



## SORUMLULUK SINIRLARININ KALDIRILMASININ YORUMLANMASI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ KARARI\*

*INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION'S DECISION ON THE  
INTERPRETATION OF THE BREAKING THE RIGHT TO LIMIT LIABILITY*

Dr. Öğr. Üyesi. G. Venüs CÖMERT\*\*

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL\*\*\*

### ÖZ

Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme ve onu tadil eden 1996 Sınırlı Sorumluluk Protokolü uyarınca Sözleşmenin 2'nci maddesinde yer verilen istemler ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme uyarınca tankerden kaynaklanan petrol kirliliğine ilişkin istemler için sorumluluk sınırlandırılmaktadır. Sözleşmelerde öngörülen sorumluluk sınırları Sözleşmelerin ilgili maddelerinde düzenlenen kusur

\* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 19.10.2022 / Kabul Tarihi: 15.02.2023.

Beyanlar:

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Katkı Oranı: Yazar/yazarlar, söz konusu çalışmanın hazırlanmasında yazarların katkı oranlarının aşağıda gösterildiği şekilde olduğunu beyan ederler:

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL %50

Dr. Öğr. Üyesi. G. Venüs CÖMERT %50

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

\*\* Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, Hukuk Fakültesi, Çağ Üniversitesi (venuscomert@cag.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-1738-3100).

\*\*\* Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, Hukuk Fakültesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).



derecesinin ispatlanması hâlinde uygulanmayacaktır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 15/12/2021 tarihli üç Karar ile taraf devletler ve taraf devlet mahkemeleri tarafından özellikle “pervasızca davranış” olarak ifade edilen kusur derecesinin aynı şekilde yorumlanmasını sağlamak amacıyla benzer düzenlemelerin yer aldığı Milletlerarası Sözleşmeleri de kapsayacak nitelikte ortak yorum kuralları getirilmiştir. Çalışmada IMO tarafından yayımlanan ortak yorum kuralları, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin hazırlık çalışmaları, Sözleşmede öngörülen kusur dereceleri ve pervasızca davranışın sigorta sözleşmelerine etkisi de incelenerek değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** •Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme •1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme •Uluslararası Denizcilik Örgütü Ortak Yorum Kuralları •Pervasızca Davranış •Alter Ego

## ABSTRACT

The shipowner’s liability is limited for claims set out in Article 2 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 and the Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 and for claims regarding oil pollution from a tanker pursuant to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992. Limitation of liability provisions shall not be applied in case the level of culpability stipulated in the relevant articles of the Conventions is proven. By way of its three decisions dated 15/12/2021, the International Maritime Organisation (IMO) has adopted common interpretation rules including the other conventions providing similar regulations to ensure that the level of culpability expressed as “wilful conduct” shall be interpreted in a uniform manner by the State Parties and courts of the State Parties. This article evaluates the IMO’s decision regarding the common interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability, 1976 by examining the *travaux préparatoires* of the Convention, the level of culpability stipulated in the Conventions and the effect of wilful misconduct on insurance contracts.

**Keywords:** •Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 •International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 •IMO’s Common Interpretation Rules •Wilful Misconduct •Alter Ego

## GİRİŞ

Uluslararası Denizcilik Örgütü<sup>1</sup> (“IMO”) 32’nci oturumunda “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli

<sup>1</sup> *International Maritime Organization*, IMO hakkında bkz. <<https://imo.org/>> erişim tarihi 15 Eylül 2022. Türkiye’nin tarafı olduğu IMO Sözleşmeleri ve bu sözleşmelerin Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği tarih hakkında bkz. <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-taraf-oldugu-imo-sozlesmeleri-2021.pdf>> et. 15 Eylül 2022.



Milletlerarası Sözleşme'nin<sup>2</sup> ("1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi") 4'üncü maddesi, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolünün<sup>3</sup> 4'üncü maddesi ("1996 Sorumluluk Sınırı Protokolü") ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşmenin<sup>4</sup> ("1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi") 5'inci maddesinin ikinci fıkrası düzenlemelerinin yorumlanması hakkında 15/12/2021 tarihli ve A.1163(32)<sup>5</sup>, A.1164(32)<sup>6</sup> ve A.1165(32)<sup>7</sup> sayılı üç Karar kabul etmiştir.

1976 Sınırlı Sorumluluk Sözleşmesi ve onu tadil eden 1996 Sınırlı Sorumluluk Protokolü uyarınca Sözleşmenin 2'nci maddesinde yer verilen istemler için sorumluluk Milletlerarası Sözleşmenin 6'ncı ve 7'nci maddesi çerçevesinde sınırlandırılmaktadır. Aynı şekilde 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi uyarınca tankerden kaynaklanan petrol kirliliği zararları bakımından gemi malikinin sorumluluğu Milletlerarası Sözleşmenin 5'inci maddesinin birinci fıkrasında öngörülen meblağla sınırlıdır. Donatan lehine getirilen sorumluluk sınırı, 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve 1996 Sorumluluk Sınırı Protokolü m. 4'te, geminin sicile kayıtlı maliki lehine öngörülen sorumluluk sınırı 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. 5 f. 2'de öngörülen kusur derecesinin istem sahibi tarafından ispat edilmesi hâlinde uygulama alanı bulmayacaktır. IMO, sorumluluk sınırını kaldıran bu kusur derecesinin taraf devletler ve bu devletlerin

<sup>2</sup> *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*. Sözleşme'nin Resmî Gazete'de ("RG") yayımlanan İngilizce metninin aslı ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 04.06.1980/17007. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve onu tadil eden 1996 Sorumluluk Sınırı Protokolünün birleştirilmiş metni ve Sözleşme ile ilgili kaynakça için bkz. Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 447 vd.

<sup>3</sup> *Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve onu tadil eden 1996 Sorumluluk Sınırı Protokolünün birleştirilmiş metni ve Sözleşme ile ilgili kaynakça için bkz. Atamer ve Süzel, 446.

<sup>4</sup> *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992*. Sözleşmenin resmî İngilizce metni ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 24.07.2001/24472.

<sup>5</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

<sup>6</sup> IMO, Resolution A. 1164(32), Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

<sup>7</sup> IMO, Resolution A. 1165(32), Interpretation of Article 6 of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 Amending Article V(2) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.



mahkemeleri tarafından aynı şekilde yorumlanması adına ortak yorum ilkeleri getirmiştir. Çalışmada bu yönde düzenleme yapılmasındaki ihtiyaç, IMO Kararları ve Kararlarda atıf yapılan IMO belgeleri çerçevesinde ortaya konulmaya çalışılacaktır.

## I. ORTAK YORUM KURALININ KAPSAMINA DÂHİL OLAN MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER

IMO Hukuk Komitesi'nin 32'nci oturumunda kabul edilen yorum kurallarına ilişkin üç Kararı bulunmaktadır<sup>8</sup>. Metinlerin başlığından Kararların kapsamının 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi, 1996 Sorumluluk Sınırı Protokolü ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile sınırlı olduğu izlenimi doğmaktadır. Ancak her üç Kararın metnine bakıldığında öngörülen yorum ilkesinin 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme<sup>9</sup> ("2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi"), 2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi<sup>10</sup> ("2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesi") ve 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolü<sup>11</sup> ("2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesi") için de geçerli olduğu zikredilmektedir<sup>12</sup>. Gerçekten de 2001 Gemi

<sup>8</sup> Bkz. yuk. dn. 5, 6 ve 7'de yer verilen Kararlar. IMO tarafından hazırlanan milletlerarası sözleşmeler bakımından sorumluluk sınırlarının kalkmasına ilişkin ortak bir yorum kuralı getirilmesinin 2020-2021 IMO senelik planlamasında yer aldığı ve bu plan uyarınca 2021 yılında tamamlanmasının hedeflendiğine dair bkz. Report of the Legal Committee on the Work of its 107th Session- 11/12/2020 ("IMO, LEG 107/18/2"), 17. Bu metne ve ortak yorum çalışmalarının hazırlık sürecine ilişkin belgelere IMO'nun resmî internet sitesinden ulaşılammış ancak elektronik posta yoluyla yaptığımız istem üzerine IMO tarafından gönderilmiştir.

<sup>9</sup> *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*. Sözleşmenin resmî İngilizce metni ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 27.07.2013/28720. Sözleşmenin resmî İngilizce metni ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 27.07.2013/28720.

<sup>10</sup> *The International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*. Türkiye bu milletlerarası sözleşmeye taraf olma iradesini henüz göstermemiştir.

<sup>11</sup> Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. Sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğuna dair kanun için bkz. RG 03.04.2017/30027. 30/04/2010 tarihinde imzalanan sözleşme 31/07/2017 tarihli RG'de yayımlanmış ve Türkiye tevdi makamına 23/04/2018 tarihinde katılma belgesini sunmuştur. Bu bilgi için bkz. <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-taraf-oldugu-imozozlesmeleri-2021.pdf>> et. 15 Eylül 2022. Ne var ki bu Sözleşme milletlerarası hukukta henüz yürürlük kazanmamıştır.

<sup>12</sup> Bkz. IMO, Resolution A. 1163(32), Par. 3; IMO, Resolution A. 1164(32), Par. 3; IMO, Resolution A. 1165(32), Par. 3.



Yakıtı Sözleşmesinin 6'ncı maddesinde sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesine atıf yapılmıştır<sup>13</sup>. Dolayısıyla donatanın sorumluluğu gemi yakıtı isteminden kaynaklanan kirlenme zararları için kural olarak sınırlı olmakla birlikte 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 5 f. 2'deki kusur derecesinin ispatı durumunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulama alanı bulmayacaktır. Aynı sonuç 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesine atıf yapan 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesi m. 10 f. 2<sup>14</sup> gereği de geçerlidir. Milletlerarası hukukta henüz yürürlük kazanmamış olan 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesi m. 9 f. 2<sup>15</sup> düzenlemesinde öngörülen kusur derecesinin ispatı da sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybına sebebiyet verecektir.

IMO Hukuk Komitesi'nin Kararlarında yer verilen Milletlerarası Sözleşmeler her ne kadar yukarıda belirtilenlerle sınırlı olsa da getirilen yorum kuralları sorumluluk sınırlarının uygulanmamasına sebebiyet veren aynı kusur derecesini içeren Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin ("Lahey Sözleşmesi")<sup>16</sup> 23 Şubat 1968 Tarihli Protokol ile Değiştirilmiş Metni<sup>17</sup> m. 4 f. 5 b. (e)'nin ("Lahey-Visby Kuralları") ve Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin

---

<sup>13</sup> Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended."

<sup>14</sup> Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended."

<sup>15</sup> Hükmün resmî İngilizce metni şu şekildedir: "The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result."

<sup>16</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Signed at Brussels on the 25<sup>th</sup> August 1924. 1924 Lahey Sözleşmesinin RG'de yayımlanan Türkçe tercümesi için bkz. Gemi sahiplerinin mesuliyetinin tahdidi ve konişmentoya mütaallik bazı kaidelerin tevhibi hakkındaki 25 Ağustos 1924 tarihli ve deniz ticaret vasıtalarının rehni ve imtiyazı ve Devlet gemilerinin muafiyetleri ile alâkalı bazı kaidelerin tevhibi hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası 4 sözleşmeye katılmamız hakkında Kanun, Kanun Numarası: 6469, Kabul Tarihi: 14/02/1955, RG 22.02.1955/8937.

<sup>17</sup> Milletlerarası sözleşmenin 1968 ve 1979 tarihli Protokoller ile değişik birleştirilmiş metni ve akademik Türkçe tercümesi için bkz. Atamer ve Süzel, 123 vd.



Atina Sözleşmesi<sup>18</sup>, 2002 (“2002 Yolcu Taşıma Sözleşmesi”) m. 13’ün yorumlanması bakımından da önem taşımaktadır. Benzer şekilde IMO Kararları milletlerarası karayoluyla eşya taşıma hakkındaki Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi<sup>19</sup> (“CMR”) m. 29’un özellikle TTK m. 886 düzenlemesi sonrasındaki yorumu bakımından da önem taşımaktadır<sup>20</sup>.

## II. ORTAK YORUM KURALININ TÜRK HUKUKU BAKIMINDAN ÖNEMİ

IMO Kararlarında yer verilen 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve onu tadil eden 1996 Sorumluluk Sınırı Protokolü, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi ve 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesine Türkiye taraftır<sup>21</sup>. Anılan milletlerarası sözleşmelerden 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesi dışındakiler milletlerarası hukukta yürürlüktedir. Sözleşmelerin hepsi *lex fori* uygulama alanına sahiptir ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul

<sup>18</sup> *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*. Sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun için bkz. RG 03.04.2017/30027. Sözleşmenin resmî İngilizce metni ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 18.9.2019/30893 (mükerrer).

<sup>19</sup> *Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route*. Sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun için bkz. RG 14.12.1993/21788. Sözleşmenin resmî İngilizce metni ve Türkçe tercümesi için bkz. RG 04.01.1995/22161. Sözleşmenin akademik tercümesi için bkz. Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, *Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi* (B.2, Yetkin Yayınları 2020).

<sup>20</sup> CMR m. 29 gereği zarara taşıyıcının kastının yahut davayı gören mahkemenin hukukuna göre taşıyıcının kasta eşdeğer kusurunun sebebiyet vermesi hâlinde, taşıyıcı milletlerarası sözleşmede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. Hükümde yer verilen “mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusur” derecesi farklı ülkelerde farklı içtihatlarla konu olmuş ve taşıyıcının sorumluluk sınırının kalkmasına hangi kusur derecesinin sebebiyet verdiği hakkında milletlerarası yeknesaklık sağlanamamıştır, bkz. Karan, Kara ve Varan, 876. TTK m. 886’da kasta eşit olarak kabul edilen kusur derecesi için açık düzenleme yapılmış ve pervasızca davranış olarak ifade olunan kusur derecesi, taşıyıcının sorumluluk sınırlarının kalkmasına sebebiyet veren ikinci kusur derecesi olarak mevzuata girmiştir. Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen ve CMR m. 29’a tâbi kara yolu taşımalarında mahkemenin hukukuna göre yapılacak belirlemede sorumluluk sınırları taşıyıcının pervasızca davranışının ispat edilmesi hâlinde ortadan kalkacaktır. Diğer bir ifadeyle, CMR m. 29 anlamında “mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusur” TTK m. 886 sonrasında pervasızca davranış kusurudur, bkz. Cüneyt Süzel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) 515,516 ve bu sayfalarda 1616 ilâ 1620 nci dipnotlarında yer verilen bilimsel çalışmalar (Sorumluluğun Sınırlandırılması).

<sup>21</sup> Türkiye’nin tarafı olduğu IMO Sözleşmeleri ve bu sözleşmelerin Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği tarih hakkında bkz. <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-taraf-oldugu-imo-sozlesmeleri-2021.pdf>> et. 15 Eylül 2022.



Hukuku Hakkında Kanun (“MÖHUK”)<sup>22</sup> m. 1 f. 2 gereği doğrudan uygulama alanı bulacaktır. Türkiye anılan milletlerarası sözleşmelerden bugün itibarıyla 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesine taraf değildir. Bu bilgilerin ışında gemi malikinin ya da donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebebiyet veren kusur derecesinin yorumuna ilişkin getirilen IMO Kuralları şüphesiz önem taşımaktadır.

Öte yandan Türkiye henüz taraf olmamışsa da 1968 Protokolü ile değişik 1924 Lahey Sözleşmesi hükümleri<sup>23</sup> ile yakın geçmişte taraf olunması işlemleri tamamlanan 2002 Yolcu Taşıma Sözleşmesi<sup>24</sup> hükümleri Türk Ticaret Kanunu’nun (“TTK”)<sup>25</sup> beşinci kitabına işlenmiştir. Dolayısıyla IMO yorum ilkeleri, navlun ve yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyanın, fiili taşıyanın ve bunların adamlarının sorumluluklarını sınırlama hakkını kaybetmesine sebebiyet veren TTK m. 1187<sup>26</sup> ve 1267’nin<sup>27</sup> yorumu bakımından da önem arz etmektedir.

Türk hukuku bakımından önem taşıyan bir diğer hüküm “sınırlama hakkını kaldıran kusur” başlıklı TTK m. 1343 düzenlemesidir<sup>28</sup>. Anılan maddede 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesine ilişkin ortak

<sup>22</sup> Kanun No: 5718, RG 27.11.2007/26728.

<sup>23</sup> TTK m. 1138 ilâ 1271 inci maddelere ilişkin genel açıklamalar için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 342, 343.

<sup>24</sup> TTK m. 1247 ilâ 1271 inci maddelere ilişkin genel açıklamalar için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 372, 374. 14/12/2022 tarihli ve 6561 Sayılı “Bazı Anlaşmaların Yürürlüğe Girdiği Tarihlerin Tespit Edilmesi Hakkında Karar” (“6561 Sayılı Karar”) uyarınca Sözleşmenin yürürlük tarihi 16/09/2022 olarak ilân edilmiştir. 6561 Sayılı Karar için bkz. RG 15.12.2022/32044. “2002 Atina Sözleşmesi ile İlgili Gelişmeler Hakkında” başlıklı bilgi notu için bkz. <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2022/12/15/2002-atina-sozlesmesi-ile-iligili-gelismeler-hakkinda.pdf>> et. 30 Ocak 2022.

<sup>25</sup> Kanun No: 6102, RG 14.2.2011/27846.

<sup>26</sup> TTK m. 1187 f. 1: “Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.”

<sup>27</sup> TTK m. 1267 f. 1: “Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan, 1262 ve 1263 üncü maddelerle 1264 üncü maddenin birinci fıkrasında öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.”

<sup>28</sup> Hüküm hakkında bkz. Kerim Atamer, ‘1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı’na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekeşi’, *Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp’e Armağan, Cilt 1* (B.1, BETA 2003) 849-905 (‘Sınırlı Sorumluluk’).



düzenleme getirilmektedir. Hükümde 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin dördüncü maddesinin ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesinin beşinci maddesinin ikinci fıkrasının uygulanmasında kimlerin kusurunun gemi malikinin kusuru olarak addedileceği düzenlenmektedir. IMO Kararlarında belirlenen ortak yorum kuralları özellikle TTK m. 1343 f. 1 b. (e) çerçevesinde “genel veya özel bir yetkiye dayanarak donatanı (gemi malikini) temsil eden kişiler” in kapsamının belirlenmesinde de önem taşıyacaktır.

### **III. ORTAK YORUM KURALINA GEREKSİNİM DUYULMASI SEBEBİ**

IMO Kararlarının giriş kısmında ortak yorum kuralları getirilmesinin sebepleri açıklanmıştır<sup>29</sup>. Bu kısımda anılan gerekçelere sırasıyla yer verilecek ve çalışmanın ilerleyen başlıklarında IMO hazırlık çalışmaları da göz önünde tutularak değerlendirme yapılacaktır. Kararlarda yer verilen gerekçeler şu şekildedir:

[1] IMO tarafından hazırlanan Milletlerarası Sözleşmelerin sorumluluk sınırları ve bu sınırların kalkmasına ilişkin düzenlemeleri hak sahiplerinin, taraf devletlerin ve endüstrinin yükümlülüklerini ve çıkarlarını dengeleyecek şekilde dikkatli bir şekilde müzakereye konu edilmiştir. Bunun sonucunda oluşan sistem karşılıklı uzlaşmayı temsil etmektedir. Farklı çıkar gruplarının uzlaşması sonucunda ortaya çıkan metinde öngörülen sorumluluk sınırları ile zarar görenlerin yargı yoluna başvurmaksızın zararlarının giderimi için yeterli miktarda tazminat elde edebilmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Böylece yargı yoluna gidilmesinin önüne geçilmesinin amaçlandığı dolayısıyla zararın hızlı bir şekilde tazmininin hedeflendiği belirtilmiştir.

[2] Milletlerarası Sözleşmelerde sorumluluk sınırlarının kalkmasına ilişkin düzenlemelerin farklı çıkar çevreleri tarafından verilen tavizler sonrasında oluşan uzlaşma metni niteliğinde olduğu, bu Milletlerarası Sözleşmelerin anılan hükümlerinin ortak şekilde yorumlanmasının uygulama açısından önem taşıdığı vurgulanması gerektiği böylece sorumluluğuna gidilen kişilere ve bu kişilerden zararını talep eden üçüncü kişilere hükümlerin eşit ve hakkaniyetli bir şekilde uygulanmasının sağlanacağı bildirilmiştir.

<sup>29</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), 1, 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 1, 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 1, 3.





[3] Sorumluluk sınırının kalkmasına ilişkin kusur derecesi hakkında ortak bir yorum ilkesi benimsendiği takdirde Milletlerarası Sözleşmelere hâlihazırda taraf olan ve bu Sözleşmelere ileride taraf olacak devletlerin yargı organları hükmü yeknesak bir şekilde uygulayacak ve milletlerarası uygulamada birlik sağlanacaktır.

[4] Milletlerarası Sözleşmelerin amacı zarar görenlerin uğradıkları zararın yeterli miktarda ve ivedilikle tazmin edilmesidir. Her ne kadar gemi malikinin kusursuz sorumluluğu öngörülmüş olsa da<sup>30</sup> istenilen amaca ulaşılabilmesi sorumlu kişilerin sorumluluklarını teminat altına alan zorunlu sorumluluk sigortası ve benzeri finansal güvencelerin öngörülmesi ile gerçekleşecektir.

[5] Sorumluluğun sınırlandırılması aynı zamanda sorumluluk sigortacısının da aynı sınırlardan yararlanması anlamına gelecektir. Sorumluluk sınırlarının öngörülmesinin en önemli sebeplerinden biri sigortacının sorumluluğunun üst sınırı olan sigorta bedelini öngörebilmesidir. Sorumluluk sınırları belirlenirken öngörülen meblağların sigortalabilir ölçüde olması göz önünde tutulmuştur.

[6] 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ve 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesinde şu kusur derecesinin ispatı hâlinde sorumluluk sınırları göz önünde tutulmaksızın zararın tamamından sorumlu olunacaktır: “donatanın<sup>31</sup> zarara sebep olma kastı veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelebileceği bilinci ile işlediği bir fiilinin veya ihmalinin zarara sebep olması”<sup>32</sup>. IMO Kararlarında bu kusur derecesi sorumluluk sınırının uygulanmaması testi [*the test for breaking the right to limit the liability*] olarak adlandırılmaktadır. Bu çalışmada bu hususa “sınırsız sorumluluk testi” olarak atıf yapılacaktır.

[7] Sınırsız sorumluluk testi 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde önerilmiş ve kabul edilmiştir. Böyle bir testin öngörülmesinin yegâne sebebi 1957 Deniz Gemileri Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında

<sup>30</sup> 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi, 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesinde sorumluluk için kusur aranmamaktadır. Ne var ki 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi donatanın sorumluluğunu değil yalnızca sorumluluğunun sınırlandırılmasını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir.

<sup>31</sup> 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi bakımından bu kişi geminin sicile kayıtlı maliki olarak anlaşılmalıdır.

<sup>32</sup> Resmî İngilizce metin şu şekildedir: “A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.”



Milletlerarası Sözleşmesinde<sup>33</sup> (“1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi”) yer verilen sorumluluk sınırlarının çok daha yüksek sınırlar ile tadil edilmiş olmasıdır. Diğer bir ifadeyle bir yandan sorumluluk sınırları arttırılırken bu sınırın kalkmasına ilişkin sıkı kusur derecesi testi getirilmiştir. Bu bir uzlaşma paketi niteliğindedir.

[8] Sınırsız sorumsuzluk testinin yeknesak şekilde uygulanmaması zarar görenlerin zararının derhâl tazmin edilmesinin önüne geçecek ve hak kayıplarına sebebiyet verebilecektir. Bu durum belirsizlik ve karışıklığa neden olabilecek ve talepte bulunanların eşit olmayan bir muamele görmelerine yol açabilecektir.

[9] Sınırsız sorumluluk testi uygulanırken bu kuralın ilk olarak öngörüldüğü düzenlemedeki getirilme amacına sadık kalınarak yorum yapılmalıdır. Bu nedenle taraf devletlerin yargı organları ilgili maddenin yorumunu yaparken hükmün öngörülme amacındaki temel prensipleri de göz önünde bulundurmalıdır. Bu ilkeler ise ilk kez 1976 Sorumluk Sınırı Sözleşmesinde belirlenmiştir<sup>34</sup>. Dolayısıyla bu Milletlerarası Sözleşmenin hazırlık çalışmaları [*travaux préparatoires*] yorum bakımından önem taşımaktadır.

[10] Sözleşmelerin yorumlanmasında nihai olarak belirleyici olanlar taraf devletler olduğundan ortak bir yorum ilkesi benimsenmesi hem yargı organlarına hem istem sahiplerine hem de donatanlara ve onların sorumluluk sigortacılarına yardımcı olacak ve yeknesak bir uygulamaya gidilebilecektir.

[11] 1969 tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi<sup>35</sup> m. 31’de<sup>36</sup> benimsenen genel yorum ilkesine göre bir milletlerarası sözleşme, sözleşmenin hükümlerine sözleşmenin bütünü içinde ve konusu ile amacının ışığında verilecek alelade anlama uygun bir şekilde iyi niyetle yorumlanır. Milletlerarası Sözleşmenin 32’nci maddesinde<sup>37</sup> benimsenen tamamlayıcı yorum ilkesine göre

<sup>33</sup> International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.

<sup>34</sup> Bkz. aşa. V. I.

<sup>35</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969.

<sup>36</sup> Hükmün İngilizce metni şu şekildedir: “A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.”

<sup>37</sup> Hükmün İngilizce metni şu şekildedir: “Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31: (a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or (b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.”



ise Milletlerarası Sözleşmenin hazırlık çalışmalarına ve hazırlık sürecine tamamlayıcı yorum ilkesi olarak başvurabilecektir. Buradan hareketle ortak yorum kuralları getirilirken bu süreç de göz önünde tutulmalıdır.

#### IV. IMO KARARLARINDA ÖNGÖRÜLEN YORUM İLKELERİ

IMO Kararlarında sınırsız sorumluluk testine ilişkin benimsenen yorum kuralında dört ana ilkeye yer verilmiştir. Bu ilkeler sırasıyla şu şekildedir:

[1] Anılan Milletlerarası Sözleşmelerde asıl kural sorumluluğun sınırlandırılmasıdır [*the principle of unbreakability*]. Bu hakkın kaybı yalnızca istisnai ve sınırlı hâllerde söz konusu olmalıdır.

Gerçekten de yorum kuralına ilişkin IMO Kararlarının hazırlık sürecinde Milletlerarası Sözleşmelerde yer verilen sorumluluk sınırına ilişkin hükümlerin sorumluluk sınırlarının kaldırılmaması (kırılmazlık) ilkesine dayandırıldığı ve sorumluluk sınırının ortadan kaldırılmasının neredeyse imkânsız bir hâle getirildiği belirtilmiştir<sup>38</sup>.

[2] Milletlerarası Sözleşmelerde yer verilen “pervasızca davranış” kusur derecesi İngiliz hukukunda kabul edilen ve “*wilful misconduct*”<sup>39</sup> olarak anılan kusur derecesine benzemektedir. Bu kusur derecesi ağır ihmal ile eşit seviyede olmayıp ondan daha ağır bir kusur derecesidir. Bu husus 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık sürecinde değerlendirmeye açılmış ve ağır ihmalin sorumluluk sınırlarının kalkması için yeterli kabul edilmesi önerilmiş olsa da bu öneri açık bir şekilde reddedilmiştir<sup>40</sup>. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık sürecindeki bu yöndeki teklif ve teklifin temsilciler tarafından kabul edilmediği IMO Kararlarının hazırlık çalışmalarında da üzerinde durulan bir husus olmuştur<sup>41</sup>.

IMO Kararlarında sigorta hukuku boyutuna da değinilmiştir. Buna göre, sorumluluk sınırının kaybına sebebiyet veren pervasızca davranış niteliğindeki

<sup>38</sup> Yorum ilkelerinin ilgili kısmı şu şekildedir: “Noting that the principles underpinning the test for breaking the right to limit liability are identified in the Travaux Préparatoires of the 1976 Convention”. Bkz. IMO, Resolution A. 1163(32), 2; IMO, Resolution A. 1164(32), 2; IMO, Resolution A. 1165(32), 2.

<sup>39</sup> Konu hakkında ayrıntılı bilgi ve kapsamlı değerlendirme için bkz. Duygu Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law* (B.1, Springer 2011) (*Wilful Misconduct*).

<sup>40</sup> Bkz. a.ş.a. V. 2. A.

<sup>41</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.



kusurun ispatı donatanın<sup>42</sup> sorumluluğunun sigortalandığı sigorta sözleşmelerinde sorumluluk sigortacısının meydana gelen zararı tazmin etmemesine sebebiyet verir. Dolayısıyla donatanın somut uyuşmazlıktaki kusuru yorumlanırken, sorumluluk sınırını kaldıran kusur derecesinin sigorta sözleşmesi kapsamında donatanın tazmin edilme hakkından mahrum bırakılacak şekilde ağır seviyede olması gerekir. Diğer bir ifadeyle, IMO Kararlarında da açıkça belirtildiği üzere, bu kusur derecesi sorumluluk sınırlarından yararlanma imkânını ortadan kaldırırken aynı zamanda sorumluluk sigortası teminatının dışına çıkılmasına sebebiyet vermektedir. Bu çerçevede sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına sebebiyet veren kusur seviyesi sigortalanabilirliğin sona erdiği noktada başlamalıdır<sup>43</sup>.

[3] Sorumluluk sınırının kalkmasına sebebiyet veren kusur derecesinin oluşup oluşmadığı belirlenirken hükümlerde yer verilen “pervasızca” ibaresinin, kirlenme zararlarının yahut zıya veya hasarın muhtemelen ortaya çıkacağına dair “bilgi” ile bir arada değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Diğer bir anlatımla iki koşulun birlikte karşılanması gerektiği ve salt bir fiil ya da ihmalin pervasızca davranış teşkil etmesinin yeterli olmadığı, iki unsurun birbirinden ayrılmadan bir arada ispat edilmesinin gerekliliğinin üzerinde durulmuştur<sup>44</sup>.

[4] Ortak yorum ilkesi olarak benimsenen son ancak en önemli husus ise sorumluluk sınırının kalkmasına sebebiyet veren kusurun donatanın<sup>45</sup> fiil ya da ihmali sonucunda meydana gelmesidir<sup>46</sup>. Gemi maliki dışında kalan kişilerden kaptan, gemi adamları veya gemi malikinin hizmetlileri yahut görevlilerinin fiil ya da ihmallerinin gemi malikine atfedilemeyeceği ve sorumluluk sınırının uygulanmaması testinde öngörülen koşullarının karşılanıp karşılanmadığı değerlendirilirken bu kişilerin kendi kusurlarının dikkate alınmaması gerektiği

<sup>42</sup> 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi bakımından bu kişi geminin sicile kayıtlı malikidir.

<sup>43</sup> Bu paragraftaki bilgiler için bkz. IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.

<sup>44</sup> Bu paragraftaki bilgiler için bkz. IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.

<sup>45</sup> 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi bakımından bu kişi geminin sicile kayıtlı malikidir.

<sup>46</sup> Bu paragraftaki bilgiler için bkz. IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.



açıklanmıştır. Bu yorum kuralı özellikle kaptanın donatanın *alter ego*'su kabul edilip edilmeyeceği tartışmaları bakımından önem taşımaktadır<sup>47</sup>.

## V. SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4'te yer alan sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenlemenin ve bu düzenlemenin hangi gerekçelerle hazırlandığının anlaşılabilmesi için öncelikle 1957 tarihli Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde yer alan hüküm ve bu madde çerçevesinde verilen yargı kararlarına, IMO Kararlarında da atıf yapıldığı üzere 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4'e ilişkin hazırlık çalışmalarına, son olarak da 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4'te yer alan düzenlemeye değinilecektir.

### 1. 1957 SORUMLULUK SINIRI SÖZLEŞMESİ UYARINCA SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin 3'üncü maddesi uyarınca donatan sorumluluğunu zarar kendi kusurundan ("*actual fault or privity*"<sup>48</sup>) ileri gelmediği müddetçe sınırlandırabilir [m.1 f. 1]<sup>49</sup>. Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlanması İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi

<sup>47</sup> Duygu Damar, 'Die "Costa Concordia" ist auf den Felsen aufgelaufen – auch das Recht auf Haftungsbeschränkung?', (2012) 8 VuR 293 ('Haftungsbeschränkung'); Atamer, 'Sınırlı Sorumluluk', 897, 898; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 553.

<sup>48</sup> "*Privity*" ibaresinin hangi anlama geldiği İngiliz yargı kararına konu olmuştur. İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Eurysthenes* kararında "*actual fault or privity*" kavramının önceki tarihli davalar da göz önünde tutularak hangi şekilde yorumlandığı anlatılarak açıklanmaya çalışılmıştır. Kararda, Anglo-Sakson hukuku uyarınca bir kimsenin hizmetlilerinin davranışlarından ancak bu davranış kendi talimatıyla gerçekleştirilmişse ya da "*with his privity*" yani bu davranışın gerçekleşeceği kendi tarafından önceden biliniyor ve rıza gösteriyor ise sorumlu olacağı eski davalar da örnek gösterilerek ortaya konulmuştur. Kararda "*Privity*" ibaresinin pervasızca davranışın kişinin kendisi tarafından yapılacağı anlamına gelmediği bir başkası tarafından gerçekleştirilen davranış kendisi tarafından bilinmekteyse de kendi kusurundan söz edilebileceği ifade edilmiştir. *Compania Maritima San Basilio S.A. V. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (The "Eurysthenes")*. [1976] 2 Lloyd's Rep. 171.

<sup>49</sup> "The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner..." Anglo Sakson hukuku uyarınca "fault" kelimesinin kusur anlamına geldiği, "privity" kelimesinin ise bir olayı bilmek, önceden bilgi sahibi olmak şeklinde yorumlandığına dair bkz. Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı)*, (B. 6, Vedat Kitapçılık 2021) 300 (Deniz Ticareti I).



Hakkında 25/8/1924 tarihli Milletlerarası Sözleşmeden<sup>50</sup> (“1924 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi”) farklı olarak donatanın yanı sıra 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 6 f. 2’de sayılan kişilerin de bu sınırlardan yararlanabileceği düzenlenmiştir<sup>51</sup>.

Bu düzenleme uyarınca donatan zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispat ederek sorumluluk sınırlarından yararlanabilecektir<sup>52</sup>. Diğer bir ifadeyle donatanın kusurunun zarara sebebiyet vermesi hâlinde donatan sorumluluk sınırlarından faydalanma hakkını kaybedecek ve kusurunun bulunmadığını ispat yükü donatanın üzerinde olacaktır.

Her ne kadar donatanın kendi kusurundan ötürü sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybedeceği metinde yer alan “*actual*” ibaresi ile vurgulansa da sözleşme çerçevesinde verilen yargı kararlarında donatanın görevlilerinin veya

<sup>50</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of The Liability of Owners of Seagoing Vessels,1924. Sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunduğuna dair kanun için bkz. RG 22.02.1955/8937.

<sup>51</sup> Sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan kişilerin genişletilmesinin *Himalaya* problemini çözmek amaçlı olduğuna ve bu sayede talep sahibinin sorumluluk sistemine ilişkin düzenlemeyi dolanmak amacıyla donatanın hizmetlilerini ya da görevlilerini dava etme imkânı olmayacağına dair bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 162. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanacak kimselerin sayısının artırılmasının amaçlanmadığı buna karşılık zorunlu sevk kılavuzu gibi donatanın adamı kabul edilemeyecek kimselerin de sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanması yönünde delegasyonların görüş bildirilmesi neticesinde bu yönde bir düzenleme yapıldığına dair bkz. Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2015), 63.

<sup>52</sup> Meydana gelen zarar donatanın kendi kusurundan kaynaklanmadığı sürece donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı olacağını öngören hükümden kendi kusurunun olmadığını ispat etme külfetinin donatanda olduğunun açıkça anlaşıldığı buna karşılık Sözleşmenin hazırlık çalışmalarında temsilcilerin bu konuda tartıştığına ve bunun neticesinde 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 1 f. 6’da yer alan düzenlemenin Sözleşmeye dâhil edilmesine karar verildiğine ancak bu düzenlemenin yeknesak bir düzen yaratılmasına engel teşkil edeceğine dair bkz. Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 2- Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction* (B. 1, informa law from Routledge 2015) 343,344. Kanada Mahkemesi tarafından verilen 1994 tarihli *Conrad v Snair* kararına konu olayda iki tekne çatmış, teknelerden birinde bulunan ve yaralanan davacı her iki geminin donatanına dava açmıştır. Teknelerden birinin donatanının kaza sırasında sarhoş olduğu ve tekneyi görüş mesafesinin düşük olduğu sırada yüksek hızla kullandığı tespit edilmiştir. Mahkeme kararında kusuru olmadığına dair ispat yükünün donatanda olduğuna ve donatanın kusuru olmadığını ispatlayamadığına, bu nedenle donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir. Kararın özeti için bkz. <https://cmclmideatabase.org/conrad-v-snair-0> et. 6 Ağustos 2022.



hizmetlilerinin (*servants and agents*)<sup>53</sup> kusurundan ötürü de kişisel olarak sorumlu sayıldığı ve sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybettiğine hükmedildiği görülmektedir<sup>54</sup>. Örneğin 2016 yılında Nijerya Yüksek Mahkemesi tarafından verilen bir kararda gemi kaptanının bir gemi zabıtinden farklı olarak donatan adına sefere çıkan geminin malikinin *alter ego*'su olduğu belirtilmiştir. Gerekçe olarak kaptanın geminin sevki ve idaresinde tam yetkili olduğu belirtilmiştir. Sonuç olarak 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi uyarınca kaptanın ihmalkâr ve pervasızca bir davranışla yüksek bir hızla gerçekleştirdiği manevra neticesinde meydana gelen zarar bakımından donatanın da sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmedilmiştir<sup>55</sup>. 2012 yılında Malezya Yüksek Mahkemesi tarafından verilen karara konu olayda ise gemiden hatalı bir çapa atılmış ve petrol boruları hasara uğramıştır. Mahkeme donatanı yeterli önlem almadığı ve bilgilendirme yapmadığı gerekçesiyle tüm zarardan sorumlu tutmuştur<sup>56</sup>.

Donatanın ihmali değerlendirilirken subjektif değil objektif değerlendirme yapılmaktadır. Mahkemeler aynı durum ve koşullar altında makul bir kimsenin davranışı ile davalı donatanın davranışını karşılaştırmakta [*reasonable man test*]

---

<sup>53</sup> TTK m. 1179 f. 2'de yer alan taşıyanın adamı teriminin hizmetliler dışındaki kimseleri de kapsadığından bahisle *servants* ifadesi hizmetli ve *agents* ifadesi ise görevlileri olarak tercüme etmiştir. Çalışmada aynı gerekçelerle bu ibareler kullanılacaktır. Bu yönde bkz. Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 79 dn. 228.

<sup>54</sup> Aynı yönde değerlendirme için bkz. Hüseyin Ataol, 'Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı', *Prof Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, (B.1, BETA 2000) 77.

<sup>55</sup> *The MV Courageous Ace v Nigerdock Nigeria PLC*. Karar özeti için bkz. <<https://cmlcmidatabase.org/mv-courageous-ace-v-nigerdock-nigeria-plc>> et. 10 Temmuz 2022.

<sup>56</sup> *Sabah Shell Petroleum Ltd v The Owners of and/or Any Other Persons Interested in the Ship or Vessel the Borcos Takdir*. Karar özeti için bkz. <<https://cmlcmidatabase.org/sabah-shell-petroleum-ltd-v-owners-andor-any-other-persons-interested-ship-or-vessel-borcos-takdir>> et. 10 Temmuz 2022.



ve donatanın kusurlu olup olmadığını buna göre belirlemektedir<sup>57</sup>. Mahkeme tarafından bu testin uygulandığı *The Norman*<sup>58</sup> kararına konu olayda balıkçı gemisi gece vakti ve sisli bir havada kayaya çarpmıştır. Deniz kazası neticesinde gemide bulunan mürettebatın 20'sinden 19'u hayatını kaybetmiştir. Kayanın bulunduğu yere ilişkin bilgi gemi yola çıktıktan sonra donatan şirket tarafından öğrenilmiştir. Ancak kayanın bulunduğu yerin emniyetli bir bölge olmadığı ve geminin oraya seyretmeyeceği düşüncesiyle donatan bu bilgiyi kaptanla paylaşmamıştır. İlk derece mahkemesi donatan lehine karar vermiştir. Gerekçe olarak da donatanın bu bilgiyi kaptana iletmemesinin kazanın meydana gelmesine etki etmediği gösterilmiştir. Buna karşılık Lordlar Kamarası kararında, rota ile ilgili gerekli bilginin kaptan ile paylaşılmamasından ötürü donatanı kusurlu bulmuştur<sup>59</sup>. Zira tedbirli, makul bir donatanın rotaya ilişkin bilgileri kaptan ile paylaşması gerektiği kanaatine varılmıştır. Nijerya mahkemesi tarafından 2011 yılında verilen bir başka kararda ise mahkeme donatanın gemiyi yola çıkarken gerekli sayı ve yeterlikte gemi adamı ile donatmadığına, kazanın bu nedenle meydana geldiğine, donatanın bu hususta kusuru olmadığına ilişkin ispat yükünü yerine getiremediğine, bu gerekçelerle sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir<sup>60</sup>.

Bu ve benzeri yönde kararlarla özellikle 1970 yılların ortalarına kadar mahkemeler donatanın kusurunun varlığına hükmetmiştir. Bunun asli gerekçesi ise sorumluluğun sınırlandırılması hâlinde zarar görene ödenecek tazminatın

<sup>57</sup> Malezya Mahkemesi tarafından 2012 yılında verilen *Owners or Other Persons interested in the Ship or Vessel the 'Red Gold' v Sarawak Shell Bhd* kararında, "Red Gold" gemisi, *Sarawak Shell Bhd*'ye ait açık deniz petrol platformuna çatmıştır. Gemi boşaltma sırasında kaymaya başlamış, kaptan sıkışmış olan baş pervanenin kontrolünde bir sorun olduğu için kaymayı durdurmamış ve gemi platforma çarpmıştır. Baş pervane durdurulmaya çalışılmış ancak başarılı olunamamıştır. Başmühendis geminin hareketini kontrol eden güç kartını içeren kapalı kutuyu açmış ancak baş pervaneye ilişkin güç kartının yuvasından çıktığını tespit etmiştir. Mahkeme kararında geminin elverişsiz olup olmadığını tartışmış, elverişsizlik hâlinde donatanın ancak bu elverişsizliği bilmesi yahut görmezden gelerek geminin yola çıkmasına müsaade etmesi hâlinde sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağını belirtmiştir. Mahkeme 1965 tarihli *The Gwendolen* kararına atf yaparak geminin sevki ve idaresinde donatandan beklenen davranış standardının olağan, makul bir donatanın davranışı olduğunu ifade etmiştir. Karar özeti için bkz. <<https://cmclmideatabase.org/sarawak-shell-bhd-v-owners-or-other-persons-interested-ship-or-vessel-red-gold>> et. 10 Temmuz 2022.

<sup>58</sup> [1960] 1 Lloyd's Rep 1.

<sup>59</sup> Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 164, 165.

<sup>60</sup> *Shipcare Nigeria Ltd v MV 'Fortunato'*. Karar özeti için bkz. <<https://cmclmideatabase.org/shipcare-nigeria-ltd-v-mv-fortunato>> et. 10 Temmuz 2022.





düşük ve yetersiz görülmesidir<sup>61</sup>. Hükümde yer alan “*actual fault or privity*” ibaresi mahkemeler tarafından geniş bir şekilde yorumlanmış ve uygulama donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmamasının asli kural, donatanın sorumluluğun sınırlandırılmasının ise istisna hâline gelmesine sebebiyet vermiştir<sup>62</sup>. Yargılamalarda donatanın hafif ihmalinin bulunması dahi sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı için yeterli görülmüştür. Söz gelimi Singapur Mahkemesi 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin uygulandığı *The Sunrise Crane*<sup>63</sup> kararında İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Norman* kararı da dâhil üç önemli karara atıf yapmış ve donatanın sorumluluğunu sınırlayabilmesinin çok da kolay olmadığını belirtmiştir. Mahkeme, zarara her ne kadar donatanın hizmetlilerinin ya da görevlilerinin kusuru sebebiyet vermiş olsa da geminin yönetim sisteminin de kazalara etkisinin bulunduğunu ve bu sebeple donatanın da kusurlu addedildiğini belirtmiştir. Aksinin donatan tarafından ispat edildiği bir uyuşmazlığın ise neredeyse hiç bulunmadığı açıklanmıştır. Diğer bir ifadeyle, mahkeme, donatanın, neredeyse her davada, hizmetlilerinin veya görevlilerinin kusurundan, geminin yönetim sistemindeki kusurundan ötürü sorumluluk sınırları uygulanmaksızın sorumlu olduğuna hükmedildiğini belirtmiştir. Mahkeme bu gerekçelerle 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin donatanlar bakımından sağlamayı amaçladığı korumanın büyük ölçüde uygulanmaz hâle geldiğini ifade etmiştir. Bu gerekçelerle İngiltere de dâhil olmak üzere çok sayıda devletin 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesine taraf olduğu kararda belirtilmiştir. 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinden ayrılarak 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesine taraf olunmasının asli gerekçesinin ise sonraki tarihli Sözleşmede daha yüksek sorumluluk sınırlarının öngörülmesi ve karşılığında sınırlı sorumluluğun asli kural olması ve

<sup>61</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 165. Milletlerarası kurtarma sektörünün baskısı ve 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi hükümlerinin yetersiz kalması gerekçesiyle IMO nezdinde yeni bir milletlerarası sözleşme hazırlığı başladığı yönünde bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) 204 (*Deniz Ticareti*). 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlanmasını etkileyen nedenler için bkz. Ataol, 62, 64; İsmail Demir, ‘Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi’ (2015) 31(1) BATİDER 111 (‘Deniz Alacakları’); Rayegân Kender, ‘Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu (TTK Tasarısındaki Hükümlerin Değerlendirilmesi İle)’ (2005) 2(2) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 118.

<sup>62</sup> Farklı ülkelerde yapılan değişik yorumlar neticesinde farklı kararlar çıktığı bu nedenle uygulamada bir hukuk birliği sağlanamadığına dair bkz. Ataol, 77.

<sup>63</sup> Karar özeti için bkz. <<https://cmclmidatabase.org/sunrise-crane>> et. 11 Temmuz 2022.



sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybının çok daha zor olduğu belirtilmiştir<sup>64</sup>.

## 2. 1976 SORUMLULUK SINIRI SÖZLEŞMESİ UYARINCA SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

### A. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi Hazırlık Çalışmaları

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında<sup>65</sup> 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 1 f. 1’de yer alan düzenleme üzerinde değerlendirmelerde bulunulmuştur. Anılan hükmün özellikle uygulamada yarattığı sorunlar ve sigorta sözleşmesine etkileri etraflıca tartışılmıştır. Yapılan görüşmeler neticesinde 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 metni nihai hâlini almıştır. Hazırlık çalışmaları sürecinde yapılan değerlendirmeler ve öneriler bu başlık altında özetlenecektir.

<sup>64</sup> İngiliz mahkemesi tarafından verilen 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin uygulandığı 2018 tarihli *HQ Aviation Ltd v Sun Vessel Global Ltd (The M/Y Bacarella)* kararında, mahkeme *The CMA Djakarta* ve *The Ocean Victory* kararlarına da atıf yaparak 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ile üç temel hususun amaçlandığını belirtmiştir. Bunlar sırasıyla: (1) gemi maliklerinin, chartererlerin, yöneticilerin ve işletenlerin sorumluluklarının sınırlandırılmasının esas amacının, deniz taşımacılığı yoluyla milletlerarası ticaretin sağlanmasını teşvik etmek olduğu, (2) Sözleşmenin temel hedefinin ve amacının daha yüksek sorumluluk sınırları öngörerek sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybedilmesini zorlaştırmaktır. Zira önceki tarihli hüküm uyarınca bu kişilerin kusuru sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybı için yeterli iken yeni düzenleme uyarınca sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybı için donatanın zarara kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle sebebiyet vermiş olmasının gerektiği, (3) Sözleşmenin bir diğer amacının, kurtaranların sorumluluklarının gemi malikleri ve gemi kiralayanlarla aynı şekilde sınırlandırılmasını sağlamak olduğu, şeklindedir bkz. <<https://cmldatabase.org/hq-aviation-ltd-v-sun-vessel-global-ltd-my-bacarella>> et. 11 Temmuz 2022. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde öngörülen rejimin sorumluluk sınırlarından yararlanmak isteyen kişilerin haklarını güvence altına aldığı yönünde bkz. Demir, ‘Deniz Alacakları’, 117.

<sup>65</sup> 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarının İngilizce yürütüldüğü, düzenlemelerin büyük çoğunluğunda İngiliz hukukunun düzenlemeleri ve kavramlarının örnek alındığı, bu milletlerarası sözleşmeye ilişkin en fazla mahkeme kararının İngiliz mahkemeleri tarafından verildiği bu nedenle sözleşmenin yorumlanmasında hazırlık çalışmalarına ilişkin tutanaklardan sonra en önemli kaynağın İngiliz Hukuku olduğuna dair bkz. Atamer, *Deniz Ticareti*, 204. 1976 ve 1992 tarihli sözleşmelerin yorumlanması bakımından İngiliz hukukunun önemli olduğu yönünde bkz. Atamer, ‘Sınırlı Sorumluluk’, 857, 858.



Hazırlık çalışmaları sürecinde Sözleşmenin 4'üncü maddesine ilişkin olarak sunulan raporda anılan maddede yer alan düzenlemenin iki nedenle kabul edildiği açıklanmıştır<sup>66</sup>.

İlk olarak raporda<sup>67</sup>, donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının donatanın kendi kusuru ile neden olduğu zararlar bakımından değil, donatanın kusursuz sorumluluğu bakımından öngörülmüş bir hak olduğu ve bu anlamda adeta Himalaya Klozuna benzediği belirtilmiştir. Sorumluluğun sınırlandırılması ile amaçlanan temel hususun taşıyanın hizmetlileri ve görevlilerini korumak yahut sorumluluktan kurtarmak amacıyla sorumluluk sınırlarının üzerindeki zararın tazminini engellemesi olduğu açıklanmıştır.

Donatanın aynı zamanda hafif ihmalinin de varlığı hâlinde sorumluluğunu sınırlandırabilmesi gerektiği zira özellikle bazı devlet mahkemeleri tarafından verilen içtihatlarda gemilerin işletilmesinde donatandan gerçekçi olmayacak kadar yüksek derecede bir özen yükümlülüğü beklendiği ifade edilmiştir.

Donatanın hafif ihmalinin zarara sebebiyet vermesi ve donatanın bu seviyedeki kusuru sebebiyle sorumluluk sınırından yararlanma hakkını kaybetmesi, zarar gören kişileri yargılama sürecinde donatanın bu kusur derecesini ispat etmeye çalışmasına neden olacağı endişesi de bir diğer gerekçe olarak belirtilmiştir.

Bu gerekçelerle 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin birinci maddesinde yer verilen düzenleme terk edilerek, 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 hükmü kaleme alınmıştır. Buna göre, donatanın kastının veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelebileceği bilinci ile işlediği bir fiilinin yahut ihmalinin zarara sebep olması hâlinde donatan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. Bunun sonucu olarak donatanın hizmetlileri ve görevlileri bakımından da 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 7 hükmü de değiştirilmiş ve 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 ile aynı doğrultuda bir düzenleme getirilmiştir.

Hazırlık çalışmalarında bu kusur derecesinin CMI tarafından hazırlanmış olan diğer milletlerarası sözleşmelerde de benimsendiği ortaya konulmuştur. Hükümlerde yer verilen "*recklessly and with knowledge that such loss would*

---

<sup>66</sup> Comite Maritime International, Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, 121 <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoire-of-the-LLMC-Convention-1976-and-of-the-Protocol-of-1996.pdf>> et. 7 Temmuz 2022.

<sup>67</sup> Bkz. Hamburg Conference, Second Report of the Chairman, 121 vd.



*probably occur*” ifadesinin İngilizce’de yer alan “*wilful misconduct*” ibaresine karşılık gelen kusur derecesine çok yakın bir ifade olduğu zira İngiliz sigorta hukuku uyarınca sigorta teminatı kapsamı dışında kalınması için zarara böyle bir kusur derecesinin sebebiyet vermesi gerektiği vurgulanmıştır. Dolayısıyla kabul edilen bu metin sigorta teminatı kapsamında kalınan hâllerde donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının da var olduğuna işaret etmektedir. 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde yer alan düzenleme çerçevesinde ortaya çıkan yorum sorunları, donatanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının her ân kaybedilmesine sebebiyet verdiğiinden sigorta primleri yükselmiş ve reasürans sözleşmeleri yaygın hâle gelmiştir. Yeni düzenleme ile birlikte bu belirsizliklerin ortadan kaldırılması hedeflenmiş<sup>68</sup> ve sorumluluk sınırının asli ilke; sınırsız sorumluluğun ise istisna hâline getirilmesi amaçlanmıştır.

Hazırlık çalışmalarının 23’üncü oturumunda bazı temsilciler 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde yer alan düzenlemenin terk edilmesinin yerinde olmadığını, donatanın kusurunun varlığı hâlinde sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybetmesi gerektiğini yeniden ileri sürmüştür<sup>69</sup>. Buna karşılık diğer bazı temsilciler sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybedilmesinin söz konusu olmaması gerektiğini her hâlükârda donatanın sorumluluğunu sınırlayabiliyor olması gerekliliğini savunmuşlardır<sup>70</sup>. Hukuk Komitesi bu önerinin kabulünün çok mümkün görünmediğini, özellikle sorumluluk sigortası primlerine ilişkin bilgi toplanmasının ve bu primlerin donatanların toplam işletme giderlerine oranının tespit edilmesinin, yapılacak düzenlemenin ne yönde olması gerektiği açısından önem taşıyacağını izah etmiştir<sup>71</sup>.

25’inci oturumda ise temsilcilerden bazıları önerilen yeni düzenlemenin kamu düzenine aykırı olduğunu ileri sürmüştür<sup>72</sup>. Bir kısım diğer temsilciler ise, donatanın hizmetlilerinin ya da görevlilerinin pervasızca hareketinin zarara sebebiyet vermesi nedeniyle de donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybetmesi gerektiğini ifade etmiştir<sup>73</sup>.

<sup>68</sup> Travaux Préparatoires, 122.

<sup>69</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>70</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>71</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>72</sup> Travaux Préparatoires, 123, 124.

<sup>73</sup> Travaux Préparatoires, 123.



CMI temsilcisi, taslak metnin 6'ncı maddesinde öngörülen sorumluluk sınırlarının çok yüksek olduğunu, bu sebeple yeni düzenlemenin yerinde olduğunu, eski düzenlemenin çok fazla yargılamaya sebebiyet verdiğini ileri sürmüştür<sup>74</sup>. Buna karşılık başka bir temsilci ise yüksek sorumluluk sınırının öngörülüyor olmasının sorumluluk sınırlarının kaldırılmasına yönelik istemleri azaltacağını zira çoğu istemin sınır içinde kalacağını belirtmiştir<sup>75</sup>.

Bir sigorta uzmanı ise, ödenecek sigorta priminin yanı sıra sigorta teminatının kapsamının asıl sorunu teşkil ettiğini, mevcut düzenlemenin korunması hâlinde teminatın kapsamı bakımından sorun yaşanacağını, hizmetlilerin ya da görevlilerin pervasızca davranışının zarara sebebiyet vermesi ve adamlarının bu kusuru sebebiyle donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesi hâlinde teminatın kapsamının daha da daralacağını ifade etmiştir<sup>76</sup>.

28'inci oturumda, düzenlemeye ilişkin değerlendirme yapılırken Hukuk Komitesi iki temel hususu dikkate almıştır. Bunlardan ilki sorumluluk sınırlarına ilişkin 6'ncı madde düzenlemesi çerçevesinde sigorta teminatı bulunması gerekliliği; ikincisi ise yapılacak düzenleme ile donatanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaldırılmasının zorlaştırılmasıdır<sup>77</sup>.

Temsilcilerin yönelttiği çeşitli öneriler<sup>78</sup> ve Hukuk Komitesi tarafından yapılan değerlendirme sonrasında, donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybı ile sorumluluk sınırlarını öngören düzenlemeler arasındaki bağlantı vurgulanarak hâkim görüşün mevcut düzenin aksine donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesinin neredeyse mümkün olmadığı bir sistem yaratmak yönünde oluştuğunu belirtmişlerdir<sup>79</sup>.

Bu aşamada yapılan önerilerden bir diğeri ise, taslak düzenlemenin sonuna parantez içinde “veya kendi ağır ihmaliyle” [*or from his own gross negligence*] ifadesinin eklenmesi olmuştur<sup>80</sup>. 5/11/1976 tarihli Diplomatik Konferans'ta yapılan görüşmelerde temsilciler taslak hükümle ilgili görüşlerini açıklamışlardır. Bazı temsilciler taslak düzenlemeye eklenen parantez

<sup>74</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>75</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>76</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>77</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>78</sup> Öneriler için bkz. Travaux Préparatoires, 125.

<sup>79</sup> Travaux Préparatoires, 125.

<sup>80</sup> Bkz. Draft Articles, Travaux Préparatoires, 126.



içerisindeki ifadenin çıkartılması gerektiğini ileri sürerken, diğer bazı temsilciler mevcut düzenlemenin kalması gerektiğini savunmuşlardır<sup>81</sup>.

İngiliz temsilci *Lord Diplock*, hazırlanacak metnin kural olarak donatanın sorumluluğunun sınırlı kalmasını gözetmesi gerektiği ancak donatanın kusuru bakımından sigortalabilirliğin sonlandığı noktada sorumluluk sınırlarının ortadan kalkmasının yerinde olacağını vurgulamıştır<sup>82</sup>.

Fransız temsilci *Mr. Chatin* İngilizce ve Fransızca metinlerde yer alan terimlere işaret ederek, Fransızca metindeki ifadenin bir sorun teşkil etmediğini ancak bu ifadenin İngilizce karşılığı olan “*actual fault or privity*” ibaresinin özellikle İngiliz mahkemeleri tarafından çok geniş yorumlandığını zira İngiliz hukuku uyarınca donatanın hizmetlilerinin ya da görevlilerinin kusurunun da donatanın kusuru sayıldığını, buna karşılık Fransız mahkemelerinin bunu Sözleşmenin ruhuna uygun şekilde daha dar yorumladıklarını vurgulamıştır. Bu nedenle Fransız temsilcisi eski düzenlemenin korunması görüşünde olduğunu, şayet taslak düzenleme kabul edilecekse bu düzenlemenin donatanın hizmetlileri ve görevlileri bakımından da genişletilmesi gerektiğini belirtmiştir<sup>83</sup>.

Bütün tartışmalar neticesinde taslak düzenlemenin en iyi düzenleme olduğu sonucuna varılmış, parantez içerisinde yer verilen ifadenin de metinden çıkartılmasına karar verilmiştir. Zira “*gross negligence*” ifadesinin farklı hukuk düzenlerinde yorum sorunlarına sebebiyet vereceği ifade edilmiştir. Ekonomik nedenlerle de “*principle of unbreakability*” ilkesi benimsenmiştir<sup>84</sup>.

Diplomatik Konferans sürecinde 8/11/1976 tarihli 11 inci toplantıda<sup>85</sup>, 16 Kasım 1976 tarihli 22’nci ve 23’üncü toplantılarda<sup>86</sup> düzenleme tartışılmış, 18/11/1976 tarihli 26’ncı toplantıda<sup>87</sup> taslak düzenlemeye ilişkin herhangi bir değerlendirme veya yorum yapılmamıştır.

<sup>81</sup> İngiliz, İspanyol, Japon ve İsveç temsilcilerinin önerisi için bkz. Travaux Préparatoires, 126.

<sup>82</sup> Travaux Préparatoires, 127.

<sup>83</sup> Travaux Préparatoires, 128.

<sup>84</sup> Travaux Préparatoires, 132.

<sup>85</sup> Travaux Préparatoires, 132.

<sup>86</sup> Travaux Préparatoires, 133, 134.

<sup>87</sup> Travaux Préparatoires, 135.



18/11/1976 tarihli genel toplantıda ise (*plenary meeting*) taslak düzenleme 34 lehe oy, 1 aleyhe ve 3 çekimser oy ile kabul edilmiştir<sup>88</sup>.

Tüm bu bilgiler ışığında, 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4'te yer verilen düzenlemenin bilinçli bir tercih doğrultusunda 1957 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 1'den ayrıldığını söylemek mümkündür. Yeni düzende donatanın sorumluluğu kural olarak sınırlıdır ve sorumluluk sınırlarının kaldırılması oldukça zorlaştırılmıştır. Donatanın adamlarının pervasızca davranış kusurunun zarara sebebiyet vermesinin donatanın sınırlı sorumluluğuna etki etmeyeceği de ortaya çıkan bir diğer sonuçtur. Böyle bir düzenleme yapılmasına donatan lehine kurulan sorumluluk sigortası sözleşmesi de etki etmiştir. Sorumluluk sınırının kaldırılmasının neredeyse imkânsız hâle getirilmesi ile birlikte sorumluluk sigortasının teminatının kapsamı bakımından yorum sorunları ortaya çıkmayacaktır. Ayrıca sigortacı ve donatan bakımından primler öngörülebilir olacaktır. Yeni düzende sorumluluk sınırlarının ancak donatanın kastının ya da pervasızca davranışının zarara sebebiyet vermesi hâlinde kalkacağı zaten bu kusur derecesinin bulunması hâlinde sorumluluk sigortacısının da ödeme yapmayacağı ve sigortalıların sona erdiği hâlde donatanın sorumluluk sınırlarının üzerinde kalan meblağdan da sorumlu tutulması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Bu başlık altında aktarılanlardan da açıkça görüleceği üzere IMO Kararlarında yer verilen ortak yorum ilkeleri 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4'ün oluşturulması gerekçesini çoğu kez tekrar etmektedir. Diğer bir ifadeyle 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 ile amaçlanan ancak farklı yargı çevrelerinde farklı içtihatlarla sebebiyet veren düzenlemenin, kabul edilen ortak yorum ilkeleriyle amaca uygun, yeknesak bir şekilde uygulanması hedeflenmektedir.

## **B. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybına Neden Olan Kusur Derecesi**

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 uyarınca zarar donatanın kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle gerçekleşen kişisel fiili veya ihmali neticesinde meydana

---

<sup>88</sup> Travaux Préparatoires, 135.



gelmişse donatan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır<sup>89</sup>. Bu çerçevede hükümde yer alan kusur derecelerinin diğer bir ifadeyle kastın ve pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilincinin hangi anlama geldiğinin ortaya konması gerekmektedir.

#### a. Kast

Donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesi için ispat edilmesi gereken kusur derecelerinden ilki kasttır. Kast, bir kimsenin yaptığı eylemlerin hukuka aykırı sonucunu bilmesi ve istemesidir<sup>90</sup>.

Deniz ticareti uygulamasında kasten zarar vermeye ilişkin olarak en sık verilen örneklerden biri yükün hasarlı olmasına ve bunun bilinmesine karşın akreditif ilişkisi nedeniyle yanlış konişmento düzenlenmesi<sup>91</sup> ve barataryadır<sup>92</sup>.

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin uygulandığı İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Atlantik Confidence*<sup>93</sup> kararına konu olayda gemi, makine dairesinde çıkan yangın sonrasında batmıştır. Gemi derin sularda battığı için geminin enkazı çıkartılamamış ve incelenememiştir. Uyuşmazlıkta mahkeme,

<sup>89</sup> Sözleşmenin resmî İngilizce metnine bakıldığında “*caused by*” ibaresi yerine “*resulted from*” ibaresinin kullanıldığına, şayet “*caused by*” ibaresi kullanılmış olsaydı sonucun farklı olacağına, “*resulted from*” ibaresi nedeniyle nedensellik bağı aranması gerektiğine dair bkz. Micheal Tsimplis, ‘The Liabilities of the Vessel’, Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (B. 5, informa law from Routledge 2021) (‘Vessel’).

<sup>90</sup> M. Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 2 (B. 16, Vedat Kitapçılık 2021) 60; Haluk Nami Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (B. 17, BETA 2020) 178; Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (B. 24, Turhan Kitabevi 2020) 405. Metinde yer alan “*intent to cause such loss*” ibaresinin “*wilful misconduct*” ibaresine karşılık geldiğine dair bkz. Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (B. 3, informa law from Routledge 2013) 774.

<sup>91</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 122.

<sup>92</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 85, 86; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 557. Bkz. bu yönde Yeni Zelanda Mahkemesi tarafından verilen *The Tasman Pioneer (Tasman Orient Line CV v. New Zealand China Clays Limited and Others)* kararına konu olayda kaptan planlanan sürenin gerisinde kaldığından yolculuk sırasında adanın etrafından dolanarak seyre devam etmesi gerekirken, süre kazanmak için dar bir kanaldan geçmiş ve gemi kayalıklara çarpmıştır. Geminin gövdesinde bir delik açılmış, gemi su almaya başlamıştır. Kaptan gerçeğin ortaya çıkmasından çekindiği için planlanan rotadan gitmek adına gemiyi planlanan rotaya getirmiş, gemiye kurtarma talep ederek, geminin yarı batmış bir konteynere çarptığını söyleyerek yalan beyanda bulunmuştur. Mahkeme kararında kaptanın bu eyleminin baratarya olup olmadığını tartışmıştır. Mahkeme kararında kaptanın amacının yüke kasten zarar vermek olmadığına hükmetmiştir. [2010] NZSC 37, 2010 WL 1499246, (Westlaw UK, et. 16 Ağustos 2022).

<sup>93</sup> *Kairos Shipping Ltd v. ENKO & Co LLC (The Atlantik Confidence)*, (Westlaw UK, et. 16 Ağustos 2022).





1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 çerçevesinde donatanın kastı olduğu gerekçesiyle sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir. Uyuşmazlığa sebebiyet veren olayda, gemide yangının meydana gelmesinden beş gün önce gemi kaptanına geminin rotasını değiştirmesi yönünde bir talimat verilmiştir. Donatan talimatın olası korsan saldırısının önüne geçilmesi için verildiğini iddia etmiş ancak bu iddiasını ispatlayamamıştır. Mahkeme yaptığı değerlendirme sonrasında bu talimatın geminin derin sularda batırılması için verildiğinin olası olduğuna kanaat getirmiştir. Yangının ambarda çıktığı iddia edilse de bu ispat edilemediğinden yangının kasten başlatıldığına olasılık dâhilinde olduğuna karar verilmiştir. Mahkeme her ne kadar sigorta şirketinin iddia ettiği şekilde yangının kasten çıkarıldığına dair yeterli delil bulunmasa da donatanın yangın neticesinde meydana gelen termik gerilim nedeniyle geminin battığı yönündeki iddiasının da yerinde olmadığı sonucuna varmıştır. Mahkeme kaptanın ve baş mühendisin geminin batmasından önce ve sonra gerçekleştirdiği birçok davranışın şüphe uyandırdığını belirtmiştir. Kararda her ne kadar deniz yolculuğu sırasında olası olmayan ve beklenmeyen olaylar gerçekleşmesi muhtemel olsa da aynı seferde bu kadar çok olası olmayan hadisenin bir arada meydana gelmesinin kabulünün zor olduğuna, gemi adamlarının gemiyi terk etmek yönünde hazırlıklı olduklarının tespit edildiğine değinmiştir. Bu gerekçelerle geminin kaptanının ve baş mühendisinin gemiyi kasten batırdığına ve bu kimseler de donatanın *alter ego* 'su olduğundan donatanın da sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir<sup>94</sup>.

#### b. Pervasızca Bir Davranış ve Böyle Bir Zararın Meydana Gelmesi İhtimalinin Bilinci

Bir kusur derecesi olarak pervasızca davranışın özellikle Kara Avrupası hukuk sisteminde hangi kusur derecesine karşılık geldiği tartışmalıdır. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde yer alan “*recklessly and with knowledge that such loss would probably occur*” şeklinde ifade edilen bu kusur derecesinin ilk kez 1955 tarihli Lahey Protokolü<sup>95</sup> ile değişik Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 1929 Tarihli Varşova

<sup>94</sup> Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Tsimplis, ‘Vessel’, 316, 317.

<sup>95</sup> Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955.



Sözleşmesinde<sup>96</sup> (“Varşova Sözleşmesi”) yer alan ve İngiliz hukukunda “*wilful misconduct*” olarak ifade edilen kusur derecesine karşılık geldiği kabul edilmektedir<sup>97</sup>. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin diğer milletlerarası sözleşmelerde yer alan bu ifadenin “*wilful misconduct*” ibaresinin tanımı olduğu söylenmektedir<sup>98</sup>.

Bu kusur derecesinin Türk hukukunda hangi kusur derecesine karşılık geldiği öğretide tartışmalıdır. Türk Borçlar Kanunu uyarınca ağır kusur ve hafif kusur ayırımı yapılmaktadır. Bu kusur derecesinin ağır kusur kapsamı içinde değerlendirileceği açıktır<sup>99</sup>. Kusurun ise kast ve ihmâl olarak iki çeşidi bulunmaktadır. Kişi, meydana gelecek olan hukuka aykırı sonucu bilerek ve isteyerek o davranışı gerçekleştirmişse kasttan, hukuka aykırı sonucun gerçekleşmesini istememiş ancak bu sonucun gerçekleşmemesi için iradesini ortaya koymamış ise ihmâlden bahsedilecektir<sup>100</sup>. Bir görüşe göre ise bu kusur

<sup>96</sup> Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929. Bu Sözleşme hükümleri uyarınca verilen içtihatların kusur derecesinin tanımlanması bakımından diğer sözleşmeler için de rehber niteliğinde olduğu yönünde bkz. Simon Baughen, *Shipping Law* (B. 6, Routledge-Cavendish 2015) 126. Deniz taşınmasına ilişkin taşıyanın sorumluluk sınırlarından faydalanıp faydalanamayacağını değerlendirildiği uyuşmazlıklarda çoğu zaman hava taşınmasına ilişkin içtihatlara atıf yapıldığı yönünde bkz. Marel Katsivela, ‘Loss of the Carrier’s Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views’, (2012) 26(2) *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 119. Varşova Sözleşmesinin uygulandığı uyuşmazlıklara ilişkin içtihatların 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4’ün yorumu bakımından önemli olduğu buna karşılık her Sözleşmenin kendi özelinde anlaşılması ve yorumlanması gerektiğine ilişkin bkz. Tsimplis, ‘Vessel’, 315.

<sup>97</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 83; Duygu Damar, ‘Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport’ (2012) 36(2) *Tulane Law Journal* 665 (‘Liability Limits’); Demir, ‘Deniz Alacakları’, 116; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 558. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında bu kusur derecesinin CMI tarafından hazırlanan milletlerarası sözleşmelerde de öngörüldüğü belirtilerek; “*recklessly and with knowledge that such loss would probably occur*” ifadesinin İngilizce’de yer alan “*wilful misconduct*” ifadesine karşılık gelen kusur derecesine çok yakın bir ifade olduğu zira İngiliz sigorta hukuku uyarınca. [Marine Insurance Act 1906 Section 55 (2) a] sigorta teminatı kapsamı dışında kalınması için bu ölçüde bir kusura sahip olunması gerektiği vurgulanmıştır. Bkz. *Travaux Préparatoires*, 122.

<sup>98</sup> Anlamda herhangi bir değişiklik yapılmadığı yalnızca kelime değişikliği ile sınırlı kaldığı yönünde bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 80; Malcolm Clarke, ‘Wilful Misconduct Under English Law’ (2016) 21(4) *Uniform Law Review* 574; Duygu Damar, ‘Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi’ (2004) 24(1-2) *Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* 384 (‘Tarihçe’).

<sup>99</sup> Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559; Ataol, 78.

<sup>100</sup> Oğuzman ve Öz, 59, 60.



derecesi ağır ihmale<sup>101</sup>, bilinçli ihmale<sup>102</sup> karşılık gelmektedir. Öğretide bir diğer görüş, pervasızca hareketin dolaylı kasta karşılık geldiğini savunmaktadır<sup>103</sup>. Bu kusurun dolaylı kasta yakın ve fakat ağır ihmalden daha ağır bir kusur derecesi olduğunu söylemek mümkündür<sup>104</sup>.

<sup>101</sup> Bülent Sözer, ‘Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu’, (1987) 9(3) BATİDER 794, 798 (‘Taşıyanın Sorumluluğu’); Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR* (Seçkin Kitabevi 1999), 156; Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu* (B. 1, Yetkin Yayınları 2004) 98; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987) 203, 206; Nuri Erdem, ‘TTK Tasarısı ve “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme”ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu’ (2007) 14(2) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 95. Zarar verme kastının bir unsur olarak aranmaması nedeniyle bu kusur derecesinin Kara Avrupası hukuk sistemindeki ağır ihmale benzerlik gösterdiği yönünde bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 303. Pervasızca hareketin ağır ihmalden daha fazlasını gerektirdiğine ilişkin bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 278; Clarke, 575. Zararın meydana gelebileceğinin öngörülememiş olması durumunda da ağır ihmalin söz konusu olacağı bu bağlamda da ağır ihmalin pervasızca hareketten ayrıldığı yönünde bkz. Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak* (B.1, Beta 2000) 173 (*Hamburg Kuralları*).

<sup>102</sup> Aksoy Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2016) 213, 225; Muharrem Gençtürk, ‘Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi’ (2012) 16(4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 131, 137.

<sup>103</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 269 vd.; Kerim Atamer, ‘Deniz Ticareti Hukuku’na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi’, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 230 (‘Tartışmalı İçtihatlar’); Karan, Kara ve Varan, 880. Pervasızca hareketin Medeni Hukuk anlamında olası kasta yaklaştığı yönünde bkz. Zafer Kahraman, ‘Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket’, *Prof. Dr. Galip Sermet Akman’a Armağan* (Filiz Kitabevi 2020) 422.

<sup>104</sup> Çağa, 301; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 172; Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 274; Karan, Kara ve Varan, 880-881. Pervasızca hareketin ağır ihmali veya olası kasıt olarak nitelendirilemeyeceğine ilişkin bkz. Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2020) 245.



Kanaatimizce bu kusur derecesini Türk hukukunda yer alan bir kusur derecesi ile eşleştirmeye çalışmak yerinde değildir<sup>105</sup>. Hükümde yer alan unsurların her birinin karşılanıp karşılanmadığı somut olay bakımından değerlendirilmeli ve donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybedip kaybetmediği incelenmelidir<sup>106</sup>.

Bu kusur türü iki unsuru bir arada içermektedir<sup>107</sup>. Donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkının kaybı için donatanın pervasızca davranışı ile böyle bir zararın meydana gelmesi bilincinin bir arada bulunması gerekmektedir. Yukarıda ifade edildiği üzere, IMO Kararlarında öngörülen yorum ilkesinde de iki unsurun birlikte karşılanması gerektiğinin altı çizilmiştir.

#### aa. Pervasızlık

Pervasızlık (*recklessness*), öğretilerde yer alan bir tanıma göre makul olmayan bir riskin bilinçli bir şekilde alınması olarak ifade edilmektedir<sup>108</sup>. Pervasızca davranış, kişinin bir eyleminin sonucunda muhtemelen bir zararın meydana gelebileceğini bilmesi veya bu sonucun meydana gelmesini umursamadan eylemini pervasızca gerçekleştirmesi olarak tanımlanmaktadır<sup>109</sup>.

<sup>105</sup> Tahir Çağa, 'Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler' (1977) 9(2) BATİDER 301; Kübra Yetiş-Şamlı, *Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 170; Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitabevi 2020) (*Kender/Çetingil*) 274; Burak Adıgüzel, 'Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler-Tartışmalar, 10-11 Aralık 2012* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2012) 373; G. Venüs Cömert, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022) 311; Pervasızca davranışı Türk hukukundaki bir kusur derecesi ile örtüşürmenin yerinde olmadığı, TTK m. 1187 hükmünde yer alan kusur unsurları çerçevesinde her somut olay bakımından değerlendirme yapılmasının daha isabetli olduğu yönünde bkz. Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 558, 559.

<sup>106</sup> Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 274; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559.

<sup>107</sup> Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 171; Yetiş-Şamlı, 170; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559; Hakan Karan, *The Carrier's Liability under International Maritime Conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules* (B.1, E. Mellen Press 2005) 377, 378; Gençtürk, 124, 131.

<sup>108</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 84, 85.

<sup>109</sup> Yetiş-Şamlı, 170.



2012 yılında Kanada Federal Mahkemesi tarafından verilen *Soci  t   Telus Communications v Peracomo Inc* kararında mahkeme pervasızlığı, “*riskin varlığına karşı zihinsel bir tutum veya kayıtsızlık*” şeklinde tanımlamıştır<sup>110</sup>.

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4’te diğer milletlerarası sözleşmelerden farklı olarak yalnızca “*act or omission*” değil “*personal act or omission*” ifadesi kullanılmıştır<sup>111</sup>. “*Personal act or omission*” ise Türkçe’ye kişisel fiil veya ihmal olarak tercüme edilmiştir. Bu ibare özellikle metne eklenerek kişinin yalnızca kendi pervasızca fiilinin veya ihmalinin sorumluluk sınırının kalkması bakımından etki edeceği, hizmetlilerinin veya görevlilerinin pervasızca davranışı ile meydana gelen zararlardan sorumlu tutulsa da donatanın sorumluluk

<sup>110</sup> Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: “*Recklessness connotes a mental attitude or indifference to the existence of the risk.*” <<https://cmlcmidatabase.org/soci%C3%A9t%C3%A9-telus-communications-v-peracomo-inc>> et. 3 Haziran 2022. Kanada Federal Mahkemesi tarafından verilen ve temyiz edilen bu karara konu olan olayda *Peracoma Inc.* şirketinin sahibi olduğu balık  i gemisinin donatanın olta takımı *Soci  t   TELUS Communications ve Hydro-Qu  bec*’e ait bir fiber optik iletişim kablosuna takılmış ve donatan elektrikli bir testere ile bu kabloları kesmiştir. İlerleyen günlerde olta takımı tekrar kablolara takılmış ve donatan tarafından kablolar tekrar kesilmiştir. Mahkeme donatanın gemisinde güncel haritaların bulunmadığına, pervasızca bir davranışla bu zarara sebebiyet verdiğine zira davranışının sübjektif olarak bilincinde olduğuna ve kayıtsız kalarak makul olmayan bir risk aldığına, bu nedenle sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağına hükmetmiştir. *Peracomo Inc v TELUS Communications Co.* Karar   zeti için bkz. <<https://cmlcmidatabase.org/peracomo-inc-v-telus-communications-co>> et. 15 Temmuz 2022. Kararın Kanada Yüksek Mahkemesi tarafından bozulduğuna, mahkemenin balık  i gemisinin donatanın kastı olmadığına bu nedenle sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabileceğine, buna karşılık pervasızca davranışı nedeniyle sigorta tazminatına hak kazanamayacağına dair kararı olmadığına ilişkin bkz. Tsimplis, ‘Vessel’, 316.

<sup>111</sup> Rotterdam Kuralları hariç olmak üzere her ne kadar diğer sözleşmelerde bu ifadeye yer verilmemişse de sözleşmelerin hazırlık çalışmaları incelendiğinde amaçlanan taşıyanın yalnızca kendi kusurunun varlığı hâlinde sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybedeceği yönünde olduğu, Lahey-Visby Kuralları ve Atina Sözleşmesi’ne ilişkin olarak verilen İngiliz Mahkemesi kararlarında da aynı yönde yorum yapıldığına dair bkz. Mandaraka-Sheppard, 769.



sınırlarından yararlanabileceğini vurgulamaktadır<sup>112</sup>. Fransız mahkemesi tarafından verilen *The Heidberg*<sup>113</sup> kararına konu olayda, geminin balastlama işlemini yapmak üzere kaptan makine dairesini terk etmiştir. Kılavuzun ve bir gemi adamının köprüde yalnız kaldığı esnada Alman bayraklı “*Heidberg*” gemisi *Shell*’e ait petrol tesislerine çarpmıştır. Mahkeme kararında; kazanın kaptanın sevk ve idare kusuru sebebiyle meydana geldiğine, gemide yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamı bulunduğu, geminin elverişli olduğuna, bu nedenle zararın meydana gelmesinde donatanın kendi kastının veya pervasızca davranışının bulunmadığına ve donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanacağına hükmetmiştir.

Donatanın bir tüzel kişi olması hâlinde kimlerin fiil veya ihmallerinden ötürü donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybedeceğinin de belirlenmesi gerekmektedir<sup>114</sup>. TTK m. 1343 f. 1 b. (b) uyarınca tüzel kişilerde,

<sup>112</sup> Mandaraka-Sheppard, 766. Metnin sözünden açık bir şekilde herkesin yalnızca kendi fiil veya ihmalden sorumlu olacağına ulaşıldığı, söz gelimi kaptanın pervasızca bir davranışıyla zarara sebebiyet vermesi hâlinde kaptanın sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı buna karşılık donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanabileceğine ilişkin bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 170. Hong-Kong Mahkemesi tarafından 2016 yılında verilen *Floata Consolidation Ltd v Man Lee Hing (Hong Kong) Vehicles Ltd* kararına konu olayda davacının mavnası gemiye konteynerleri yüklerken konteynerler hasar görmüş ve gemide yer alan gemi adamlarından biri ölmüştür. Mahkeme kararında zarara sebebiyet veren gemi adamlarının kusuru nedeniyle mavnanın malikinin sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmeyeceğine zira, zarara neden olan gemi adamlarının fiil veya ihmalinin mavnanın maliki davalının 'yönlendirici akıl ve iradesinin' bir parçası olmadığı için davalının kişisel eylemi veya ihmali olarak kabul edilemeyeceğine hükmetmiştir. Karar özeti için bkz. <<https://cmlcmidatabase.org/floata-consolidation-ltd-v-man-lee-hing-hong-kong-vehicles-ltd>> et. 20 Temmuz 2022. Aksi yönde karar için bkz. *Nelson Pine Industries Ltd v Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke)* davada taşıyan kaptanın pervasızca davranışı nedeniyle sorumluluk sınırlarından yararlanamamıştır. Bu kararın ancak kaptanın taşıyanın *alter ego*’su olarak değerlendirildiği kabul edildiğinde desteklenebileceğine dair bkz. Julian Cooke, John D. Kimball Tim Young, David Martowski, Micheal Ashcroft, Leroy Lambert, Andrew Taylor ve Micheal Sturley, *Voyage Charters* (B.4, informa law from Routledge 2014) 1128. Bu kararın LVK’da yer alan düzenlemeyle uyumlu olmadığı yönünde bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 127.

<sup>113</sup> *Shell v. Vega Reederei Friedrich Dauber (The Heidberg)*. Cour de cassation (Ch com), 22/09/2015, n° 13-25584 and 13-27489. Karar özeti için bkz. <<https://cmlcmidatabase.org/shell-v-vega-reederei-friedrich-dauber-heidberg>> et. 20 Temmuz 2022.

<sup>114</sup> Donatanın gerçek kişi değil tüzel kişi olduğu hâllerde kimin kusurunun donatanın kusuru sayılacağına belirlenmesinin zor olduğu bunun mahkemelerce her somut uyumsuzluk bakımından değerlendirildiğine dair bkz. Tsimpis, ‘Vessel’, 312. Bu sorunun Alman hukukunda bir kanun hükmü ile, İngiliz hukukunda “*alter ego*” kavramı ile mahkeme kararları ile çözüme kavuşturulduğuna ilişkin bkz. Ataol, 80.



Türk Medenî Kanunu<sup>115</sup> (“TMK”) m. 50 uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların ve organları oluşturan kişilerin kusurları dikkate alınacaktır. İngiliz hukukunda ise kimlerin fiilleri ve ihmallerinden tüzel kişi donatanın sorumlu olacağı “*alter ego*” kavramı<sup>116</sup> ile açıklanmaktadır. Buna göre bir şirketin *alter ego*’su o şirketin yönlendirici zihni (*directing mind*) olarak hareket eden kimselerdir<sup>117</sup>. Bu kişiler genellikle tüzel kişinin beyin ve sinir merkezi olarak tarif edilmektedir<sup>118</sup>. Tüzel kişinin organı dışında kalan ancak bağımsız karar alma yetkisine sahip kişilerin davranışlarının da tüzel kişiye atfedilmesi gerekmektedir<sup>119</sup>.

TTK m. 1343 f. 1’in (e) bendinde genel bir düzenleme getirilerek, genel veya özel bir yetkiye dayanarak donatanı temsil eden kişilerin kusurunun da bu kapsamda dikkate alınacağı öngörülmüştür. Hükmün (e) bendinde yer verilen düzenleme uyarınca tüzel kişi donatanın organı ya da organlarını oluşturan kişiler bu yetkilerini bir temsilciye devrederse bu temsilcinin kastı yahut pervasızca davranışı da sorumluluk sınırlarının kaldırılması bakımından esas alınacaktır. Öğretide (e) bendi kapsamında kaptanın yolculuk süresince donatanı temsil yetkisi olduğundan kaptanın donatanın *alter ego*’su hâline geldiği görüşü

<sup>115</sup> Kanun No: 4721, RG 22.11.2001/24607.

<sup>116</sup> “*Alter ego*” kavramına ilk kez İngiliz mahkemesi tarafından verilen *Lennard’s Carrying Co v Asiatic Petroleum Co Ltd.* kararında değinilmiştir. 1965 yılında verilen *The Lady Gwendolen* kararında mahkeme *Lennard* uyuşmazlığına atuf yaparak bir kimsenin şirketin “*alter ego*’su” sayılıp sayılmaması bakımından *Lennard* davasının iyi bir kılavuz niteliğinde olduğuna buna karşılık bir şirketin yöneticisinin fiillerinin her zaman tüzel kişinin kendi fiili olarak sayılmayacağına, somut uyuşmazlıkta gemilerin şirketin trafik departmanı tarafından yönetildiğine dolayısıyla bu departmanın başındaki kimsenin fiillerinden şirketin sorumlu olacağına hükmetmiştir. “*Alter ego*” kavramına ilişkin verilen diğer kararlar ve bu kararlara ilişkin değerlendirmeler için bkz. Mandaraka-Sheppard, 98, 99. “*Alter ego*” testi uyarınca şirket hiyerarşisinde yer alan kimsenin davranışlarının şirketin davranışı olarak kabul edilebilmesi hâlinde o kimsenin şirketin “*alter ego*’su” olarak kabul edilebileceğine ilişkin bkz. John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, (B. 7, Longman 2010) 287. Bir yönetim kurulu üyesinin davranışlarının genel olarak tüzel kişinin davranışı olarak kabul edilebileceği buna karşılık bazı durumlarda bu kişinin şirketi temsil etmiyor olabileceği, yine bazı hâllerde de şirketin mutlak kontrolünü elinde bulunduran kimsenin davranışlarının şirketin davranışı olarak kabul edilemeyebileceğine dair bkz. Tsimplis, ‘Vessel’, 313.

<sup>117</sup> Bu kişilerin bağımsız karar alma ve uygulama yetkisine sahip olması gerektiğine ilişkin bkz. Regina Asariotis, ‘Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: die englische Auffassung’ (2004) *Transportrecht* 27 Jahrgang 149; William Tetley, *Marine Cargo Claims* (B.4, Blais 2008) 292; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 174; Yetiş-Şamlı, 176.

<sup>118</sup> Mandaraka-Sheppard, 98.

<sup>119</sup> Süzel, Sorumluluğun Sınırlandırılması, 552.



ileri sürülmektedir<sup>120</sup>. Ancak belirtmek gerekir ki 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi düzenlemesi, hazırlık çalışmaları ve IMO tarafından benimsenen yorum ilkeleri gözetildiğinde kaptanın kastının ya da pervasızca davranışının donatanın kastı ya da pervasızca davranışı olarak kabul edilip donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybedeceği sonucuna varmak her zaman çok da mümkün gözükmemektedir<sup>121</sup>. Ne var ki, donatanın ya da donatanın *alter ego* 'su sayılan kişilerin kaptana talimat vermesi ve kaptanın bunu uygulaması durumunda donatanın kendi kastı ya da pervasızca davranışı bulunacağından donatan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. IMO ortak yorum ilkesi gereği sınırlı sorumluluk kuralıdır ve sorumluluk sınırlarının kalkması neredeyse imkânsızdır. Bu gerekçeyle yargı organlarının *alter ego* kavramını dar yorumlaması amaçlanmaktadır.

---

<sup>120</sup> Damar, 'Haftungsbeschränkung', 293. Gemi kaptanının, gemi enkspertörünün şirket adına karar alma ve uygulama yetkisi olmadığı hakkında ise bkz. Micheal Tsimplis, *Chapter 12: Limits of Liability, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (B.1, Informa 2009) 192 (*Liability*); Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (B.5, C.H. Beck 2018) 529.

<sup>121</sup> İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verilen bir karara konu uyuşmazlıkta gemi İstanbul Boğazı'nı geçerken meydana gelen makine arızası nedeniyle yalıyla çarpmıştır. Bilirkişi raporu uyarınca, kaptanın geminin makinesinde oluşan arızaya rağmen makine demir hızındaki artışa güvenerek yolculuğa devam etmiş olması ve yalıya çarpmadan önce demir atmamış olmasının bir sevk ve idare kararı olduğu ve denizcilik uygulamaları çerçevesinde verilebilecek nitelikte bir karar olması nedeniyle bir kasıt ya da cüretkârhane bir davranış olarak nitelendirilemeyeceği belirtilmiş ve Mahkemece de bu görüş benimsenmiştir. Kararda, donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanıp yararlanamayacağını kaptanın fiili bakımından değerlendirildiği; oysa kaptanın davranışının pervasızca bir hareket olarak nitelendirilmesi hâlinde dahi bunun tek başına donatanın sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybetmesine sebebiyet vermeyeceğine dair bkz. Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 577, 578.





## bb. Bilinç

Donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybı için pervasızca davranışın muhtemelen<sup>122</sup> böyle bir zararı meydana getireceği bilinciyle gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Donatan davranışının sonucunun sübjektif olarak bilincinde olmalıdır<sup>123</sup>. Diğer bir ifadeyle objektif değerlendirme değil somut uyuşmazlık bakımından sübjektif değerlendirme yapılmalıdır.

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 gereği de, donatanın, fiilinin veya ihmalinin muhtemelen “böyle bir zararı” (“such loss”<sup>124</sup>) meydana getireceğine dair bilinci olmalıdır. Zarar, bedensel zararlar, gecikmeden ötürü meydana gelen

<sup>122</sup> TTK m. 1187’de “with knowledge that probably result” ibaresinin “ihtimalinin bilinci ile şeklinde” tercüme edildiğini pervasızca davranış kusur derecesinde zararın meydana gelmesine ilişkin ihtimalin bilincinde olmanın tek başına yeterli olmayacağı fiilin veya ihmalin muhtemelen zarara sebebiyet vereceğine dair bilincin olması gerektiği, davranışın zarara neden olma ihtimalinin %51 ve üzerinde bir olasılık olması durumunda fiilin veya ihmalin zarara muhtemelen neden olacağına dair bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 93; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 562. Bu unsurun gerçekleşmiş olması için somut olayda zarara sebebiyet veren olayın meydana gelme olasılığının, meydana gelmeme olasılığından daha yüksek olduğunun bilinmesi gerektiğine dair bkz. Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 273. TTK’nın Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini başlıklı Yedinci Kısmında yer alan “Sınırlanma Hakkını Kaldıran Kusur” başlıklı TTK m. 1343’te yalnızca 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 4 ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi m. 5’e atıf yapılmakla yetinilmiş, hükmün gerekçesinde sınırlama hakkının kasıt ve pervasız davranış ile kalkacağından bahsedilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 409, 410.

<sup>123</sup> Tsimplis, *Liability*, 193; Rabe ve Bahnsen, 528; Asariotis, 149; Yetiş-Şamlı, 171; Gençtürk, 129. Fransız mahkeme kararlarında hâlâ objektif değerlendirme yapıldığına dair bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 168 dn. 265. İngiliz mahkemesi kararına konu olan *The Leerort* davasında *Leeort* isimli gemi rıhtımda beklerken *Zim Pireaus* isimli gemide meydana gelen makine arızası nedeniyle adı geçen iki gemi çatmış ve *Leeort* isimli gemi ve gemide taşınmakta olan yük hasara uğramıştır. Mahkeme kararında kritik bir anda makinede meydana gelen 50 saniyelik bir zararın yalnızca bir tesadüf olduğuna ve olayda donatanın muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceğine dair bilinci bulunduğu ya da kastı olduğuna ve donatana böyle bir kusur atfetmenin tamamen saçma (“totally absurd”) olduğuna hükmetmiştir. *Schiffahrtsgesellschaft MS “Mercur Sky” M.B.H. & Co. K.G. v. MS Leerort NthSchiffahrts G.M.B.H. & Co. K.G. (The “Leerort”)* [2001] 2 Lloyd’s Rep. 291 (Westlaw UK, et. 15/8/2022). Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Damar, *Wilful Misconduct*, 168; Berlingieri, 360, 370.

<sup>124</sup> Sözleşmede yalnızca “loss” ibaresine yer verilmiş olmasına buna karşılık “damage” kelimesinin yer almamasının tartışmalara neden olduğuna, zira Varşova Sözleşmesi m. 25, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. 3, Atina Sözleşmesi m. 13’te “loss and damage” ibarelerinin, Lahay-Visby Kurallarında yalnızca “damage” ibaresinin, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda ise “loss, damage or delay” ibarelerinin kullanıldığında dair bkz. Mandaraka-Sheppard, 780.



zararlar, eşyanın hasara veya ziyaa uğramasından doğan zararlar gibi 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi m. 2'de yer alan tüm zararları kapsamaktadır.

### **C. Pervasızca Davranış Kusur Derecesinin Sigorta Sözleşmesine Etkisi**

Ortak yorum kuralına ilişkin IMO Kararlarının uygulama alanına 1996 Protokolü ile değişik 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi, 2001 Gemi Yakıtı Sözleşmesi<sup>125</sup>, 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesi ve 2010 Tehlikeli Madde Sözleşmesi girmektedir. Çalışmanın kapsamının genişletilmemesi adına değerlendirme yalnızca 1996 Protokolü ile değişik 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi için yapılacaktır.

IMO Kararlarında ve Kararların hazırlık çalışmalarında sorumluluk sınırlarının ortadan kalkmasının doğrudan etkisinin milletlerarası sözleşmelerle öngörülen zorunlu sorumluluk sigortaları hakkında etki gösterdiği, sorumluluk sınırının öngörülmesi ile birlikte rizikonun öngörülebilirliğinin arttığı zararın donatanın pervasızca davranışı sonucunda meydana geldiğine karar verilmesi hâlinde sigorta şirketinin milletlerarası sözleşmeler gereği zararı tazmin borcundan kurtulduğu, donatan her ne kadar sorumluluk sınırı üzerinde kalan meblağdan sorumlu tutulsa bile donatanın ödeme kabiliyetinin bulunmaması durumunda zarar görenin zararının fiilen tazmininin gerçekleşmeyeceği belirtilmiştir. Dolayısıyla sorumluluk sınırının ortadan kalktığı noktada sigorta himayesinin de devre dışı kaldığının unutulmaması gerekmektedir.

1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi çerçevesinde donatan olarak ifade edilen geminin sicile kayıtlı maliki, chartereri, gemi yöneticisi ve gemi işleteni milletlerarası sözleşmenin üçüncü maddesinde sayılan istemler hariç olmak üzere ikinci maddede belirtilen istemlerin yöneltmesi hâlinde sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahiptirler. Ancak zarara milletlerarası sözleşmenin dördüncü maddesindeki kusur derecesinin sebebiyet verildiği ispat edildiği takdirde bu sınırlar uygulanmayacaktır. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi donatana sözleşme ya da haksız fiil temelli yöneltilen istemler bakımından global sınır teşkil etmektedir. Dolayısıyla bu sınırlar donatanın mevzuat gereği kusur sorumluluğunun öngörüldüğü hâller için uygulanabildiği gibi kusursuz sorumluluğu hâlinde de söz konusu olabilecektir. 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde donatanın zorunlu sorumluluk sigortası yaptırmasına ilişkin açık

<sup>125</sup> Zorunlu sigorta bakımından bu sözleşmeye ilişkin değerlendirme için bkz. Cüneyt Süzöl, 'Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı', (2017) 12 Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 153 vd ('Gemi Yakıtı Sözleşmesi').



bir düzenleme bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle pervasızca davranış kusur derecesi olarak adlandırılan kusurun donatanın mali mesuliyet sigortasına etkisine ilişkin açık bir düzenleme de milletlerarası sözleşmede yoktur.

Avrupa Birliği (“AB”) 2009 yılında deniz alacaklarının sigortalanmasına ilişkin Yönergeyi kabul etmiştir<sup>126</sup>. Bu Yönerge çerçevesinde AB üye devlet bayrağı taşıyan gemilerin ve AB üye devlet limanlarına taşımacılık yapan ve herhangi bir ülke bayrağını taşıyan gemilerin 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin uygulama alanına giren deniz alacakları için 1996 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde öngörülen sınırlara kadar sorumluluk sigortası yaptırması ve limanlara giriş yapan gemiler bakımından bu sigortanın yapılmış olduğunun kontrolünün sağlanması gerekmektedir. Yönerge zorunlu sorumluluk sigortası ve bunun denetimine ilişkin hükümler içermekte olup sorumluluk sigortasının teminatının dışında kalan hâller ve özellikle donatanın kusur derecesinin sigortacının sorumluluğuna etkisine yönelik bir düzenleme içermemektedir.

Türk hukukunda da AB mevzuatı takip edilerek 2010 yılında Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik<sup>127</sup> yayımlanmış ve Yönerge hükümleri iç hukuka iktibas edilmiştir<sup>128</sup>. Yönetmelik genel anlamda AB Yönergesi ile uyumlu olup donatanın kusur derecesinin sorumluluk sigortacısının tazminat ödeme borcuna etkisine yönelik bir düzenleme içermemektedir.

Gemi malikinin sorumluluğu koruma-tazmin (*P&I Cover*) sigortası ile teminat altına alınmaktadır. Koruma-tazmin sigortacılarının kuralları incelendiğinde zararın meydana gelmesine üye donatanın kastının yahut pervasızca davranışının sebebiyet vermesi teminat dışı hâller arasında sayılmaktadır<sup>129</sup>. Dolayısıyla her

<sup>126</sup> Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims. Yönerge için bkz. Atamer ve Süzel, 511.

<sup>127</sup> RG 14.11.2010/27759. Yönetmelik’e ilişkin değerlendirme için bkz. Kula-Değirmenci, 178; Süzel, ‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi’, 158.

<sup>128</sup> Yönerge hükümleri ile Yönetmelik hükümlerinin karşılaştırmalı çizelgesi için bkz. Atamer ve Süzel, 522.

<sup>129</sup> Söz gelimi koruma ve tazmin sigortacılarından GARD’ın Kurallar Kitabı’nın 72 nci maddesinde bu husus şu şekilde ifade edilmiştir: “The Association shall not cover any liabilities, losses, costs or expenses arising or incurred in circumstances where there has been wilful misconduct on the part of the Member, such misconduct being an act intentionally done, or a deliberate omission by the Member, with knowledge that the performance or omission will probably result in injury, or an act done or omitted in such a way as to allow an inference of a reckless disregard of the probable consequences.” bkz. <[https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20748045&p\\_document\\_id=20747880](https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748045&p_document_id=20747880)> et. 19 Ekim 2022.



ne kadar 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinde sigorta sözleşmesine ilişkin açık hüküm bulunmasa da uygulamada bu kusur derecesi sigorta himayesi dışında kalmaya sebebiyet vermektedir. Diğer bir ifadeyle zararın donatanın pervasızca davranışından kaynaklandığının ispatı donatanın sigortacısının menfaatine olup zarar sigortacı tarafından tazmin edilmeyecektir. Bu kusur derecesinin ispatı ilk bakışta yükü ilgili lehine gibi gözükmektedir. Ancak donatanın mali durumunun zararı tazmin etmeye yeterli olmaması durumunda, yük sigortasının teminat koşullarının karşılanması hâlinde sigortalı yükü ilgiliye yük sigortası çerçevesinde zararı ödeyen ve onun haklarına halef olan yük sigortacısının üzerinde zarar kalacaktır.

Türk hukukunda ise durum farklı gözükmektedir. TTK m. 1473 ve devamı hükümlerinde sorumluluk sigortalarına ilişkin özel hükümlere yer verilmiştir<sup>130</sup>. Bu düzenlemelerden m. 1483 ve m. 1484 zorunlu sorumluluk sigortalarına hasredilmiştir. TTK m. 1483<sup>131</sup> ve 1484'te ise zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin özel hükümler yer almaktadır. TTK m. 1484'te zarar görenle ilişkide sigorta şirketinin ifa yükümlülüğüne yer verilmiştir<sup>132</sup>. 1486 f. 2<sup>133</sup> uyarınca emredici nitelikte olan bu hükümde sigortacının, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olması hâlinde bile, zarar görene karşı ifa borcunun, zorunlu sigorta miktarına kadar devam edeceği öngörülmüştür.

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik m. 5 f. 2'de “Bu Yönetmelik kapsamındaki liman tesislerine gelen tüm gemilerin, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunludur”, m. 7 f. 1'de ise “Deniz alacaklarına karşı yaptırılan koruma ve tazmin sigortasına ait poliçenin gemide bulundurulması zorunludur”

<sup>130</sup> Sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümlerin değerlendirildiği çalışmalar için bkz. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap, Sigorta Hukuku*, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm, Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) (B.1, On İki Levha 2016) 285 vd.; Kerim Atamer, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca “Zarar Sigortaları”na Giriş’ (2011) 27 BATİDER 74 vd. (‘Zarar Sigortaları’).

<sup>131</sup> TTK m. 1483 düzenlemesine ilişkin değerlendirmeler için bkz. Ünan, 406 vd.

<sup>132</sup> TTK m. 1484 düzenlemesine ilişkin değerlendirmeler için bkz. Ünan, 415 vd.; Atamer, ‘Zarar Sigortaları’, 95 vd.; Birgül Sopacı-Öztuna, ‘6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (Özel Sayı) 699 vd.; Serdar Acar, *Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar* (B.1, Vedat Kitapçılık 2012) 43; Süzel, ‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi’, 163, 164. Farklı görüş için bkz. Kemal Şenocak, ‘Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)’, Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2018) 174 vd.

<sup>133</sup> TTK m. 1486 f. 2 düzenlemesine ilişkin değerlendirmeler için bkz. Ünan, 513 vd.



ibarelerine yer verilmiştir. Sigorta sözleşmesinin kurulmamış olması hâlinde liman başkanlığı tarafından gemiye liman tesisinden uzaklaştırma emri verilebileceği gibi geminin, donatı tarafından sigorta poliçesinin aslı ibraz edilene kadar liman tesislerine girme talebi kabul edilmeyecektir [m. 7 f. 3]. Sigorta poliçesinin bulunmaması hâlinde ise Yönetmelik m. 8 f. 3 gereği Limanlar Kanunu<sup>134</sup> m. 2 ve m. 11 çerçevesinde liman başkanlığı tarafından gemiye cezai müeyyide uygulanacaktır.

Bu hükümler göz önünde tutulduğunda anılan sigortanın zorunlu sorumluluk sigortası olarak kurgulandığı anlaşılmaktadır. Ne var ki Sigortacılık Kanunu m. 13 hükmü ve zorunlu sigortanın ancak bir kanun yoluyla öngörülebileceği göz önünde tutulduğunda bir yönetmelik hükmü ile getirilen bu sigortanın, gerçek anlamda zorunlu sorumluluk sigortası olup olmadığı tartışmaya açıktır. Bu sigortanın zorunlu sorumluluk sigortası olarak kabul edilmesi hâlinde TTK m. 1484 hükmü uygulama alanı bulmalıdır. Diğer bir ifadeyle Türk sigorta şirketi ile kurulan su araçları sorumluluk sigortası çerçevesinde sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olsa da zarar gören bakımından ifa borcu, zorunlu sigorta miktarına kadar devam edecektir. Bu hüküm çerçevesinde Türk sigorta şirketi kast ya da pervasızca hareket savunmasını zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri süremeyeceğine göre onun zararını tazmin edecek ve ödediği bu meblağ için daha sonra sigorta ettiren gemi malikine rücu edecektir<sup>135</sup>. Ancak uygulamada su araçları sorumluluk sigortası teminatı veren sigorta şirketlerinin özel şartları bu şekilde değil tıpkı yabancı koruma ve tazmin sigortacılarının gibi kaleme alınmıştır<sup>136</sup>. TTK m. 1484 düzenlemesinin m. 1486 f. 2 çerçevesindeki emredici niteliği göz önünde tutulduğunda anılan özel şartların geçerli olmadığı yerine TTK m. 1484'ün uygulama alanı bulması gerektiği söylenebilecektir.

## SONUÇ

Çalışmada 15/12/2021 tarihli üç IMO Kararı değerlendirilmiştir. Bu üç Kararın başlıkları göz önünde tutulduğunda ortak yorum kurallarının 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesi ve onu tadil eden 1996 tarihli Sorumluluk Sınırı Protokolü,

<sup>134</sup> Kanun No: 618, RG 20.04.1341/95.

<sup>135</sup> Aksi yönde görüş için bkz. Şenocak, 174, 176.

<sup>136</sup> Bkz.

<[https://www.turkpandi.com/assets/page\\_docs/Su%20Ara%C3%A7lar%C4%B1%20Sorumluluk%20Sigortas%C4%B1%20%C3%96zel%20%C5%9Eartlar%C4%B1.pdf](https://www.turkpandi.com/assets/page_docs/Su%20Ara%C3%A7lar%C4%B1%20Sorumluluk%20Sigortas%C4%B1%20%C3%96zel%20%C5%9Eartlar%C4%B1.pdf)> et. 15/8/2022 adresinde yer verilen Özel Şartlar m. 6.12.



1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi ile sınırlı düzenleme getirdiği izlenimi doğmaktadır. Ancak çalışmada incelenen kararların metinleri ve düzenleme alanları göz önünde tutulduğunda “pervasızca davranış” kusur derecesi olarak adlandırılan diğer bir ifadeyle deniz ticareti hukukunda sorumluluk sınırlarının uygulanmamasına sebebiyet veren kusur derecesinin geçtiği tüm milletlerarası sözleşmelerin aynı yöndeki kurallarının yeknesak bir şekilde yorumlanması adına önem taşıdığı söylenebilecektir.

Deniz ticareti hukukunda gemi malikinin, donatanın, IMO Kararlarında yer alması dahi taşıyanın sorumlulukları kural olarak sınırlıdır. Sorumluluk sınırları zarara bu kişilerin kastının ya da pervasızca davranışının sebebiyet verdiği zarar gören kişi tarafından ispat edilmesi hâlinde uygulanmaz. Farklı devlet yargı organları tarafından milletlerarası sözleşmelerin anılan hükümlerinin geniş yorumlanması ve sorumluluk sınırlarının amaçlanandan kolay bir şekilde kaldırılması IMO tarafından ortak yorum kurallarına ilişkin Kararların kabul edilmesine sebebiyet vermiştir. IMO deniz ticareti hukukunda sorumluluk sınırlarının neredeyse kaldırılmasının mümkün olmadığı bir sistem yaratıldığını 1976 Sorumluluk Sınırı Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarına da atıf yaparak ortak yorum kurallarında yeniden ortaya koymuştur. Taraf devlet yargı organları tarafından ortak yorum kuralları çerçevesinde içtihatların yeknesak bir şekilde geliştirilmesi ile birlikte zarar gören kişilerin bu kusur derecesinin ispatı için yargı yoluna gitmesinin yoğunluğu azaltılması hedeflenmektedir. Ortak yorum kurallarında “pervasızca davranış” olarak ifade edilen kusur derecesinin ağır ihmale denk gelmediğinin ve bu kusur derecesinin ispatının donatan bakımından anlamının sorumluluk sigortası teminatının dışına çıkılması anlamını taşıdığı altı çizilmiştir. Dolayısıyla bu kusur derecesinin varlığı ancak sigortalıların sona erdiği noktada başlamalıdır. Yargı organları tarafından farklı yorumlanan bir diğer husus donatanın sorumluluk sınırlarından yalnızca kendi kast ya da pervasızca davranışın ispat edildiği hâlde yararlanamaması ilkesidir. Diğer bir ifadeyle bu kişilerin görevlilerinin ve hizmetlilerinin pervasızca davranışı sebebiyle meydana gelen zararlarda donatanın sorumluluğu yine sınırlı olmalıdır. Özellikle donatanın ya da donatan tüzel kişi ise şirketin yönlendirici zihni sayılan ve “*alter ego*” olarak ifade edilen kişi grubunun dar yorumlanması ve kaptanın bu kavrama dâhil olmadığı açıklığa kavuşturulmak istenmiştir.

**KAYNAKÇA**

- Acar S, Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar (B.1, Vedat Kitapçılık 2012)
- Adıgüzel B, ‘Yargıtay Kararlarında CMR m. 29’daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması’, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler- Tartışmalar, 10-11 Aralık 2012* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2012) 353
- Akıncı Z, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR (Seçkin Kitabevi 1999)
- Asariotis R, ‘Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: die englische Auffassung’ (2004) *Transportrecht* 27 Jahrgang 147
- Atamer K, ‘1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı’na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi’, *Bilgi Toplumunda Hukuk – Prof. Dr. Ünal Tekinalp’e Armağan, Cilt 1* (B.1, BETA 2003) 849 (‘Sınırlı Sorumluluk’)
- ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca “Zarar Sigortaları”na Giriş’ (2011) 27 *BATİDER* 21 (‘Zarar Sigortaları’)
- ‘Deniz Ticareti Hukuku’na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi’, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 (‘Tartışmalı İçtihatlar’)
- *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) (*Deniz Ticareti*)
- ve Süzel C, Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)
- Ataol H, ‘Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu’nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı’, *Prof. Dr. Tahir Çağrı’nın Anısına Armağan*, (B.1, BETA 2000) 57
- Baughen S, *Shipping Law* (B. 6, Routledge-Cavendish 2015)



- Berlingieri F, *International Maritime Conventions: Volume 2- Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction* (B. 1, informa law from Routledge 2015)
- Clarke M, ‘Wilful Misconduct Under English Law’ (2016) 21(4) *Uniform Law Review* 574
- Cooke J & Kimball JD & Young T & Martowski DW & Ashcroft M & Lambert L & Taylor A ve Sturley ME, *Voyage Charters* (B.4, informa law from Routledge 2014)
- Cömert GV, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022)
- Çağa T, ‘Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler’ (1977) 9(2) *BATİDER* 289
- Damar D, ‘Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi’ (2004) 24(1-2) *Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* 379 (‘Tarihçe’)
- *Wilful Misconduct in International Transport Law* (B.1, Springer 2011) (Wilful Misconduct)
- ‘Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport’ (2012) 36(2) *Tulane Law Journal* 659 (‘Liability Limits’)
- ‘Die “Costa Concordia” ist auf den Felsen aufgelaufen – auch das Recht auf Haftungsbeschränkung?’ (2012) 8 *VuR* 287 (‘Haftungsbeschränkung’)
- Demir İ, ‘Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi’ (2015) 31(1) *BATİDER* 109 (‘Deniz Alacakları’)
- Erdem N, ‘TTK Tasarısı ve “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme’ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu’ (2007) 14(2) *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 81
- Gençtürk M, ‘Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi’ (2012) 16(4) *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 117





- Kahraman Z, ‘Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket’, *Prof. Dr. Galip Sermet Akman’a Armağan* (Filiz Kitabevi 2020) 405
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2020)
- Karan H, *The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules* (B.1, E. Mellen Press 2005)
- Özgenur Kara ve İzel Varan, *Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi* (B.2, Yetkin Yayınları 2020)
- Katsivela M, ‘Loss of the Carrier’s Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views’ (2012) 26(2) *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 118
- Kender R, ‘Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu (TTK Tasarısındaki Hükümlerin Değerlendirilmesi İle)’ (2005) 2(2) *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 115
- Kılıçoğlu AM, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (B. 24, Turhan Kitabevi 2020)
- Kula-Değirmenci N, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2015)
- Mandaraka-Sheppard A, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (B. 3, informa law from Routledge 2013)
- Nomer HN, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (B. 17, BETA 2020)
- Oğuzman MK ve Öz T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 2 (B. 16, Vedat Kitapçılık 2021)
- Rabe D ve Bahnsen KU, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (B.5, C.H. Beck 2018)
- Sopacı-Öztuna B, ‘6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü’ (2012) 18(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* (Özel Sayı) 699
- Sözer B, ‘Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu’ (1987) 9(3) *BATİDER* 765 (‘Taşıyanın Sorumluluğu’)



— *Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı)* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2021) (Deniz Ticareti I)

Süzel C, ‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı’ (2017) 12 Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 117 (‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi’)

— Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Sorumluluğun Sınırlandırılması)

Şenocak K, ‘Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)’, Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173

Tetley W, *Marine Cargo Claims* (B.4, Blais 2008)

Tsimplis M, ‘Chapter 12: Limits of Liability’, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (B.1, Informa 2009) 181 (Liability)

— ‘The Liabilities of the Vessel’, Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (B. 5, informa law from Routledge 2021) 246 (‘Vessel’)

Ülgen H, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987)

Ünan S, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap, Sigorta Hukuku, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm, Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) (B.1, On İki Levha 2016)

Wilson JF, *Carriage of Goods by Sea* (B. 7, Longman 2010)

Yavaş A, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde) (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2016)

Yazıcıoğlu E, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak (B.1, Beta 2000) (Hamburg Kuralları)

— *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitabevi 2020) (Kender/Çetingil)

Yeşilova E, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (B. 1, Yetkin Yayınları 2004)



---

Yetiş-Şamlı K, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç  
Teslimden Sorumluluğu (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)





-Çeviri / Translation-

## INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION'S RESOLUTION ON THE INTERPRETATION OF THE BREAKING THE RIGHT TO LIMIT LIABILITY\*

*SORUMLULUK SINIRLARININ KALDIRILMASININ YORUMLANMASI İLE  
İLGİLİ ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ KARARI*

Asst. Prof. G. Venüs CÖMERT \*\*

Assoc. Prof. Cüneyt SÜZEL \*\*\*

### ABSTRACT

The shipowner's liability is limited for claims set out in Article 2 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, and the Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, and for claims regarding oil pollution from a tanker pursuant to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992. Limitation of liability provisions shall not be

\* Research Article, Received: 19.10.2022 / Accepted: 15.02.2023.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Contribution Rate: The contribution rates of the authors to this article are as shown below:

Assoc. Prof. Cüneyt SÜZEL 50%

Asst. Prof. G. Venüs CÖMERT 50%

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

\*\* Asst. Prof. of Department of Maritime Trade and Insurance Law, Faculty of Law, Çağ University (venuscomert@cag.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-1738-3100).

\*\*\* Assoc. Prof. of Department of Maritime Trade and Insurance Law, Faculty of Law, Istanbul Bilgi University (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).



applied in case the level of culpability stipulated in the relevant articles of the Conventions is proven. By way of its three Resolutions dated 15/12/2021, the International Maritime Organization (IMO) has adopted common interpretation rules including the other Conventions providing similar regulations to ensure that the level of culpability expressed as "wilful conduct" shall be interpreted in a uniform manner by the State Parties and courts of the State Parties. This paper evaluates the IMO's Resolution regarding the common interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability, 1976 by examining the *travaux préparatoires* of the Convention, the level of culpability stipulated in the Conventions and the effect of wilful misconduct on insurance contracts.

**Keywords:** •Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976  
•International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 •IMO's Common Interpretation Rules •Wilful Misconduct •Alter Ego.

## ÖZ

Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme ve onu tadil eden 1996 Sınırlı Sorumluluk Protokolü uyarınca Sözleşmenin 2'nci maddesinde yer verilen istemler ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme uyarınca tankerden kaynaklanan petrol kirliliğine ilişkin istemler için sorumluluk sınırlandırılmaktadır. Sözleşmelerde öngörülen sorumluluk sınırları Sözleşmelerin ilgili maddelerinde düzenlenen kusur derecesinin ispatlanması hâlinde uygulanmayacaktır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 15/12/2021 tarihli üç Karar ile taraf devletler ve taraf devlet mahkemeleri tarafından özellikle "pervasızca davranış" olarak ifade edilen kusur derecesinin aynı şekilde yorumlanmasını sağlamak amacıyla benzer düzenlemelerin yer aldığı Milletlerarası Sözleşmeleri de kapsayacak nitelikte ortak yorum kuralları getirilmiştir. Çalışmada IMO tarafından yayımlanan ortak yorum kuralları, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin hazırlık çalışmaları, Sözleşmede öngörülen kusur dereceleri ve pervasızca davranışın sigorta sözleşmelerine etkisi de incelenerek değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** •Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme •1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme •Uluslararası Denizcilik Örgütü Ortak Yorum Kuralları •Pervasızca Davranış •Alter Ego



## INTRODUCTION

On International Maritime Organization<sup>1</sup> (IMO) adopted three resolutions, A.1163(32)<sup>2</sup>, A.1164(32)<sup>3</sup>, and A.1165(32)<sup>4</sup> dated 15/12/2021 on the interpretation of Article 4 of "The International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims 1976"<sup>5</sup> ("1976 Convention on the Limitation of the Liability"), on the interpretation of the Article 4 of the 1996 Protocol<sup>6</sup> that amended the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims ("1996 Protocol on Limitation of Liability"), and on the second paragraph of Article 5 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992<sup>7</sup> ("1992 Oil Pollution Convention").

Under the Convention on the Limitation of the Liability, 1976 and 1996 Protocol on Limitation of Liability that amended the 1976 Convention on the Limitation of the Liability, liability for the claims set out in Article 2 of the Convention is limited within the framework of Articles 6 and 7 of the International Convention. Likewise, under the Convention on 1992 Oil Pollution, the liability of the shipowner for oil pollution damages caused by tankers is limited to the amount

---

<sup>1</sup> On the *International Maritime Organization*, IMO, see <<https://imo.org/>> accessed on 15 September 2022. On the IMO Conventions to which Turkey is a party and the date of entry into force of these conventions for Turkey, see <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-araf-oldugu-imo-sozlesmeleri-2021.pdf>> accessed September 15, 2022.

<sup>2</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

<sup>3</sup> IMO, Resolution A. 1164(32), Interpretation of Article 4 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

<sup>4</sup> IMO, Resolution A. 1165(32), Interpretation of Article 6 of the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 That amended Article V(2) of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

<sup>5</sup> For the original English text and Turkish translation of the Convention published in the Official Gazette ("OG"), see OG 04.06.1980/17007. For the combined text of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability and the 1996 Limitation of Liability Protocol that amended it, and for a bibliography on the Convention, see Kerim Atamer and Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 447 ff.

<sup>6</sup> *Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*. For the combined text of the Convention on the Limitation of the Liability 1976 and the 1996 Limitation of Liability Protocol that amended Convention on the Limitation of the Liability 1976 and the bibliography on the Convention, see Atamer and Süzel, 446.

<sup>7</sup> *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992*. For the official English text and Turkish translation of the Convention, see OG 24.07.2001/24472.



stipulated in the first paragraph of Article 5 of the International Convention. The limitation of liability envisaged in favor of the shipowner and the registered owner of the ship will not be applicable if the claimant proves the degree of fault stipulated in Article 4 of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability and the second paragraph of Article 5 of the Convention on 1992 Oil Pollution. IMO has introduced common principles of interpretation in order that the degree of fault, which removes the limit of liability, is interpreted in the same way by the states and the courts of these states. In this study, the need for such a regulation will be discussed within the framework of the IMO Resolutions and the IMO documents to which the IMO Resolutions refer.

## **I. INTERNATIONAL CONVENTIONS INCLUDED IN THE COMMON RULE OF INTERPRETATION**

There are three Resolutions<sup>8</sup> on rules of interpretation adopted by the IMO Legal Committee at its 32<sup>nd</sup> session. Given the titles of the texts, it seems that the scope of the Resolutions is limited to the 1976 Convention on the Limitation of the Liability, the 1996 Protocol on Limitation of Liability and, the Convention on 1992 Oil Pollution. However, the texts of all three Resolutions<sup>9</sup> state that the interpretation principle envisaged is also valid for the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001<sup>10</sup> ("2001 Bunker Convention"), The International Convention on the Removal of Wrecks, 2007<sup>11</sup> ("2007 Convention on Removal of Wrecks"), and the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea,

---

<sup>8</sup> See the resolutions mentioned above in the footnotes 2, 3, and 4. See Report of the Legal Committee on the Work of its 107th Session- 11/12/2020 ("IMO, LEG 107/18/2"), 17 on the annual plan of IMO for 2020-2021 regarding the presence of the goal to reach a common interpretation on the removal of the liability limitations in terms of the international conventions prepared by IMO. The text and the documents related to the preparatory process of the common interpretation work were not available on the IMO's official website, but were sent by the IMO upon our request by e-mail.

<sup>9</sup> See IMO, Resolution A. 1163(32), Par. 3; IMO, Resolution A. 1164(32), Par. 3; IMO, Resolution A. 1165(32), Par. 3.

<sup>10</sup> *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*. For the official English text and Turkish translation of the Convention, see OG 27.07.2013/28720.

<sup>11</sup> *The International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*. Turkey has not yet shown its will to become a party to the convention.





1996<sup>12</sup> ("2010 Convention on Hazardous Substances"). Indeed, Article 6 of the 2001 Bunker Convention refers to the 1976 Convention on the Limitation of the Liability on the limitation of liability<sup>13</sup>. Therefore, although the liability of the shipowner is limited for pollution damages based on the bunker claim in principle, the liability limits stipulated in Article 5, paragraph 2 (f) of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability will not be applicable in case of proof of the degree of fault. The same conclusion is also valid under Article 10, paragraph 2 (f)<sup>14</sup> of the 2007 Convention on Removal of Wrecks, which refers to the 1976 Limitation of Liability Convention. Proof of the degree of fault stipulated in Article 9, paragraph 2 (f)<sup>15</sup> of the 2010 Convention on Hazardous Substances, which has not yet entered into force under international law, will also result in the loss of the right to limit liability.

Although the International Conventions to which the Resolutions of the IMO Legal Committee refer are limited to the above-mentioned ones, the rules of interpretation introduced have importance in terms of the interpretation of Article 4.f.5 b (e) of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading dated 25<sup>th</sup> August 1924 ("Hague

---

<sup>12</sup> Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996. For the law on the ratification of the Convention, see OG 03.04.2017/30027. The Convention signed on 30/04/2010 was published in the OG dated 31/07/2017 and Turkey submitted its instrument of accession to the depository on 23/04/2018. For this information, see <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-araf-oldugu-imo-sozlesmeleri-2021.pdf>> accessed 15 September 2022. However, this Convention has not yet entered into force under international law.

<sup>13</sup> The official English text of the provision reads as follows: "Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended."

<sup>14</sup> The official English text of the provision reads as follows: "Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended."

<sup>15</sup> The official English text of the provision reads as follows: "Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended."



Convention")<sup>16</sup> amended by the Protocol of 23 February 1968<sup>17</sup> ("Hague-Visby Rules"), and Article 13 of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974<sup>18</sup>, 2002 ("2002 Convention on Passenger Carriage"). Similarly, IMO Resolutions are also important for the interpretation of Article 29 of the Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route<sup>19</sup> ("CMR"), especially following the regulation made in Article 886 of the TCC<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Signed at Brussels on the 25<sup>th</sup> August 1924*. For the Turkish translation of the 1924 Hague Convention published in the Official Gazette, see. Law on our accession to the International Conventions of 25 August 1924 on the limitation of the liability of shipowners and the unification of certain rules relating to bills of lading and of 1926 on the unification of certain rules relating to the pledge and privilege of merchant vessels and the exemptions of State vessels Date: 14/02/1955, No: 6469; OG 22.02.1955/8937.

<sup>17</sup> For the unified text of the international convention amended by the Protocols of 1968 and 1979 and its academic translation into Turkish, see Atamer and Szel, 123 et seq.

<sup>18</sup> *Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*. For the law on the ratification of the Convention, see OG 03.04.2017/30027. For the official English text and Turkish translation of the Convention, see OG 18.9.2019/30893 (repetitive).

<sup>19</sup> For the law on the ratification of the *Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route*, see OG 14.12.1993/21788. For the official English text and Turkish translation of the Convention, see OG 04.01.1995/22161. For an academic translation of the Convention, see Hakan Karan & zgenur Kara & İzel Varan, *Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2020).

<sup>20</sup> Pursuant to Article 29 of the CMR, in the event that the damage is caused by the carrier's intent or the carrier's fault equivalent to intent according to the law of the court hearing the case, the carrier shall not benefit from the liability limits stipulated in the international agreement. The degree of "fault equivalent to intent according to the law of the court" in the provision has been the subject of different jurisprudence in different countries and no international uniformity has been achieved as to which degree of fault causes the carrier's liability limits to be lifted, see Karan, Kara and Varan, 876. Article 886 of the TCC explicitly regulates the degree of fault considered to be equal to intent and the degree of fault expressed as reckless behavior has entered the legislation as the second degree of fault that causes the carrier's liability limits to be lifted. In the determination to be made in accordance with the law of the court in road transports subject to CMR Article 29, the limits of liability will be eliminated in the event that the reckless conduct of the carrier is proven. In other words, the "fault equivalent to intent according to the law of the court" within the meaning of Article 29 CMR is the fault of reckless conduct after Article 886 TCC, see Cüneyt Szel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 515,516 and the scientific studies cited in footnotes 1616 to 1620 on these pages. (*Sorumluluğun Sınırlandırılması*).



## II. THE IMPORTANCE OF THE COMMON RULE OF INTERPRETATION FOR TURKISH LAW

Turkey is a party to the 1976 Convention on the Limitation of the Liability and the 1996 Limitation of Liability Protocol that amended the 1976 Convention on the Limitation of the Liability, the 1992 Oil Pollution Convention, the 2001 Bunker Convention and the 2010 Convention on Hazardous Substances<sup>21</sup>. Except for the 2010 Convention on Hazardous Substances, the aforementioned international conventions are in force under international law. All of the conventions have *lex fori* application and they will be directly applicable pursuant to Art under of the Law on International Private Law and Procedural Law ("IPPL")<sup>22</sup>. As of today, Turkey is not a party to 2007 Convention on Removal of Wrecks. In the light of this information, the IMO Rules on the interpretation of the degree of fault that causes the loss of the right to limit the liability of the shipowner is undoubtedly important.

On the other hand, although Turkey has not yet become a party, the provisions of the 1924 Hague Convention<sup>23</sup> that amended by the 1968 Protocol and the provisions of the 2002 Passenger Carriage Convention<sup>24</sup>, whose ratification procedures were recently completed, have been incorporated into the fifth book of the Turkish Commercial Code ("TCC")<sup>25</sup>. Therefore, IMO principles of interpretation are also important in terms of the interpretation of TCC Articles

---

<sup>21</sup> For the IMO Conventions to which Turkey is a party and the date of entry into force of these conventions for Turkey, see <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/17/turkiyenin-araf-oldugu-imo-sozlesmeleri-2021.pdf>> accessed September 15, 2022.

<sup>22</sup> Law No: 5718, OG 27.11.2007/26728.

<sup>23</sup> For general explanations on Articles 1138 to 1271 of the TCC, see TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 342, 343.

<sup>24</sup> For general explanations on Articles 1247 to 1271 of the TCC, see TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), pp. 372, 374. Pursuant to the " Bazı Anlaşmaların Yürürlüğe Girdiği Tarihlerin Tespit Edilmesi Hakkında Karar" dated 14/12/2022 and numbered 6561 ("Resolution No. 6561"), the date of entry into force of the Convention was determined as 16/09/2022. For the Resolution No. 6561, see OG 15.12.2022/32044. For the information note entitled "2002 Atina Sözleşmesi ile İlgili Gelişmeler Hakkında", see <<https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2022/12/15/2002-atina-sozlesmesi-ile-iligili-gelismeler-hakkinda.pdf>> accessed January 30, 2022.

<sup>25</sup> Law No: 6102, OG 14.2.2011/27846.



1187<sup>26</sup> and 1267<sup>27</sup> which cause the carrier to lose the right to limit the liability of the actual carrier and their agents in the carriage by sea and passenger transportation contract.

Another important provision in terms of Turkish law is Article 1343 of the TCC titled "defect that removes the right of limitation"<sup>28</sup>. The aforementioned article introduces a common provision regarding the 1976 Convention on the Limitation of Liability and the 1992 Oil Pollution Convention. The provision regulates who shall be deemed to be at fault of the shipowner in the application of the fourth paragraph of Article 4 of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability and the second paragraph of Article 5 of the 1992 Oil Pollution Convention. The common rules of interpretation set forth in the IMO Resolutions will also be important in determining the scope of "persons that represent the shipowner on the basis of a general or special authorization" within the framework of Article 1343 f. 1 b. (e) of TCC.

### **III. THE REASON OF THE NEED FOR THE COMMON RULE OF INTERPRETATION**

The reasons for introducing common rules of interpretation are explained in the preamble of IMO Resolutions<sup>29</sup>. In this section, the aforementioned reasons will be given in order and an evaluation will be made by taking into consideration the IMO preparatory works in the following sections of the study. The reasons given in the resolutions are as follows:

[1] The International Conventions drafted by IMO have been subject to careful negotiation to balance the obligations and interests of rights holders, state parties, and industry. The resulting system represents a mutual compromise. The

---

<sup>26</sup> TCC Article. 1187 f. 1: "If it is proved that the damage or delay in delivery was caused by an act or omission committed intentionally or recklessly and with knowledge of the possibility of such damage or delay, the carrier shall not benefit from the limits of liability provided for in Article 1186."

<sup>27</sup> TCC Article. 1267 f. 1: "The carrier, who proves that the damage was caused by an act or omission committed with the intent to cause such damage or with reckless behavior and with the awareness of the possibility of such damage, shall not benefit from the limits of liability stipulated in Articles 1262 and 1263 and the first paragraph of Article 1264."

<sup>28</sup> On the provision, see Kerim Atamer, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi', *Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt 1* (1st edn, BETA 2003) 849-905 ('Limited Liability').

<sup>29</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), 1, 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 1, 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 1, 3.



limits of liability stipulated in the text that emerged as a result of the compromise of different interest groups are intended to ensure that the injured parties can obtain sufficient compensation for their damages without resorting to judicial remedies. Thus, it is stated that it is aimed to prevent to resorting judicial remedies and therefore to compensate the damages quickly.

[2] It has been reported that the provisions of the International Conventions regarding the removal of the limits of liability are in the nature of compromise texts formed after the concessions made by different circles of interest, and that it should be emphasized that the common interpretation of the aforementioned provisions of these International Conventions is important in terms of implementation, so that the provisions will be applied equally and equitably to the persons who are held liable and to the third parties who claim damages from these persons.

[3] If a common principle of interpretation is adopted regarding the degree of fault in relation to the limitation of liability, the judicial bodies of the states that are already parties to the International Conventions and the states that will become parties to these Conventions in the future will apply the provision in a uniform manner and unity in international practice will be ensured.

[4] The purpose of the International Conventions is to compensate the damages suffered by the injured parties adequately and promptly. Although the strict liability of the shipowner is envisaged<sup>30</sup>, the desired objective will be achieved through the provision of compulsory liability insurance and similar financial guarantees that guarantee the liability of the responsible persons.

[5] Limitation of liability will also mean that the liability insurer will also benefit from the same limits. One of the most important reasons for stipulating limits of liability is that the insurer can predict the insurance amount, which is the upper limit of the insurer's liability. While determining the limits of liability, it is taken into consideration that the amounts stipulated should be insurable.

[6] Under the 1976 Limitation of Liability Convention, the 1992 Oil Pollution Convention and the 2010 Convention on Hazardous Substances, if the following degree of fault is proved, the ship shall be liable for the full amount of

---

<sup>30</sup> 1992 Oil Pollution Convention, 2001 Ship Fuel Convention, 2010 Convention on Hazardous Substances do not require fault for liability. However, the 1976 Convention on the Limitation of the Liability is an international convention that does not regulate the liability of the shipowner, but only the limitation of its liability.



the damage without taking into account the limits of liability: "an act or omission of the shipowner<sup>31</sup> committed with the intent to cause damage or with reckless conduct and with the knowledge that such damage was likely to result"<sup>32</sup>. In IMO Resolution, the degree of fault is referred to as [the test for breaking the right to limit the liability.] In this study, this will be referred to as "the test for unlimited liability".

[7] The test of unlimited liability was proposed and adopted in the 1976 Convention on Limitation of Liability. The sole reason for such a test is that the limits of liability set forth in the Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957<sup>33</sup> ("1957 Convention on Limitation of Liability") were amended with much higher limits. In other words, on the one hand, the limits of liability have been increased and on the other hand, a strict fault test has been introduced. This is a compromise package.

[8] Failure to apply the test of unlimited irresponsibility uniformly will prevent the immediate compensation of the injured parties and may lead to loss of rights. This may lead to uncertainty and confusion and unequal treatment of claimants.

[9] In case of the application of the test of unlimited liability, the interpretation should be faithful to the purpose for which this rule was introduced in the regulation in which it was originally envisaged. For this reason, the judicial organs of the state parties should also take into account the basic principles of the purpose of the provision while interpreting the relevant article. These principles were first set out in the 1976 Limitation of Liability Convention<sup>34</sup>. Therefore, the preparatory works [*travaux préparatoires*] of this International Convention are important in terms of interpretation.

[10] Since the State Parties are the ultimate determinants of the interpretation of the Conventions, the adoption of a common principle of interpretation will

---

<sup>31</sup> For the 1992 Oil Pollution Convention, this person should be understood as the registered owner of the ship.

<sup>32</sup> The official English text reads as follows: "A person liable shall not be entitled to be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result."

<sup>33</sup> *International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.*

<sup>34</sup> See below. V. I.



assist both judicial bodies, claimants, shipowners and their liability, insurers, and a uniform application can be achieved.

[11] According to the general principle of interpretation adopted in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties<sup>35</sup> in Article 31<sup>36</sup>, an international convention shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the provisions of the convention in its entirety and in the light of its subject matter and purpose. According to the principle of supplementary interpretation adopted in Article 32<sup>37</sup> of the International Convention, the preparatory work and the preparatory process of the International Convention may be applied as a supplementary principle of interpretation. Therefore, this process should also be taken into consideration when introducing common rules of interpretation.

#### IV. PRINCIPLES OF INTERPRETATION SET FORTH IN IMO RESOLUTIONS

Four main principles are included in the interpretation rule adopted in IMO Resolutions regarding the unlimited liability test. These principles are as follows respectively:

[1] The main rule in the aforementioned International Conventions is to limit liability [*the principle of unbreakability*]. Loss of this right should only occur in exceptional and limited circumstances.

Indeed, during the preparation process of the IMO Resolutions on the rule of interpretation, it was stated that the provisions regarding the limit of liability included in the International Conventions were based on the principle of non-removal of the limits of liability (unbreakability) and that the removal of the limit of liability was made almost impossible.

---

<sup>35</sup> *Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969.*

<sup>36</sup> The English text of the provision reads as follows: "A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose."

<sup>37</sup> The English text of the provision reads as follows: "Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of Article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to Article 31: (a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or (b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable."



[2] The degree of fault of "reckless conduct" in the International Conventions is similar to the degree of fault accepted in English law and referred to as "*Wilful Misconduct*"<sup>38</sup>. This degree of fault is not on an equal level with gross negligence but is a more severe degree of fault. The issue was brought up for consideration during the drafting process of the 1976 Convention Limitation of Liability, and although it was proposed that gross negligence should be considered sufficient to remove the limits of liability, it was explicitly rejected<sup>39</sup>. The fact that the proposal was not accepted by the representatives during the preparatory process of the 1976 Convention on the Limitation of Liability was also emphasized in the preparatory works of the IMO Resolutions<sup>40</sup>.

In the IMO Resolutions, the matter of insurance law is also mentioned. Accordingly, proof of negligence in the nature of reckless behavior leading to the loss of the limit of liability will cause the liability insurer not to indemnify the damage incurred in insurance contracts where the liability of the shipowner<sup>41</sup> is insured. Therefore, in interpreting the fault of the ship owner's fault in the factual dispute, the degree of fault that removes the limit of liability must be so severe that the shipowner is deprived of the right to be indemnified under the insurance contract. In other words, as clearly stated in the IMO Resolutions, this degree of fault eliminates the possibility to benefit from the limits of liability and at the same time causes the exclusion of liability insurance coverage. In this framework, the level of fault that causes the loss of the right to limit liability should start at the point where insurability ends<sup>42</sup>.

[3] It is stated that the expression "recklessly" in the provisions should be evaluated together with the "knowledge" that pollution damages or loss or damage will probably occur while determining whether the degree of fault that causes the liability limit to be lifted. In other words, it is emphasized that the two conditions must be met together and that it is not enough for a mere act or

---

<sup>38</sup> For detailed information and a comprehensive assessment of the subject, see Duygu Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law* (1st edn, Springer 2011) (*Wilful Misconduct*).

<sup>39</sup> See below V. 2. A.

<sup>40</sup> IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.

<sup>41</sup> For the 1992 Oil Pollution Convention, this person is the registered owner of the ship.

<sup>42</sup> For the information in this paragraph, see IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.





omission to constitute reckless behavior, the two elements must be proven together without separating from each other<sup>43</sup>.

[4] The last but most important point adopted as a common principle of interpretation is that the defect that causes the limit of liability to be lifted is caused by the act or omission<sup>44</sup> of the shipowner<sup>45</sup>. It is explained that the acts or omissions of persons other than the shipowner, such as the master, seamen or servants, or agents of the shipowner, cannot be attributed to the shipowner and their own fault should not be taken into account to assess whether the conditions stipulated in the test of non-application of the limit of liability are met. This rule of interpretation is particularly important in terms of the discussions on whether the master should be considered as the *alter ego* of the shipowner<sup>46</sup>.

## V. LOSS OF THE RIGHT TO LIMIT LIABILITY

In order to understand the provision in Article 4 of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability regarding the loss of the right to limit liability and the reasons for the preparation of this provision, firstly, the provision in the 1957 Convention on Limitation of Liability and the judicial decisions rendered within the framework of this article, the preparatory works regarding Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability to which the IMO Resolutions refer, and finally the provision in Article 4 of the 1976 Convention on the Limitation of the Liability will be mentioned.

### 1. Loss of the Right to Limit Liability Under the 1957 Convention on the Limit of Liability

Pursuant to Article 3 of the 1957 Convention on Limitation of Liability, the shipowner may limit his liability unless the damage is due to his own fault

---

<sup>43</sup> For the information in this paragraph, see IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.

<sup>44</sup> For the information in this paragraph, see IMO, Resolution A. 1163(32), 3; IMO, Resolution A. 1164(32), 3; IMO, Resolution A. 1165(32), 3.

<sup>45</sup> For the 1992 Oil Pollution Convention, this person is the registered owner of the ship.

<sup>46</sup> Duygu Damar, 'Die "Costa Concordia" ist auf den Felsen aufgelaufen - auch das Recht auf Haftungsbeschränkung?', (2012) 8 VuR 293 ('Haftungsbeschränkung'); Atamer, 'Sınırlı Sorumluluk', 897, 898; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 553.



("actual fault or privity"<sup>47</sup> ") [Article 1 f. 1]<sup>48</sup>. Unlike the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels dated 25/8/1924<sup>49</sup> ("1924 Convention on Limitation of Liability"), it is regulated that the persons listed in Article 6 par. 2 of the 1957 Convention on Limitation of Liability may benefit from these limits in addition to the shipowner<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> The meaning of the term "privity" has been the subject of an English judicial Resolution. In *The Eurysthenes* Resolution rendered by the English court, the interpretation of the concept of "actual fault or privity" was explained by taking into consideration the previous cases. In the judgment, it has been stated that under Anglo-Saxon law, a person shall be liable for the conduct of his servants only if such conduct is carried out on his instructions or "with his privity", that is, if he knew in advance that such conduct would occur and consented to it, by citing previous cases as examples. In the Resolution, it was stated that the phrase "in his privity" does not mean that the reckless behavior will be done by the person himself, but if the behavior performed by another person is known by him, his own fault can be mentioned. *Compania Maritima San Basilio S.A. V. The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (The "Eurysthenes")*. [1976] 2 Lloyd's Rep. 171.

<sup>48</sup> "The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner..." According to the Anglo-Saxon law, the word "fault" means "defect" while the word "privity" means "to have an information about an event beforehand". On this comment, see Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı)* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2021) 300 (Deniz Ticareti I).

<sup>49</sup> *International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels, 1924*. For the law on the ratification of the Convention, see OG 22.02.1955/8937.

<sup>50</sup> On the fact that the expansion of the persons entitled to limit their liability was intended to solve the *Himalayan* problem and that the claimant would not be able to sue the servants or officers of the shipowner in order to circumvent the regulation on the liability system, see Damar, *Wilful Misconduct*, 162. On the fact that it was not intended to increase the number of people who will benefit from the right to limit liability in the preparatory works of the 1976 Convention on Limitation of Liability but that an arrangement was made in this direction as a result of the delegations' opinion that those who cannot be considered as the shipowner's employee can also benefit from the right to limit liability such as the mandatory referral guide, see Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015), 63.



Pursuant to this regulation, the shipowner will be able to benefit from the limits of liability by proving that the damage is not caused by his fault<sup>51</sup>. In other words, if the shipowner's fault causes the damage, the shipowner will lose the right to benefit from the limits of liability and the burden of proof will be on the shipowner.

Although it is emphasized with the phrase "*actual*" in the text that the shipowner loses the right to limit its liability for its own fault, it is seen in the judicial decisions rendered within the framework of the Convention that the shipowner is also considered personally liable for the fault of its servants and agents and it is ruled that it loses the right to limit its liability<sup>52</sup>. For example, in a decision rendered by the Nigerian Supreme Court in 2016, it was stated that the master of a ship is the *alter ego* of the owner of the ship sailing on behalf of the shipowner, unlike a ship's officer. The reasoning was that the master was fully authorized in the navigation and management of the ship. As a result, in accordance with the 1957 Convention on Limitation of Liability, it was ruled that the shipowner could not benefit from the limits of liability in respect of the damage caused as a result of the master's negligent and reckless maneuver at a high speed<sup>53</sup>. In 2012, the Supreme Court of Malaysia ruled in a case that oil pipes were damaged due to a faulty anchoring of the ship. The Court held the shipowner liable for all the

---

<sup>51</sup> As long as the damage is not caused by the shipowner's own fault, it is clear from the provision that the shipowner has the right to limit liability, and it is clear that the burden of proving that he is not at fault is on the shipowner. The representatives discussed this issue in the preparatory work of the Convention and, as a consequence, it has been decided to include the regulation stipulated in Article 1 f. 6 in the Convention. However, on the discussion that the regulation will hamper the formation of a uniform order, see Francesco Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 2- Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction* (1st edn, informa law from Routledge 2015) 343,344. In the case of *Conrad v Snair*, decided by the Court of Canada in 1994, two boats collided and the plaintiff, who was on board one of the boats and was injured, sued the owners of both vessels. It was found that the owner of one of the boats was drunk at the time of the accident and was driving the boat at high speed in low visibility. The court ruled that the burden of proof was on the shipowner and that the shipowner could not prove that the shipowner was not at fault and therefore the shipowner could not benefit from the limits of liability. For a summary of the judgment, see <<https://cmlcmidatabase.org/conrad-v-snair-0>> accessed August 6, 2022.

<sup>52</sup> For an evaluation in the same direction, see Hüseyin Ataoğlu, 'Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı', *Prof Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, (1st edn, BETA 2000) 77.

<sup>53</sup> *The MV Courageous Ace v Nigerdock Nigeria PLC*. For a summary of the judgment see <<https://cmlcmidatabase.org/mv-courageous-ace-v-nigerdock-nigeria-plc>> accessed July 10, 2022.



damages on the grounds that he did not take adequate precautions and did not provide information<sup>54</sup>.

The assessment regarding the negligence of the shipowner is not subjective but objective. Courts compare the behavior of a reasonable man under the same circumstances and conditions with the behavior of the defendant shipowner [*reasonable man test*] and determine accordingly whether the shipowner is negligent or not<sup>55</sup>. In *The Norman*<sup>56</sup> decision where this test was applied by the Court, the fishing vessel hit a rock at night and in foggy weather. As a result of the maritime accident, 19 of the 20 crew members on board lost their lives. The information regarding the location of the rock was learned by the shipowner company after the ship set sail. However, the owner did not share this information with the master, considering that the location of the rock was not a safe area and the ship would not sail there. The court of first instance ruled in favor of the shipowner. The reason was that the failure of the owner to communicate this information to the master had no effect on the occurrence of the accident. On the other hand, the House of Lords, in its decision, found the shipowner at fault for not sharing the necessary information about the route with the master. It was concluded that a prudent and reasonable owner should have shared the information regarding the route with the master. In another decision rendered by the Nigerian court in 2011, the court ruled that the shipowner did not equip the ship with the required number and competence of seamen at the

---

<sup>54</sup> *Sabah Shell Petroleum Ltd v The Owners of and/or Any Other Persons Interested in the Ship or Vessel the Borcos Takdir*. For a summary of the judgment see <<https://cmlcmidatabase.org/sabah-shell-petroleum-ltd-v-owners-andor-any-other-persons-interested-ship-or-vessel-borcos-takdir>> accessed July 10, 2022.

<sup>55</sup> *In Owners or Other Persons interested in the Ship or Vessel the 'Red Gold' v Sarawak Shell Bhd*, rendered by the Malaysian Court in 2012, the vessel 'Red Gold' struck an offshore oil platform owned by *Sarawak Shell Bhd*. The ship started to slide during unloading, the master did not stop the slide because there was a problem in the control of the stuck bow thruster and the ship hit the platform. Attempts were made to stop the bow thruster but without success. The chief engineer opened the closed box containing the power board controlling the movement of the ship but found that the power board for the bow thruster had come out of its slot. In its decision, the Court discussed whether the ship was unseaworthy or not, and stated that in case of unseaworthiness, the shipowner could not benefit from the limits of liability only if he knew or ignored this unseaworthiness and allowed the ship to sail. The Court referred to *The Gwendolen* judgment of 1965 and stated that the standard of conduct expected from the shipowner in the navigation and management of the ship is the conduct of an ordinary, reasonable shipowner. For a summary of the judgment, see <<https://cmlcmidatabase.org/sarawak-shell-bhd-v-owners-or-other-persons-interested-ship-or-vessel-red-gold>> accessed July 10, 2022.

<sup>56</sup> [1960] 1 Lloyd's Rep 1.



time of departure, that the accident occurred for this reason, that the shipowner failed to fulfill the burden of proof that the shipowner was not at fault in this regard, and that the shipowner could not benefit from the limits of liability for these reasons<sup>57</sup>.

Until the mid-1970s, in particular, courts ruled in these and similar decisions that the shipowner was at fault. The main justification is that the compensation to be paid to the injured party is considered low and insufficient in case of limitation of liability. The phrase "*actual fault or privity*" in the provision was interpreted broadly by the courts and the practice led to the fact that not limiting the liability of the shipowner became the main rule and limiting the liability of the shipowner became the exception<sup>58</sup>. In the proceedings, even slight negligence of the shipowner was deemed sufficient for the loss of the right to limit liability. For instance, in *The Sunrise Crane*<sup>59</sup> decision where the 1957 Convention on Limitation of Liability was applied, the Singapore Court referred to three important decisions including *The Norman* decision by the English court, and stated that it was not easy to limit the liability of the shipowner. The court stated that although the damage was caused by the negligence of the shipowner's servants or officers, the ship's management system also had an effect on the accidents and therefore the shipowner was also considered to be at fault. It was explained that there was hardly any dispute where the contrary was proved by the shipowner. In other words, the court stated that in almost every case, the shipowner was held liable for the negligence of its servants or officers, for the negligence of the ship's management system, without applying the limits of liability. On these grounds, the Court stated that the protection that the 1957 Convention on Limitation of Liability was intended to provide for shipowners has become largely inapplicable. For these reasons, it was stated in the judgment that many states, including the United Kingdom, became parties to the 1976 Convention on Limitation of Liability Convention. It was stated that the main reason for leaving the 1957 Convention on Limitation of Liability and becoming a party to the 1976 Convention on Limitation of Liability Convention was that higher limits of liability were stipulated in the later Convention and in return,

---

<sup>57</sup> *Shipcare Nigeria Ltd v MV 'Fortunato'*. For a summary of the judgment see <<https://cmlcmidatabase.org/shipcare-nigeria-ltd-v-mv-fortunato>> accessed July 10, 2022.

<sup>58</sup> On the different interpretations in different countries resulting in different decisions, see Ataol, 77.

<sup>59</sup> For a summary of the judgment see <<https://cmlcmidatabase.org/sunrise-crane>> accessed July 11, 2022.



limited liability was the primary rule and the loss of the right to limit liability was much more difficult<sup>60</sup>.

## **2. Loss of the Right to Limit Liability Under the 1976 Convention on Limit of Liability**

### **A. Preparatory Work for the 1976 Convention on Limitation of Liability**

During the preparatory work for the 1976 Convention on Limitation of Liability<sup>61</sup>, evaluations were made on the provision contained in Article 1 f. 1 of the 1957 Limitation of Liability Convention. In particular, the problems created by the aforementioned provision in practice and its effects on the insurance contract were discussed in detail. As a result of the discussions, the text of Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability was finalized. The evaluations and suggestions made during the preparatory work will be summarized under this heading.

In the report submitted on Article 4 of the Convention during the preparatory work, it was explained that the provision in the said Article was accepted for two reasons<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> *In HQ Aviation Ltd v Sun Vessel Global Ltd (The M/Y Bacarella)*, a 2018 decision of the English court applying the 1976 Limitation of Liability Convention, the court, referring to *The CMA Djakarta* and *The Ocean Victory* decisions, stated that the 1976 Limitation of Liability Convention aims to achieve three main objectives. These are, respectively: (1) the main purpose of limiting the liability of ship owners, charterers, managers and operators is to promote international trade through maritime transportation, (2) the main objective and purpose of the Convention is to make it difficult to lose the right to benefit from the limits of liability by providing for higher limits of liability. (3) Another purpose of the Convention is to ensure that the liability of salvors is limited in the same manner as that of shipowners and charterers, see <<https://cmlecidatabase.org/hq-aviation-ltd-v-sun-vessel-global-ltd-my-bacarella>> accessed July 11, 2022. On the fact that the regime stipulated in the 1976 Convention on Limitation of Liability ensures the rights of the people who would like to benefit from the limitation of liability, see Demir, 'Deniz Alacakları', 117.

<sup>61</sup> Preparatory works for the 1976 Convention on Limitation of Liability were carried out in English, the regulations and concepts of English law were taken as an example in the majority of the regulations, most of the court decisions regarding this international convention were rendered by the English courts, and for this reason, English law is the most important source for the interpretation of the convention after the minutes of the preparatory works. See Atamer, *Deniz Ticareti*, 204. On the importance of English law for the interpretation of the 1976 and 1992 conventions, see Atamer, 'Sınırlı Sorumluluk', 857, 858.

<sup>62</sup> Comité Maritime International, *Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, 121 <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoire-of-the-LLMC-Convention-1976-and-of-the-Protocol-of-1996.pdf>> accessed July 7, 2022.



Firstly, it is stated in the report<sup>63</sup> that the right to limit the liability of the shipowner is a right foreseen for the strict liability of the shipowner, not for the damages caused by the shipowner's own fault, and in this sense, it is almost similar to the Himalaya Clause. It is explained that the main purpose of limitation of liability is to prevent the carrier from compensating the damages in excess of the limits of liability in order to protect its servants and agents or to save them from liability.

The shipowner should also be able to limit its liability in the event of slight negligence, especially since the jurisprudence of some state courts has indicated that an unrealistically high degree of care is expected from the shipowner in the operation of ships.

The concern that the slight negligence of the shipowner may cause damage and that the loss of the right to benefit from the limit of liability due to this level of fault of the shipowner will cause the injured persons to try to prove this degree of fault of the shipowner during the trial process is also stated as another justification.

For these reasons, the provision in Article 1 of the 1957 Convention on Limitation of Liability was abandoned and Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability was drafted. Accordingly, the shipowner shall not be entitled to benefit from the limits of liability in the event that the damage is caused by an act or omission of the shipowner with intent or reckless conduct and with the knowledge that such damage is likely to occur. Consequently, Article 7 of the 1957 Convention on Limitation of Liability has also been amended with respect to the servants and agents of the shipowner and a provision in line with Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability Convention has been introduced.

During the preparatory work, it was revealed that this degree of fault was also adopted in other international conventions drafted by CMI. It was emphasized that the expression "*recklessly and with the knowledge that such loss would probably occur*" in the provisions is very close to the English expression "*wilful misconduct*" since such a degree of fault is required for the loss to be excluded from insurance coverage under English insurance law. Therefore, the text accepted indicates that the right to limit the liability of the shipowner in cases covered by the insurance coverage also exists. Since the interpretation problems

---

<sup>63</sup> See Hamburg Conference, Second Report of the Chairman, 121 et seq.



arising from the 1957 Convention on Limitation of Liability led to the loss of the right to limit the shipowner's liability at any time, insurance premiums increased and reinsurance contracts became widespread. With the new regulation, it is aimed to eliminate these uncertainties<sup>64</sup> and to make the limitation of liability the main principle and unlimited liability the exception.

Some representatives reasserted at the 23rd session of the preparatory work that it was not appropriate to abandon the provision of the 1957 Convention on Limitation of Liability and that the shipowner should lose the right to benefit from the limits of liability in the event of a fault<sup>65</sup>. On the other hand, some other representatives argued that there should be no loss of the right to limit liability and that the shipowner's liability should be able to be limited in any case<sup>66</sup>. The Legal Committee explained that this proposal was unlikely to be accepted and that it would be important to collect information on liability insurance premiums and to determine the ratio of these premiums to the total operating expenses of the shipowners in order to determine what the regulation should be<sup>67</sup>.

Some of the representatives argued at the 25th session that the new regulation proposed is contrary to public order<sup>68</sup>. Some other representatives, on the other hand, argued that the shipowner should lose the right to benefit from the limits of liability due to the reckless act of the shipowner's servants or officers causing the damage<sup>69</sup>.

The CMI representative argued that the limits of liability provided for in Article 6 of the draft text is too high, and that the new regulation is appropriate for this reason, and that the old regulation causes too many proceedings<sup>70</sup>. On the other hand, another representative argued that the high limits of liability would reduce the number of claims to lift the limits of liability as most claims would remain within the limits<sup>71</sup>.

An insurance expert stated that in addition to the insurance premium to be paid, the scope of the insurance coverage constitutes the main problem, that if the

---

<sup>64</sup> Travaux Préparatoires, 122.

<sup>65</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>66</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>67</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>68</sup> Travaux Préparatoires, 123, 124.

<sup>69</sup> Travaux Préparatoires, 123.

<sup>70</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>71</sup> Travaux Préparatoires, 124.





current regulation is preserved, there will be problems in terms of the scope of the coverage, and that if the reckless behavior of the servants or officers causes damage and the shipowner loses the right to limit the liability of the shipowner due to this fault of the men, the scope of the coverage will be even narrower<sup>72</sup>.

The Legal Committee took two main issues into consideration during the 28th session to evaluate the regulation. The first one is the necessity of insurance coverage within the framework of Article 6 regarding the limits of liability, and the second one is to make it difficult to remove the right of the shipowner to limit the liability by the regulation<sup>73</sup>.

Following the various suggestions made by the representatives<sup>74</sup> and the assessment made by the Legal Committee, the link between the loss of the right to limit the shipowner's liability and the regulations providing for the limits of liability was emphasized and, contrary to the current system, the prevailing view was to build a system in which it is almost impossible for the shipowner to lose the right to limit liability<sup>75</sup>.

Another suggestion made at this stage was to add the phrase [*or from his own gross negligence*] in parentheses at the end of the draft provision<sup>76</sup>. The representatives expressed their views on the draft provision during the discussions held at the Diplomatic Conference on 5/11/1976. While some representatives argued that the phrase in brackets added to the draft provision should be removed, others argued that the existing provision should remain<sup>77</sup>.

The British representative *Lord Diplock* emphasized that the text to be drafted should, as a rule, observe the limitation of the shipowner's liability, but that it would be appropriate to eliminate the limits of liability at the point where insurability ends in terms of the shipowner's fault<sup>78</sup>.

The French representative *Mr. Chatin* pointed to the terms in the English and French texts and emphasized that the expression in the French text does not pose

---

<sup>72</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>73</sup> Travaux Préparatoires, 124.

<sup>74</sup> For recommendations, see Travaux Préparatoires, 125.

<sup>75</sup> Travaux Préparatoires, 125.

<sup>76</sup> See Draft Articles, Travaux Préparatoires, 126.

<sup>77</sup> For the proposal of the British, Spanish, Japanese, and Swedish representatives, see Travaux Préparatoires, 126.

<sup>78</sup> Travaux Préparatoires, 127.



a problem, but the English equivalent of this expression, "*actual fault or privity*", is interpreted very broadly, especially by the English courts, since under English law the fault of the shipowner's servants or agents is also considered to be the fault of the shipowner, whereas the French courts interpret it more narrowly in accordance with the spirit of the Convention. For this reason, the French representative stated that he was of the opinion that the old regulation should be preserved and if the draft regulation is to be adopted, this regulation should be extended to the servants and agents of the shipowner<sup>79</sup>.

As a result of all the discussions, it was concluded that the draft regulation was the best regulation and it was decided to remove the expression in parentheses from the text. It was stated that the expression "*gross negligence*" would cause interpretation problems in different jurisdictions. For economic reasons, the "*principle of un-breakability*" was adopted<sup>80</sup>.

During the Diplomatic Conference, the regulation was discussed at the 11th meeting on 8/11/1976<sup>81</sup>, the 22nd and 23rd meetings on 16 November 1976<sup>82</sup>, and at the 26th meeting on 18/11/1976<sup>83</sup> no evaluation or comment was made on the draft regulation.

At the general meeting (*plenary meeting*) dated 18/11/1976, the draft regulation was adopted with 34 votes in favor, 1 against, and 3 abstentions<sup>84</sup>.

In light of all this information, it is possible to say that the provision in Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability differs from Article 1 of the 1957 Convention on Limitation of Liability in line with a conscious choice. In the new scheme, the liability of the shipowner is limited as a rule and the removal of the limits of liability is made very difficult. It is another conclusion that the reckless behavior of the shipowner's men causing damage will not affect the limited liability of the shipowner. Such regulation was also influenced by the liability insurance contract established in favor of the shipowner. By making it almost impossible to remove the limit of liability, interpretation problems will not arise in terms of the scope of the liability insurance coverage. Moreover, the

---

<sup>79</sup> Travaux Préparatoires, 128.

<sup>80</sup> Travaux Préparatoires, 132.

<sup>81</sup> Travaux Préparatoires, 132.

<sup>82</sup> Travaux Préparatoires, 133, 134.

<sup>83</sup> Travaux Préparatoires, 135.

<sup>84</sup> Travaux Préparatoires, 135.



premiums will be predictable for the insurer and the shipowner. It is concluded that in the new scheme, the limits of liability will be removed only in the event that the intent or reckless behavior of the shipowner causes damage, and in the event that this degree of fault is already present, the liability insurer will not pay and the shipowner should be held liable for the amount remaining above the limits of liability even if the insurability is terminated.

As it can be clearly understood from what is stated under this heading, the common principles of interpretation in the IMO Resolutions often repeat the rationale for the establishment of Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability. In other words, it is aimed to apply the regulation through the common principles of interpretation in a uniform manner compatible with the purpose, which is intended by Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability but which causes different jurisprudence in different jurisdictions.

## **B. Degree of Fault Causing Loss of the Right to Limit Liability**

Pursuant to Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability, the shipowner shall not benefit from the limits of liability if the damage is caused by the personal act or omission of the shipowner with intent or recklessly and with the knowledge that such loss would probably occur<sup>85</sup>. Within this framework, it is necessary to clarify the meaning of the degrees of fault in the provision, in other words, the meaning of intent and the meaning of recklessness and knowledge of the probability of such loss.

### **a. Intent**

The first of the degrees of fault that must be proved in order for the shipowner to lose the right to limit its liability is intent. The intent is when a person knows and wills the unlawful consequences of his/her actions<sup>86</sup>.

---

<sup>85</sup> The expression of “*resulted from*” is used in the official text of the Convention in English instead of the expression “*caused by*”. If the term “*caused by*” was used the meaning would be different. The use of the expression “*resulted from*” implies that the existence of a relation of causality is required. See Michael Tsimplis, ‘The Liabilities of the Vessel’, Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (5th edn, informa law from Routledge 2021) (‘Vessel’).

<sup>86</sup> M. Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 2 (16th edn, Vedat Kitapçılık 2021) 60; Haluk Nami Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (17th edn, BETA 2020) 178; Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (24th edn, Turhan Kitabevi 2020) 405. The expression “*intent to cause such loss*” corresponds to the expression “*wilful misconduct*”. See Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (3rd edn, informa law from Routledge 2013) 774.



One of the most common examples of intentional damage in maritime trade practice is the issuance of a false bill of lading due to the letter of credit relationship despite the fact that the cargo is damaged and it is known<sup>87</sup> and barratry<sup>88</sup>.

The English Court applied the 1976 Convention on Limitation of Liability in *The Atlantic Confidence*<sup>89</sup> case where a ship sank following a fire in the engine room. Since the ship sank into deep waters, the wreck of the ship could not be recovered and examined. In the dispute, the court ruled that the shipowner could not benefit from the limits of liability under Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability on the grounds of intent. In the incident giving rise to the dispute, five days before the fire occurred on board, the master change the course of the ship. The shipowner claimed that the instruction was given in order to prevent a possible pirate attack, but could not prove the claim. After its assessment, the Court concluded that it was probable that the instruction was given for the purpose of sinking the ship in deep waters. Although it was claimed that the fire started in the hold, since this could not be proved, it was decided that it was probable that the fire was started deliberately. The Court concluded that although there was insufficient evidence that the fire was started intentionally as claimed by the insurance company, the shipowner's claim that the ship sank due to the thermal stress caused by the fire was also groundless. The Court stated that many acts of the master and chief engineer before and after the sinking of the ship aroused suspicion. In its decision, the Court stated that although unlikely and unexpected events are likely to occur during a sea voyage, it is difficult to accept that so many unlikely events occurred together on the same voyage, and that it was found that the seafarers were prepared to abandon the ship. For these reasons, the court ruled that the master and chief engineer of the ship sunk the

---

<sup>87</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 122.

<sup>88</sup> See Damar, *Wilful Misconduct*, 85, 86; Szel, *Sorumluluğun Sınirlandırılması*, 557. In the case of *The Tasman Pioneer (Tasman Orient Line CV v. New Zealand China Clays Limited and Others)*, the New Zealand Court ruled in this direction, since the master was behind the planned time, he should have continued the voyage by going around the island during the voyage, but he passed through a narrow channel to gain time and the ship collided with the rocks. A hole opened in the hull of the ship and the ship started to take water. As the master was afraid of the truth coming out, he brought the ship to the planned route in order to go on the planned route, requested rescue for the ship and made a false statement by saying that the ship hit a half-submerged container. In its decision, the Court discussed whether the act of the master was a barratry or not. The Court ruled that the master's intent was not to damage the cargo intentionally. [2010] NZSC 37, 2010 WL 1499246, (Westlaw UK, accessed August 16, 2022).

<sup>89</sup> *Kairos Shipping Ltd v. ENKO & Co LLC (The Atlantic Confidence)*, (Westlaw UK, accessed 16 August 2022).



ship intentionally and since these persons were the *alter ego* of the shipowner, the shipowner could not benefit from the limits of liability<sup>90</sup>.

#### b. Recklessness and Knowledge of the Probability of Such Loss

It is controversial, especially in the Continental European legal system to what degree of fault recklessness corresponds. In the 1976 Convention on Limitation of Liability, it is accepted that the degree of fault expressed as "*recklessly and with the knowledge that such loss would probably occur*" corresponds to the degree of fault stated as "*wilful misconduct*" in English law, which was first mentioned in the Hague Protocol of 1955<sup>91</sup> and the amended Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw in 1929<sup>92</sup> ("Warsaw Convention")<sup>93</sup>. It is stated that this expression included in the 1976 Convention on Limitation of Liability and other

---

<sup>90</sup> For an assessment of the decision, see Tsimplis, 'Vessel', 316, 317.

<sup>91</sup> *Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955.*

<sup>92</sup> *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929.* On the view that the case law given under the provisions of this Convention is a guide for other conventions in terms of defining the degree of fault, see Simon Baughen, *Shipping Law* (6th edn, Routledge-Cavendish 2015) 126. On the view that the case laws on air transportation are mostly referred to in the disputes regarding whether the carrier can benefit from the limits of liability in maritime transportation, see Marel Katsivela, 'Loss of the Carrier's Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views', (2012) 26(2) *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 119. On the view that the case laws regarding the disputes to which the Warsaw Convention is applied are important in terms of the interpretation of Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability and on the view that each convention should be addressed and interpreted uniquely, see Tsimplis, 'Vessel', 315.

<sup>93</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 83; Duygu Damar, 'Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport' (2012) 36(2) *Tulane Law Journal* 665 ('Liability Limits'); Demir, 'Deniz Alacakları', 116; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 558. During the preparatory works of the 1976 Convention on Limitation of Liability, it was stated that this degree of fault was also foreseen in the international conventions prepared by CMI; and that the expression "*recklessly and with knowledge that such loss would probably occur*" is very close to the degree of fault corresponding to the expression "*wilful misconduct*" in English, because under English insurance law [Marine Insurance Act 1906 Section 55 (2) a], it is emphasized that this degree of fault is required to be excluded from insurance coverage. See *Travaux Préparatoires*, 122.



international conventions on the carriage of goods by sea is the definition of "wilful misconduct"<sup>94</sup>.

It is controversial in the doctrine to what degree of a fault it corresponds to in Turkish law. According to the Turkish Code of Obligations, a distinction is made between gross negligence and slight negligence. It is clear that it will be evaluated within the scope of gross fault<sup>95</sup>. There are two types of faults: intent and negligence. If a person performs a behavior upon which an unlawful result will occur deliberately and willingly, it will be referred to as intent, and if a person does not want the unlawful result to occur but does not reveal his/her will to prevent the result from occurring, it will be referred to as negligence<sup>96</sup>. According to an opinion, on the other hand, it corresponds to gross negligence<sup>97</sup> and conscious negligence<sup>98</sup>. Another opinion in the doctrine argues that the

---

<sup>94</sup> On the view that there has been no change in the meaning but a change in the words, see Damar, *Wilful Misconduct*, 80; Malcolm Clarke, 'Wilful Misconduct Under English Law' (2016) 21(4) *Uniform Law Review* 574; Duygu Damar, 'Milletlerarası Taşıma Hukukunda "Wilful Misconduct" Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi' (2004) 24(1-2) *Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* 384 ('Tarihçe').

<sup>95</sup> Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559; Ataol, 78.

<sup>96</sup> Oğuzman and Öz, 59, 60.

<sup>97</sup> Bülent Sözer, 'Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu', (1987) 9(3) *BATİDER* 794, 798 ('Taşıyanın Sorumluluğu'); Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR* (Seçkin Kitabevi 1999), 156; Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu* (1st edn, Yetkin Yayınları 2004) 98; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987) 203, 206; Nuri Erdem, 'TTK Tasarısı ve "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme"ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu' (2007) 14(2) *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 95. As the intent to cause damage is not required as an element, this degree of fault is similar to gross negligence in the Continental European legal system, see Sözer, Sözer, *Deniz Ticareti I*, 303. On the view that reckless conduct requires more than gross negligence, see Damar, *Wilful Misconduct*, 278; Clarke, 575. See Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak* (1st edn, Beta 2000) 173 (*Hamburg Kuralları*).

<sup>98</sup> Aksoy Yavaş, *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2016) 213, 225; Muharrem Gençtürk, 'Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi' (2012) 16(4) *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 131, 137.



recklessness corresponds to indirect intent<sup>99</sup>. It is possible to say that it is a degree of fault close to indirect intent but more severe than gross negligence<sup>100</sup>.

In our opinion, it is not appropriate to try to match this degree of fault with any degree of fault under Turkish law<sup>101</sup>. Whether each of the elements in the provision is met should be evaluated in terms of the case concerned and it should be examined whether the shipowner has lost the right to benefit from the limits of liability<sup>102</sup>.

This type of fault includes two elements together<sup>103</sup>. In order to be able to talk about the loss of the right of the shipowner to benefit from the limits of liability, the reckless behavior of the shipowner and the awareness of the occurrence of such damage must coexist. As it is stated above, the interpretation principle stipulated in the IMO Resolutions underlines that the two elements must be met together.

<sup>99</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 269ff.; Kerim Atamer, ‘Deniz Ticareti Hukuku’na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi’, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 230 (‘Tartışmalı İçtihatlar’); Karan, Kara ve Varan, 880. On the view that reckless conduct is close to possible intent in terms of Civil Law, see Zafer Kahraman, ‘Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket’, *Prof. Dr. Galip Sermet Akman’a Armağan* (Filiz Kitabevi 2020) 422.

<sup>100</sup> Çağa, 301; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 172; Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 274; Karan, Kara ve Varan, 880-881. On the view that reckless conduct cannot be characterized as gross negligence or possible intent, see Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2020) 245.

<sup>101</sup> Tahir Çağa, ‘Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler’ (1977) 9(2) BATİDER 301; Kübra Yetiş-Şamlı, *Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 170; Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16<sup>th</sup> edn, Filiz Kitabevi 2020) (*Kender/Çetingil*) 274; Burak Adıgüzel, ‘Yargıtay Kararlarında CMR m. 29’daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması’, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler- Tartışmalar, 10-11 Aralık 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2012) 373; G. Venüs Cömert, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 311; on the view that it is not appropriate to match reckless conduct with a degree of fault in Turkish Law and it is more appropriate to make an evaluation in terms of each case within the framework of the elements of fault mentioned in Article 1187 of TCC, see Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 558, 559.

<sup>102</sup> Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 274; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559.

<sup>103</sup> Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 171; Yetiş-Şamlı, 170; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 559; Hakan Karan, *The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules* (1st edn, E. Mellen Press 2005) 377, 378; Gençtürk, 124, 131.



## aa. Recklessness

According to a definition in the doctrine, *recklessness* is defined as taking an unreasonable risk unconsciously<sup>104</sup>. Reckless behavior is defined as the brash performance of an act by a person who knows that damage is likely to occur as a result of that act or it is defined as performing an act without caring about the result that is likely to occur<sup>105</sup>.

In the 2012 decision of the Federal Court of Canada in *Société Telus Communications v Peracomo Inc*, the court defined recklessness as "*a mental attitude or indifference to the existence of risk*"<sup>106</sup>.

Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability, unlike other international conventions, does not use the expression "*act or omission*" but the expression "*personal act or omission*"<sup>107</sup>. "*Personal act or omission*" is translated into Turkish as "*kişisel fiil veya ihmâl*". This phrase was specifically added to the text to emphasize that only one's own reckless act or omission will be effective in terms of the limitation of liability, and that the shipowner may benefit from the limits of liability even if he/she is held liable for damages caused

---

<sup>104</sup> Damar, *Wilful Misconduct*, 84, 85.

<sup>105</sup> Yetiş-Şamlı, 170.

<sup>106</sup> The relevant part of the decision is as follows: "*Recklessness connotes a mental attitude or indifference to the existence of the risk.*" <<https://cmicmidatabase.org/soci%C3%A9t%C3%A9-telus-communications-v-peracomo-inc>> accessed 3 June 2022. In the case at issue in this decision appealed by the Federal Court of Canada, the fishing vessel owned by *Peracoma Inc.* became entangled in a fiber optic communication cable owned by *Société TELUS Communications and Hydro-Québec*, and the owner cut the cable with a chainsaw. In the following days, the fishing gear became entangled in the cables again and the owner cut the cables again. The Court held that the shipowner did not have up-to-date charts on board, that he caused this damage by reckless conduct because he was subjectively aware of his conduct and took an unreasonable risk by being reckless, and therefore could not benefit from the limits of liability. For a summary of the decision, see <<https://cmicmidatabase.org/peracomo-inc-v-telus-communications-co>> accessed 15 July 2022. The decision was overturned by the Supreme Court of Canada, which held that the owner of the fishing vessel did not have intent and therefore could benefit from the limitation of liability, whereas he was not entitled to insurance compensation for his reckless conduct. See Tsimplis, 'Vessel', 316.

<sup>107</sup> Although the other conventions except for the Rotterdam Rules do not include this expression, when the preparatory works of the conventions are examined, it is stated that the intention is that the carrier loses the right to limit liability only in the presence of its own fault, and that the English Court decisions regarding the Hague-Visby Rules and the Athens Convention are interpreted in the same direction, see Mandaraka-Sheppard, 769.





by the reckless conduct of its servants or agents<sup>108</sup>. In the case of *The Heidberg*<sup>109</sup> decision rendered by a French court, the master left the engine room to ballast the ship. While the pilot and a seaman were left alone on the bridge, the German-flagged ship "*Heidberg*" collided with *Shell's* oil facilities. In its decision, the court ruled that the accident occurred due to the master's fault in navigation and management, that there were, on board, seafarers sufficient in number and qualification, that the ship was convenient, that there was no intent or reckless behavior of the shipowner in the occurrence of the damage and that the shipowner would benefit from the limits of liability.

If the shipowner is a legal entity, it is also necessary to determine who will lose the right to benefit from the limits of the shipowner's liability due to their acts or omissions<sup>110</sup>. Pursuant to Article 1343 f. 1 b. (b) of the TCC, in the case of legal entities, the fault of the bodies and the persons constituting the bodies that put the legal entity under liability by their acts and omissions shall be taken into

---

<sup>108</sup> Mandaraka-Sheppard, 766. It is clear from the wording of the text that each person is only liable for his own act or omission, for example, if the captain causes damage with a reckless act, the captain cannot benefit from the limits of liability, whereas the shipowner can benefit from the limits of liability. See Damar, *Wilful Misconduct*, 170. In the case of *Floata Consolidation Ltd v Man Lee Hing (Hong Kong) Vehicles Ltd* decided by the Hong Kong Court in 2016, while the plaintiff's barge was loading containers onto the ship, the containers were damaged and one of the seamen on board died. The court ruled that the owner of the barge would not lose the right to limit liability due to the fault of the seamen who caused the damage, because the acts or omissions of the seamen causing the damage could not be considered as the personal act or omission of the defendant, as they were not part of the 'directing mind and will' of the defendant, the owner of the barge. For a summary of the judgment, see <<https://cmlcmidatabase.org/floata-consolidation-ltd-v-man-lee-hing-hong-kong-vehicles-ltd>> accessed 20 July 2022. For a contrary decision, see *Nelson Pine Industries Ltd v Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke)*, where the carrier could not benefit from the limits of liability due to the reckless conduct of the master. On the view that this decision can only be supported if it is accepted that the master is considered as the *alter ego* of the carrier, see Julian Cooke & John D. Kimball & Tim Young & David Martowski & Michael Ashcroft & Leroy Lambert & Andrew Taylor and Michael Sturley, *Voyage Charters* (4th edn, informa law from Routledge 2014) 1128. On the view that this decision is not compatible with the regulation in LVK, see Damar, *Wilful Misconduct*, 127.

<sup>109</sup> *Shell v. Vega Reederei Friedrich Dauber* (The *Heidberg*). Cour de cassation (Ch com), 22/09/2015, n° 13-25584 and 13-27489. For a summary of the judgment see <<https://cmlcmidatabase.org/shell-v-vega-reederei-friedrich-dauber-heidberg>> accessed July 20, 2022.

<sup>110</sup> On the fact that it is difficult to determine whose fault will be considered as the fault of the shipowner in cases where the shipowner is not a natural person but a legal entity, and that this is evaluated by the courts for each concrete dispute, see See Tsimplis, 'Vessel', 312. On the fact that the issue is solved with a regulation in German Law and through the decisions of the courts based on the concept of the "*alter ego*", see Ataol, 80.



consideration pursuant to Article 50 of the Turkish Civil Law<sup>111</sup> ("TCL"). In English law, the concept of "*alter ego*"<sup>112</sup> explains whether the legal entity or the shipowner will be liable for the acts and omissions of the persons concerned. Accordingly, the *alter ego* of a company is the person who acts as the *directing mind* of that company<sup>113</sup>. These persons are generally described as the brain and nerve center of the legal entity<sup>114</sup>. The behavior of persons who are outside the body of the legal entity but who have the authority to take independent decisions should also be attributed to the legal entity<sup>115</sup>.

Subparagraph (e) of Article 1343 f. 1 of the TCC introduces a general provision stipulating that the fault of the persons representing the shipowner based on a general or special authorization shall also be taken into consideration within this scope. Pursuant to subparagraph (e) of the provision, if the body or the persons constituting the bodies of the legal entity delegate these powers to a representative, the intent or reckless behavior of the representative shall also be taken as a basis for the removal of the limits of liability. In the doctrine, since the master has the authority to represent the shipowner during the voyage within the scope of subparagraph (e), it is argued that the master becomes the *alter ego*

---

<sup>111</sup> Law No: 4721, OG 22.11.2001/24607.

<sup>112</sup> The concept of "*alter ego*" was first mentioned by the English court in *Lennard's Carrying Co v Asiatic Petroleum Co Ltd*. In the 1965 decision *The Lady Gwendolen*, the court referred to the *Lennard* case and ruled that the *Lennard* case was a good guideline as to whether a person could be considered the "*alter ego*" of a company, whereas the acts of the manager of a company would not always be considered as the acts of the legal entity itself, and that in the concrete dispute, the ships were managed by the traffic department of the company and therefore the company would be responsible for the acts of the head of this department. "For other decisions on the concept of "*alter ego*" and evaluations regarding these decisions, see Mandaraka-Sheppard, 98, 99. For the "*alter ego*" test, see John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, (7th edn, Longman 2010) 287. See Tsimplis, 'Vessel', 313. On the fact that the conduct of a member of the board of directors may generally be considered as the conduct of a legal person, whereas in some cases this person may not represent the company, and in some cases the conduct of a person who has absolute control of the company may not be considered as the conduct of the company, see Tsimplis, 'Vessel', 313.

<sup>113</sup> On the view that these persons should have the authority to take and execute any decision, see Regina Asariotis, 'Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: die englische Auffassung' (2004) *Transportrecht* 27 Jahrgang 149; William Tetley, *Marine Cargo Claims* (4th edn, Blais 2008) 292; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 174; Yetiş-Şamlı, 176.

<sup>114</sup> Mandaraka-Sheppard, 98.

<sup>115</sup> Süznel, Sorumluluğun Sınırlandırılması, 552.



of the shipowner<sup>116</sup>. However, it should be noted that, considering the 1976 Convention on Limitation of Liability, the preparatory works, and the principles of interpretation adopted by the IMO, it does not always seem possible to conclude that the intent or reckless behavior of the master will be considered as the intent or reckless behavior of the shipowner and the shipowner will lose the right to benefit from the limits of liability<sup>117</sup>. However, in the event that the master is instructed by the shipowner or the *alter ego* of the shipowner and the master executes the instruction, the shipowner will not be able to benefit from the limits of liability since the shipowner's own intent or reckless behavior will be found. According to the IMO common interpretation principle, limited liability is the rule and it is almost impossible to remove the limits of liability. For this reason, it is aimed that the judicial bodies interpret the concept of *alter ego* narrowly.

---

<sup>116</sup> Damar, 'Haftungsbeschränkung', 293. On the view that the master and ship inspector have authority to take and execute any decision on behalf of the company, see Michael Tsimplis, *Chapter 12: Limits of Liability, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (1st edn, Informa 2009) 192 (*Liability*); Dieter Rabe and Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5th edn, C.H. Beck 2018) 529.

<sup>117</sup> In the dispute subject to a decision rendered by the Istanbul 17th Commercial Court of First Instance, the ship collided with a mansion due to an engine failure while crossing the Bosphorus. Pursuant to the expert report, it was stated that the fact that the master continued the voyage by relying on the increase in the anchor speed despite the malfunction of the ship's machinery and did not drop anchor before hitting the mansion was a decision of management and administration and could not be qualified as an intent or daring behavior since it was a decision that could be made within the framework of maritime practices, and this opinion was adopted by the Court. In the decision, whether the shipowner can benefit from the limits of liability is evaluated in terms of the captain's act; whereas, even if the captain's behavior is characterized as a reckless act, this alone will not cause the shipowner to lose the right to benefit from the limits of liability. See Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 577, 578.



## bb. Knowledge

For the loss of the right to limit the shipowner's liability, the recklessness must have been carried out with the knowledge that it is probable<sup>118</sup> to cause such loss. The shipowner must be subjectively aware of the consequences of his behavior<sup>119</sup>. In other words, a subjective evaluation should be made in terms of the concrete dispute, not an objective evaluation.

Pursuant to Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability, the shipowner must be aware that his act or omission is likely to cause ("such loss"<sup>120</sup>). Damage includes all the damages listed in Article 2 of the 1976 Convention on Limitation of Liability such as bodily injury, delay, damage, or loss of property.

---

<sup>118</sup> The phrase "*with knowledge that probably result*" in Article 1187 of the TCC is translated as "*with knowledge of the probability that the act or omission is likely to cause damage*", and the act or omission is likely to cause damage if there is a probability of 51% and above that the act or omission is likely to cause damage. See Damar, *Wilful Misconduct*, 93; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 562. For the fulfillment of this element, it should be known that the probability of the occurrence of the event causing the damage in the concrete case is higher than the probability of non-occurrence, see Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil*, 273. In the Seventh Section of the TCC titled Limitation of Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, Article 1343 of TCC only refers to Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability and Article 5 of the 1992 Convention on Limitation of Liability, and in the justification of the provision, it is mentioned that the right of limitation shall be extinguished by intent and reckless conduct. See . TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 409, 410.

<sup>119</sup> Tsimplis, *Liability*, 193; Rabe and Bahnsen, 528; Asariotis, 149; Yetiş-Şamlı, 171; Gençtürk, 129. On the fact that objective assessment is still made in French court decisions, see Damar, *Wilful Misconduct*, 168 fn. 265. In *The Leerort* case, which is the subject of an English court decision, while the ship *Leerort* was waiting at the dock, the two ships collided due to an engine failure on the ship *Zim Pireaus* and the ship *Leerort* and the cargo carried on board were damaged. The Court ruled that a 50-second damage to the machinery at a critical moment was a mere coincidence and that the shipowner in the case probably had knowledge or intent that such damage would occur and that it was "*totally absurd*" to attribute such fault to the shipowner. *Schiffahrtsgesellschaft MS "Mercur Sky" M.B.H. & Co. K.G. v. MS Leerort NthSchiffahrts G.M.B.H. & Co. K.G. (The "Leerort")* [2001] 2 Lloyd's Rep. 291 (Westlaw UK, et. 15/8/2022). For an assessment of the decision, see Damar, *Wilful Misconduct*, 168; Berlingieri, 360, 370.

<sup>120</sup> On the fact that only the word "loss" but not the word "damage" is included in the Convention, which causes controversy, since Article 25 of the Warsaw Convention, Article. 3 of 1992 Oil Pollution Convention, Article. 13 of Athens Convention use the words "*loss and damage*", the Hague-Visby Rules use only the word "*damage*", and the Hamburg and Rotterdam Rules use the words "*loss, damage or delay*", see Mandaraka-Sheppard, 780.



### **C. The Effect of the Degree of Fault of Wilful Misconduct on the Insurance Contract**

The scope of application of IMO Resolutions on the common interpretation rule includes the 1976 Convention on Limitation of Liability amended by the 1996 Protocol, 1992 Oil Pollution Convention, 2001 Bunker Convention<sup>121</sup>, 2007 Convention on Removal of Wrecks and 2010 Convention on Hazardous Substances. In order not to expand the scope of the study, the assessment will be made only for the 1976 Convention on Limitation of Liability amended by the 1996 Protocol.

In the IMO Resolutions and in the preparatory works of the Resolutions, it is stated that the direct effect of the elimination of the limits of liability has an effect on the compulsory liability insurances stipulated by international conventions, that the predictability of the risk increases with the stipulation of the limit of liability, that the insurance company is released from the obligation to indemnify the damage in accordance with international conventions if it is decided that the damage occurred as a result of the reckless behavior of the ship-owner, and that even if the shipowner is held liable for the amount above the limit of liability, the actual indemnification of the damage will not be realized if the shipowner does not have the ability to pay. Therefore, it should be kept in mind that at the point where the limit of liability disappears, insurance protection is also disabled.

Under the 1976 Convention on Limitation of Liability, the registered owner, charterer, ship manager, and ship operator, who are referred to as the shipowner, have the right to limit their liability in the event that the claims specified in the second article are brought, except for the claims listed in the third article of the international convention. However, these limits will not be applied if it is proved that the loss was caused by the degree of fault in the fourth article of the international convention. The 1976 Convention on Limitation of Liability constitutes a global limit for claims against the shipowner based on contract or tort. Therefore, these limits may be applied in cases where the shipowner is liable for negligence as required by the legislation, as well as in cases of strict liability. There is no explicit provision regarding the compulsory liability insurance of the shipowner in the 1976 Convention on Limitation of Liability. In other words, there is no explicit provision in the international convention regarding the effect

---

<sup>121</sup> For an assessment of this contract in terms of compulsory insurance, see Cüneyt Süzel, ‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı’, (2017) 12 Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 153ff (‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi’).



of the so-called degree of fault of reckless behavior on the financial liability insurance of the shipowner.

In 2009, the European Union ("EU") adopted the Directive on the insurance of maritime claims<sup>122</sup>. Within the framework of this Directive, ships flying the flag of an EU Member State and ships flying the flag of any country carrying the ports of an EU Member State are required to take out liability insurance for maritime claims falling within the scope of the application of the 1976 Convention on Limitation of Liability up to the limits stipulated in the 1996 Convention on Limitation of Liability and to ensure that this insurance is in place for ships entering ports. The Directive contains provisions on compulsory liability insurance and its supervision, but does not include any provisions on the circumstances excluded from the coverage of liability insurance and especially the effect of the degree of fault of the shipowner on the liability of the insurer.

Following the EU legislation in Turkish law, the Regulation on the Insurance and Inspection of Ships Regarding Maritime Claims<sup>123</sup> was published in 2010 and the provisions of the Directive were incorporated into domestic law<sup>124</sup>. The Regulation is generally in line with the EU Directive and does not include a regulation on the effect of the degree of fault of the owner on the liability insurer's obligation to pay compensation.

The shipowner's liability is covered by protection and indemnity (*P&I Cover*) insurance. When the rules of the protection-indemnity insurers are examined, the intent or recklessness of the member shipowner causing the damage is considered among the cases excluded from coverage<sup>125</sup>.

---

<sup>122</sup> Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims. For the Directive, see Atamer and Szel, 511.

<sup>123</sup> OG 14.11.2010/27759. For an assessment of the Regulation, see. Kula-Değirmenci, 178; Szel, "Gemi Yakıtı Sözleşmesi", 158.

<sup>124</sup> For a comparative chart of the provisions of the Directive and the Regulation, see Atamer and Szel, 522.

<sup>125</sup> For example, Article 72 of the Rulebook of GARD, a protection and indemnity insurer, states as follows "The Association shall not cover any liabilities, losses, costs or expenses arising or incurred in circumstances where there has been wilful misconduct on the part of the Member, such misconduct being an act intentionally done, or a deliberate omission by the Member, with knowledge that the performance or omission will probably result in injury, or an act done or omitted in such a way as to allow an inference of a reckless disregard of the probable consequences." see  
<[https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20748045&p\\_document\\_id=20747880](https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748045&p_document_id=20747880)> accessed October 19, 2022.



Therefore, although there is no explicit provision regarding the insurance contract in the 1976 Convention on Limitation of Liability in practice, this degree of fault causes exclusion from insurance coverage. In other words, the proof that the damage is caused by the reckless behavior of the shipowner is in the interest of the shipowner's insurer and the damage will not be compensated by the insurer. At first glance, the proof of this degree of fault seems to be in favor of the cargo. However, in the event that the financial condition of the shipowner is not sufficient to compensate for the damage, the damage will remain on the cargo insurer, which pays the damage to the cargo insured within the framework of the cargo insurance and succeeds to its rights if the coverage conditions of the cargo insurance are met.

In Turkish law, the situation appears to be different. Article 1473 et seq. of the TCC contains special provisions regarding liability insurance<sup>126</sup>. Among these provisions, Article 1483 and Article 1484 are dedicated to compulsory liability insurance. Article 1483<sup>127</sup> and 1484 of the TCC contain special provisions on compulsory liability insurance. Article 1484 of the TCC stipulates the performance obligation of the insurance company in the relationship with the injured party<sup>128</sup>. Pursuant to Article 1486 f. 2<sup>129</sup>, this provision, which is mandatory in nature, stipulates that even if the insurer is fully or partially released from the obligation of performance towards the insured, the obligation of performance towards the injured party shall continue up to the amount of compulsory insurance.

Article 5 f. 2 of the Regulation on Insurance and Inspection of Ships Regarding Maritime Claims stipulates that "All ships arriving at port facilities within the

<sup>126</sup> For studies evaluating the provisions on liability insurances, see Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap, Sigorta Hukuku*, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm, Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) (1st edn, On İki Levha 2016) 285ff.; Kerim Atamer, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş" (2011) 27 BATİDER 74ff. ("Zarar Sigortaları").

<sup>127</sup> For the evaluations regarding Article 1483 of the TCC, see Ünan, 406 et seq.

<sup>128</sup> For evaluations on Article 1484 of the TCC, see Ünan, 415 et seq.; Atamer, "Zarar Sigortaları", 95 et seq.; Birgül Sopacı-Öztuna, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü" (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (Özel Sayı) 699ff.; Serdar Acar, *Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2012) 43; Süzel, "Gemi Yakıtı Sözleşmesi", 163, 164. For a different view, see Kemal Şenocak, "Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)", Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2018) 174 et seq.

<sup>129</sup> For the evaluations regarding Article 1486 f. 2 of the TCC, see Ünan, 513 et seq.



scope of this Regulation must have a valid protection and indemnification insurance against maritime claims" and Article 7 f. 1 states that "The policy of the protection and indemnification insurance against maritime claims must be kept on board". In the absence of an insurance contract, the port authority may order the ship to be removed from the port facility, and the ship's request to enter the port facilities will not be accepted until the ship's owner submits the original insurance policy [Article. 7 f. 3]. In the absence of the insurance policy, in accordance with Article 8 f. 3 of the Regulation, penal sanctions will be imposed on the ship by the port authority within the framework of Article 2 and Article 11 of the Ports Law<sup>130</sup>.

When these provisions are taken into consideration, it is understood that the insurance concerned is designed as compulsory liability insurance. However, considering Article 13 of the Insurance Law and the fact that compulsory insurance can only be stipulated by law, it is open to debate whether this insurance, which was introduced by a provision of a regulation, is actually compulsory liability insurance. If this insurance is accepted as compulsory liability insurance, Article 1484 of the TCC should be applied. In other words, within the framework of the liability insurance established with a Turkish insurance company, even if the insurer is fully or partially released from the obligation of performance towards the insured, the obligation of performance for the injured party will continue until the amount of compulsory insurance. Within the framework of this provision, since the Turkish insurance company cannot assert the defense of intent or recklessness against the injured third party, it will indemnify the damage and will later recourse to the insured shipowner for the amount<sup>131</sup>. However, in practice, the special conditions of the insurance companies providing liability insurance coverage are not drafted in this way, but just like those of foreign protection and indemnity insurers<sup>132</sup>. Considering the mandatory nature of Article 1484 of the TCC within the framework of Article 1486 f. 2, it can be said that the special conditions concerned are not valid and Article 1484 of the TCC should be applied, instead.

---

<sup>130</sup> Law No: 618, OG 20.04.1341/95.

<sup>131</sup> For a contrary opinion, see Şenocak, 174, 176.

<sup>132</sup> See

<[https://www.turkpandi.com/assets/page\\_docs/Su%20Ara%C3%A7lar%C4%B1%20Sorumluluk%20Sigortas%C4%B1%20%C3%96zel%20%C5%9Eartlar%C4%B1.pdf](https://www.turkpandi.com/assets/page_docs/Su%20Ara%C3%A7lar%C4%B1%20Sorumluluk%20Sigortas%C4%B1%20%C3%96zel%20%C5%9Eartlar%C4%B1.pdf)> accessed Article 6.12 of the Special Conditions available at 15/8/2022.





## CONCLUSION

In this study, three IMO Resolutions dated 15/12/2021 were evaluated. Considering the titles of these three Resolutions, it appears that the common rules of interpretation are limited to the 1976 Convention on Limitation of Liability and the 1996 Protocol on the Limitation of Liability that amended it, and the 1992 Oil Pollution Convention. However, when the texts of the decisions examined in this study and their areas of regulation are taken into consideration, it can be said that the degree of fault is called "wilful misconduct", in other words, the degree of fault that causes the limits of liability not to be applied in maritime law is important for the uniform interpretation of the rules of all international conventions.

In maritime law, the liability of the shipowner, and the carrier, even if not included in the IMO Decisions, is limited as a rule. The limits of liability do not apply if it is proved by the injured party that the damage was caused by the intent or wilful misconduct of these persons. The broad interpretation of the aforementioned provisions of the international conventions by different judicial bodies in states and the easy removal of the limits of liability from the intended purpose has led to the adoption of Resolutions on common rules of interpretation by IMO. IMO has reasserted in the common rules of interpretation, with reference to the preparatory works of the 1976 Convention on Limitation of Liability that a system has been built in maritime law in which it is almost impossible to remove the limits of liability. With the uniform development of jurisprudence by the judicial bodies of the state parties within the framework of the common rules of interpretation, it is aimed to reduce the intensity of the injured parties' judicial remedy for the proof of this degree of fault. In the common rules of interpretation, it is underlined that the degree of fault expressed as "wilful conduct" does not correspond to gross negligence and that the proof of the degree of fault means that the shipowner is excluded from the liability insurance coverage in terms of the shipowner. Therefore, the existence of the degree of fault should only begin at the point where insurability ceases. Another issue that has been interpreted differently by the judicial bodies is the principle that the shipowner cannot benefit from the limits of liability only in the event that its own intent or wilful conduct is proven. In other words, the liability of the shipowner for damages caused by the wilful conduct of their agents and servants should be limited. In particular, it is intended to clarify that the group of persons who are considered to be the directing mind of the shipowner or, if the shipowner is a legal entity, the group of people considered as the directing mind of the



company and expressed as "alter ego" should be interpreted narrowly and that the master is not included in this concept.

## BIBLIOGRAPHY

Acar S, Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar (1st edn, Vedat Kitapçılık 2012)

Adıgüzel B, 'Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Bildiriler- Tartışmalar, 10-11 Aralık 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2012) 353

Akıncı Z, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR (Seçkin Kitabevi 1999)

Asariotis R, 'Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelsrecht: die englische Auffassung' (2004) *Transportrecht* 27 Jahrgang 147

Atamer K, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi', *Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt 1* (1st edn, BETA 2003) 849 ('Sınırlı Sorumluluk')

— 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş' (2011) 27 *BATİDER* 21 ('Zarar Sigortaları')

— 'Deniz Ticareti Hukuku'na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 ('Tartışmalı İçtihatlar')

— *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (1 st edn, On İki Levha Yayıncılık 2017) (*Deniz Ticareti*)

— ve Cüneyt Süznel, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013)

Ataol H, 'Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı', *Prof Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, (1st edn, BETA 2000) 57

Baughen S, *Shipping Law* (6th edn, Routledge-Cavendish 2015)



- Berlingieri F, *International Maritime Conventions: Volume 2- Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction* (1st edn, informa law from Routledge 2015)
- Clarke M, ‘Wilful Misconduct Under English Law’ (2016) 21(4) *Uniform Law Review* 574
- Cooke J & Kimball JD & Young T & Martowski DW & Ashcroft M & Lambert L & Taylor A and Sturley ME, *Voyage Charters* (4th edn, informa law from Routledge 2014)
- Cömert GV, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022)
- Çağa T, ‘Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler’ (1977) 9(2) *BATİDER* 289
- Damar D ‘Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi’ (2004) 24(1-2) *Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* 379 (‘Tarihçe’)
- *Wilful Misconduct in International Transport Law* (1st edn, Springer 2011) (Wilful Misconduct)
- ‘Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport’ (2012) 36(2) *Tulane Law Journal* 659 (‘Liability Limits’)
- ‘Die “Costa Concordia” ist auf den Felsen aufgelaufen – auch das Recht auf Haftungsbeschränkung?’ (2012) 8 *VuR* 287 (‘Haftungsbeschränkung’)
- Demir İ, ‘Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi’ (2015) 31(1) *BATİDER* 109 (‘Deniz Alacakları’)
- Erdem N, ‘TTK Tasarısı ve “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme’ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu’ (2007) 14(2) *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 81
- Gençtürk M, ‘Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi’ (2012) 16(4) *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 117



- Kahraman Z, 'Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket', *Prof. Dr. Galip Sermet Akman'a Armağan* (Filiz Kitabevi 2020) 405
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2020)
- Karan H, *The Carrier's Liability under International Maritime Conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules* (1st edn, E. Mellen Press 2005)
- Özgenur Kara ve İzel Varan, *Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2020)
- Katsivela M, 'Loss of the Carrier's Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views' (2012) 26(2) *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 118
- Kender R, 'Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu (TTK Tasarısındaki Hükümlerin Değerlendirilmesi İle)' (2005) 2(2) *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 115
- Kılıçoğlu AM, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (24th edn, Turhan Kitabevi 2020)
- Kula-Değirmenci N, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015)
- Mandaraka-Sheppard A, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks and Liabilities* (3rd edn, informa law from Routledge 2013)
- Nomer HN, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (17th edn, BETA 2020)
- Oğuzman MK ve Öz T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2* (16th edn, Vedat Kitapçılık 2021)
- Rabe D ve Bahnsen KU, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5th edn, C.H. Beck 2018)
- Sopacı-Öztuna B, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü' (2012) 18(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (Özel Sayı)* 699
- Sözer B, 'Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu' (1987) 9(3) *BATİDER* 765 ('Taşıyanın Sorumluluğu')



— *Deniz Ticareti Hukuku I (Ders Kitabı)*, (6th edn, Vedat Kitapçılık 2021) (Deniz Ticareti I)

Süzel C, ‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı’ (2017) 12 Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 117 (‘Gemi Yakıtı Sözleşmesi’)

— *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Sorumluluğun Sınırlandırılması)

Şenocak K, ‘Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)’, Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173

Tetley W, *Marine Cargo Claims* (4th edn, Blais 2008)

Tsimplis M, ‘Chapter 12: Limits of Liability’, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (1st edn, Informa 2009) 181 (Liability)

— ‘The Liabilities of the Vessel’, Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (5th edn, informa law from Routledge 2021) 246 (‘Vessel’)

Ülgen H, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1987)

Ünan S, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap, Sigorta Hukuku*, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm, Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486) (1st edn, On İki Levha 2016)

Wilson JF, *Carriage of Goods by Sea* (7th edn, Longman 2010)

Yavaş A, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde) (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2016)

Yazıcıoğlu E, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak (1st edn, Beta 2000) (Hamburg Kuralları)

— *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitabevi 2020) (Kender/Çetingil)

Yeşilova E, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (1st edn, Yetkin Yayınları 2004)



Yetiş-şamlı K, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç  
Teslimden Sorumluluğu (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013)