

# LAHEY-LAHEY/VISBY, HAMBURG VE ROTTERDAM KURALLARI'NDA SEFERE ELVERİŞLİLİK

**Yard. Doç. Dr. Kübra Yetiş-Şamlı\***

## GİRİŞ

Taşıyan navlun sözleşmesi ile, kendisine taşınmak üzere teslim edilen yükü bir limandan diğer bir limana taşımayı, varma yerinde, tesellüme yetkili kişiye tam ve sağlam olarak ve belirli bir zamanda, gecikmeksizin teslim etmeyi üstlenmektedir. Bu çerçevede taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan, sözleşmenin ifasında özen gösterme borcu, gerek yüke özen gösterme, gerekse sözleşmeyi süresinde ifa etme yükümlülüklerini kapsamaktadır. Her iki yükümlülüğün tam ve gereği gibi ifası için yükün taşınacağı geminin denize, yola ve yüke, kısaca sefere elverişli olması gerekir. Taşıyanın sefere elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğü ile bu yükümlülüğün ihlalinden doğan sorumluluğu gerek ulusal, gerekse uluslararası alanda ayrıntılı şekilde düzenlenmektedir.

Bu çalışmada ele alınacak olan düzenlemeler, 1924 tarihli “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme”<sup>1</sup> (Lahey Kuralları); 1968 tarihli Visby Protokolü<sup>2</sup> ile değişik Lahey Kuralları (Lahey/Visby Kuralları)<sup>3</sup>; 1978 tarihli “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi”<sup>4</sup> (Hamburg Kuralları) ve 23.9.2009’da kabul edilen

---

\* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı

<sup>1</sup> “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading”. Türkiye konvansiyonu 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun’la (RG: 22.2.1955/8936) onaylanmış ve 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ayrıca konvansiyonun temel prensiplerini, 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’ndan (Handelsgesetzbuch - HGB) iktibas yoluyla 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na almıştır. Lahey Kuralları’nın aynen mi yoksa değiştirilerek mi alındığı hususundaki tartışmalar hakkında bilgi için bkz.: Kübra YETİŞ-ŞAMLI, Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul 2012, s. 9 dn. (25).

<sup>2</sup> 1968 tarihli “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol” (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924). Visby Protokolü, Lahey Kuralları’nın bu husustaki düzenlemesine herhangi bir değişiklik getirmemiştir.

<sup>3</sup> Lahey/Visby Kuralları, 23.6.1977’de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmadığı gibi, 6102 sayılı TTK’nın kabulünden önce hükümlerinin iç hukuka alınması yoluna da gidilmemiştir.

<sup>4</sup> “The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”. Konvansiyon 1.11.1992’de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmamış ve 6102 sayılı TTK’dan önce hükümleri iç hukuka alınmamıştır.

“Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşması”dır<sup>5</sup> (Rotterdam Kuralları).

## **I. Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik Kavramları**

### **A. Denize Elverişlilik**

Denize elverişlilik, geminin teknesinin (gövdesinin), somut yüklerle birlikte icra edilecek belirli yolculukta, tamamıyla olağanüstü olanlar dışındaki deniz tehlikelerine karşı koymaya elverişli olmasını ifade etmektedir<sup>6</sup>. Geminin denize elverişli olarak kabul edilebilmesi için, gövdesinin gerek tasarımı ve yapısı, gerekse donanımı itibarıyla denizin olağan tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olması gerekir<sup>7</sup>. Nitekim TTK m. 932/f. 1’de de (eTTK m. 817/f. 1) denize elverişlilik, “geminin gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen, tamamıyla anormal olanlar dışındaki tehlikelere karşı koyabilecek durumda olması” şeklinde tanımlanmıştır.

Bu tanımın açıkça ortaya koyduğu üzere geminin denize elverişsizliğine yol açan sebeplerin başında teknenin yapısındaki ya da donanımındaki eksiklikler gelmektedir<sup>8</sup>. Teknenin dış yüzeyinin su geçirmesi, tekne tabanının korozyona uğraması ya da perçinlerin zayıflaması buna örnek olarak verilebilir<sup>9</sup>.

### **B. Yola Elverişlilik**

Alman hukukunda denize elverişlilik kavramı önceleri yalnızca geminin teknesine ilişkin elverişliliği ifade etmekten, denizcilikteki teknik ilerlemelelerin etkisiyle içeriği zaman içinde genişlemiş; İngiliz hukukundakine benzer

<sup>5</sup> “United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”. Konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir.

<sup>6</sup> Hans WÜSTENDÖRFER, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts*, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950, s. 238; Franz SCHLEGELBERGER/Rudolf LIESECKE, *Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 2. Neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen, Berlin vd. 1964, § 559/3 s. 212; Andreas HOFFMANN, *Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht*, Schriften zum Transportrecht Heft 15, herausgegeben von Rolf Herber, Luchterhand, Neuwied-Kriftel-Berlin 1996, s. 15; Karl HARTMANN, *Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln*, Abhandlungen zum schweizerischem Recht 221. Heft, Verlag von Stämpfli & Cie, Bern 1945, s. 47; Heinz PRÜSSMANN/Dieter RABE, *Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, 4. Neubearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2000, § 559/5 s. 406; Thomas Gilbert CARVER/Sir Guenter TREITEL/F.M.B. REYNOLDS, *Carver on Bills of Lading*, Sweet & Maxwell, London 2005, Nr. 9-014 s. 500.

<sup>7</sup> Raoul P. COLINVAUX, *The Carriage of Goods by Sea Act, 1924*, Stevens & Sons, London 1954, s. 36.

<sup>8</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/8 s. 407; HOFFMANN, s. 16.

<sup>9</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/9 s. 407.

şekilde<sup>10</sup> yola elverişlilik kavramını da kapsar hâle gelmiştir<sup>11</sup>. Zira yola elverişli olmayan bir gemi, yolculuğun emniyetle gerçekleştirilmesini, en az teknesi itibarıyla elverişsiz bir gemi kadar tehlikeye atmaktadır<sup>12</sup>. Doktrin ve mahkeme kararları yoluyla gerçekleşen bu gelişme daha sonra kanun metinlerine de yansımıştır<sup>13</sup>. Nitekim LK - L/VK m. 3 § 1 b ve RK m. 14 b'de taşıyan gemiye gerektiği gibi gemi adamı sağlamak, gemiyi donatmak ve ikmal etmek için gereken özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur. HGB § 559 uyarınca da taşıyan, geminin donanımı, teçhizatı, mürettebatı ve ikmal hususlarında gereken özeni göstermekle yükümlüdür. Sayılan hususlar geminin yola elverişliliğine ilişkindir<sup>14</sup>. TTK m. 932/f. 2'de (eTTK m. 817/f. 2) yola elverişlilik, "denize elverişli bir geminin teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından, yapacağı yolculuğun tamamıyla anormal olanlar dışındaki tehlikelerine karşı koyabilmek için gereken niteliklere sahip olması" şeklinde tanımlanmıştır.

Geminin yola elverişsizliğine neden olan hâllerden biri yetersiz yakıtlı yola çıkılmasıdır. Geminin ilk limandan ayrılırken yolculuk sırasında uğrayacağı ve yakıt ikmal yapabileceği bir ara limana varmasına yetecek yakıtı yoksa elverişsizlik mevcuttur<sup>15</sup>. Böyle bir hâlde yakıt ikmal için rotada yer almayan bir limana uğramak zorunda kalınması ve gecikmesi nedeniyle bir zarar meydana gelirse taşıyan bundan sorumlu olur. Belirtmek gerekir ki, gemi ara limandan ayrılırken yolculuğun kalan kısmı için yeterli yakıt almamışsa, bu daha önce yüklenen yükler bakımından başlangıçtaki bir elverişsizlik teşkil etmeyecektir. Geminin yetersiz balastla yola çıkması ya da Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management -ISM- Code)<sup>16</sup> uyarınca zo-

<sup>10</sup> Bkz.: John RICHARDSON, A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules: A revised Special Report, Lloyd's of London Press, London vd. 1989, s. 39.

<sup>11</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 238; HOFFMANN, s. 15; Georg SCHAPS/Hans Jürgen ABRAHAM, Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Erster Teil, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Walter de Gruyter, Berlin-New York 1978, § 559/1 s. 491; Hans Jürgen ABRAHAM, Das Seerecht: Ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht, 4. Ergänzte und erweiterte Auflage, Walter de Gruyter, Berlin-New York 1974, s. 149.

<sup>12</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/6 s. 406.

<sup>13</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 238.

<sup>14</sup> HOFFMANN, s. 16; ABRAHAM, s. 149; PRÜSSMANN/RABE, § 559/6 s. 406; WÜSTENDÖRFER, s. 238; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/4 s. 212.

<sup>15</sup> Thomas Edward SCRUTTON/Stewart C. BOYD et al., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Twenty-first Edition, Sweet & Maxwell, London 2008, B11 s. 387; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-135 s. 568; Thomas Gilbert CARVER/Raoul COLINVAUX, Carver's Carriage by Sea, Vol. 1, Thirteenth Edition, Stevens & Sons, London 1982, Nr. 508 s. 357 vd.; Fahiman TEKİL, Deniz Hukuku, 6. Bası, Alkım, İstanbul 2001, s. 276; Bülent SÖZER, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975, s. 70; Bülent SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, Vedat, İstanbul 2012, s. 648.

<sup>16</sup> ISM Kodu hakkında bilgi için bkz.: Volker LOOKS/Holger KRAFT, "Die zivilrechtliche Auswirkungen des ISM Code", Transportrecht, 06/1998, s. 221 vd.; Zehra ŞEKER-

runlu olan Güvenli Yönetim Sistemi'nin (Safety Management System - SMS)<sup>17</sup> oluşturulmaması yahut gerekli deniz haritalarının gemide bulunmaması da geminin yola elverişsizliğine neden olabilir<sup>18</sup>.

Hatalı istif ise ayrıca değinilmesi gerekmektedir. Hatalı istif genellikle ticari kusur teşkil eder ve taşıyan bundan ileri gelen zararlardan yüke özen borcunun ihlali nedeniyle sorumlu tutulur. Ancak hatalı istifin somut olayda geminin yola elverişsizliğine sebebiyet vermesi de mümkündür<sup>19</sup>. İstif hatasının ticari kusur mu teşkil ettiği yoksa geminin elverişsizliğine mi neden olduğu hususunda gemiyi bir bütün olarak tehlikeye atıp atmadığı kriter alınmalıdır<sup>20</sup>. Eğer istif geminin güvenliğini tehlikeye sokuyorsa elverişsizliğe sebep olur; buna karşılık yalnızca yükün güvenliğini tehlikeye sokuyorsa elverişsizlikten de bahsedilemez. Örneğin istif hatası geminin dengesinin bozulmasına yol açmışsa bu takdirde geminin yola elverişsiz olduğunun kabulü gerekir. Buna karşılık hafif yükün üzerine ağır yük istiflendiği için altta kalan yük zayı olmuşsa zararın sebebi ticari kusur, diğer bir ifadeyle yüke özen borcunun ihlalidir.

### C. Yüke Elverişlilik

Yüke elverişlilik, geminin somut yükü, taşıma sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı korumaya ve yükün bu tehlikeler nedeniyle herhangi bir zarara uğramasını engellemeye elverişli olmasıdır<sup>21</sup>. LK - L/VK m. 3 § 1 c ile RK m. 14 c uyarınca taşıyan, ambarları ve geminin yük taşıyan diğer bütün kısımlarını yükün kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli hâlde bulundurmamakla yükümlüdür<sup>22</sup>. TTK m. 932/f. 3'te de (eTTK m. 1019/f. 1) yüke elverişlilik, geminin "soğutma tesisatı da dahil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımlarının eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması" şeklinde tanımlanmıştır. Burada elverişsizliğe neden olan eksiklik

---

ÖĞÜZ, "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgilere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", İÜHFMC, C. LXI S. 1-2, 2003, s. 327 vd.; Emine YAZICIOĞLU, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 11 Sayı 1-4, 2011, s. 110 vd. ISM Kodu, düzenleme getirdiği konularda taşıyanın özen yükümlülüğünü somutlaştırmakta; işletme organizasyonu bakımından gereken özenin gösterilip gösterilmediğinin tespitinde ölçü teşkil edecek hükümler getirmektedir. Bkz.: LOOKS/KRAFT, s. 223; YAZICIOĞLU, s. 110 vd.

<sup>17</sup> Güvenli Yönetim Sistemi hakkında bilgi için bkz.: ŞEKER-ÖĞÜZ, s. 328 vd.

<sup>18</sup> Örnekler için bkz.: SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/4 s. 212; PRÜSSMANN/RABE, § 559/6 s. 406; LOOKS/KRAFT, s. 294.

<sup>19</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/11 s. 407; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/11 s. 295; Rayegân KENDER/Ergon ÇETİNGİL/Emine YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku: Temel Bilgiler, C. 1, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Güncellenmiş Onüçüncü Baskı, XII Levha, İstanbul 2012, s. 146; SÖZER, s. 53; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 644.

<sup>20</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/12 s. 408; Sir Richard AIKENS/Richard LORD/Michael BOOLS, Bills of Lading, Informa, London 2006, Nr. 10.105 s. 241.

<sup>21</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/2 s. 492; PRÜSSMANN/RABE, § 559/16 s. 409; ÇAĞA/KENDER, s. 18.

<sup>22</sup> RK m. 14 c'de ayrıca taşıyan tarafından sağlanan ve üzerinde ya da içinde yük taşıyan konteynerlerin de yükün kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli hâlde bulundurulması yükümlülüğü düzenlenmiştir.

münhasıran yükü tehdit etmektedir. Eksiklik nedeniyle aynı zamanda gemi de tehlike altındaysa bu takdirde yola elverişsizliğin söz konusu olduğu sonucuna varılmalıdır<sup>23</sup>.

Ambarların ve geminin fiilen yük taşınmasında kullanılan bütün diğer bölümlerinin yükün yüklenmesi, taşınması, muhafazası ve boşaltılması<sup>24</sup> için genel olarak uygun olmaması ya da somut yükün gerektirdiği özel şartları taşımaması veya özel donanımına sahip olmaması yüke elverişsizliğe neden olur<sup>25</sup>. Diğer bir ifadeyle taşıyan, geminin gerek genel olarak yük taşınmasına elverişli olması, gerekse yükün gerektirdiği özel donanımına sahip olması hususunda özen gösterme yükümlülüğü altındadır<sup>26</sup>. Ambarların kirli olması; daha önce taşınmış olan yükün kalıntıları; yükü etkileme ihtimali varsa, önceki yükten kalan koku; ambarların farklı ambarlarda taşınan yükler arasındaki olumsuz etkileşimi engellemeye yetecek şekilde birbirinden ayrılmamış olması; ıskara kullanılmaması veya ıskaraların yetersiz olması gemiyi genel olarak yükün taşınmasına elverişsiz hâle getirir. Taze et yükü için soğutma mekanizması; bozulabilir sebze yükü ya da hububat yükü için havalandırma tertibatı; kıymetli eşyalar için hırsızlığa karşı emniyetli bölümler bulunmaması hâlinde ise gemi somut yükün gerektirdiği özel şartları taşımamaktadır<sup>27</sup>. Tüm bu örneklerde söz konusu olan eksiklikler yalnızca yük bakımından bir tehlike teşkil etmekte ve sonuçta geminin yüke elverişsizliğine sebebiyet vermektedir.

#### D. Elverişlilik Kavramının Nispiliği

Denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin olarak verilen tanımların da açıkça ortaya koyduğu üzere elverişlilik kavramı nispidir<sup>28</sup>. Geminin

<sup>23</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/16 s. 409.

<sup>24</sup> Geminin yük taşınan bölümlerinin yükün boşaltılmasına elverişli olmamasına örnek olarak boşaltma işleminin kepçeyle gerçekleştirilmesi ve ambar zemininin bu esnada aşınması sonucu yüke kıymık karışması verilebilir. Böyle bir durumda zemin kaplaması nedeniyle ambar boşaltmaya elverişli değildir. Bkz.: PRÜSSMANN/RABE, § 559/19 s. 410. Bu sebeple charter partilere çoğunlukla "suitable for grab discharge" şeklinde klozlar konmaktadır. Bkz.: a.g.e.

<sup>25</sup> HOFFMANN, s. 16; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/2 s. 492; ABRAHAM, s. 150; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/5 s. 212; PRÜSSMANN/RABE, § 559/16, 18, 19 s. 409, 410.

<sup>26</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/1, 18 s. 405, 410. Charter sözleşmelerinde genellikle taşıtanın ambarların elverişliliğini ayrıca denetlettiği; bu durumun, taşıyanın yüke elverişliliğe ilişkin olarak özen gösterme yükümlülüğünü ortadan kaldırmadığı; ancak söz konusu denetim sırasında gereken özenin gösterilmemesi hâlinde, elverişsizliğe neden olan eksikliğin keşfedilememesinde taşıtanın müterafik kusurunun bulunduğu sonucuna varılabileceği hakkında bkz.: a.g.e., § 559/33 s. 414.

<sup>27</sup> Örnekler için bkz.: SCHAPS/ABRAHAM, § 559/2 s. 492; ABRAHAM, s. 150; WÜSTENDÖRFER, s. 239; PRÜSSMANN/RABE, § 559/18, 20, 21, 24 s. 410 vd.; HARTMANN, s. 50; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/5 s. 212; RICHARDSON, s. 39.

<sup>28</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 239; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/1 s. 492; ABRAHAM, s. 149; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/5 s. 213; PRÜSSMANN/RABE, § 559/5 s. 406; SCRUTTON/BOYD et al., A51 s. 90; Tahir ÇAĞA/Rayegân KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, gözden geçirilmiş 10. baskı, XII Levha, İstanbul 2010, s. 19; TEKİL, s. 275; KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 145; SÖZER, s. 28; SÖZER,

gerçekleştirilecek somut yolculuk ve taşınacak somut yük bakımından deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olması yeterlidir<sup>29</sup>. Örneğin yazın Baltık Denizi'nde yapılacak bir yolculukla kışın Kuzey Atlantik'te gerçekleştirilecek bir yolculuğun geminin sefere elverişliliği bakımından zorunlu kıldığı gereklilikler son derece farklı olacaktır<sup>30</sup>.

Elverişlilik kavramının nispiliğinin diğer bir yönü de, elverişliliğe ilişkin kriterlerin zaman içinde değişmesidir. Sefere elverişlilik bakımından teknik değerlendirme ön planda olduğundan, elverişliliğin kabulü için aranan şartlar o zamanda geçerli olan teknik seviyeye göre değişiklik gösterecektir<sup>31</sup>. Bu noktada genelgeçer olarak ifade edilebilecek husus, navlun sözleşmesinin usulüne uygun şekilde ifası imkanını daha baştan ortadan kaldıran ve varlığı kendiliğinden fark edilen eksiklerin elverişsizliğe yol açacağıdır<sup>32</sup>.

## II. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda Sefere Elverişlilik

### A. Genel Olarak

LK - L/VK m. 3 § 1'de taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında, denize elverişli bir gemi sağlamak; yeterli sayı ve nitelikte gemi adamı bulundurmamak, gemiyi uygun şekilde donatmak ve ikmal etmek; ambarları, soğutma tesisatını ve geminin eşya taşınan diğer bütün kısımlarını eşyanın kabulüne, taşınmasına ve korunmasına uygun ve elverişli bir hâlde bulundurmamak için gereken özeni göstermekle yükümlüdür.

Yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin korunması ise, LK - L/VK m. 3 § 1'in uygulama alanının dışındadır. Yolculuk sırasında geminin elverişli bir hâlde bulundurulması, taşıyanın yüke özen gösterme borcunun özel bir görünümüdür<sup>33</sup>. Zira yüke özen gösterme borcunun kapsamına geminin elverişliliğinin devamlı surette denetlenmesi; gerekli ve beklenebilir olduğu öl-

---

Deniz Ticareti Hukuku, s. 644; Pınar AKAN, "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, Beta, İstanbul 2000, s. 5; Nihat TAŞDELEN, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu", Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, C. I, Vedat, İstanbul 2003, s. 946.

<sup>29</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 239; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/1 s. 492; ABRAHAM, s. 149; HARTMANN, s. 47; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/5 s. 213; PRÜSSMANN/RABE, § 559/5, 6 s. 406; CARVER/COLINVAUX, Nr. 500 s. 351; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-017 s. 502; SCRUTTON/BOYD et al., A51 s. 90 vd.; ÇAĞA/KENDER, s. 19; SÖZER, s. 29; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 645; AKAN, s. 5.

<sup>30</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 239.

<sup>31</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/7, 17 s. 406 vd., 410; SÖZER, s. 30; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 645 vd.

<sup>32</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/7, s. 407.

<sup>33</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/4 s. 494, 495, § 606/4, 5 s. 628; ABRAHAM, s. 180, 181; PRÜSSMANN/RABE, § 606 2 s. 553; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/3 s. 287, § 559/11, 12 s. 214; ÇAĞA/KENDER, s. 176, 183; TEKİL, s. 273; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 649.

çüde yeniden tesisi de girmektedir<sup>34</sup>. Sonraki bir elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluk ise, gerek şartları gerekse sonuçları bakımından başlangıçtaki elverişsizlikten doğan sorumluluktan farklıdır<sup>35</sup>.

### **B. Sefere Elverişliliğin Mevcut Olacağı Zaman Dilimi**

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bir hâlde bulundurma yükümlülüğü, yüklemenin başlamasından yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman diliminin tamamını kapsamaktadır<sup>36</sup>.

Elverişlilik (daha) yüklemenin başlangıcında mevcut olmalıdır; zira yükletenden yükü elverişsiz bir gemiye yüklemesi istenemez<sup>37</sup>. Eğer geminin elverişsizliğine sebep olan eksiklik, yükletenin buna dayanarak yükleme yapmayı reddetmesinin hakkın kötüye kullanılması olarak değerlendirilmesine yol açacak nitelikteyse, bu takdirde taşıyanın yükleme devam ederken, yüklemeyi aksatmayacak ve yükü tehlikeye sokmayacak şekilde söz konusu eksikliği gidermesine izin verilmelidir<sup>38</sup>. Ancak taşıyanın gemiyi sefere elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğünün yükleme anında başlaması, yükleme esnasında geminin sefere tam anlamıyla hazır bulundurulması gerektiği anlamına gelmez<sup>39</sup>. Örneğin yükleme sırasında tüm gemi adamlarının gemide bulunması, yakıt ve kumanyanın tam olarak ikmal edilmiş olması aranmamalı; yolculuğun başlamasından hemen önce geminin bu bakımdan elverişliliğinin sağlanabilecek olması yeterli kabul edilmelidir<sup>40</sup>. Diğer bir ifadeyle, gemide yeterli sayıda gemi adamı bulunması, yakıt ve kumanya ikmal gibi hususlarda yolculuğun henüz başlamadığı dikkate alınmalıdır. Sayılan hususlar geminin yola elverişliliğine ilişkindir. Geminin yola elverişliliğinin sağlanmasına yönelik olarak bazı hazırlıkların, örneğin yakıt ikmalinin, yükleme sırasında devam etmesi ise olağandır. Bu bakımdan özellikle yola elverişlilik söz konusu olduğunda yolculuğun başlamasından önceki safhada çok katı davranılmaması kanaatimize göre de yerinde olacaktır. Nitekim taşıyanın gemiyi yüklemenin başlamasından önce yüke; yolculuğun başlamasından önce ise yola elverişli halde bulundurmakla

<sup>34</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/4 s. 495; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/12 s. 214.

<sup>35</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/4 s. 495; ABRAHAM, s. 181; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/11. 12 s. 214; ÇAĞA/KENDER, s. 183; YAZICIOĞLU, s. 99, 100; YETİŞ-ŞAMLI, s. 86, 92.

<sup>36</sup> CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-134 s. 567; SCRUTTON/BOYD et al., B11 s. 387; John F. WILSON, Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Pearson, Harlow vd. 2010, s. 187; WÜSTENDÖRFER, s. 241; HOFFMANN, s. 17-18; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/3 s. 494; HARTMANN, s. 50 vd.; PRÜSSMANN/RABE, § 559/28 s. 412; RICHARDSON, s. 38; KARAN, s. 106, 107.

<sup>37</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/3 s. 493; ABRAHAM, s. 150; COLINVAUX, s. 43; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/12 s. 214; PRÜSSMANN/RABE, § 559/27 s. 412; ÇAĞA/KENDER, s. 19.

<sup>38</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/3 s. 493; ABRAHAM, s. 150; PRÜSSMANN/RABE, § 559/27 s. 412.

<sup>39</sup> SÖZER, s. 69.

<sup>40</sup> SÖZER, s. 69; KARAN, s. 107 vd.

yükümlü olmadığı; ancak geminin ilgili anda elverişsiz olmasından dolayı sorumlu tutulacağı ifade edilmektedir<sup>41</sup>.

Taşıyan yükleme esnasında meydana gelen ve sebebi geminin başlangıçtaki elverişsizliği olan zararlardan da sorumludur<sup>42</sup>. Örneğin hatalı istifin geminin dengesini bozması nedeniyle yükleme esnasında güverte yükünün bir kısmının denize uçması bu kapsamda değerlendirilebilir ve taşıyanın sorumluluğu gündeme gelebilir<sup>43</sup>.

Belirtmek gerekir ki elverişsizliğe neden olan eksikliğin daha bu safhada zarara yol açacak bir nitelikte olması şart olmayıp, "tohum" hâlindeki mevcudiyeti yeterlidir<sup>44</sup>. Örneğin yolculuk başlangıcında gevşek ve paslı durumda olan perçinlerin daha sonra deniz suyunun ambara sızmasına sebebiyet vermesi yahut bozuk gres yağının yolculuk sırasında makine arızasına ve sonuçta yolculuğun yarıda kesilmesine neden olması veya yıpranmış durumdaki bir vida yüzünden borunun contasının yerinden çıkması hâllerinde eksiklik yolculuk öncesinde zarara yol açacak bir boyuta erişmemiştir<sup>45</sup>. Ancak henüz başlangıç aşamasında bulunan bu eksiklik neticesinde yolculuk safhasında bir zarar meydana gelmiştir. Dolayısıyla tüm bu örneklerde zararın başlangıçtaki bir elverişsizlikten ileri geldiği ve diğer koşulların da gerçekleşmesi şartıyla taşıyanın bundan sorumlu olduğu sonucuna varılacaktır.

Taşıyanın geminin sefere elverişliliğini sağlamakla yükümlü olduğu zaman dilimi yolculuğun başlamasıyla sona ermektedir. Dolayısıyla gemi bu anda, yani yolculuğun başlangıcında da elverişli olmalıdır<sup>46</sup>.

### C. Yükleme ve Yolculuk Kavramları

Bir navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan yükün, eğer yük birden çok parça veya partiden oluşuyorsa, ilk parça veya partisinin geminin hakimiyet alanına alınmasıyla o yük bakımından yükleme başlamış olur<sup>47</sup>.

Yolculuk kavramı ile ifade edilmek istenen ise, genel olarak geminin seferi değil, her bir somut yüke ait yolculuktur<sup>48</sup>. Dolayısıyla yolculuğun başlangıcının tespitinde geminin değil, taşınmakta olan somut yükün dikkate alınması gerekir<sup>49</sup>.

Geminin seferi esnasında uğranılan her limanda, yüklenen somut yük partisi için başlangıçtaki elverişsizlikten doğan sorumluluk süresi yeniden

<sup>41</sup> CARVER/COLINVAUX, Nr. 508 s. 358.

<sup>42</sup> HOFFMANN, s. 17-18.

<sup>43</sup> CARVER/COLINVAUX, Nr. 508 s. 358; COLINVAUX, s. 44.

<sup>44</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/9, 25, s. 407, 411.

<sup>45</sup> Bu ve diğer örnekler için bkz.: PRÜSSMANN/RABE, § 559/9, s. 407.

<sup>46</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/3 s. 493; ABRAHAM, s. 150.

<sup>47</sup> ÇAĞA/KENDER, s. 176.

<sup>48</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240; HOFFMANN, s. 17; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/4 s. 494; ABRAHAM, s. 180 vd.; HARTMANN, s. 51; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/12 s. 214; PRÜSSMANN/RABE, § 559/30 s. 412; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.121 s. 246; ÇAĞA/KENDER, s. 176; SÖZER, s. 33; KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 186.

<sup>49</sup> HOFFMANN, s. 17; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/12 s. 214; KARAN, s. 107.



başlayacak; buna karşılık daha önce yüklenmiş bulunan partiler bakımından olası bir eksiklik, sonraki bir elverişsizlik niteliğini taşıyacaktır<sup>50</sup>.

Sefere elverişliliğin mevcut olacağı zaman bakımından yolculuk, geminin yüklemeye yerini ya da demirli olduğu yeri, denize açılmak maksadıyla terk etmek üzere hareket ettiği anda başlar<sup>51</sup>. Geminin limandan ayrılması şart değildir<sup>52</sup>. Bununla birlikte geminin aynı liman içinde demirli olduğu yeri değiştirmesi yolculuğun başladığı anlamına gelmez<sup>53</sup>. Yolculuğun başlamış sayılması için geminin kıyıyla olan tüm halat bağlantılarını kesmesi gerekmez<sup>54</sup>. Manevra yapmak amacıyla bunların bir kısmı bırakılmış olabilir.

#### **D. Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluk Bakımından Kusur Şartı**

Anglo-Amerikan hukukunda, aksi açıkça kararlaştırılmadıkça, geminin sözleşme ile belirlenen yolculuğu gerçekleştirmek için elverişli olacağınavn sözleşmesinde zımnen kararlaştırıldığı kabul edilmektedir<sup>55</sup>. Elverişli bir gemi sağlamak için gereken özenin gösterilmesi yeterli olmayıp, mutlak bir garanti sorumluluğu söz konusudur<sup>56</sup>. LK ve L/VK çerçevesinde ise, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur (LK - L/VK m. 4 § 1). Taşıyana gemiyi yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan safhanın tamamında elverişli hâlde bulundurma değil; elverişsizliğe neden olabilecek eksiklerin keşfedilmesi ve giderilmesi yönünde gereken özeni gösterme mükellefiyeti yüklenmiştir<sup>57</sup>. Diğer bir

---

<sup>50</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240-241; HOFFMANN, s. 17; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/4 s. 494; ABRAHAM, s. 181; PRÜSSMANN/RABE, § 559/30 s. 412 vd.; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.121 s. 246; ÇAĞA/KENDER, s. 176 vd.; KARAN, s. 107; TAŞDELEN, s. 949.

<sup>51</sup> SCHAPS/ABRAHAM, §559/3 s. 493; HOFFMANN, s. 17; COLINVAUX, s. 42; PRÜSSMANN/RABE, § 559/27 s. 412; ÇAĞA/KENDER, s. 177; SÖZER, s. 32; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 647; KARAN, s. 106.

<sup>52</sup> SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/11 s. 214; SÖZER, s. 32; SÖZER, s. 648.

<sup>53</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/27 s. 412; ÇAĞA/KENDER, s. 177.

<sup>54</sup> SCHAPS/ABRAHAM, §559/3 s. 493; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 606/11 s. 214; PRÜSSMANN/RABE, § 559/27 s. 412; ÇAĞA/KENDER, s. 177; SÖZER, s. 32; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 648.

<sup>55</sup> Sanford D. COLE, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With an Explanation of the Hague Rules and Full Notes, fourth edition, Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., London 1937, s. 46; Richard WILLIAMSON/C. H. Withers PAYNE, Carriage of Goods by Sea Act, 1924, Stevens and Sons Limited, London 1934, s. 22, 23; SCRUTTON/BOYD et al., A51 s. 90; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-013 s. 500; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.83 s. 235; WILSON, s. 187.

<sup>56</sup> SCRUTTON/BOYD et al., B11 s. 388; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.83 s. 235; Wharton POOR, Poor on Charter Parties and Ocean Bills of Lading: American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading, 5. edition, Matthew Bender, New York 1968, s. 167 vd.; C.J.S. HILL, An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea, Stanford Maritime Ltd., London 1974, s. 5; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-013, 9-014 s. 500, Nr. 9-019 s. 503.

<sup>57</sup> COLINVAUX, s. 44-45.

ifadeyle garanti sorumluluğu söz konusu değildir<sup>58</sup>. Dolayısıyla taşıyanın elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için kusurlu olması şarttır. Kusurun bulunmadığını ispat yükü ise taşıyana aittir (LK - L/VK m. 4 § 1).

Kusur, elverişsizliğin meydana gelmesine; elverişsizliğe neden olan eksikliğin giderilmemesine ya da elverişsizliğin keşfedilememesine ilişkin olabilir<sup>59</sup>.

Taşıyan eksikliğin farkına varmış, ancak gereken özeni göstermediği için elverişsizliğe neden olacağı fark edememişse, diğer bir ifadeyle eksikliğin önemini anlamamışsa bu da elverişsizliğin keşfedilememesiyle aynı sonucu doğurur<sup>60</sup>. Ancak eksikliğin yanlış değerlendirilmiş olması, gereken özenin gösterilmemesinden değil, teknik bilgi ve uzmanlık eksikliğinden kaynaklanmış olabilir<sup>61</sup>. Dolayısıyla taşıyanın sadece eksikliği yanlış değerlendirmesi, gereken özeni göstermediği sonucuna varmak için tek başına yeterli değildir. Zira taşıyan teknik konulara ilişkin olarak bir gemi mühendisinin uzmanlığına sahip olmakla yahut bir gemi mühendisinin göstermesi gereken özeni sarf etmekle yükümlü tutulamaz<sup>62</sup>. Buna karşılık taşıyanın keşfedilen eksiklik hususunda bir uzmana danışmaması, somut olayın şartları çerçevesinde gereken özeni göstermemesi olarak değerlendirilebilir.

### **E. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler**

Taşıyan yalnızca şahsi kusurundan değil, sefere elverişliliğin sağlanmasına ilişkin hususlarda görevlendirdiği yardımcılarının eylem ve ihmallerinden de genel hükümler uyarınca sorumludur<sup>63</sup>. Anglo-Amerikan hukukunda, gemiyi sefere elverişli bir hâlde bulundurma yükümlülüğünün devredilemez nitelikte olduğu; bu yükümlülüğün ifasının taşıyanın adamları ile görevlilerine veya bağımsız müteahhitlere bırakılmış olmasının da durumu değiştirmedeği kabul edilmektedir<sup>64</sup>. Dolayısıyla taşıyan bu hâlde de sorumlu kalmaya devam eder.

Taşıyanın elverişlilik yönünden gemiyi denetleme yükümlülüğünün ifasında kullandığı yardımcılarına örnek olarak kaptan; geminin makinelerine ilişkin olarak makine personeli; somut olarak icra ettikleri göreve ilişkin olmak

<sup>58</sup> COLE, s. 48; WILLIAMSON/PAYNE, s. 23; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.116 s. 244; POOR, s. 167 vd.; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-019 s. 503, Nr. 9-136 s. 568; SCRUTTON/BOYD et al., B11 s. 388; HILL, s. 5; WILSON, s. 187; SÖZER, s. 7; AKAN, s. 4.

<sup>59</sup> HOFFMANN, s. 17.

<sup>60</sup> SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/8 s. 213; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/7 s. 496; PRÜSSMANN/RABE, § 559/32 s. 413.

<sup>61</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/9 s. 499.

<sup>62</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/32 s. 413; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/9 s. 499.

<sup>63</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/35 s. 414; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/9 s. 213; WÜSTENDÖRFER, s. 240; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 496; HOFFMANN, s. 17; WILLIAMSON/PAYNE, s. 23; Robert TEMPERLEY/Francis Martin VAUGHAN, Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including the Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules), fourth edition, Stevens and Sons Limited, London 1932, s. 23-24; COLINVAUX, s. 41; ÇAĞA/KENDER, s. 179; SÖZER, s. 46; YAZICIOĞLU, s. 109.

<sup>64</sup> CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-138 s. 569; SCRUTTON/BOYD et al., B11 s. 387; COLINVAUX, s. 39 vd.; HILL, s. 5; WILSON, s. 188; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.124 s. 247; RICHARDSON, s. 38.

üzere, gemi adamları ve donatan tarafından istihdam edilen gemi müfettişleri sayılabilir<sup>65</sup>.

Tersanenin taşıyanın yardımcı şahsı sayılıp sayılmayacağı meselesi tartışmalıdır. Bir görüşe göre<sup>66</sup> gemiyi inşa ya da tamir etmiş olan tersane navlun sözleşmeleri bakımından taşıyanın yardımcı şahsı olarak kabul edilemez. Taşıyan tersanenin kusurundan kaynaklanan bir zarardan ancak culpa in eligendo çerçevesinde sorumlu tutulabilir<sup>67</sup>.

Kanaatimize göre tersanenin tüm faaliyetlerini kapsayan böyle genel bir sonuca varmak yerine yardımcı şahıs kavramının tanımından yola çıkılarak tespit edilecek kriterler doğrultusunda bir ayırım yapılmalıdır. TBK m. 116 uyarınca yardımcı şahıs, bir borcun ifasının bırakıldığı kimsedir. Dolayısıyla tersanenin yardımcı şahıs sayılıp sayılmayacağı belirlenirken gördüğü işin bu kapsamda değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmelidir. Bu çerçevede bizim de katıldığımız görüşe göre<sup>68</sup> tersanenin faaliyeti belirli bir navlun sözleşmesine ilişkin ise, yahut belirli bir navlun sözleşmesinin ifası sırasında (yolculuk sırasında) icra edilmişse, tersane taşıyanın yardımcı şahsı olarak kabul edilmelidir. İnşa faaliyetinin belirli bir navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin olduğu söylenemezse de tamir faaliyeti bakımından bu olasılık gündeme gelebilir.

Anglo-Amerikan hukukunda da taşıyanın geminin bakımı ya da tamiri için işinin ehli bir tersane seçmesinin gereken özenin gösterilmiş sayılması için yeterli olmayacağı; gemiyi inşa eden tersanenin ise elverişlilik bakımından taşıyanın yardımcı şahsı olmadığı kabul edilmektedir<sup>69</sup>. Ancak taşıyan geminin inşası safhasında da elverişliliğe ilişkin kendisinden makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirleri almakla yükümlüdür<sup>70</sup>. Örneğin itibarlı bir tersane ile

<sup>65</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 496; POOR, s. 168; ÇAĞA/KENDER, S. 180.

<sup>66</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 497; ABRAHAM, s. 182; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/9 s. 213./15 s. 215.

<sup>67</sup> 1963 tarihli Stockholm Konferansı'nda İngiliz delegasyonu tarafından LK m. 3 § 1'in tadil edilmesi önerilmiştir. Bu tadil ile, taşıyanın üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirdiğinin kabulü için işinin ehli bir tersane seçmesinin yeterli sayılacağına ilişkin bir düzenleme getirilmesi amaçlanmıştır. Söz konusu değişiklik teklifine yönelik itirazlar ve gerekçeleri hakkında bkz.: Olof RISKÅ, "Shipowner's Liability for Damage Caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship", Six Lectures on the Hague Rules (s. 89-105), edited by Kurt Grönfors, Göteborg 1966, s. 94 vd. Uzlaşma sağlanamaması üzerine getirilen diğer değişiklik önerisi hakkında bkz.: a.g.e., s. 100. Her iki öneri de kabul edilmemiş ve L/VK'de, LK'nin başlangıçtaki elverişsizliğe ilişkin düzenlemelerine herhangi bir değişiklik getirilmemiştir.

<sup>68</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/37 s. 415. Aynı yönde: SÖZER, s. 49. Farklı görüşte: RISKÅ, s. 103. Yazar, taşıyanın her durumda ve otomatik olarak tersanenin kusurundan sorumlu tutulamayacağını; ancak yük ile ilgiliye, taşıyanın denetim ve gözetim yükümlülüğünü yerine getirmekte kusurlu olduğunu ispat hakkının tanınması gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>69</sup> HILL, s. 5; CARVER/TREITEL/REYNOLDS, Nr. 9-138 s. 570; CARVER/COLINVAUX, Nr. 500 s. 351, Nr. 505 s. 355; WILSON, s. 188, 189; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.123 s. 246 vd.

<sup>70</sup> A. J. HODGSON, The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With a Spicemen Bill of Lading Thereunder, The Journal of Commerce, Liverpool 1932, s. 19; COLINVAUX, s. 40.

anlaşmamışsa; danışman olarak tecrübeli ve kalifiye bir gemi inşa mühendisi ile çalışmazsa ya da tanınmış gemi sınıflama kuruluşlarından birinin yahut kendi teknik müfettişlerinin inşaat tamamlandığında gemiyi incelemesini şart koşmazsa, inşa safhasındaki eksikliklerden kaynaklanan elverişsizlikten doğan zararlardan sorumlu tutulabilir<sup>71</sup>.

Taşıyan, kendi teknik müfettişlerinin kusurlarından sorumludur<sup>72</sup>. Örneğin müfettiş gereken özeni göstermediği için kötü işçiliğin neden olduğu bir eksikliği ya da plandaki bir hatayı tespit edememişse ya da taşıyan kendi çıkarları doğrultusunda riski bilerek göze almış, mesela yük taşınmasında kullanılacak alanın büyütülmesi için koferdamdan vazgeçmişse bundan ileri gelen zarardan sorumlu olur<sup>73</sup>. Buna karşılık taşıyan işinin ehli bir müfettişle anlaşmışsa ve müfettiş gereken özeni gösterdiği hâlde kötü işçiliği fark edememişse ya da güncel standartları tam olarak uyguladığı hâlde tasarımdaki bir eksikliği gözden kaçırmışsa taşıyana atfı mümkün bir kusur söz konusu değildir.

Taşıyanın gemi sınıflama kuruluşlarının kusurlarından dolayı sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesine de ayrıca değinilmesi gerekmektedir. Bir görüşe göre<sup>74</sup> her ne kadar münferit durumlarda yardımcı şahsın bağımsız müteahhit niteliğini taşıması mümkün olabilse de, gemi sınıflama kuruluşlarının bağımsız müteahhidin özel bir görünümü olduğu hususu gözden uzak tutulmamalıdır. Gemi sınıflama kuruluşlarının az ya da çok ama daima monopol teşkil eden konumu donatanın bu kuruluşları ve onların uzmanlarını kullanmasını zorunlu hâle getirmekte; ayrıca donatanın gemi sınıflama kuruluşları ve onların uzmanları üzerinde herhangi bir etkisi de bulunmamaktadır. Bu noktada taşıyanın durumu borcun ifasında postayı ya da demiryolunu kullanan borçlunun durumuyla özdeştir. Borçlunun teknik faaliyetleri üzerinde herhangi bir etkiye sahip olmadığı bağımsız müteahhitler ve onların müstahdemleri bakımından bu gibi durumlarda nasıl BGB § 278'in uygulanmasından sarfinazar etmek gerekiyorsa<sup>75</sup> aynı şekilde taşıyan da gemi sınıflama kuruluşlarının

<sup>71</sup> COLE, s. 50; CARVER/COLINVAUX, Nr. 505 s. 355; HODGSON, s. 19; TEMPERLEY/VAUGHAN, s. 24; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 497; COLINVAUX, s. 40; AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.123 s. 247.

<sup>72</sup> SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 497; COLINVAUX, s. 40.

<sup>73</sup> TEMPERLEY/VAUGHAN, s. 24; HODGSON, s. 19.

<sup>74</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 497-498; ABRAHAM, s.182; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/9 s. 214.

<sup>75</sup> BGB § 278'in uygulama alanını sınırlayıcı bu yorumun o dönemde son derece yaygın olarak kabul gördüğü hakkında bkz.: Wüstendörfer, s. 240. Günümüzde ise bu yorumun geçerliliğini yitirdiği ve aksi görüşün benimsendiği anlaşılmaktadır. Bkz.: J. Von STAUDINGER/Manfred LÖWISCH, J. Von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 2: Recht der Schuldverhältnisse §§ 255-304 (Leistungsstörungsrecht I), Sellier-de Gruyter, Berlin 2004, § 278/25, 96 s. 332, 351; Stefan GRUNDMANN, Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2: Schuldrecht Allgemeiner Teil §§ 241-432, 5. Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2007, § 278/44 s. 790; Roland DUBISCHAR, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2: §§ 241-432, Reihe Alternativkommentare, Gesamtherausgeber Rudolf Wassermann, Luchterhand, Neuwied und Darmstadt 1980, § 278/7 s. 289.

geminin denetlenmesi esnasındaki kusurundan sorumlu tutulmamalıdır<sup>76</sup>. Ayrıca icra edilen somut seferle düzenli olarak her beş yılda bir tekrarlanan denetimler arasındaki bağlantının son derece uzak olduğu da bu çerçevede dikkate alınmalıdır. Sonuç olarak bu görüş uyarınca taşıyan yalnızca culpa in eligendo'dan dolayı sorumlu tutulabilir.

Anglo-Amerikan hukukunda da taşıyanın gemi sınıflama kuruluşlarının kusurlarından dolayı sorumlu tutulamayacağını ileri sürenler bulunmaktadır<sup>77</sup>.

Bizim de katıldığımız bir diğer görüşe göre ise, gemi sınıflama kuruluşlarının yardımcı şahıs sayılıp sayılmayacağı hususunda tersaneler bakımından ortaya konulan kriterler dikkate alınmalı; dolayısıyla gemi sınıflama kuruluşunun yaptığı denetim belirli bir navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin sayılabildiği ölçüde bu soruya olumlu cevap verilmelidir<sup>78</sup>.

Gemiye denetleyen ve elverişlilik belgesi veren resmi makamlar ise devlete ait bir yetkiyi kullandıklarından ve yardımcı şahıs niteliğini taşımadıkları gibi taşıyan tarafından görevlendirilmiş de olmadıklarından taşıyan bunların eylemlerinden sorumlu tutulamaz<sup>79</sup>.

### III. Hamburg Kuralları'nda Sefere Elverişlilik

Hamburg Kuralları'nda, yolculuk başlangıcında geminin sefere elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamak; eşyanın yükletilmesi, elden geçirilmesi, istifi, taşınması, korunması ve gözetiminde özen göstermek gibi taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan bazı yükümlülüklerinden söz edilmeksizin, eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla Lahey - Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğuna ilişkin özel bir düzenleme getirilmemiştir. Böylelikle sefere elverişsizlikten sorumluluk, taşıyanın sorumluluğunun genel şemsiyesi altına alınmıştır. Diğer bir ifadeyle, açıkça düzenlenmemiş olmakla birlikte, gemiyi sefere elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü HK'de de varlığını sürdürmektedir<sup>80</sup>. Başlangıçtaki ve sonraki elverişsizlik ayrımı ise sona ermiştir<sup>81</sup>. Bu çerçevede geminin yolculuk başlangıcında denize, yola ya da yüke elverişsiz olmasından yahut sonradan elverişsiz hâle gelmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluk bakımından aynı hukuki rejim uygulanır.

Taşıyanın eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından yahut gecikme ile teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun şartları HK m. 5 §

<sup>76</sup> Aksi görüşte: ÇAĞA/KENDER, s. 181; SÖZER, s. 46; YAZICIOĞLU, s. 109 vd.

<sup>77</sup> TEMPERLEY/VAUGHAN, s. 24. Aksi görüşte: AIKENS/LORD/BOOLS, Nr. 10.124 s. 247; WILSON, s. 188.

<sup>78</sup> PRÜSSMANN/RABE, § 559/37 s. 415.

<sup>79</sup> WÜSTENDÖRFER, s. 240; SCHAPS/ABRAHAM, § 559/8 s. 498; SCHLEGELBERGER/LIESECKE, § 559/10 s. 214; ÇAĞA/KENDER, s. 181.

<sup>80</sup> Christof LÜDDEKE/Andrew JOHNSON, The Hamburg Rules From Hague To Hamburg Via Visby, second edition, LLP, London vd. 1995, s. 12.

<sup>81</sup> KARAN, s. 112; LÜDDEKE/JOHNSON, s. 12. Yazar, bu nedenle elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğünün HK çerçevesinde, eski rejime göre daha ağır olduğunu ifade etmektedir.

1’de düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan, eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, ziyaa, hasar ya da gecikmeye sebebiyet veren olayın eşya hakimiyetinde iken meydana gelmiş olması koşuluyla sorumludur. Taşıyan, zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin kendisi ve adamları ile görevlileri tarafından alındığını ispatladığı takdirde sorumlu tutulmaz.

Taşıyanın sorumlu olduğu zaman fasılası, yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında, eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süreyi ifade eder (HK m. 4 § 1). Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sürenin başlangıcı ve bitişi de aynı maddede belirlenmiştir. Buna göre taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti, eşyanın yükletenden veya onun adına ve hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı anda başlar. Eşyanın taşıyan tarafından gönderilene teslim edilmesi veya gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hallerde, sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulması ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilere teslim edilmesi ile taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti son bulur (HK m. 4 § 2).

HK çerçevesinde taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilmesi, HK m. 4 ve 5 hükümlerinde aranan koşulların gerçekleşmesine bağlıdır. Şu hâlde öncelikle zarara neden olan olayın eşya taşıyanın hakimiyetinde iken gerçekleşmesi şarttır. Ayrıca zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul surette beklenebilecek olan tüm tedbirlerin taşıyan ve adamları ile görevlileri tarafından alındığı da ispatlanamamış olmalıdır.

#### **IV. Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik**

Rotterdam Kuralları’nın “deniz yolculuğuna uygulanabilecek özel yükümlülükler” başlıklı 14. maddesinde taşıyanın yolculuktan önce, yolculuk başlangıcında ve yolculuk sırasında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan denize elverişli bir gemi sağlamak; gerektiği gibi gemi adamı temin etmek, gemiyi donatmak, ikmal etmek; ambarları, geminin yük taşınan diğer bütün kısımlarını, taşıyan tarafından sağlanan ve içinde ya da üzerinde yük taşınan konteynerleri yükün kabulüne, taşınmasına, korunmasına uygun ve elverişli bir hâlde bulundurma ve gemiyi bu hâlde (denize, yola ve yüke elverişli hâlde) muhafaza etmek için gereken özeni göstermekle yükümlüdür (RK m. 14 § 1).

Gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün düzenlendiği (a) ve (b) bentleri, denize ve yola elverişlilik kavramları bakımından LK - L/VK m. 3’e herhangi bir yenilik getirmemektedir. Ancak yüke elverişliliğe ilişkin (c) bendinin LK - L/VK m. 3 § 1 c’den ayrıldığı iki husus bulunmaktadır. Öncelikle RK m. 14 c’de geminin soğutma bölümlerinden ayrıca söz edilmemiştir. Esasen “geminin eşya taşınan diğer bütün kısımları” soğutma bölümlerini de kapsadığından bunun ayrıca belirtilmesine gerek bulunmamaktadır. Dolayısıyla RK m. 14 bakımından da taşıyan geminin soğutma bölmelerinin yükü

kabule, taşımaya ve korumaya elverişli hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Zira taşıyanın bu yükümlülüğü geminin yük taşınan bütün kısımları için söz konusudur.

RK m. 14 c'nin LK - L/VK m. 3 § 1 c'den ayrıldığı ikinci husus ise önemlidir. Zira düzenlemede ambarların ve geminin yük taşınmasında kullanılan diğer kısımlarının yanı sıra konteyner de ayrıca zikredilmiştir. Böylelikle taşıyan tarafından sağlanan konteynerler gemi ambarı ile bir tutulmuştur.

Rotterdam Kuralları'nın gemiyi elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğüne ilişkin olarak getirdiği en önemli ve temel yenilik ise bunun yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük olarak düzenlenmesidir. Zira LK - L/VK sisteminden farklı olarak RK çerçevesinde taşıyan gemiyi elverişli bir hâlde bulundurmamak için yalnızca yolculuk başlangıcında değil, yolculuğun devamı sırasında da gereken özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur<sup>82</sup>.

Talepte bulunan zararın geminin sefere elverişsizliğinden ileri gelmiş olabileceğini ya da zararın meydana gelmesinde geminin sefere elverişsizliğinin de rol oynamış olabileceğini ispatladığı takdirde (RK m. 17 § 5 a) taşıyan sorumlu tutulmamak için ya zararın geminin sefere elverişsizliğinden ileri gelmediğini (RK m. 17 § 5 b-i) ya da geminin sefere elverişliliğini sağlama hususunda gereken özeni gösterdiğini (RK m. 17 § b-ii) kanıtlamalıdır. Dolayısıyla taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden sorumluluğu, LK - L/VK'de olduğu gibi, RK'de de bir kusur sorumluluğudur.

Taşıyanın konvansiyon kapsamındaki tüm yükümlülükleri bakımından eylem ve ihmallerinden sorumlu olduğu kişiler, RK m. 18'de düzenlenmiştir. Bu kişiler, ifa eden; kaptan ve gemi adamları; taşıyanın ya da ifa edenin çalışanları ve doğrudan ya da dolaylı olarak taşıyanın talebi ile yahut onun gözetim ve kontrolü altında hareket ettiği ölçüde, taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getiren ya da bunları yerine getirmeyi üstlenen tüm kişilerdir.

## SONUÇ

Lahey - Lahey/Visby Kuralları'nda yolculuk başlangıcında gemiyi sefere elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü özel olarak düzenlenmiştir. Taşıyanın elverişsizlikten dolayı sorumlu tutulabilmesi için kusurunun bulunması şarttır. Diğer bir ifadeyle, başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluk, bir kusur sorumluluğudur.

Hamburg Kuralları'nda, geminin yolculuk başlangıcında sefere elverişli hâlde bulundurulması yükümlülüğüne ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu çerçevede gerek yüke özen borcunun ihlalden gerekse geminin yolculuk başlangıcında denize, yola ya da yüke elverişsiz olmasından yahut sonradan elverişsiz hâle gelmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluk bakımından aynı hukuki rejim uygulanır.

<sup>82</sup> Modern gemilerdeki teknik gelişmeler nedeniyle elverişlilik standardının kapsamının genişleyeceği ve gemiyi elverişli bir hâlde bulundurma yükümlülüğünün devam eden bir yükümlülük hâlini almasının bekleneceği, Rotterdam Kuralları'ndan çok önce ifade edilmekteydi. Bkz.: HILL, s. 8.

Rotterdam Kuralları'nda ise, gemiyi sefere elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü, Lahey – Lahey/Visby Kuralları'na paralel şekilde düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nın gemiyi sefere elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğüne ilişkin olarak getirdiği en önemli ve temel yenilik ise bunun yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük olarak düzenlenmesidir.

### KAYNAKÇA

ABRAHAM, Hans Jürgen: Das Seerecht: ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht, 4. Ergänzte und erweiterte Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, 1974.

AIKENS, Sir Richard/LORD, Richard/BOOLS, Michael: Bills of Lading, Informa, London 2006.

AKAN, Pinar: "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, Beta, İstanbul 2000, s. 1-13.

CARVER, Thomas Gilbert/COLINVAUX, Raoul:, Carver's Carriage by Sea, Vol. 1, Thirteenth Edition, Stevens § Sons, London 1982.

CARVER, Thomas Gilbert/TREITEL, Sir Guenter/REYNOLDS, F.M.B.: Carver on Bills of Lading, Sweet § Maxwell, London 2005.

COLE, Sanford D.: The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With an Explanation of the Hague Rules and Full Notes, fourth edition, Sir Isaac Pitman § Sons Ltd., London 1937.

COLINVAUX, Raoul P.: The Carriage of Goods by Sea Act, 1924, Stevens & Sons, London 1954.

ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, gözden geçirilmiş 10. baskı, XII Levha, İstanbul 2010.

DUBISCHAR, Roland: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2: §§ 241-432, Reihe Alternativkommentare, Gesamtherausgeber Rudolf Wassermann, Luchterhand, Neuwied und Darmstadt 1980.

GRUNDMANN, Stefan: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 2: Schuldrecht Allgemeiner Teil §§ 241-432, 5. Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2007.

HARTMANN, Karl: Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln, Abhandlungen zum schweizerischem Recht 221. Heft, Verlag von Stämpfli & Cie, Bern 1945.

HILL, C.J.S.: An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea, Stanford Maritime Ltd., London 1974.

HODGSON, A.J.: The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With a Spicemen Bill of Lading Thereunder, The Journal of Commerce, Liverpool 1932.

HOFFMANN, Andreas: Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht, Schriften zum Transportrecht Heft 15, herausgegeben von Rolf Herber, Luchterhand, Neuwied-Kriftel-Berlin 1996.



KENDER, Rayegân/ÇETİNGİL, Ergon/YAZICIOĞLU, Emine: Deniz Ticareti Hukuku: Temel Bilgiler, C. 1, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Güncellenmiş Onüçüncü Baskı, XII Levha, İstanbul 2012.

LOOKS, Volker/KRAFT, Holger: "Die zivilrechtliche Auswirkungen des ISM Code", Transportrecht, 06/1998, s. 221-229.

LÜDDEKE, Christof/JOHNSON, Andrew: The Hamburg Rules From Hague To Hamburg Via Visby, second edition, LLP, London vd. 1995.

POOR, Wharton: Poor on Charter Parties and Ocean Bills of Lading: American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading, 5. edition, Matthew Bender, New York 1968.

PRÜSSMANN, Heinz/RABE, Dieter: Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Neubearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München 2000.

RICHARDSON, John: A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules: A revised Special Report, Lloyd's of London Press, London vd. 1989.

RISKA, Olof: "Shipowner's Liability for Damage Caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship", Six Lectures on the Hague Rules, edited by Kurt Grönfors, Göteborg 1966, s. 89-105.

SCHAPS, Georg/ABRAHAM, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Erster Teil, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Walter de Gruyter, Berlin-New York 1978.

SCHLEGELBERGER, Franz/LIESECKE, Rudolf: Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen, Berlin vd. 1964.

SCRUTTON, Thomas Edward/BOYD, Stewart C. et al.: Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Twenty-first Edition, Sweet & Maxwell, London 2008.

SÖZER, Bülent: Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, Vedat, İstanbul 2012. (Deniz Ticareti Hukuku)

SÖZER, Bülent: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975.

SÜZEL, Cüneyt/DAMAR, Duygu: "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.: XXVI S.: 2, 2010, s. 149-240.

ŞEKER-ÖĞÜZ, Zehra: "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgilere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", İÜHF, C. LXI S. 1-2, 2003, s. 327-337.

TAŞDELEN, Nihat: "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu", Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, C. I, Vedat, İstanbul 2003, s. 939-957.

TEKİL, Fahiman: Deniz Hukuku, 6. Bası, Alkım, İstanbul 2001.

TEMPERLEY, Robert/VAUGHAN, Francis Martin: Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including the Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules), fourth edition, Stevens and Sons Limited, London 1932.

VON STAUDINGER, J./LÖWISCH, Manfred: J. Von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 2: Recht der Schuldverhältnisse §§ 255-304 (Leistungsstörungsrecht I), Sellier-de Gruyter, Berlin 2004.

WILLIAMSON, Richard/PAYNE, C.H. Withers: Carriage of Goods by Sea Act, 1924, Stevens and Sons Limited, London 1934.

WILSON, John F.: Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Pearson, Harlow vd. 2010.

WÜSTENDÖRFER, Hans: Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950.

YAZICIOĞLU, Emine: "Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 11 Sayı 1-4, 2011, s. 99-113.

YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul 2012.