıma hukuku bakımından da uyum sağlanmıştır. Zira diğer taşıma biçimlerine dair yürürlükte bulunan milletlerarası sözleşmelerde taşıyıcının yükü özen borcu yükü teslim almasıyla başlamakta ve yükü teslim etmesiyle son bulmaktadır. Bkz. CMR m. 17; Montreal Sözleşmesi ve Varşova Sözleşmesi m. 18; CIM m. 36. (Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 86.)

teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır kaldığı veya, boşaltma limanı kanun ve düzenlemelerine göre eşyanın kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği ana kadar bu maddenin birinci paragrafı anlamında taşıyanın hakimiyetinde sayılır. Bu hükümden de anlaşıldığı üzere yükün teslim alındığı ve teslim edildiği anlar taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın başlangıç ve sona erme anının tayini bakımından büyük önem taşımaktadır⁵⁰. Yukarıda açıkladığımız üzere Rotterdam Kuralları'ndaki taşıyanın sorumluluğunun devam edeceği süre, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'ndan ziyade Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi ile yakınlık göstermektedir. Zira Lahey ve Lahey/Visby Kuralları, yükün gemiye yüklendiği andan itibaren gemiden boşaltılma anına dek uygulanabilmektedir; meğerki taraflar bunun aksini kararlaştırmış olsun⁵¹. Özetle Rotterdam Kuralları'nın 12. maddesi, sorumluluk süresini Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre ve taşımanın sadece deniz yolu ile gerçekleştirilmediği hallerde Hamburg Kuralları'na kıyasla önemli oranda genişletmektedir.

TTK'da taşıyanın yüke özen borcuna ilişkin sorumlu tutulduğu süre bakımından öngörülen 1178. maddenin, esas itibarıyla Hamburg Kuralları'nın 4. ve 5. maddelerinden alındığı anlaşılmaktadır⁵². Nitekim bu husus madde gerekçesinde de tekrar edilerek; taşıma hukukuna ilişkin genel prensiplerle aynı esasın benimsenmesi amacıyla yukarıdaki hükmün kabul edildiği belirtilmektedir⁵³. Doktrinde bu hususta Hamburg Kuralları'na paralel bir düzenleme getirilmesi isabetli olarak kabul edilmekte ancak bizim de katıldığımız üzere Hamburg

⁵⁰ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 89.

⁵¹ Baatz - Debattista - Lorenzon - Serdy - Staniland - Tsimplis, 34-35, para. 12-05.

⁵² TTK m. 1178 uyarınca esas itibarıyla taşıyan zıya, hasar ve gecikmeden eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Bizim de katıldığımız görüşe göre bu hükmü, eşyanın zıya, hasar yahut gecikmeye sebep olan olayın eşya taşıyanın hakimiyetindeyken gerçekleşmiş olması şartının arandığı şeklinde anlamak gerekmektedir: Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 46.

⁵³ Türk Ticaret Kanunu madde gerekçesi, s. 325.

Kuralları'nın 4. maddesinin 3. fıkrasında olduğu gibi “*Bu maddenin 2. ve 3. fıkralarında yer alan taşıyan ve gönderilen kavramlarının onların adamları ve görevlilerini de kapsadığı*” hususunun da belirtilmesi gerektiği savunulmaktadır⁵⁴.

C) SORUMLULUK SAFHASININ TARAFLARCA DEĞİŞTİRİLMESİ

Taşıyanın sorumlu tutulduğu safhaya ilişkin Rotterdam Kuralları ile öngörülen asıl düzen yukarıda da açıkladığımız üzere 12. madde ile öngörülmekte olup teslim alma anı ile teslim etme anına göre belirlenmektedir. 13. maddede ise teslim bakımından önem arz eden, tarafların yükleme ve boşaltmaya ilişkin görevleri üstlenmesi hususu ele alınmaktadır. Bu hükme göre taşıyan 12. maddede belirlenen sorumluluk süresi dahilinde ve 26. maddeye tabi olarak, malları özenli ve dikkatli bir şekilde teslim alacak, yükleyecek, elden geçirecek, istifleyecek, taşıyacak, muhafaza edecek ve boşaltarak teslim edecektir. Hükümden anlaşıldığı üzere Rotterdam Kuralları uyarınca kural olarak yükleme ve boşaltma faaliyetleri taşıyana yüklenmektedir. Ancak bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi aşağıda görüleceği üzere, Kurallar'ın 13. maddesinin ikinci fıkrasında öngörülen şekilde yükleten, belgesel yükleten veya gönderilene devrolunabilmektedir. Zira hükmün ikinci bendi uyarınca bu faaliyetleri gerçekleştirme yetkisinin yükleten, belgesel yükleten veya gönderilene tanınabileceği belirtilmektedir. Ancak bu faaliyetlerin yükleten, belgesel yükleten veya gönderilene yüklenebilmesi için *FIO* veya benzeri bir kloz⁵⁵ hakkında tarafların anlaşması ve bu hususa sözleşme içeriğinde atıf yapılması gerekmektedir.

⁵⁴ Çetingil, E. A. - Kender, R. - Ünan, S. - Yazıcıoğlu, E.: “TTK Tasarısı'nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, DHD, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler - Özel Sayı, Ocak 2006, s. 154.

⁵⁵ Uygulamada yükleme ve boşaltmaya ilişkin yükümlülüklerin taşıyan ile taşıtan arasında paylaşılması bakımından *FIO* (*Free in and out*), *FIOS* (*Free in and out stowed*), *FIOST* (*Free*

13. maddenin ikinci bendindeki düzenlemenin amacı, Rotterdam Kuralları'nın emredici hükümlerine aykırılık teşkil etmeksizin *FIO* ("Free In and Out"), *FIOS* ("Free In and Out, Stowed") ve *FIOST* ("Free In and Out, Stowed and Trimmed") kayıtlarının sözleşmede kararlaştırılabilmesini sağlamaktır^{56 57}. Bu doğrultuda, konişmento gibi taşıma belgelerinde yer verilen *FIO* klozlarının geçerliliğine ilişkin yeknesaklığı sağlamak amaçlanmaktadır⁵⁸. *FIO* klozlarının yer aldığı sözleşmelerde yükleten ve gönderilen, yükleme ve boşaltma faaliyetleri sırasında meydana gelen zararlardan taşıyanı sorumlu tutamamaktadır; meğer ki taşıyan yüke ilişkin özen yükümlülüğünü gereği gibi ifa etmesin. Başka bir deyişle kaptanın nezaret görevini gereği gibi ifa etmiş olması şartıyla, yükleme, gözden geçirme, istifleme ve boşaltma faaliyetleri sırasında meydana gelen hasar, zıya veya gecikmeden doğan zararlardan taşıyan değil yükleten sorumlu tutulmaktadır⁵⁹. Bunun sebebi ise *FIO* klozlarının kararlaştırıldığı sözleşmelerde teslim anının değişmesidir. *FIO* klozu kararlaştırılmışsa, yüklemenin tamamlandığı an taşıyan yükü teslim almış sayılacaktır; *FIOS* klozu kararlaştırıldığı takdirde istiflemenin tamamlandığı an

in and out stowed and trimmed) klozlarına sıklıkla rastlanmaktadır. *FIO* klozu uyarınca yükleme ve boşaltma faaliyetleri taşıtana/yükletene/gönderilene aittir. *FIOS* klozuna göre taşıtan, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin yanı sıra istiflemeyi de üstlenmektedir. *FIOST* klozu uyarınca ise taşıtan dengeleme işini de üstlenmektedir. (Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, 317-318; Akan, 43; Çağa - Kender, 31-32.) Bu hallerde taşıyan yükleme ve boşaltma faaliyetlerine dahil olmamakta, yükleme yükleten, boşaltma ise gönderilen tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu durum söz konusu faaliyetler sırasında meydana gelen zararlardan yükü ilgilinin sorumlu olması sonucunu doğurmaktadır. (Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, 137; von Ziegler, 337.)

⁵⁶ Honka, s. 279. Diğer taraftan Hamburg Kuralları'na tabi olan bir taşıma bakımından tarafların *FIO* klozlarından birini kararlaştırmaları halinde bu klozlar emrediciliğe aykırılık teşkil ettiği gerekçesiyle geçersiz sayılamayacaktır. (Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 91.)

⁵⁷ Söz konusu klozların yükleme, boşaltma ve istif faaliyetlerinin kimin tarafından üstleneceğinin yanı sıra başka fonksiyonları da bulunmaktadır. Bu fonksiyonlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, M. F.: "FIOS Şartının Etkileri", DHD, Yıl: 1, Sayı: 2, Haziran 1996, s. 21.

⁵⁸ Nikaki, T.: "The Fundamental Duties of the Carrier", 14/6 Journal of Maritime Law 516, 2008. ("Duties of the Carrier").

⁵⁹ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, 325 vd.; Seven, 56-57; Akan, 43; Çalışma Grubu III, Yirmi Birinci Oturum Raporu, UN Doc A/CN.9/645, (Çevrimiçi) <https://documents-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/44/PDF/V0850744.pdf?OpenElement> 15 Aralık 2016.

taşıyan yükü teslim almış sayılacak; FIOST klozunun kararlaştırılmış olması halinde ise dengeleme faaliyetinin sona ermesiyle taşıyan yükü teslim almış sayılacaktır⁶⁰. Aynı şekilde FIO klozlarının herhangi birinin kararlaştırılmış olması halinde yükün varma limanına ulaşmasıyla eşya boşaltmanın başladığı anda gemide teslim edilmiş sayılacak ve taşıyanın sorumlu tutulduğu safha sona erecektir⁶¹. Sonuç olarak *FIO* ve benzeri klozların yer aldığı taşıma sözleşmelerinde taşıyanın sorumlu tutulduğu safha tarafların ihtiyarına bağlı olarak kısalmaktadır⁶².

Söz konusu hüküm bakımından dikkat çekilmesi gereken başka bir husus bulunmaktadır ki, o da *FIO* ve benzeri kayıtlar uyarınca taşıyanın sorumluluğundan hariç tutulan zaman diliminin taşıma sözleşmesinin kapsamı içerisinde yer almakta olduğudur. Başka bir deyişle yukarıda izah edilen taşıma sözleşmesi tanımı uyarınca *FIO* ve benzeri klozlar vasıtasıyla taşıyanın sorumluluğundan istisna edilen safha, taşıma sözleşmesi kapsamı içerisinde yer almaktadır. Bununla beraber örneğin *FIOS* kaydının yer aldığı bir taşımada kötü istifleme sebebiyle yüke zarar gelmesi durumunda taşıyan kusurunun bulunmadığını ve zararın yükle ilgili şahsın kusur veya ihmalden kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır⁶³. Diğer taraftan yine *FIOS* kaydının yer aldığı bir taşımada kötü istiflemeye binaen geminin denize

⁶⁰ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 91; Atamer, K.: “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 2011, Y. 11, S. 1-4. s. 320; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 50.

⁶¹ Atamer, 320; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 54. Bu halde teslim, gönderilenin yardımcı şahısları konumundaki liman işçilerinin gemi ambarına girerek boşaltma faaliyetine başladıkları an teslim anı olarak esas alınmaktadır: Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, 262.

⁶² Diğer taraftan bazı sözleşmelerde taşıyanın sorumlu tutulduğu safhayı etkilemeyip, yalnızca masraflardan sorumluluk dağılımını değiştiren kayıtlar da bulunabilmektedir. Örneğin sözleşmede, “...it is expressly agreed that FIOST clauses are to be regarded as cost clauses only” kaydı yer aldığı takdirde söz konusu kloz yalnızca masraf düzenini değiştirmekte, taşıyanın sorumlu tutulduğu safha bakımından herhangi bir etkisi olmamaktadır: Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, 324.

⁶³ van der Ziel, 270.

elverişsiz hale gelmesi halinde bu durum diğer yüklerde zıya veya hasara sebep olursa taşıyan bu zarardan sorumlu tutulabilecektir⁶⁴.

Taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği safhayı Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın 1. maddesinin (e) bendi ile öngörülen kurala göre sınırlandıran anlaşmalar Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın 3. maddesinin 8. fıkrasına göre geçersizdir. Aynı şekilde taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği safhayı Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi ile öngörülen kuralara göre sınırlandıran anlaşmalar Hamburg Kuralları'nın 23. maddesine göre geçersizdir. Ancak taraflar, FIO vb. klozları kararlaştırarak eşyanın teslim alınma ve teslim edilme zamanını belirleyebilme yetkisini haizdir. Bu durum, söz konusu milletlerarası sözleşmelerin emrediciliğine aykırılık teşkil etmemektedir⁶⁵.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve TTK uyarınca kural olarak yükleme ve boşaltmadan taşıyan sorumludur. Ancak bu kural emredici olarak öngörülmediğinden tarafların bunun aksini kararlaştırması mümkündür. Hamburg Kuralları'nda ise bu hususta herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Sonuç itibarıyla Rotterdam Kuralları'nda olduğu gibi açık bir şekilde öngörülmemesine rağmen, bu sorumluluk rejimlerine göre de tarafların *FIO* klozlarını konişmento ya da navlun sözleşmesinde kararlaştırması mümkündür.

⁶⁴ Zira burada kaptanın nezaret görevi bulunmaktadır ve geminin elverişliliğinin etkilenmiş olduğu bir istif hatası kaptanın nezaret görevini gereği gibi ifa etmemiş olduğuna delil teşkil etmektedir. (van der Ziel, 270.)

⁶⁵ Karan, *Carrier's Liability*, 232.

IV. GEMİNİN ELVERİŞLİLİĞİ BAKIMINDAN TAŞIYANIN SORUMLU TUTULDUĞU SÜRE

A) ROTTERDAM KURALLARI

Rotterdam Kuralları'nda geminin elverişli bir halde bulundurulması yükümlülüğü ve bu yükümlülüğün devam ettiği zaman dilimini de belirlemek bakımından 14. maddeye göz atmak gerekmektedir. Buna göre taşıyan deniz seferinin öncesinde, başında ve sefer sırasında gemiyi denize elverişli hale getirmek ve elverişli halde bulundurmak; gereği gibi gemi adamı ve geminin yakıtını sağlamak, gemiyi donatmak ve yolculuk süresinde de bu şekilde muhafaza etmek; yüklerin taşınacağı ambarların, geminin diğer kısımlarının ve yükün içinde veya üstünde taşınacağı konteynerlerin yükün sağlam olarak kabul edilmesi, taşınması ve teslim edilmesi anlamında uygun ve elverişli olmasını sağlamak bakımından gerekli dikkat ve özeni göstermek zorundadır.

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nda taşıyanın elverişsizlikten doğan sorumluluğu yolculuğun öncesinde başlayarak yolculuğun başlangıcına kadar sınırlandırılmaktadır⁶⁶. Rotterdam Kuralları'nda ise taşıyan gemisini yalnızca deniz seferinin öncesinde ve başında değil, sefer sırasında da elverişli bir durumda bulundurmak için gerekli dikkat ve özeni göstermekle yükümlü kılınmaktadır. Bu, Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın elverişsizlikten doğan sorumluluğuna ilişkin getirdiği en büyük yeniliktir⁶⁷. Örneğin taşıyan artık o sefer bakımından gerekli olan özellikte ve sayıda gemi adamını sadece sefer başlangıcında değil, seferin devamında da bulundurmakla yükümlü kılınmaktadır. Sefer sırasında radarın bozulması halinde yola bu şekilde devam

⁶⁶ von Ziegler, 338.

⁶⁷ Yetiş Şamlı, K.: "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LXXI, S. 2, s. 493 ("Sefere Elverişlilik"); Hashmi, 245.

edilmesi durumu da artık bir yola elverişsizlik hali teşkil etmektedir. Bunun gibi sefer sırasında meydana gelen bir arızanın hemen giderilmemesi Rotterdam Kuralları bakımından denize elverişsizlik hali oluşturacak, buna karşılık Lahey/Visby rejimi bakımından ise denize elverişsizlik hali ancak bir sonraki sefer için söz konusu olabilecektir.

Gemiyi denize elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünün Rotterdam Kuralları ile söz konusu sefer bakımından sürekli hale getirilmesi bir yandan destek görürken diğer yandan da bazı itirazlarla karşılaşmıştır. Bu husustaki ilk itiraz, taşıyan ile yükü ilgili şahıslar arasındaki risk paylaşımına ilişkindir. Denize elverişliliğe ilişkin özen yükümlülüğünün sefer bakımından devamlı hale getirilmesiyle taşıyana daha ağır bir sorumluluk yüklenmektedir, bu durum da taşıyanın taşıdığı rizikoyu artıracığından navlun ücretlerinin artmasına sebep olabilecektir⁶⁸. Bu yaklaşım, geminin yolculuk sırasında aniden elverişsiz hale gelebileceği durumlar sebebiyle de eleştirilmektedir⁶⁹. Öte yandan bu eleştirilere, elverişli bir gemi bulundurma yükümlülüğünün mutlak bir yükümlülüğün ziyade bir özen yükümlülüğü olarak öngörülmesi, dolayısıyla da objektif kriterlere göre tedbirli bir taşıyanın alacağı makul önlemleri almasının yeterli görüleceği şeklinde cevap verilmektedir⁷⁰.

İnceleme konusu ilgili hükümde taşıyanın elverişsizlikten doğan sorumluluğunun devam ettiği süre, “*söz konusu seferden önce, sefer başlangıcında ve sefer sırasında*” şeklinde belirlenmekte ancak seferden önce kavramının, hangi anda başlamış sayılacağına dair herhangi bir hüküm yer

⁶⁸ Çalışma Grubu III, Dokuzuncu Oturum, Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Ön Taslak, UN Doc. A/CN.9/WGIII/WP.21, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>, 26 Aralık 2016.

⁶⁹ Honka, 280.

⁷⁰ Çalışma Grubu III, On İkinci Oturum Raporu, , para. 149, UN Doc. A/CN.9/544, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V03/906/87/PDF/V0390687.pdf?OpenElement>, 5 Aralık 2016.

almamaktadır. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları rejiminde ortaya çıkan uygulama hukukuna göre “söz konusu seferden önce” kavramının, geminin taşıyanın zilyetliğine veya hizmetine geçmesinden itibaren başlayan zaman dilimi kastettiği ileri sürülmektedir⁷¹. Kanaatimizce Rotterdam Kuralları bakımından da aynı anı esas almak isabetli olacaktır.

Konu hakkında değinilmesi gereken başka bir husus ise, yukarıda da açıkladığımız üzere Rotterdam Kuralları kapıdan kapıya taşımaları kapsamaktadır; fakat 14. madde ile öngörülen taşıyanın gemiyi elverişli bir halde bulundurması yükümlülüğü “deniz seferinin öncesi”nde başlamaktadır. Bu itibarla taşıyanın elverişsizlikten doğan sorumluluğu yalnızca taşımanın deniz ayağını ilişkindir, taşımanın diğer safhaları bakımından bir etkisinin bulunmadığı görülmektedir⁷².

B) LAHEY, LAHEY/VISBY, HAMBURG KURALLARI VE TÜRK TİCARET KANUNU

Geminin elverişli bir halde bulundurulması yükümlülüğüne ilişkin olan ve yukarıda detaylı olarak açıklanmış bulunan Rotterdam Kuralları’nın 14. maddesi, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’nın 3. maddesinin ilk fıkrasına tekabül etmektedir. Buna göre taşıyan yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında denize elverişli bir gemi sağlama; yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamı

⁷¹ “Sefer başlangıcı” kavramının ise yükün gemiye yüklenmesinin başlama anından geminin yolculuğa başladığı ana kadarki zamanı kastettiği beyan edilmektedir. “Sefer sırasında” kavramının daha önceki mevcut kurallar bakımından düzenlenmemiş olması sebebiyle, söz konusu yükümlülüğün geminin boşaltma limanına yanaşmasıyla mı, yoksa yükün gemiden boşaltılmasının bitmesiyle mi sona ereceği hususu açık değildir. Bir görüşe göre, yükün gemiden boşaltılmasının sona erdiği ana kadarki zamanın, söz konusu maddede geçen “deniz seferi” kavramı kapsamında yer almasından dolayı, bu yükümlülüğün yükün gemiden boşaltılmasının sona erdiği ana kadar devam ettiği dermeyan edilmektedir. Nikaki, “Duties of the Carrier”, 522.

⁷² Örnek olarak gemide gerekli sayıda gemi adamının bulundurulmamasının bir yola elverişsizlik hali teşkil edecektir. Buna karşılık taşımanın kara ayağında aracı kullanacak yeterli sayıda şoförün tedarik edilmemesi yola elverişsizlik hali teşkil etmeyecektir.

sağlamak, gemiyi donatmak ve yakıtını sağlamak; ambarları, soğutma tertibatını ve geminin eşya taşınan tüm diğer kısımlarının eşyanın kabulü, taşınması ve korunması için elverişli bir halde bulundurulması için gerekli özeni göstermekle yükümlüdür⁷³. Ancak bu prensip Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code – ISM Code*)⁷⁴ esaslarıyla aynı doğrultuda değildir⁷⁵. Bu noktada *UNCITRAL* Çalışma Grubu bu konuda yaptığı çalışmalar sonucunda, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu dikkate alındığında taşıyanın gemiyi denize elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünün sefer bakımından devamlı hale getirilmesi hususunun güvenliği sağlamak bağlamında modern bir yaklaşım olduğunu ifade etmiştir⁷⁶. Zira gemiyle irtibata geçebilmek bakımından günümüzün iletişim ve izleme teknikleri bu durumun sağlanabilmesi açısından yeterlidir. 1920’lerde yani gemi seferdeyken gemiyle irtibata geçilemediği zamanlarda kaleme alınan Lahey Kuralları’ndaki prensibin devam ettirilmesine gerek olmadığı ileri sürülmektedir⁷⁷.

Yolculuğun devamı sırasında geminin elverişli bir halde bulundurulması, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun kapsamı dışında olup; yüke özen borcu kapsamında değerlendirilmektedir⁷⁸. Sonuç itibariyle geminin elverişli bir halde bulundurulması yükün hasar ya da ziyaa uğramadan teslim edilmesi için gereklidir, bu itibarla elverişsiz hale gelen geminin elverişliliğinin yüke özen borcu kapsamında muhafaza edilmesi gerekir;

⁷³ Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, 484.

⁷⁴ Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Şeker Öğüz, Z.: *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, İstanbul 2003, s. 28, 68 ve 124 vd.

⁷⁵ Çalışma Grubu III, Dokuzuncu Oturum, Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Ön Taslak, para. 61, UN Doc. A/CN.9/WGIII/WP.21, (Çevrimiçi) <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>, 26 Aralık 2016. (UNCITRAL Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, A/CN.9/WG.III/WP.21).

⁷⁶ Honka, 280.

⁷⁷ Nikaki, “Duties of the Carrier”, 520.

⁷⁸ Çaga - Kender, 176; Yetiş Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, 484.

ancak bu iki sorumluluk türünü hem şartları bakımından hem de sonuçları bakımından birbirinden ayrı olarak değerlendirmek gerekmektedir⁷⁹.

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın gemiyi elverişli bir halde bulundurmasına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bundan ziyade taşıyan genel bir kural ile eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden dolayı sorumlu tutulmaktadır, “meğer ki olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin”⁸⁰. Buna göre taşıyanın sorumluluğu geminin elverişsiz olup olmamasından ziyade makul olarak alınması beklenen tedbirlerin alındığını ispatına bağlı kılınmaktadır. Dolayısıyla da denize elverişlilik hususu taşıyanın sorumlu tutulduğu safhayı özel olarak etkilememektedir.

TTK'nın 1141. maddesi uyarınca “her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlü tutulmuştur. 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.” Buna göre TTK uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğü uyarınca da taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü yüklemenin başlaması anından itibaren tüm yolculuk boyunca ve yolculuğun sonunda boşaltmanın tamamlanması anına kadar devam etmektedir. Ancak taşıyanın geminin elverişsizliğinden ötürü sorumlu tutulabileceği safha yolculuğun başlamasıyla sona ermektedir⁸¹. Zira yolculuğun

⁷⁹ Çağa - Kender, 183; Yetiş Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, 484.

⁸⁰ Yazıcıoğlu, 187.

⁸¹ Yolculuğun başlangıç anı geminin yolculuğa çıkmak için gerekli manevraları yapmasıyla başlamaktadır. Geminin karayla tüm bağlantılarını kesmiş olması gerekmemektedir. Ülgener, Charter Sözleşmeleri, 56.

başlangıcından itibaren taşıyanın gemiyi yola, yüke ve denize elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğü ve bu yükümlülüğü ihlalin sonuçları TTK m. 1178 ile öngörülen yüke özen yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmektedir⁸². Sonuç olarak taşıyanın TTK m. 1141 çerçevesindeki geminin elverişsizliğinden sorumluluğu yolculuğun başlangıç anına kadar devam etmekte, yolculuğun başlangıcından itibaren ise TTK m. 1178'deki yüke özen sorumluluğuna tabi tutulmaktadır. Söz konusu hükmün madde gerekçesine göre yukarıdaki hüküm 6762 sayılı yürürlükten kalkmış bulunan TTK'nın 1019. maddesinden, mehaz Alman Ticaret Kanunu'nun 557. maddesinden ve Lahey Kuralları'nın 3. maddesinin ilk fıkrası ile 4. maddesinin ilk fıkrasından karşılaştırılarak alınmıştır.

SONUÇ

Taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süreyi belirleyebilmek için taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanlarını belirlemek önem kazanmaktadır. “Kapıdan kapıya” prensibi Rotterdam Kuralları'nın uygulama sahasını belirlemektedir. Buna göre diğer şartları yerine getirmek kaydıyla deniz yolunu içeren karma taşımalarda dahi yükün teslim alındığı andan itibaren teslim edildiği ana dek Rotterdam Kuralları uygulanmaktadır. Başka bir deyişle bir malın kara yoluyla bir limana kadar taşınarak deniz yoluyla başka bir limana taşınmasının söz konusu olduğu hallerde dahi malın karayoluyla taşınmak üzere teslim alınmasından varma limanında teslim edilmesine kadar olan safha, Kurallar ile öngörülen diğer şartları yerine getirmek kaydıyla, Rotterdam Kuralları'na tabi tutulmaktadır. Rotterdam Kuralları madde 12 uyarınca taşıyan yükü teslim aldığı andan teslim edildiği ana kadar sorumlu tutulmaktadır. Hamburg Kuralları'nda da benzer bir

⁸² Çağa - Kender, 176; Seven, 57; Yetiş Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, 484.

prensip esas alınarak taşıyan yük muhafazasında bulunduğu andan muhafazasından çıktığı ana kadar sorumlu tutulmaktadır. Ancak Hamburg Kuralları'nın uygulama sahası "limandan limana" esasıyla tayin olduğundan taşıyanın sorumlu tutulduğu safha diğer taşıma biçimlerinin dahil olduğu taşımalarda Rotterdam Kuralları'na göre daha kısıtlı kalmaktadır. Lahey Kuralları uyarınca ise taşıyan yalnızca yükün yüklendiği andan boşaltıldığı ana kadar sorumlu tutulmaktadır. O halde taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın en dar şekilde belirlendiği sistem Lahey Kuralları'dır. TTK uyarınca ise taşıyan yükün teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar sorumlu tutulmaktadır.

Sonuç olarak taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın Rotterdam Kuralları ile önemli ölçüde genişletildiğini söylemek mümkündür. İşbu safhanın genişlemesinin başlıca sebebini ise "kapıdan kapıya" prensibinin benimsenmesi olduğunu belirtmek yerinde olacaktır.