

Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı ve Hakkın Kaybına Yol Açan Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi^(*)

The Right to Limit Liability of the Carrier in Maritime Transport of Goods and Evaluation of the Types of Faults Leading to Loss of This Right

Av. Uğur İLKUTLU^(**)

Öz:

Deniz yoluyla eşya taşımada taşıyan, taşımak üzere teslim aldığı eşyanın teslimini gerçekleştirene kadar geçecek sürede ziyaı, hasarı veya geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK), "Taşıyanın Sorumluluğu" başlıklı m.1178 ilâ m.1192 hükümleri arasında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere yer verilmektedir. Hukukumuzda kişisel ve sınırsız sorumluluk esas olmakla birlikte, taşıma hukukunda eşyanın ziyaı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğu TTK m.1186 hükmü ile sınırlandırılmaktadır. Bununla birlikte, bu hak her durum ve şartta taşıyana tanınmış mutlak bir hak niteliğinde değildir. Dolayısıyla, taşıyanın kusurunun ağırlığının belli bir dereceyi aştığı durumlarda sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan kusur türleri TTK m.1187 hükmünde "kast" ve "pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmâl" şeklinde düzenlenmekte ve ikincisi doktrinde kısaca "pervasızca davranış kusuru" olarak anılmaktadır. Çalışmamız ile taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan bu kusur türleri arasında özellikle de hukuk sistemimizde pek de alışık olmadığımız "pervasızca davranış kusuru" olarak nitelendirilen kusur türünün hukukumuzdaki klasik kusur türleri arasındaki yeri ve niteliğinin doktrin ve yargı kararları çerçevesinde belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler:

Deniz Yoluyla Eşya Taşıma, Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı, Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı, Kast, Pervasızca Davranış, Pervasızca Davranış Kusuru.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 06.05.2025 - Makale Kabul Tarihi: 29.06.2025.

^(**) Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk, Doktora Programı Öğrencisi, Ankara - Türkiye,

E-posta: ugurilkutlu91@gmail.com,

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0945-6728>.

Abstract:

In maritime transport of goods, the carrier is responsible for any loss, damage, or delay in delivery of the cargo from the time it is received until it is delivered. The provisions of Articles 1178 to 1192 of the Turkish Commercial Code (TCC) numbered 6102, titled "Carrier's Liability", regulate the carrier's responsibility. While unlimited personal liability is the general principle in our legal system, the carrier's liability for loss, damage, or delay in delivery is limited under Article 1186 of the TCC. However, this right is not absolute under all circumstances. If the carrier's fault exceeds a certain degree of severity, the right to limit liability may be lost. Within this scope, Article 1187 of the TCC categorizes the types of faults leading to loss of this right as "malicious" and "an act or omission committed recklessly with knowledge that such damage or delay would likely occur". The latter is commonly referred to in doctrine as "reckless misconduct". This study aims to determine the place and nature of the type of faults that leads to the loss of the carrier's right to limit liability, especially the type of fault that is not very familiar in our legal system, which is called "reckless misconduct", among the classical types of faults in our law, within the framework of doctrine and court decisions.

Keywords:

Maritime Transport of Goods, Right to Limit Liability, Loss of the Right to Limit Liability, Malicious, Reckless Conduct, Reckless Misconduct.

GİRİŞ

Deniz yoluyla eşya taşımada taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler, TTK m.1178 ilâ m.1192 hükümleri arasında ve çeşitli uluslararası sözleşmelerde yer almaktadır. Ancak, belli menfaat dengelerini göz önüne alan kanun koyucu, TTK'da sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümler getirmiştir. Bu kapsamda, eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğu TTK m.1186 hükmü çerçevesinde belirli bir miktar ile sınırlandırılmıştır.

Bununla birlikte, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı, mutlak bir hak olarak düzenlenmemiştir. Nitekim TTK m.1187 hükmü çerçevesinde, kusurun ağırlığının belirli bir dereceyi aştığı durumlarda taşıyanın ve onun adamlarının sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre, zarara veya teslimde gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispatlandığı takdirde taşıyanın ve adamlarının TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanması mümkün olmayacaktır (TTK m.1187/1-2). Ayrıca, TTK m.1191/2 uyarınca söz konusu hükümler, fiili taşıyan ve onun adamları hakkında da uygulanacaktır.

Bu kapsamda, TTK m.1187 hükmü göz önüne alındığında sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybına sebep olan iki tür kusur bulunmaktadır. Bu kusurlardan birincisi, "kast", ikincisi ise, doktrinde kısaca "pervasızca davranış kusuru" olarak anılan "pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal" olarak ifade edilmektedir. Pervasızca davranış kusurunun ise iki unsuru içerdiği kabul

edilmektedir. Bunlar, “*pervasızca bir davranış*” ve bu davranış sonucunda “*zara-
rın meydana gelmesi ihtimalinin bilincinde olma*” durumudur.

Çalışmamızın birinci bölümünde öncelikle deniz yoluyla eşya taşımada taşıya-
nın sorumluluğuna ilişkin ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile TTK kapsamında
taşıyanın sorumluluğunu oluşturan hâller genel olarak açıklanmıştır. İkinci bölümde,
sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler ile sorumluluk sınırları ince-
lenmiştir. Son olarak üçüncü bölümde, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına
ilişkin ulusal ve uluslararası düzenlemelere değinildikten sonra, TTK m.1187 hük-
münde yer verilen ve sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan kusur
türleri doktrin görüşleri ve yargı kararları çerçevesinde değerlendirilmiştir.

I. TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Deniz yoluyla eşya taşımada taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler,
TTK ve çeşitli uluslararası sözleşmelerde yer almaktadır. Bu kapsamda, deniz yo-
luyla eşya taşımada taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemeler içeren ve yürür-
lükte olan üç farklı uluslararası sözleşme bulunmaktadır¹. Bunlar, “Konişmentoya
Müteallik Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 25.08.1924 tarihli Brüksel
Sözleşmesi (Lahey Kuralları)”, “Konişmentoya Müteallik Bazı Kuralların Birleş-
tirilmesi Hakkındaki 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Değiştirilmesine
Dair 23.02.1968 tarihli Protokol (Lahey/Visby Kuralları)”³ ve “Birleşmiş Milletler
Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları)”⁴ olarak ifade edilmekte-
dir. Bunların yanı sıra, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlere-

¹ Yazıcıoğlu, Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022, s. 386.

² Bundan sonra “Lahey Kuralları” olarak anılacaktır. Bu sözleşme, 02.06.1931 tarihinde yürürlü-
ğe girmiş olmakla birlikte, Türkiye’de 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylanmış ve
04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Kara, Hacı, Deniz Ticareti Hukuku, Güncellenmiş ve
Genişletilmiş 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023, s. 14); [https://www.dehukam.org/](https://www.dehukam.org/uluslararasi-sozlesmeler/taaraf-olunan/)
uluslararasi-sozlesmeler/taaraf-olunan/ (Erişim Tarihi: 22.06.2025); ayrıca bkz. RG 22.02.1955
T. 8937 S.; sözleşmenin tam metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/v1412.pdf> (Erişim Tarihi: 22.06.2025).

³ Bundan sonra “Lahey/Visby Kuralları” olarak anılacaktır. 1968 yılında İsveç’in Visby isimli şehrin-
de toplanan konferansta, Visby Kuralları olarak anılan Protokol ile Lahey Kurallarında değişiklik
yapılmıştır. Bu değişiklikler hakkında bkz. Demir, İsmail, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2.
Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023, s. 375; Lahey/Visby Kuralları 23.06.1977 tarihinde yürürlü-
ğe girmiş ise de (Kara, s. 14; Kayıhan, Şaban, Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law), Gözden Ge-
çirilmiş 4. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2024, s. 189) Türkiye bu sözleşmeye katılmamıştır
(Kayıhan, s. 190); ayrıca, sözleşmenin tam metni için bkz. [https://treaties.un.org/doc/Publication/](https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/v1412.pdf)
UNTS/Volume%201412/v1412.pdf (Erişim Tarihi: 22.06.2025).

⁴ Bundan sonra “Hamburg Kuralları” olarak anılacaktır. 31.03.1978 tarihinde Hamburg’da kabul
edilen bu sözleşme, 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak, Türkiye, bu sözleşmeye taraf
bulunmamaktadır (Kara, s. 14; Kayıhan, s. 190); sözleşmenin tam metni için bkz. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html> (Erişim Tarihi: 23.06.2025).

rası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)⁵” olarak başka bir uluslararası sözleşme de bulunmaktadır⁶. Ancak, deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelere uygulanacak olan kuralları yeknesak hâle getirmek üzere hazırlanan bu sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiştir⁷.

“Lahey Kuralları” Türkiye’de 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, bu sözleşmenin temel kuralları, 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’ndan (HGB) iktibas yoluyla 29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na (eTTK) da alınmıştır⁸. Sözleşme kapsamında taşıyanın ticari kusuru ile geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu emredici şekilde düzenlenmektedir. Ancak, geminin sevk ve başkaca teknik yönetimine dair kusuru karşısında taşıyanın sorumsuzluğuna yer verilmiş ve konişmentoda yazılı bulunan beyandan dolayı sorumluluk kuralı ise terk edilmiştir⁹.

Lahey Kurallarında yer alan hükümlerin konişmentolu taşımalar ile sınırlı kalması ve zaman içinde gelişmelere uyum sağlayamaması gibi çeşitli eleştiriler¹⁰ nedeniyle bu kurallarda değişiklik yapılmasını gerekli kılmıştır¹¹. Böylece 23.06.1977 tarihinde, 1968 Visby Protokolü ile değişik “Lahey/Visby Kuralları” yürürlüğe girmiş olsa da Türkiye bu sözleşmeye katılmamıştır. Ancak, TTK’nın hazırlanması sürecinde söz konusu kurallar göz önüne alınmıştır¹².

1968 ve ardından 1979 Protokolleri ile Lahey/Visby Kurallarında bazı önemli değişiklikler yapılmış ise de Lahey Kurallarına taraf bulunan tüm devletler bu sözleşmeye katılmamıştır. Lahey/Visby Kurallarında özellikle sorumluluğun sı-

⁵ Bundan sonra “Rotterdam Kuralları” olarak anılacaktır. Bu sözleşme, Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulunda 11.12.2008 tarihinde kabul edilmiş ve 23.09.2009 tarihinde imzaya açılmış ise de henüz yürürlüğe girmemiştir (Kara, s. 14); öte yandan, Rotterdam Kurallarının Türkçe ve İngilizce dillerinde tam metni için bkz. Süzel, Cüneyt/ Damar, Duygu, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)”, (Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2010, C. 26, S. 2, s. 149-240), <https://www.jurix.com.tr/article/6674?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 28.01.2025); ayrıca bkz. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/rotterdam-kurallari> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).

⁶ Kara, s. 14, ayrıca bkz. 289, 290; Kayıhan, s. 189, 190.

⁷ Ciğer, Selim, “Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler Üzerine Bazı Düşünceler”, (AYBÜ Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, Y. 2023, C. 9, S. 2, s. 219-232), s. 221, <https://www.jurix.com.tr/article/36823?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).

⁸ Akıncı, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968, s. 70; Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, Gözden Geçirilmiş ilaveli İkinci Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1971, s. 168; Yetiş Şamlı, Kübra, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, (İÜHFM, Y. 2013, C. LXXI, S. 2, s. 479-496), s. 479 ve dn. 1, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97847> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).

⁹ Kayıhan, s. 189.

¹⁰ Eleştiriler için bkz. Akıncı, s. 62.

¹¹ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 387.

¹² Kayıhan, s. 190; Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 479 ve dn. 2, 3.

nırlandırılmasına ilişkin hükümlerin ve sorumsuzluk hâllerinin sözleşme dışı sorumluluğun bulunduğu durumlarda da uygulanması, sınırlı sorumluluk ve sorumsuzluk hâllerine ilişkin düzenlemelerin taşıyanın bağımsız yardımcıları hakkında da uygulanabilmesi ile sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir¹³. Dolayısıyla, Lahey/Visby Kurallarında, taşıyan lehine sorumsuzluk hâlleri ve sorumluluk sebepleri düzenlenmektedir. Ancak, eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğa ilişkin hükümlere yer verilmemiştir¹⁴.

“Hamburg Kuralları” ise 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak, Türkiye tarafından onaylanmamış ve TTK’dan önce hükümleri de iç hukuka alınmamıştır¹⁵. Hamburg Kuralları kapsamında yapılan düzenlemeler ile Lahey/Visby Kurallarının konişmentolu taşımalar ile sınırlı bulunan uygulama alanı genişletilmiştir. Buna göre, eşyanın teslim alındığı an ile teslim edildiği ana kadar geçen sürede eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğu emredici şekilde düzenlenmiş¹⁶, canlı hayvan taşımaları ve güverte yüküne ilişkin özel düzenleme yapılmış, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hâlleri kaldırılmıştır¹⁷.

Lahey/Visby Kuralları ile karşılaştırıldığında, Hamburg Kurallarında yapılan düzenlemeler ile taşıyanın sorumluluğu oldukça ağırlaştırılmıştır. Bununla beraber, teknik kusurdan sorumsuzluğa dair ilkenin terkedilmesiyle eleştiri konusu olmuş¹⁸ ve sözleşmeye beklenen katılım sağlanamamıştır¹⁹.

“Rotterdam Kuralları” ise, 23.09.2009 tarihinde Rotterdam’da kabul edilmiştir. Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu (UNCITRAL) ile Milletlerarası Denizcilik Komitesinin (CMI) ortak çalışmaları sonucunda bu kurallar kabul edilmiştir. Ancak, sözleşmeye katılan ülke sayısı oldukça sınırlı kalmıştır²⁰.

Rotterdam Kuralları, kendisinden önceki Lahey, Lahey/Visby, Hamburg Kurallarının yerini almak üzere kabul edilmiş yeni kurallardan oluşmaktadır. Rotterdam Kuralları ile günümüz gelişen denizcilik endüstrisinin gerektirdiği ihtiyaçların en iyi şekilde sağlanmasının amaçlandığı ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, taraf menfaatleri gözetilmek suretiyle taşıyan ve taşıtan lehine bazı düzenlemeler

¹³ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 387 ve dn. 517.

¹⁴ Kara, s. 289.

¹⁵ Kayıhan, s. 190; Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 479 ve dn. 4.

¹⁶ Murray, E. Daniel, “The Hamburg Rules: A Comparative Analysis”, (Lawyer of the Americas, Y. 1980, C. 12, S. 1, s. 59-92), s. 68, <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/unmialr12&i=67> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).

¹⁷ Kara, s. 290; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 388.

¹⁸ Hamburg Kurallarına yönelik eleştiriler hakkında bkz. Ülgener, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991, s. 49; Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kuralları’na göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, 1. Bası, İstanbul 2000, s. 7-12.

¹⁹ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 388.

²⁰ Kayıhan, s. 190.

getirilmiştir²¹. Türkiye, bu kurallara henüz taraf olmamakla birlikte, uluslararası ticaretin içinde yer alması nedeniyle gelecekte bu kurallardan etkileneceği ifade edilmektedir²². Öte yandan, daha önce de ifade edildiği üzere, Rotterdam Kuralları henüz yürürlüğe girmemiştir.

TTK'da ise "Taşıyanın Sorumluluğu" başlığı altında ve m.1178 ilâ m.1192 hükümleri arasında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Ancak, taşıyanın sorumluluğuna yol açan hâller sadece burada belirtilenler ile sınırlı değildir. Bu başlık altında düzenlenen hükümlerin dışında da taşıyanın sorumlu olduğu hâller bulunmaktadır.

TTK'da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler düzenlenirken, "Lahey Kuralları", "Lahey/Visby Kuralları" ve "Hamburg Kuralları" kapsamında yer alan hükümlerden yararlanılmıştır²³. Ayrıca, eTTK'da benimsenen sorumluluk rejiminin büyük oranda TTK'da da korunduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, TTK'da taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümler getirilmiş ve fiili taşıyan²⁴ kavramına dair ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır²⁵.

TTK'da taşıyanın, haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmadan (TTK m.1113, m.1220), geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmamasından (TTK m.1141), başka gemiye yükleme ve aktarmadan (TTK m.1150), eşyanın izinsiz güverteye yüklenmesinden (TTK m.1151), eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan (TTK m.1178) dolayı sorumluluğu düzenlenmektedir.

TTK'da düzenlenen ve taşıyanın sorumluluğuna yol açan bu hâller dışında gerçekleşen diğer tüm hâllerde, navlun sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunun kabul edilmesi nedeniyle Türk Borçlar Kanunu'nun (TBK) eser sözleşmesine dair m.470 ilâ m.486 hükümlerinin uygulanacağı, ancak, burada hüküm bulunmaması hâlinde TBK'nın m.112 vd. hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmektedir²⁶.

²¹ Kara, s. 290, 291.

²² Pamuk, Nihal, Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s. 2, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).

²³ Kara, s. 291; Kayıhan, s. 190, 191; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 389.

²⁴ Fiili taşıyan, asıl taşıma sözleşmesine taraf olmamakla birlikte, taşıma işleminde yer alan bir kişiyi ifade eder. Zira bir taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturan taşıyanın, üstlendiği taşıma işinin ifasını kural olarak başkalarına devretmesine engel yoktur. İşte fiili taşıyan, taşıyan ile yaptığı sözleşme uyarınca taşıma işini üstlenen ve fiilen de taşıma işini gerçekleştiren kişidir (Kula Değirmenci, Nil, "Taşıyanın 'Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden' Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", (İÜHFİM, Y. 2015, C.LXXIII, S. 1, s. 389-420), s. 394), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/230788> (Erişim Tarihi: 28.01.2025); Fiili taşıyan kavramı hakkında daha fazla bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 41-49.

²⁵ Kayıhan, s. 191.

²⁶ Çağa, Tahir/Kender, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi, 9. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 132; Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı) Giriş-Ge-

II. SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKI

A. Genel Olarak

Hukukumuzda kural olarak kişisel ve sınırsız sorumluluk esası geçerlidir. Bununla birlikte, belli menfaat dengelerini ve bazı koşulları göz önüne alan kanun koyucu, TTK'da sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümler getirmiştir. Böylece belli şartlar dahilinde, TTK kapsamında taşıyan açısından sınırlı sorumluluk öngören hükümler düzenlenmiştir²⁷.

Eşyanın zıyaı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, TTK m.1186 hükmü çerçevesinde sınırlandırılmıştır. Nitekim TTK m.1186 hükmünün kenar başlığı da “sorumluluğu sınırlandırma hakkı” olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla, TTK kapsamında taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı düzenlenmektedir²⁸.

Böylelikle taşıyanların üstesinden gelemeyecekleri derecede tazminat sorumluluğu ile karşı karşıya kalmalarının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Ancak, taşıyanın, bu haktan her durumda ve koşulda yararlanabilmesi de mümkün değildir. Nitekim zararın gerçekleşmesine taşıyanın kasıtlı veya pervasızca bir davranışı sebep olmuşsa, taşıyan bu hakkını kullanamayacaktır²⁹.

Ayrıca, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç tesliminden dolayı taşıyan aleyhine, haksız fiile ya da diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanacağı ifade edilmektedir (TTK m.1190/1). Hatta bu gibi bir davanın, taşıyanın adamlarından biri hakkında açılması durumunda, görevi veya yetkisi sınırları dahilinde hareket ettiğini ispatlaması şartıyla, onun da taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâllerinden ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanabileceği kabul edilmektedir (TTK m.1190/2). Bu kapsamda, taşıyan ile taşıyanın adamlarından talep edilebilecek tazminat miktarlarının toplamı, TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırını aşı-

mi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s. 466; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 390; navlun sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında daha fazla bilgi için bkz. Akıncı, s. 49-51.

²⁷ Sözer, s. 503.

²⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 405; TTK m.1186 hükmünün karşılığını eTTK m.1114 hükmü oluşturmaktaydı. Burada “Tazminatın en yüksek haddi” başlığı altında, taşıyanın herhâlde sorumluluğu, beher koli veya parça başına en çok 1500 TL olarak öngörülmüş, ancak, daha sonra 1983 tarihindeki değişiklik ile miktar 100.000 TL olarak belirlenmiştir. O dönemde söz konusu düzenleme, belirlenen meblağın zamanın ekonomik şartları karşısında çok düşük kaldığı şeklinde eleştiri konusu olmuş ve bu sınırın enflasyondan olabildiğince az etkilenecek bir birimle belirlenmesinin yerinde olacağı ifade edilmiştir (Bkz. Ülgener, s. 70, dn. 60).

²⁹ Bozkurt, Tamer, Deniz Ticareti Hukuku, Yeniden Kaleme Alınmış 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 193; ayrıca bkz. TTK m.1187.

mayacaktır. Bununla birlikte, TTK m.1187 hükmünde düzenlenen ve taşıyan ile taşıyanın adamları bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan hâllerin saklı olduğu da belirtilmektedir (TTK m.1190/3).

Dolayısıyla, TTK m.1186 hükmü ile taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı düzenlenmiş, TTK m.1187 hükmünde ise, taşıyan ile taşıyanın adamlarının sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair hükümler getirilmiştir. Bunun yanı sıra, TTK m.1190 hükmü ile sözleşme dışı istemler bakımından da bu hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir.

Bu kapsamda, deniz yoluyla eşya taşımada hem uluslararası sözleşmelerde³⁰ hem de ulusal düzenlemelerde³¹ taşıyanın, eşyanın zıyayı, hasarı veya geç teslim edilmesinden doğan zararlardan dolayı sorumluluğunun belirli bir miktar ile sınırlandırıldığı ve böylelikle sorumluluğa ilişkin bir üst sınır belirlemeye yönelik hükümler getirildiği görülmektedir³².

B. Sorumluluk Sınırları

1. Eşyanın Zıyayı veya Hasarı Durumunda Sorumluluğun Sınırı

Eşyanın zıyayı veya hasarı sonucunda ortaya çıkan zarardan taşıyanın sorumlu olması hâlinde, zarar miktarının tespit edilmesi önem arz eder. Nitekim, yasal sorumluluk sınırının üzerinde bulunan zararlardan taşıyanın sorumluluğu bulunmamaktadır³³.

TTK m.1186/1 hükmünde yer alan, “Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle ...” düzenlemesine bakıldığında, taşıyanın sınırlı sorumluluğunun söz konusu olduğu zararın tespitinde, eşyanın zıyayı veya hasarı sonucunda gerçekleşen bütün zararların bu çerçevede değerlendirilip değerlendirilemeyeceğine ilişkin açıklık bulunmamaktadır. Öte yandan, TTK m.1178/2 hükmünde ifade edilen, “Taşıyan, eşyanın zıyayı veya hasarından ya-

³⁰ Deniz yoluyla eşya taşıma hakkında Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları ile taşıyanın belli hâllerde sorumluluğunun sınırlandırılabilmesi düzenlenmektedir (Kara, s. 312; daha fazla bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Taşımalarda Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006, s. 127-134, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim Tarihi: 26.01.2025); öte yandan, eşyaların karayolu veya havayolu ile taşınması durumlarına dair uluslararası sözleşmelerde de sorumluluğun sınırlandırılması ilişkin hükümler bulunmaktadır (bkz. Uluğ Cicim, İlkur/Çelik, Elif Çağla, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması”, (Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C. 7, S. 2, s. 81-99), s. 92, dn. 66, <https://www.jurix.com.tr/article/11657?u=0&c=0> Erişim Tarihi: 05.02.2025).

³¹ Örneğin; HGB, The U.S. COGSA of 1936 ve TTK bunlardan bazılarıdır (Uluğ Cicim/Çelik, s. 92, dn. 67).

³² Uluğ Cicim/Çelik, s. 92.

³³ Kayıhan, s. 202; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 405.

hut geç tesliminden doğan zararlardan, ... sorumludur” düzenlemesi göz önüne alındığında, aksi yönde görüşler³⁴ bulunmakla birlikte eşyanın zıya veya hasarının yol açtığı tüm zararların bu kapsamda kabul edilmesi gerekmektedir³⁵. Buna göre, eşyanın zıya veya hasarı sonucunda meydana gelen zarar, zıya veya hasar hiç gerçekleşme idi yükü ile ilgili malvarlığının bulunması gereken durumu ile zıya veya hasarın gerçekleşmesi olasılığındaki durumu arasında ortaya çıkan fark olarak belirlenmektedir³⁶.

Ayrıca, eşyanın değerinin ya da değerinde oluşan azalmanın tespit edilmesinde, eşyanın hangi tarihteki değerinin esas alınacağı da önem arz etmektedir³⁷. Böylece taşıyan tarafından ödenmesi gereken tazminatin toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı ya da boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri esas alınarak hesaplanacaktır. Bunun yanı sıra, eşyanın değerinin belirlenmesinde, borsa fiyatı veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatı ya da her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değeri esas alınacaktır (TTK m.1186/2).

Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyanın, herhâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya zıya ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmayacaktır. Meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemekten önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun. Özel Çekme Hakkı, fiili ödeme günündeki ya da taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından belirlenen değerine göre Türk lirasına çevrilmiştir (TTK m.1186/1).

Yükletenin TTK m.1186/1 hükmü uyarınca yaptığı bildirim, daha açık ifadeyle, yükleten tarafından eşyanın cinsi ve değeri hakkında yapılan bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtların karine niteliğinde olduğu kabul edilir. Ancak, bu karinenin taşıyan bakımından bağlayıcılığı bulunmamaktadır (TTK m.1186/4). Böylece, denizde taşıma senedinde yazılı bulunan ve eşyanın cins ve değerini gösteren kayıtların esasen gerçeği yansıtmadığı, dolayısıyla, eşyanın değerinin aslında taşıma senedinin üzerinde yazılı bulunan değerden daha düşük olduğu taşıyan tarafından ispatlanabilecektir. Hatta taşıyanın bu karinenin aksini, içeriğinde yer alan eşya tanımına güvenerek konişmentoyu devralmış olan

³⁴ TTK m.1186/2 hükmü uyarınca, taşıyanın sorumluluğunun sınırını eşyanın piyasa değeri oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle, taşıyanın eşyanın ticari değeri ile sınırlandırılmış bir sorumluluğunun bulunduğu ilişki aksi yönde görüş için bkz. Sözer, s. 506.

³⁵ Kayıhan, s. 202; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 406.

³⁶ Demir, s. 395; Kayıhan, s. 202; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 406.

³⁷ Bozkurt, s. 195; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 406.

gönderilene ve iyi niyetli olması şartıyla üçüncü kişilere karşı ispatlama hakkı da vardır³⁸. Zira TTK m.1239/3 hükmünün denizde taşıma senedine yazılmış olan ve eşyanın cins ve değerini belirten kayıtlar hakkında uygulanmayacağı hususu TTK m.1186/4 hükmünde belirtilmektedir.

Taraflarca TTK m.1186/1 hükmünde düzenlenen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırılabilir. Ancak, tarafların kararlaştırdığı bu sınırın, birinci fıkrada düzenlenen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamayacağı kabul edilmektedir (TTK m.1186/8). Buna göre, TTK m.1186/1 hükmü ile eşyanın ziyayı veya hasarı durumunda taşıyanın tabi bulunduğu sorumluluğun sınırı belirtilmiştir. Bu sınırın belirlenmesinde, burada yer verilen iki yöntemle göre hesaplanacak miktardan fazla olanı dikkate alınacaktır³⁹. Diğer bir ifadeyle hangisi gönderilenin lehine bulunmakta ise, o sınırın uygulanacağı ifade edilmektedir⁴⁰. Dolayısıyla, TTK kapsamında taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin iki farklı yöntem bulunmaktadır. Bunlar, eşyanın piyasa değeri ile sınırlandırma ya da koli veya ünite başına sınırlandırma olarak belirtilmektedir⁴¹.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olarak koli veya ünite başına sınırlandırma, eşyanın cins ve değerinin, ancak, koniementoda yazılı olmadığı durumlarda söz konusu olan bir yöntemdir. Böyle bir durumda taşıyan, eşyada ortaya çıkan zararın tamamından değil, yalnızca TTK m.1186/1 hükmünde düzenlenen sorumluluk sınırı çerçevesinde sorumlu tutulur. Sorumluluğun koli veya ünite başına sınırlandırılmasından başka bir de ona alternatif olarak kilogram başına sınırlı sorumluluk vardır. Burada esas alınan ise eşyanın gayri safi ağırlığıdır. Sorumluluğun sınırını da kilogram başına iki Özel Çekme Hakkı oluşturmaktadır. Böylece zararın miktarı daha yüksek dahi olsa taşıyan, TTK m.1186/1 hükmünde öngörülen miktarın üzerindeki kısmından sorumlu tutulamayacaktır⁴².

Koli ve ünite kavramları⁴³ ile ilgili TTK'da bir tanımlama yer almamaktadır. Bununla birlikte, koli, taşıma konusu bir eşyanın, kutu, sandık, çuval vb. herhangi bir kabın içerisinde taşınması olarak anlaşılmaktadır. Ünite ise, taşıma konusu bir eşyanın, herhangi bir kap içerisinde konulmadığı hâllerde söz konusu olan, navlun

³⁸ Bozkurt, s. 195; Demir, s. 395.

³⁹ Demir, s. 394.

⁴⁰ Kayıhan, s. 203.

⁴¹ Kaner, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan-Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2024, s. 211; Kayıhan, s. 203; Sözer, s. 504.

⁴² Bozkurt, s. 194; Kaner, s. 211-213.

⁴³ Bu kavramlar hakkında daha fazla bilgi için bkz. Erbaş Açıklık, Aslıhan, "Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması-Konteyner Klotu", (Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2015, C. 3, S. 1, s. 105-123), s. 108, <https://www.jurix.com.tr/article/4238?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 05.02.2025); ayrıca bkz. Sözer, s. 512-515.

sözleşmesi veya konişmento ya da başka bir denizde taşıma senedinde esas itibarıyla eşyanın miktarını belli etmek için kullanılan, ancak, onun da bulunmadığı hâllerde eşyanın cinsine göre miktarı belli etmek için alışlagelmiş olarak kullanılan ölçü şeklinde ifade edilmektedir⁴⁴. Örneğin; 400 metre küp kereste, 300 ton buğday veya arpa, 600 kilo kahve gibi.

Ünite kavramı⁴⁵, boşluk doldurucu nitelikte bir kavram olması karşısında, sadece dökme eşyalar bakımından değil, ayrıca koruma içerisine alınmadıkları sürece otomobil, otobüs, tır, makine gibi eşyalar açısından da geçerli olan bir kavramdır⁴⁶. Dolayısıyla, maden, kömür, tahıl gibi dökme eşyalarda ve sıvı eşyalarda ünite kavramının kullanıldığı görülmektedir. Katı veya sıvı dökme eşyanın dışında bulunan diğer eşyalar için ise, bu eşyalar bir kabin içerisinde korunarak taşınmadığı sürece ünite sayılmaktadır⁴⁷.

Bu itibarla ambalajlanmış her türlü eşyanın koli olarak kabul edilmesi gerekmektedir⁴⁸. Fakat böyle bir hâlde de konteynerlerin⁴⁹ durumu tartışmaya açılmaktadır. Zira eTTK döneminde bu husus tereddüt uyandırmış ve bazı tartışmaları beraberinde getirmiştir⁵⁰. Nitekim ambalajlanmış olan bir eşyanın koli olarak değerlendirilmesi karşısında, aslında hacmen oldukça büyük olan ve taşıma işinde kullanılan konteynerlerin de koli kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususu gündeme gelmiştir. Hâkim görüşe göre, konteynerin içerisinde yer alan ambalaj birimlerinin sayısı konişmentoda belirtilmiş ise, bu belirtilen birimlerin her biri koli olarak kabul edilecektir⁵¹. Aksi takdirde konteynerin bütün içeriği ile birlikte tek bir koli olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Bu görü-

⁴⁴ Kayıhan, s. 203; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 407.

⁴⁵ “Birim” (bkz. a.ş. dn. 47) veya eTTK’daki kullanımla “Parça” olarak da ifade edilmektedir (Çağa/Kender, s. 168; İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Adil, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994, s. 250; Okay, s. 206).

⁴⁶ Erbaş Açıklık, s. 108; İzveren/Franko/Çalık, s. 250; Kayıhan, s. 203; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 407; aksi yönde bkz. Okay, s. 206, 207.

⁴⁷ Demir, s. 395; ayrıca, doktrinde, ünite kavramından navlunun hesabında göz önüne alınan birimin anlaşılması gerektiği kabul edilmektedir. (Çağa/Kender, s. 170; Kaner, s. 212). Bunun yanı sıra uluslararası sözleşmeler çerçevesinde bakıldığında ünite kavramının yerine “shipping unit (yükleme birimi)” kelimesinin kullanıldığı görülmektedir. Bu nedenle TTK m.1886/1 hükmünde yer alan ünite kelimesinin, yükleme ünitesi olarak anlaşılması yönünde bkz. Kaner, s. 212.

⁴⁸ Kaner, s. 212.

⁴⁹ Konteyner, tekrar kullanılabilme ve bir araçtan diğerine aktarılabilme olanağı bulunan, farklı taşıma yöntemleri kullanılarak içinde eşya taşımaya elverişli, yeteri ölçüde büyük ve sağlam bir taşıma kabı veya ekipmanı olarak tanımlanmaktadır (Erbaş Açıklık, s. 112).

⁵⁰ Sözer, s. 514.

⁵¹ Böyle bir durumda, söz konusu hükümde düzenlenen sınırlamanın her biri için ayrı ayrı uygulanması gerekeceği yönünde bkz. Okay, s. 207; buna karşılık, içinde bulunan eşyayı, taşıma risklerine karşı esaslı şekilde koruması sebebiyle konteynerin koli sayılması gerektiğini savunan aksi yönde görüş için bkz. İzveren/Franko/Çalık, s. 250 ve dn. 277’de anılan yazarlar.

şün yansıması, TTK hükümlerinde de görülmektedir⁵². Böylece TTK m.1186/3 hükmünde getirilen düzenleme ile bu tartışmalı husus belli bir açıklığa kavuşmuştur⁵³.

Eşyanın topluca bir konteyner, palet ya da benzeri bir taşıma gerecine konulması durumunda, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış olan her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite kabul edilir. Aksi durumda, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Taşıma gerecinin kendisinde ziya veya hasar gerçekleşirse, taşıyana ait olmadığı ya da onun tarafından sağlanmadığı sürece, taşıma gereci ayrı bir koli kabul edilir (TTK m.1186/3).

Eşyanın cinsi veya değeri yükleten tarafından kasten gerçeğe aykırı bildirilmişse, taşıyan, herhâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacaktır (TTK m.1186/5). Öte yandan, ispat yükünün taşıyanda olduğu kabul edilmektedir⁵⁴.

2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Durumunda Sorumluluğun Sınırı

eTTK'da eşyanın geç teslimine ilişkin hükme yer verilmemiş, tazminata ilişkin düzenlemelerde (eTTK m.1112 vd.) ziya ve hasar ihtimalleri dikkate alınmıştır. TTK ise eşyanın geç teslim edilmesi ihtimalini de düzenlemiştir⁵⁵. Eşyanın geç teslim edilmesi hâlinde ortaya çıkan zarar, eşya süresinde teslim edilse idi yüküle ilgilinin malvarlığının bulunacağı durum ile eşyanın geç teslim edilmesi durumunda malvarlığının bulunduğu durum arasındaki farkı ifade etmektedir⁵⁶.

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde, sözleşmenin ifası için belirli bir tarihin belirlenmesi mümkündür. Sözleşmede bir ifa tarihi belirlenmiş olmasına rağmen, taşıyan tarafından bu tarihte eşyanın teslim edilmemesi durumunda geç teslimin mevcut olduğunda şüphe yoktur. Ancak, deniz yoluyla eşya taşımanın kendine özgü bazı özellikleri karşısında önceden belirli bir taşıma süresinin kararlaştırılması durumu ile oldukça nadir karşılaşılmaktadır. Bununla birlikte, taraflarca sözleşmede belirli bir teslim süresinin kararlaştırılmadığı durumlarda dahi eşyanın teslim edileceği tarih taşıyanın takdirine bırakılmamaktadır⁵⁷. Zira sözleşmede açıkça kararlaştırılan bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde eşya-

⁵² Kaner, s. 212.

⁵³ Sözer, s. 514.

⁵⁴ Kayıhan, s. 204.

⁵⁵ Bozkurt, s. 196; Taşkın, Melda, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu", (İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C. 15, S. 2, s. 681-707), s. 684, <https://www.jurix.com.tr/article/5636?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 05.02.2025).

⁵⁶ Uluğ Cicim/Çelik, s. 92; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 408.

⁵⁷ Taşkın, s. 686.

nın teslim edilmemesi hâlinde teslimde gecikme olduğu varsayılacaktır (TTK m.1178/4).

Geç teslimden bahsedebilmek için eşyanın geç de olsa mutlaka teslimi gerekmektedir. Nitekim teslimin hiç yapılmaması durumunda artık geç teslimden bahsetmek mümkün değildir. Bu hâlde eşyanın zıyaı söz konusu olmaktadır. Öte yandan, eşyanın teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim edilmemesi durumunda, eşyanın zayi olmuş sayılabileceği hüküm altına alınmış olmakla (TTK m.1178/5), böyle bir hâlde eşyanın zıyaına ilişkin hükümlerin uygulanabileceği ifade edilmektedir⁵⁸.

Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğunun geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlı olduğu belirtilmiştir. Ancak, bu tutar da navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamayacaktır (TTK m.1186/6). Bunun yanı sıra, belirtilen düzenleme emredici nitelikte değildir. Nitekim TTK m.1186/8 hükmü gereğince, eşyanın geç teslim edilmesi durumunda ortaya çıkan zararlara ilişkin olarak tarafların sözleşme ile söz konusu sınırların üzerinde bir tutar belirlemeleri mümkündür⁵⁹.

3. Eşyanın Zıyaı veya Hasarı ile Geç Teslim Durumlarının Birlikte Gerçekleşmesi Hâlinde Sorumluluğunun Sınırı

Bazı hâllerde, aynı olayda hem eşyanın zıyaı veya hasarı hem de geç teslim edilmesi zarara sebebiyet verebilmektedir⁶⁰. Böylece, TTK m.1186/1 ve m.1186/6 hükümlerinde öngörülen sorumluluk rejimlerinin birlikte uygulanması hâlinde, taşıyanın toplam sorumluluğunun, eşyanın tam zıyaından sorumluluğu durumunda TTK m.1186/1 hükmü gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemeyeceği hükme bağlanmıştır (TTK m.1186/7).

Bu kapsamda, söz konusu hüküm, geç teslim edilen bir eşyanın zıya veya hasar görmüş olması hâlinde uygulanabileceği gibi, eşya kısmen geç teslim edilmiş kısmen de zıya veya hasar görmüş şekilde teslim edilmiş olması hâlinde de uygulanabilmektedir⁶¹. Ancak, TTK m.1186/1 ve m.1186/6 hükümlerindeki sorumluluk sınırlarının bir arada uygulanabilmesi için hem gecikmenin hem de zıya veya hasarın sebep olduğu sorumluluk koşullarının aynı olaydan dolayı ortaya çıkması gerekmektedir⁶². Bir eşya geç teslim edilmesine rağmen zıya veya hasarın sebebi gecikmeden kaynaklanmamakta ise, sorumluluk sınırlarının beraber uygulanması mümkün olmayacaktır. Bu hâlde, tazminat tutarının tam zıya duru-

⁵⁸ Taşkın, s. 687.

⁵⁹ Bozkurt, s. 196; Kayıhan, s. 204.

⁶⁰ Bozkurt, s. 196; Demir, s. 396.

⁶¹ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 409.

⁶² Kaner, s. 214.

munda ödenmesi gerekli olan miktar ile sınırlandırılması imkânı da olmayacaktır. Örneğin; geç teslim edilen bir eşyanın kötü istiften dolayı kullanılamayacak hâle gelmesi sonucunda zayı olması, aynı zamanda yolculuk süresinin uzaması sebebiyle geç teslim edilmesi durumunda, taşıyan tarafından tam zıya sebebiyle ödenmesi gereken miktarın ve geç teslimden dolayı gerçekleşen zararların navlun ile sınırlı sorumluluk kapsamında tazminini gerektirir⁶³.

III. SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

A. Genel Olarak

Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin olarak öncelikle uluslararası sözleşmelere bakılması yararlı olacaktır. Bu kapsamda, Lahey Kurallarında, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair herhangi bir düzenlemeye yer verilmediği görülmektedir. Bu nedenle taşıyanın kasten neden olduğu zararlardan bile sorumluluğunun sınırlı olduğu sonucu çıkmaktadır. İşte adalet duygusunu zedeleyen bu durum karşısında ulusal hukuk kurallarında bazı çözümler getirilmeye çalışılmıştır⁶⁴.

Bununla birlikte, Lahey/Visby Kuralları⁶⁵ ile Hamburg Kurallarında⁶⁶ sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır⁶⁷. Ayrıca, henüz yürürlüğe girmemiş de olsa Rotterdam Kurallarında⁶⁸ da sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin hüküm bulunmaktadır. Türkiye ise bu uluslararası sözleşmelerden sadece Lahey Kurallarına taraf olmuştur.

Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı, TTK kapsamında mutlak bir hak olarak düzenlenmemiştir⁶⁹. Kaldı ki eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslim edilmesi-ne sebep olan kusurun niteliği hiç dikkate alınmaksızın her durumda ve şartta taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının haksız ve hakkaniyete aykırı sonuçlara yol açacağına şüphe yoktur. Bu yüzden, özellikle de taşıyanın kusurunun ağırlığının belirli bir dereceyi aştığı durumlarda TTK m.1187 hükmü ile taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair bir düzenleme yapılmıştır⁷⁰.

Zarara veya teslimde gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlen-

⁶³ Kaner, s. 215.

⁶⁴ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 168; Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 135.

⁶⁵ Bkz. Lahey/Visby Kuralları m.4/5-(e).

⁶⁶ Bkz. Hamburg Kuralları m.8.

⁶⁷ Daha fazla bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 138-141.

⁶⁸ Bkz. Rotterdam Kuralları m.61.

⁶⁹ Bozkurt, s. 196; Kayıhan, s. 204.

⁷⁰ Demir, s. 396; Erbaş Açıklık, s. 114; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 409.

miş bir fiilin ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispatlandığı takdirde taşıyanın TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanması mümkün olmayacaktır (TTK m.1187/1).

Taşıyanın yanı sıra taşıyanın adamlarının kast veya pervasız davranışları zarara ya da teslimde gecikmeye sebep olmuşsa, bunlar da sorumluluğu sınırlandırma haklarını kaybederler⁷¹. Böylece, zarara veya teslimde gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispatlandığı takdirde taşıyanın adamlarının da TTK m.1190/2 hükmüne dayanarak TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanması mümkün olmayacaktır (TTK m.1187/2). Diğer yandan, söz konusu hükümlerin TTK m.1191/2 uyarınca fiili taşıyan ve fiili taşıyanın adamları hakkında da uygulanacağı ifade edilmektedir⁷².

Öte yandan, eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın TTK m.1187 hükmü bağlamında bir fiili veya ihmali olarak kabul edilir (TTK m.1151/5). Diğer bir deyişle, bu durum taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan bir fiili veya ihmali olarak görülür. Geminin denize, yola ve yüke elverişli durumda olmadığı taşıyan tarafından bilinmesine karşın yolculuğa çıkarılması⁷³ ya da konişmentodan açıkça hak sahibi olmadığı anlaşılmasına rağmen eşyanın böyle bir kişiye teslim edilmesi gibi durumların sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açacağı kabul edilmektedir⁷⁴. Böylece taşıyan, kasten veya pervasızca bir davranış ile zarara sebep olduğunda, zararın tamamından sorumlu olmaktadır⁷⁵. Ancak, pervasızca bir davranış sonucunda eşyanın zıyayı, hasarı veya geç teslim edilmesine sebep olan olayın gerçekleşmesi ihtimalinin yüksek olduğunun da bilinmesi gerekir⁷⁶.

Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan bir kusurunun bulunduğu zarar gören tarafından ispatlanmalıdır⁷⁷. Diğer bir deyişle, taşıyanın kastı veya pervasızca bir davranış bulunduğunu zarar görenin ispatlaması gerekmektedir⁷⁸. Ancak, burada sadece pervasızca bir davranışın mevcut olduğunun veya zarara ya da teslimde gecikmeye sebep olan olayın gerçekleşmesi

⁷¹ Bozkurt, s. 197; Demir, s. 397; Kaner, s. 216.

⁷² Kayıhan, s. 205; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410.

⁷³ Demir, s. 397.

⁷⁴ Demir, s. 397; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410; Wood, B. Erskine, "Limitation of Liability: Gilmore and Black's Concept of Privity Based on 'Primitive Unseaworthiness'", (Willamette Law Journal, Y. 1969, C. 5, S. 3, s. 393-398), s. 394, 395. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/willr5&i=407> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).

⁷⁵ Demir, s. 396; Kaner, s. 216; Kayıhan, s. 204.

⁷⁶ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 409.

⁷⁷ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 411; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 175.

⁷⁸ Demir, s. 397; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 175.

ihtimalinin yüksek olmasının ispatlanması yeterli değildir, ayrıca, taşıyanın böyle bir bilince sahip olduğunun da ispatlanması gerekmektedir⁷⁹.

Ayrıca, TTK m.1187/1 hükmü lafzı yönünden değerlendirildiğinde, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan kusur, taşıyanın şahsi kusurudur. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın adamlarının kasıtlı veya pervasızca bir davranışı, esasında onlar bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olmakta ise de böyle bir durum taşıyan açısından sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açmaz. Taşıyanın adamlarının şahsi kusuru böyle bir sonucun doğmasına sebep olduğundan, taşıyan yine sorumluluk sınırlarından yararlanmaya devam eder⁸⁰.

Bu itibarla, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kurallarının ardından TTK kapsamında da taşıyanın adamlarının, fiili taşıyanın ve onun adamlarının kasıtlı veya pervasızca bir davranışı ile zarara sebep olmaları durumunda, taşıyan, sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmemektedir⁸¹. Ancak, Yargıtay, 12.07.2017 tarihli bir kararında⁸², “... somut olaydaki fiili taşıyanın, ağır bir kusurunun pervasızca bir davranışının bu zarara sebebiyet verdiği, davalı taşıyanın TTK m.1187'e göre sınırsız sorumlu olduğu ...” gerekçesine yer vermiştir. Buna göre, fiili taşıyanın şahsi kusuru bulunmasına rağmen, davalı taşıyanın da sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybettiğine dair bir değerlendirmede bulunmak suretiyle, doktrindeki görüşlerin aksi yönde aldığı bir kararı da bulunmaktadır⁸³. Bununla birlikte, doktrinde, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı için aranan taşıyanın şahsi kusurunun bulunması şartının, esasında düzenlemenin uygulama alanını denizyolu taşımacılığı alanında büyük ölçüde daralttığı yönünde bir görüş de ileri sürülmektedir⁸⁴.

⁷⁹ Taşıyanda böyle bir bilincin bulunduğu ispatında ise kanaat veren bazı emare ve olayların ilk bakışta ispat açısından yeterli olabileceği ifade edilmektedir (Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 411).

⁸⁰ Demir, s. 397; Kaner, s. 216; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410.

⁸¹ Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin 2011, s. 143, <https://inter-droitetaffaires.com/wp-content/uploads/2020/02/droit-maritime-des-affaires.pdf> (Erişim Tarihi: 10.02.2025); Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 174; bununla birlikte, taşıyan, kendi adamlarının fiillerinden yine sorumludur. Fakat onların kastının ya da nitelikli kusurunun bulunduğu durumlarda sorumluluğunun sınırsız olmayacağı öngörülmektedir (Yetiş Şamlı, Kübra, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 151 ve dn. 102, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> Erişim Tarihi: 03.02.2025).

⁸² Yarg. 11. HD. 12.07.2017 T. 2016/3125 E. 2017/4094 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 22.02.2025).

⁸³ Değerlendirme için bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410, dn. 544.

⁸⁴ Bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 174, 175; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 151; buna göre, taşıyan eğer bir tüzel kişi ise, organlarını oluşturan kişi veya kişilerin kusuru tüzel kişinin yani taşıyanın kusuru sayılmaktadır (TMK m.50). Bunun yanı sıra taşıyanın işletmesinde, işletmenin yönetimine ilişkin bağımsız karar alma ve uygulama yetkisi olan kişilerin kusurunun da bu kapsamda taşıyanın kusuru sayılması gerekir. Taşıyanın işletmesi bakımından “beyni ve sinir sistemi” olarak nitelendirilebilecek, yönetim kademesinde yer alan bu kişilerin kastının ya da nitelikli kusurunun bulunması hâlinde, bunun taşıyanın kastı ya da nitelikli kusuru ile bir tutulması gerektiği ifade edilmektedir. İngiliz Hukukundan

Ancak, Yargıtay'ın daha sonraki tarihlerde verdiği kararlarında, anılan kararın aksine ve doktrindeki görüşler ile uyumlu gerekçelere yer verildiği görülmektedir. Bu kapsamda, Yargıtay'ın 01.02.2022 tarihli bir kararında⁸⁵, "... TTK'nın 1187. maddesinin uygulanamayacağı, zira davalının kasten veya pervasızca hareketi ile böyle bir zarar meydana gelebileceği bilinciyle hareket ettiğinin kabul edilemeyeceği, olayda bir kasıt veya pervasızca hareketin olduğu kabul edilse bile, davalının taşıma işini ve dolayısıyla da karar alma yetkisini devrettiği fiili taşıyanın, kasten veya pervasızca davranışından sorumlu tutulamayacağı, ..." şeklindeki gerekçesi ile TTK m.1187 hükmünün uygulanabilmesi için taşıyanın şahsi kusurunun bulunması gerektiği yönünde değerlendirmede bulunmuştur.

Aynı şekilde, Yargıtay'ın 17.07.2023 tarihli başka bir kararında⁸⁶, "... ayrıca taşıyanın kendi şahsi kasıt veya pervasızca hareketinin gecikmeye neden olmuş olması gerekli olmakla bu itibarla, taşıyanın adamlarının yahut fiili taşıyanın ya da onun acentesinin kasten veya pervasızca davranışlarının gecikmeye veya zarara sebebiyet vermesinin taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine neden olmayacağı, ..." ifade edilmektedir.

TTK m.1187 hükmünün gerekçesinde, "Milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi'nin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (e) bendi ile 4bis maddesinin dördüncü fıkrasından alınmıştır" ifadesi yer almaktadır⁸⁷. Buna göre, Lahey/Visby Kuralları m.4/5(e) hükmü uyarınca sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan kusur, taşıyanın şahsi kusuru olmaktadır⁸⁸. Ayrıca, TTK m.1187 hükmünde geçen, "... kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin ..." ifadesi bir bütün olarak ele alındığında ve özellikle zarar veya gecikme ihtimaline ilişkin

gelen bir anlatımla bu kişiler, taşıyanın "alter ego" su olarak nitelendirilmektedir. "Alter ego" kavramı, taşıyanın işletmesinde görev yapan, işletmenin yönetimine ilişkin taşıyan adına karar alma ve uygulama yetkisini haiz kişi olarak tanımlanmaktadır. Buna göre, hukukumuzda taşıyanın "alter ego" su olarak kimlerin kabul edilebileceğine dair, TTK m.1343 hükmünde somut olarak bir düzenleme getirildiği, böylece TTK m.1187 açısından da taşıyanın "alter ego" sunun söz konusu düzenleme doğrultusunda belirlenmesine engel bir durumun bulunmadığı belirtilmektedir. Bu itibarla TTK m.1343 hükmünün, TTK m.1187 açısından da kıyasen uygulanacağı; zira Alman Hukukunda da TTK m.1343'e karşılık gelen HGB §487 d'nin, HGB §660 III (TTK m.1187) açısından kıyasen uygulanması gerektiğinin kabul edildiği yönünde değerlendirme için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 151-154.

⁸⁵ Yarg. 11. HD. 01.02.2022 T. 2020/1075 E. 2022/759 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 22.02.2025).

⁸⁶ Yarg. 11. HD. 17.07.2023 T. 2021/8990 E. 2023/4518 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 25.02.2025).

⁸⁷ Bkz. <https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7eleri.pdf> (Erişim Tarihi: 25.02.2025).

⁸⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 410, dn. 543; nitekim hükmün, farklı bir yoruma olanak tanımayacak şekilde açıkça, taşıyanın şahsi kusuruna sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı sonucunu bağladığı yönünde bkz. Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 138.

bilince sahip olma şartının aranması karşısında, kanaatimizce, taşıyanın TTK m.1187 hükmü uyarınca sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmesi, ancak, şahsi kusurunun bulunması hâlinde söz konusu olacaktır. Diğer bir deyişle, taşıyanın adamlarının, fiili taşıyanın ve onun adamlarının TTK m.1187 hükmünde düzenlenen kusurlarının ispatlanması durumunda dahi bu, taşıyanın TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanması hakkını engellemeyecektir. Dolayısıyla, fiili taşıyanın kusurundan taşıyanın da sınırsız sorumlu olacağı yönündeki Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 12.07.2017 tarihli kararının, TTK m.1187 hükmünün lafzı karşısında hatalı olduğu kanaatindeyiz. Nitekim Yargıtay'ın daha sonraki tarihlerde verdiği kararlarda isabetli olarak görüş değişikliğine gittiği de görülmektedir.

B. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybına Yol Açan Kusur Türleri

Kusur, en genel anlamda, hukuk düzeninin kınadığı veya hoş görmediği davranış biçimi şeklinde tanımlanmaktadır⁸⁹. Diğer bir ifadeyle, hukuka aykırı sonucu istemek (kast) ya da bu sonucu istememekle birlikte, hukuka aykırılıktan kaçınmak üzere iradeyi yeteri kadar yormamak (ihmal) hâli kusuru ifade eder⁹⁰. Kusurdan söz edebilmek için öncelikle hukuka aykırı bir davranış gerekir. Kusurlu bir davranışın da zaten hukuka aykırı olmama ihtimali yoktur. Böylece kusur, benzer durum ve koşullar altındaki kişilerden beklenen ortalama davranış şekline ayrılan ve ona uymayan davranış olarak açıklanmaktadır⁹¹. Ayrıca, kusur, tazminat miktarının belirlenmesinde ve sorumluluğun sınırlandırılmasında da önemli bir yere sahiptir⁹².

Sorumluluk hukuku bakımından kusur, “*kast*” ve “*ihmal*” şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Bu ayrım esas itibarıyla ceza hukukunda olduğu kadar büyük bir öneme sahip değildir. Zira sorumluluk hukukunda zarar veren ister kasıtlı ister ihmalî bir davranışıyla zarara sebep olsun kural olarak tazminle sorumludur⁹³.

Böylece kusur, kural olarak “*kast*” ve “*ihmal*” şeklinde ikiye ayrılmakta⁹⁴, ancak, kusur, dereceleri açısından bakıldığında ise “*ağır*” ve “*hafif*” olarak ikiye ayrılmaktadır. Hafif kusur ile “*hafif ihmal*”, ağır kusur ile “*ağır ihmal*” ve “*kast*” anlaşılmaktadır⁹⁵.

⁸⁹ Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2020, s. 643.

⁹⁰ Akıntürk, Turgut/Ateş, Derya, Borçlar Hukuku (Genel Hükümler-Özel Borç İlişkileri), 29. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 90.

⁹¹ Eren, s. 643.

⁹² Eren, s. 645; zira tazminat miktarının belirlenmesinde kusurun ağırlığına bakılmaktadır (Akıncı, s. 295; Tekinay, Selâhattin Sulhi /Akman, Sermet/Burcuoğlu, Halûk/Altıp, Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993, s. 496).

⁹³ Eren, s. 648.

⁹⁴ Tekinay/Akman,/Burcuoğlu/Altıp, s. 493.

⁹⁵ Kara, s. 319; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s. 495.

TTK m.1187 hükmünde ise, sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybına sebep olan iki tür kusurdan söz edilmektedir. Bu kusurlardan birincisi, “*kast*”, ikincisi ise, “*pervasızca bir davranışla ve böyle bir ziya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmâl*” olarak ifade edilmektedir⁹⁶. Doktrinde ikinci kusur türünü ifade etmek üzere, kısaca “*pervasızca davranış kusuru*” ifadesinin kullanıldığı görülmektedir⁹⁷.

1. Kast

a. Tanımı ve Unsurları

Kastın tanımı, kanun koyucu tarafından doktrin ve uygulamaya bırakılmıştır. Böylelikle kısaca kast, zarar verenin, hukuka aykırı sonucu bilerek istemesi olarak ifade edilmektedir⁹⁸. Kast hâlinde, zarar veren, hukuka aykırı sonuca yönelmiş irade ile hareket etmekte ve hukuken koruma altında olan bir değeri isteyerek ihlâl etmektedir. Bu sebeple, zarar verenin kanunlarca yasaklanan bir şeyi yapması kasıtlı davranış olarak nitelendirilmektedir⁹⁹.

Kast, “*tasarlama*” ve “*isteme*” olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır. Tasarlama unsurunda, zarar veren tarafından hukuka aykırı sonucun öngörülmesi, bilinmesi, tasarlanması söz konusudur. İsteme unsurunda ise, zarar veren tarafından hukuka aykırı sonucun kabul edilmesi, istenmesi vardır. Buna göre, kast hâlinde zarar veren hem hukuka aykırı sonucu hem de fiili istemektedir¹⁰⁰.

b. Türleri

Kast, “*doğrudan kast*” ve “*dolaylı kast*”¹⁰¹ olarak ikiye ayrılmaktadır. Doğrudan kastın söz olduğu hâllerde zarar veren gerçekleşen sonucu doğrudan doğruya istemekte ve kabul etmektedir. Dolaylı kast hâlinde ise zarar veren gerçekleşen sonucu doğrudan doğruya istememekte, ancak, o sonucu göze almakta ve kabul etmektedir¹⁰².

⁹⁶ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, s. 409.

⁹⁷ Bkz. Gençtürk, Muharrem, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2012, C. XVI, S. 4, s. 117-148), s. 123, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789347> (Erişim Tarihi: 07.02.2025); Kaşak, Esra, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m.886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı”, (Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2021, C. 27, S. 2, s. 1487-1515) s. 1494, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1930298> (Erişim Tarihi: 07.02.2025); Uysal, Cüneyt, “Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru”, (Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi, Y. 2015, C. 2, S. 1, s. 89-122) s. 106, <https://www.jurix.com.tr/article/8293?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 07.02.2025); biz de kullanım kolaylığı nedeniyle çalışmamızda bu kavramı kullanmayı tercih etmekteyiz.

⁹⁸ Akıntürk/Ateş, s. 90; Eren, s. 649; Kara, s. 319; Sözer, s. 305.

⁹⁹ Eren, s. 649.

¹⁰⁰ Eren, s. 649.

¹⁰¹ “*Dolaylı kast*” ifadesinin “*ihmali kast*” (Sözer, s. 305) veya “*olası/ihtimali kast*” (Kara, s. 319, dn. 336; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s. 493) şeklinde kullanıldığı da görülmektedir.

¹⁰² Eren, s. 649.

c. TTK m.1187 Hükümünün Uygulanması Bakımından Kast

Hukuk sistemimizde gerek haksız fiil sorumluluğunda gerek sözleşme sorumluluğunda borçlunun sorumluluğuna gidilebilmesi için kusurun derecesinin kural olarak önemi bulunmamaktadır. Ancak, TBK m.51/1 hükmü uyarınca tazminat miktarının belirlenmesinde hâkim tarafından kusurun ağırlığı dikkate alınmaktadır¹⁰³.

TTK m.1187 hükmünün gerekçesine bakıldığında, *“Milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (e) bendi ile 4bis maddesinin dördüncü fıkrasından alınmıştır. Anlatım, aynı kusur dereceleri için hüküm getiren Tasarının 855 inci maddesinin beşinci fıkrası ile 886 ncı, 887 inci maddeleri, 930 uncu maddesinin ikinci fıkrası ve 1267 nci maddeleri ile uyum içerisinde bulunmaktadır. Böylece, uygulamada bu kusur derecesinin yorumu bakımından yeknesaklık sağlanmıştır”* şeklindeki ifadeler ile kusur derecesinin yorumu bakımından belirtilen maddeler ile yeknesaklık sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir. Dolayısıyla, burada kusur derecesinin belirlenmesinde söz konusu maddelerin gerekçeleri ile bunlara kaynaklık eden uluslararası sözleşmelerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Lahey Kuralları, 1986 tarihli değişiklik öncesi HGB ile eTTK hükümlerinde taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair bir düzenleme yer almamaktadır. Böylece zarara kasten neden olsa bile taşıyanın sorumluluğu sınırlı olmaktadır¹⁰⁴. Ancak, TTK ile taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının mutlak olmadığı ve TTK m.1187 hükmünde öngörülen durumlarda taşıyanın meydana gelen zararlardan dolayı sınırsız olarak sorumlu olacağı düzenlenmektedir¹⁰⁵.

Bununla birlikte, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı, kusurun ağırlığının ancak, belli bir dereceye ulaşması durumunda söz konusu olur. TTK m.1187 kapsamında kusur oluşturan hâller *“kast”* ve *“pervasızca bir davranış”* olarak ifade edilmektedir. Buna göre, kusur iki aşamadan oluşmaktadır. Birincisi, kast derecesinde bir kusur iken, ikincisi, pervasızca davranış olarak ifade edilen kusur derecesidir¹⁰⁶.

Burada sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı açısından kast kavramı, herhangi bir özellik arz etmemektedir¹⁰⁷. Nitekim kast kavramına ilişkin uygulama ve doktrin bakımından da bir tereddüt bulunmamaktadır¹⁰⁸. Bununla birlikte, TTK

¹⁰³ Kaşak, s. 1492.

¹⁰⁴ Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 144.

¹⁰⁵ Bozkurt, s. 196, 197; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 144.

¹⁰⁶ Kara s. 317.

¹⁰⁷ Uluğ Cicim/Çelik, s. 96; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 145.

¹⁰⁸ Gençtürk, s. 120.

m.1187 hükmünde yer verilen kast kavramı ile doğrudan kastın mı yoksa dolaylı kastın mı ifade edildiği hususunda açıklık yoktur. Ancak, hukukumuzda doğrudan kast ile dolaylı kast arasında hukuki sonuçları yönünden kural olarak bir fark da bulunmamaktadır¹⁰⁹. Bu itibarla, TTK m.1187 hükmünde yer alan kast kavramının hem doğrudan kastı hem de dolaylı kastı içerdiği kabul edilmektedir¹¹⁰.

2. Pervasızca Davranış Kusuru

a. Genel Olarak

TTK m.1187 hükmünün birinci ve ikinci fıkralarında, “... *pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği* ...” şeklinde düzenleme getirilmiştir.

Pervasızca davranış kusuru, hukukumuzda tamamıyla yabancı değildir¹¹¹. Taşıma hukuku alanında pervasızca davranış kavramının ifade ettiği kusur derecesine, ilk olarak 1955 tarihinde Lahey’de “12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşınmalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol”¹¹² ile değiştirilen “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Varşova Sözleşmesi)”¹¹³’nin 25’inci maddesinde¹¹⁴ yer verildiği ifade edilmektedir¹¹⁵. Türkiye’de anılan Protokol ile değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf bulunmaktadır¹¹⁶.

¹⁰⁹ Gençtürk, s. 121; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 493.

¹¹⁰ Sözer, s. 508; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 171; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 145.

¹¹¹ Gençtürk, s. 123; Kaşak, s. 1494.

¹¹² Protokolün tam metni için bkz. <https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/uluslararasi-antlasmalar/12-ekim-1929-tarihinde-varsova-da-imzalanan-uluslararasi-hava-tasinmalarina-iliskin-bazi-kurallar-in> (Erişim Tarihi: 10.02.2025); ayrıca bkz. RG 03.12.1977 T. 16128 S. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/16128.pdf> (Erişim Tarihi: 23.06.2025).

¹¹³ Bundan sonra “Varşova Sözleşmesi” olarak anılacaktır. Bu sözleşme, 12.10.1929 tarihinde Varşova’da yapılan toplantı sonunda 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir (https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d04/c021/b013/mm_040210130544.pdf Erişim Tarihi: 25.06.2025; ayrıca bkz. https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Convention Erişim Tarihi: 25.06.2025); Ancak, Türkiye, 01.03.1977 tarihli ve 2073 sayılı “12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova’da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” ile Varşova Sözleşmesine taraf olmuştur (RG 13.03.1977 T. 15877 S.); Sözleşmenin tam metni için bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf> (Erişim Tarihi: 23.06.2025).

¹¹⁴ Bu madde ile zararın, taşıyıcının işçilerinin ya da temsilcilerinin “zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda meydana geldiği” durumlarda sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanılamayacağı düzenlenmiştir (Kaşak, s. 1494).

¹¹⁵ Gençtürk, s. 123; Kaşak, s. 1494; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 144.

¹¹⁶ Bkz. Gençtürk, s. 123; Güner-Özbek, Meltem Deniz, “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve

Bununla birlikte, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) m.126 hükmünde¹¹⁷ de pervasızca davranış kavramının ifade ettiği kusur derecesinin düzenlendiği kabul edilmektedir. Böylece “pervasızca bir davranış” kavramının kapsam ve unsurlarının belirlenmesi açısından, bu kavrama kaynaklık ettiği kabul edilen Varşova Sözleşmesi’nin 25’inci maddesine ilişkin öne sürülen görüşlerden yararlanılmasının yerinde olacağı ileri sürülmektedir¹¹⁸. Nitekim TTK m.1187 hükmünün değerlendirilmesinde de aynı durum geçerli olacaktır.

TTK’da taşıma hukuku bakımından m.1187 hükmünün yanı sıra 855, 886, 887, 930 ve 1267 hükümlerinde “*pervasızca bir davranış*” kavramına yer verilmiştir¹¹⁹. Belirtilen hükümlerden başka şirketler hukuku kapsamında TTK m.208 hükmünde de “*pervasızca hareket*” kavramı kullanılmıştır. Bu hükümde, sermayenin en az %90’ına sahip bulunan pay sahibinin, maddede sayılan¹²⁰ durumların gerçekleşmesi hâlinde azlığın paylarını, pay sahiplerinin iradesi bulunmaksızın satın almasına dair alım hakkı düzenlenmektedir. Bu alım hakkı “*squeeze-out*” olarak anılmaktadır. Söz konusu madde gerekçesinde¹²¹ de açıklandığı üzere “*squeeze-out*” hakkının amacını, bir kararın alınıp uygulanmasını çoğu kişisel sebeplerle karşı çıkan ortakların/pay sahiplerinin şirketi bunaltan ve engelleyen davranışlarına son verilmesi ve şirket içi barışın sağlanması oluşturmaktadır¹²². TTK m.208 kapsamında satın alma hakkının doğabilmesi için azlığın şirket çalışmasını

Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, (TBB Dergisi 2016 (123), s. 325-372), s. 330, <https://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564> (Erişim Tarihi: 10.02.2025); Yavaş, Aksoy, “Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımada Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebebiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, (Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C. 13, S. 2, s. 200-238), s. 210, dn. 57, <https://www.jurix.com.tr/article/11847?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 11.02.2025); Kanun metni için ayrıca bkz. RG 13.03.1977 T. 15877 S.

¹¹⁷ TSHK m.126 hükmünde, “*Zararın, taşıyıcının veya adamlarının ... zararın doğması ihtimali ol-
duğuna bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmâl sonucunda meydana geldiği ...*”
durumlarda sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanılamayacağı düzenlenmiştir (bkz. RG
19.10.1983 T. 18196 S.).

¹¹⁸ Gençtürk, s. 123; aynı yönde, Kaşak, s. 1494.

¹¹⁹ Gençtürk, s. 141.

¹²⁰ Burada yapılan sayımın sınırlı olup olmadığı hususu tartışmalı olmakla birlikte, ayrıca, maddede
sayılan dört farklı durumun da soyut ve belirsiz kavramlarla düzenlendiği yönünde bkz. Orak
Çelikboya, Leyla, Türk Ticaret Kanunu Madde 208 Uyarınca Anonim Şirketlerde Satın Alma Hak-
kının Koşulları, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
2017, s. 111, 112, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi:
09.04.2025); değerlendirme için bkz. Karababa, Serdar, (Mukayeseli Hukuk ve Türk Hukuku Açı-
sından) Anonim Ortaklıkta Satın Alma (Squeeze-out) ve Çıkarma Hakları, Seçkin Yayıncılık, An-
kara 2016, s. 162.

¹²¹ Kanun tasarısının son hâlinde yer alan %90’lık sınır, madde gerekçesinde tasarının ilk hâlinde
bulunan %95 olarak bırakılmıştır. Dolayısıyla, gerekçede değişiklik yapılmasının unutulduğu gö-
rölmektedir (bkz. Karababa, s. 163, dn. 485).

¹²² Pulaşlı, Hasan, Şirketler Hukuku Şerhi (Kommentar Zum Gesellschaftsrecht), Cilt I, 5. Baskı,
Adalet Yayınevi, Ankara 2024, s. 585-587.

engellemesi, dürüstlük kuralına aykırı davranması, fark edilir sıkıntı yaratması veya pervasızca hareket etmesi şeklinde dört farklı davranış durumu¹²³ düzenlenmiştir¹²⁴.

b. Unsurları

TTK m.1187 hükmüne göre, pervasızca davranış kusurunun iki unsuru içerdiği görülmektedir. Bunlar, pervasızca bir davranış ve bu davranış sonucunda zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilincinde olmasıdır¹²⁵.

aa. Pervasızca Bir Davranış

“Pervasızca bir davranış¹²⁶”, Kara Avrupası hukuk sisteminde yer alan kusur türleri arasında bulunmayan bir kavramdır¹²⁷. Bu kavram, İngilizce metinlerde “*dikkatsizce*” anlamına gelen “*recklessly*” kelimesi ile ifade edilmektedir. Ancak, “*recklessly*” kelimesi her ne kadar “*dikkatsizce*” anlamına gelse de bunun aslında basit bir dikkatsizlik şeklinde de anlaşılmaması gerekir. Zira bu kelime, tehlikeli veya kötü sonuçları umursamayan ve hatta bu sonuçları göze alan bir davranış şeklini bünyesinde barındırmaktadır¹²⁸. Böylece bu davranış şekli, dikkatsiz ve tedbirsiz biçimde, delicesine ve cüretkârca davranma şeklinde meydana gelebilmektedir. Bu yüzden pervasızca davranış kusurundan bahsedilebilmesi için bu davranış şeklinin bazı özelliklere sahip olması beklenmektedir¹²⁹.

Öte yandan, “*pervasızca bir davranış*” kavramında, esasında Anglo-Amerikan hukuk sisteminde “*willful misconduct*” olarak ifade edilen kusur derecesinden esinlenildiği ifade edilmektedir¹³⁰. Bununla birlikte, pervasızca davranış kusuru, her ne kadar “*willful misconduct*” kavramından geliştirilmiş ise de onunla eş anlama sahip değildir. Çünkü “*willful misconduct*” kusurunda, zarar verenin zarar ihtimalinin bilincinde olması şart değildir, gereken özeni göstermemesi ne-

¹²³ Burada sayılan dört farklı davranış durumunu ifade etmek üzere doktrinde “*haklı sebep*” (Kara-baba, s. 161; Orak Çelikboya, s. 111) veya “*geçerli sebep*” (Tütüncü, Muharrem, Hakim Şirketin Azınlığın Paylarını Satın Alma Hakkı (Squeeze-out)-TTK md.208, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017, s. 205) kavramları kullanılmaktadır.

¹²⁴ Bu hâllerin mevcut olması durumunda azlık payı, hâkim şirket tarafından satın alınabilecek ise de bu yönde bir zorunluluk doğmamaktadır (Ayhan, Rıza/Çağlar, Hayrettin/Özdamar, Mehmet, Şirketler Hukuku Genel Esaslar, Güncellenmiş ve Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2025, s. 528).

¹²⁵ Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 146; TTK m.886 yönünden üç unsurdan yapılan benzer nitelikteki ayırım için bkz. Gençtürk, s. 124.

¹²⁶ “*Pervasızca hareket*” olarak da anılmaktadır (bkz. Uluğ Cicim/Çelik, s. 96); ayrıca bkz. TTK m.208.

¹²⁷ Uluğ Cicim/Çelik, s. 96; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 172; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 146.

¹²⁸ Murray, s. 68.

¹²⁹ Gençtürk, s. 124, 125.

¹³⁰ Uluğ Cicim/Çelik, s. 96; Uysal, s. 109; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 173, dn. 482; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 146.

deniyle bu bilince sahip olamaması da sorumlu tutulabilmesi için yeterli görülmektedir¹³¹. Diğer bir deyişle, “*willful misconduct*”, Anglo-Amerikan Hukuku’na özgü bir kusur çeşidi olmakla birlikte, kastla sınırlı değildir. Dolayısıyla, zarar verenin eyleminin “*willful misconduct*” olarak nitelendirilebilmesi için, zarar verenin, zarar verme kastı ile hareket etmesi şart değildir¹³².

“*Willful misconduct*”, kişinin bir eylemi bilerek gerçekleştirmesi ve bu eylemin sonucunda muhtemelen bir zararın ortaya çıkacağını bilmesi veya bunun olası sonuçlarını umursamadan, pervasızca bu eylemi gerçekleştirmesi şeklinde tanımlanmaktadır¹³³. Ancak, taşıyanın yalnızca pervasızca bir davranışının bulunması, onun sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına sebep olmaz. Bu nedenledir ki kanunda “*recklessly*” kelimesinin karşılığı olarak ve daha hafif kusurları ifade etmek üzere “*dikkatsizce*” kelimesi değil, esas itibarıyla daha yoğun ve ağır kusurları ifade etmek üzere “*pervasızca*” kelimesi kullanılmaktadır¹³⁴.

Bir eylemin pervasız olarak nitelendirilebilmesi, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini düşüncesizce ve sonuçlarına aldırmaksızın, yoğun ve ağır biçimde ihlal etmesine bağlıdır¹³⁵. Bir eylemin pervasızca bir davranış oluşturup oluşturmadığının ise her somut olayda ayrıca değerlendirilmesi gerekir. Bu değerlendirmede ise makul ve tedbirli taşıyandan beklenen özen derecesi dikkate alınmalıdır¹³⁶. Ayrıca, pervasızca davranış kusuru, taşıyanın aktif bir eylemi sonucunda gerçekleşebileceği gibi, kaçınma veya hareketsiz kalma gibi pasif bir davranış sonucunda da ortaya çıkabilir¹³⁷. Ancak, pervasızca davranış kusurunda, navlun sözleşmesinin önemli ölçüde ihlali söz konusudur¹³⁸.

bb. Zararın Meydana Gelmesi İhtimalinin Bilincinde Olma

Zarar verenin, zarardan sınırsız olarak sorumlu tutulabilmesi için, bu zararın muhtemelen gerçekleşeceğine dair bilince sahip olması gerekir¹³⁹. Dolayısıyla, pervasızca bir davranış sebebiyle zararın gerçekleşmesi muhtemel olmalıdır. Ayrıca, taşıyanın bu ihtimale rağmen endişe etmeksizin pervasızca davranışına başlaması veya bu davranışını sürdürmesi gerekir¹⁴⁰.

¹³¹ Gençtürk, s. 131.

¹³² Yavaş, s. 207; buna karşılık, “*willful misconduct*” kavramı, “*kasta eşdeğer kusur*” olarak da isimlendirilmektedir (bkz. Uysal, s. 109).

¹³³ Damar, s. 34 vd.; Uluğ Cicim, s. 96; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 146.

¹³⁴ Gençtürk, s. 125.

¹³⁵ Uluğ Cicim, s. 96; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 146.

¹³⁶ Gençtürk, s. 126; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 147.

¹³⁷ Gençtürk, s. 124; Kaşak, s. 1500.

¹³⁸ Uysal, s. 106.

¹³⁹ Erbaş Açık, s. 114; Gençtürk, s. 128; Kaşak, s. 1500.

¹⁴⁰ Gençtürk, s. 127.

Bu yönde bir zararın gerçekleşmesi ihtimaline dair bilincin belirlenmesinde ise iki yöntemden yararlanılmaktadır¹⁴¹. İlk olarak, objektif yönetime göre belirlenme yapılırken aynı şartlar altında bulunan makul ve tedbirli bir taşıyanın böyle bir bilince sahip olup olmayacağına bakılır. İkinci olarak, subjektif yönetime göre belirlenme yapılırken de somut olayda zarar verenin böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimalini gerçekten bilip bilmediği araştırılır¹⁴². Doktrinde hâkim görüş, subjektif yöntemi esas almaktadır¹⁴³. Bu konuda yabancı ülke mahkemelerinin uygulamalarında farklılıklar olsa dahi esasında pek çoğu tarafından subjektif yöntemin esas alındığı görülmektedir¹⁴⁴. Nitekim İngiltere, Amerikan, İrlanda ve Yeni Zelanda Yüksek Mahkemelerinin kararları da zarar verenin, böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilince gerçekten sahip olması gerektiği yönündedir¹⁴⁵.

Ayrıca, doktrinde, uygulama açısından objektif yöntem ile subjektif yöntemin birbirinden tamamen ayrılmadığı da ifade edilmektedir. Öte yandan, havayolu taşımalarında gelişmiş bazı teknolojik imkânların mevcut olması ve bunların uygulama yaygınlığı sebebiyle somut olayda subjektif yönetime uygun davranılıp davranılmadığı ispat açısından bir zorluk oluşturmaz ise de havayolu taşıması dışında yer alan diğer taşıma türleri bakımından subjektif yöntemin uygulanması, somut olayda zarar ihtimalinin taşıyan tarafından fiilen bilindiğinin ispatını imkânsız duruma getirebilir. Bu sebeple, subjektif yöntem uygulansa dahi, ispat bakımından çok da aşırıya gidilmemesi ve bu yönde bir bilincin mevcut olduğuna işaret eden bazı belirti ve verilere dayalı olarak ispatın yapılabilmesi gerektiği ileri sürülmektedir¹⁴⁶.

Ancak, subjektif yöntemin uygulanması gerektiğini ileri süren bir görüşe göre, konuyla ilgili düzenlemelerin lafzına bakıldığında zarar verenin böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilgiye gerçekten sahip olması gerektiği, bu konuda farazi bir bilgiye sahip olmanın yeterli olmayacağı ifade edilmektedir¹⁴⁷. Böylece zarar verenin, pervasızca davranmış sayılabilmesi için zarar ihtimalini gerçekten "*bilmesi*", bunun aksine, zarar ihtimalini "*bilmesi gerektiği*" şeklin-

¹⁴¹ Bu konunun, Uluslararası Sözleşmeler çerçevesinde açıklandığı çalışma için bkz. Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 135-144.

¹⁴² Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 147.

¹⁴³ Gençtürk, s. 129, dn. 43'te anılan yazarlar; Kaşak, s. 1500; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 148.

¹⁴⁴ Bu konuda yabancı mahkeme kararı örnekleri için ayrıca bkz. Gençtürk, s. 129, dn. 44-50.

¹⁴⁵ Cheng, Bin, "Wilful Misconduct: From Warsaw to the Hague and From Brussels to Paris", (Annals of Air and Space Law, Y. 1977, C. 2, s. 55-102), s. 89-92, <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.crasl/nairspl0002&i=65>, (Erişim Tarihi: 27.02.2025); Martin, Peter, "Intentional or Reckless Misconduct: From London to Bangkok and Back Again", (Annals of Air and Space Law, C. 8, s. 145-150), s. 149 <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.crasl/nairspl0008&i=163> (Erişim Tarihi: 27.02.2025); Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 148, dn. 96.

¹⁴⁶ Gençtürk, s. 130.

¹⁴⁷ Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 147.

de farazi bir yorum ile hareket edilmemesi gerektiği savunulmaktadır¹⁴⁸. Burada pervasızca davranıştan bahsedilebilmesi için zarar ihtimaline ilişkin bilincin zarar verende mevcut olmasının şart olduğu belirtilmekte ise de bu görüşün aksine pervasızca davranış unsurunun içinde ayrıca zarar ihtimaline ilişkin bilinç unsurunun yer almasının şart olmadığı da savunulmaktadır¹⁴⁹.

Bununla birlikte, zarar bilinci esasında pervasızca davranışın taşıyana dayatmış olduğu bir öngörü olup, pervasızca davranış şartlarının bulunduğu her durumda mutlaka zarar bilincinin de bulunduğu sonucuna varılamaz. Ancak, olayların kendine özgü akışı ve hayat deneyimleri göz önüne alınmak suretiyle kişinin pervasızca bir davranışında zarar bilincinin bulunduğu kabul edilebilir. Nitekim Yargıtay'ın bir kararında¹⁵⁰, TTK m.855/5 hükmünde öngörülen zamanaşımı süresinin uygulanmasına ilişkin olarak yaptığı değerlendirmede, "... Mahkemece, davacının, zararın davalının kastından veya pervasızca bir davranışından meydana geldiğini ileri sürmediği, bu nedenle zikredilen yasa hükmünün somut olaya uygulanamayacağı sonucuna ulaşılmışsa da ... hasara yol açan maddi olgunun, davacının ileri sürdüğü şekilde gerçekleştiğini göstermektedir..." gerekçesi ile esasında "maddi vakıaların oluş şeklinin" göz önüne alınarak kişinin pervasızca bir davranışında zarar bilincine sahip olduğu sonucuna ulaşıldığı görülmektedir¹⁵¹. Böylece taşıyanın veya taşıyanın adamlarının unutma veya bilgisizlik nedeniyle yaptığı ya da yapmaktan kaçındığı bir davranış, pervasızca davranış kusuru olarak nitelendirilemeyecektir¹⁵². Ayrıca, zarar verenin bilincinde olduğu zarar ihtimali ile somut olarak gerçekleşen zararın aynı olması da şart değildir¹⁵³.

Kanaatimizce, deniz yoluyla yapılan taşımada her somut olayın gerektirdiği kendine özgü farklı sonuçlar ortaya çıkabilmekte ve bu sebeple pervasızca davranış kusuru oluşturan hâllerin belli bir standardını belirlemek mümkün olamamaktadır. Her somut olayda objektif yöntem benimsenerek makul ve tedbirli bir taşıyandan beklenen özen derecesinin esas alınması hakkaniyete uygun sonuçlar doğurmaya-acağı gibi, TTK m.1187 hükmünün lafzı ile de uyumlu olmayacaktır. Dolayısıyla, biz, zarar verenin böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilincinin belirlenmesinde subjektif yöntemin esas alınması gerektiği kanaatindeyiz.

¹⁴⁸ Yavaş, s. 227; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 147.

¹⁴⁹ Bu görüşe göre, pervasızca davranışın kapsamında zarar ihtimaline ilişkin bilinç yer alıyor olsaydı, farklı bir unsur şeklinde ayrıca düzenlenmesine gerek olmazdı (bkz. Yavaş, s. 222, dn. 129).

¹⁵⁰ Yarg. 11. HD. 24.06.2019 T. 2018/3164 E. 2019/4721 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 25.02.2025); ayrıca bkz. Kaşak, s. 1501, dn. 93.

¹⁵¹ Kaşak, s. 1500, 1501.

¹⁵² Gençtürk, s. 128.

¹⁵³ Gençtürk, s. 131; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 148.

c. Hukuki Niteliğine İlişkin Görüşler

TTK m.1187 hükmünün gerekçesinde, “... Anlatım, aynı kusur dereceleri için hüküm getiren Tasarının 855 inci maddesinin beşinci fıkrası ile 886 ncı, 887 inci maddeleri, 930 uncu maddesinin ikinci fıkrası ve 1267 nci maddeleri ile uyum içerisinde bulunmaktadır. Böylece, uygulamada bu kusur derecesinin yorumu bakımından yeknesaklık sağlanmıştır” şeklinde düzenleme getirilmiş olmakla, söz konusu maddeler ile bu maddelere ilişkin uygulama örneklerinin yine burada da göz önünde bulundurulması yerinde olacaktır.

TTK m.1187 hükmünde, “... pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle ...” şeklinde açıklanan ve kısaca “pervasızca davranış kusuru” olarak anılan bu kusur derecesinin Türk hukuku bakımından mevcut kusur türlerinden hangisine dahil olduğu konusunda doktrinde birlik bulunmamaktadır.

Pervasızca davranış kusuruna ilişkin ilk çalışmalar da bu kavram, “dolaylı kast” veya “ağır ihmâl” kavramı ile açıklanmaya çalışılmıştır¹⁵⁴. Ancak, kast kavramının Anglo-Amerikan hukuk sisteminde tam bir karşılığının bulunmaması sebebiyle kavramın “bilinçli ihmâl” ile “dolaylı kast” arasında yorumlanmasına da yol açtığı görülmektedir. Bunun yanı sıra kavram, “kasta eşdeğer kusur” olarak da anılmaktadır¹⁵⁵.

TTK m.1187 hükmü dışında, taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemeler içeren m.855, 886, 887, 930 ve 1267 hükümlerinde de “kast ve pervasızca davranış kusuru” yer almaktadır¹⁵⁶. Bununla birlikte, m.1187 hükmünün madde gerekçesinde de söz konusu hükümlere atıf yapıldığı görülmektedir. Dolayısıyla, kusur derecesinin yorumu bakımından bu hükümlerin gerekçeleri de yol gösterici olacaktır. Bu kapsamda TTK m.886 hükmünün gerekçesinde, “Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” kavramının kasta eşit bir kusur¹⁵⁷ olarak yorumlanması gerektiği ifade edilmektedir. Türk/İsviçre hukuklarında ağır kusur vardır, ancak, bu kavramın hem sınırı hem de tanımı belirsizdir. Ağır kusur daha çok kusura yakın bir şekilde isimlendirilmekte ve kasta denk düşebilecek nitelikte bir kusur öngörülmektedir¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Damar, s. 53; Kaşak, s. 1502; Uysal, s. 110.

¹⁵⁵ Uysal, s. 110.

¹⁵⁶ Gençtürk, s. 141.

¹⁵⁷ “Kasta eşit kusur” derecesi kaynak “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (CMR)” m.29/1 hükmünde ifade edilmektedir. Bu kavramın CMR’nin İngilizce metninde “kasıt” karşılığı “wilful misconduct” olarak belirtildikten sonra “or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct” ifadesine yer verilmektedir. Buna göre, kasıt veya davaya bakan mahkemenin ya da hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak değerlendirilebilecek bir kusurun bulunduğu kabul edilmektedir (TTK madde gerekçeleri için, <https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7eleri.pdf> Erişim Tarihi: 18.02.2025).

¹⁵⁸ Bkz. TTK madde gerekçesi.

Bununla beraber, esas itibariyle taşıma hukuku alanında yer alan ve taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkının kaybını düzenleyen hükümler ile bağlantılı olan pervasızca hareket ifadesine, bu alanın dışında TTK m.208 hükmünde de yer verilmiştir¹⁵⁹. Ancak, hükmün gerekçesinde pervasızca hareket oluşturan hâllere dair bir açıklık bulunmamaktadır. Doktrinde bir görüşe göre, TTK m.208 kapsamında bir davranışın pervasızca hareket olarak nitelendirilmesinde, öngörülebilir bir zarar tehlikesinin dahi görmezden gelinmesi ve kavramın “*dikkatsizlikten çok daha yoğun bir haksızlık*” içeriğine sahip olması gerektiği ifade edilmiş¹⁶⁰, diğer bir görüş ise, taşıyanın “*kasta yakın*” pervasızca tutum ve davranışlarının varlığının ispatını şart koşmuştur¹⁶¹. Bunun yanı sıra bir davranışın meydana getireceği zararı ve sonuçlarını, oluşturacağı izlenimi dikkate almaksızın hareket edilmesinin TTK m.208 bağlamında pervasızca hareket olarak değerlendirilebileceği kabul edilmektedir¹⁶².

Ayrıca, doktrinde, TTK'daki diğer görünüm şekillerinden farklı olarak m.208 hükmünde yer alan pervasızca hareket ifadesinin özel bir kusur türünü ifade etmek üzere kullanılmadığı ileri sürülmektedir. Nitekim taşıma hukuku alanında sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin uyuşmazlıklarda, gerçekleşen zararda taşıyanın kusurunun ağırlığı belirlenirken taşıyanın davranışlarının pervasızca hareket oluşturup oluşturmadığı unsurları bakımından incelenerek bir sonuca ulaşılması gerekmektedir. Hâlbuki azlık pay sahiplerinin durumu TTK m.208 kapsamında değerlendirilirken bu yönde bir inceleme yapılması gerekmemektedir. Hatta satın alma hakkının kullanılabilmesi için azlığın yalnızca dürüstlük kuralına aykırı davranmasının yeterli kabul edilmesi gerektiği, zira normun amacı ve düzenlemede sayılan örnekler göz önüne alındığında, satın alma hakkı sağlayan “*geçerli sebep*” kavramının temelinde Türk Medeni Kanunu (TMK) m.2 hükmünde yer alan dürüstlük kuralının bulunduğu ifade edilmektedir¹⁶³.

Taşıma hukuku açısından pervasızca davranış kusurunun ise esas itibariyle Anglo-Amerikan hukuk sisteminde yer alan “*willful misconduct*” kavramından geliştirildiği, öte yandan, pervasızca davranış kusurunun, “*willful misconduct*” kavramı ile aynı anlama gelmediği ifade edilmektedir. Nitekim, “*willful misconduct*” kusurunda zarar verenin zarar ihtimalinin bilincinde olması şart değildir, gerekli özeni göstermesi sebebiyle bu bilince sahip olamamış olması da sorumluluğuna gidilebilmesi için yeterli kabul edilmektedir¹⁶⁴. Ancak, pervasızca davranış kusurunun, “*willful misconduct*” kavramı ile aynı anlamda kullanıldığı eserler de bulunmaktadır¹⁶⁵.

¹⁵⁹ Karababa, s. 161; Tütüncü, s. 212.

¹⁶⁰ Tütüncü, s. 214.

¹⁶¹ Karababa, s. 161.

¹⁶² Orak Çelikboya, s. 122.

¹⁶³ Tütüncü, s. 213-216.

¹⁶⁴ Gençtürk, s. 131.

¹⁶⁵ Uysal, s. 110.

Pervasızca davranış kusurunda, “isteme” unsuru yer almamakta, bunun yerine gereken özenin gösterilmemesi ile zararın meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilince sahip olma şartları aranmaktadır¹⁶⁶. Buna göre, pervasızca davranış “*ağır ihmal*”, kasta eşdeğer kusur kavramını ise “*bilinçli ihmal*” şeklinde nitelendiren bir görüş de vardır¹⁶⁷.

“Kasta eşdeğer kusur” kavramının tanımı ise şu şekilde yapılmaktadır: “*Taşıyanın kendisinden beklenen asgari özeni ve dikkati gösterse yapmayacağı bir davranışın neticesinde hukuka aykırı bir sonucun meydana gelebileceğini öngördüğü ancak bu neticeyi istemediği bir kusurdur*”¹⁶⁸. Böylece hukukumuzda kasta eşdeğer kusur kavramının karşılığını bilinçli ihmalin oluşturduğu kabul edilmektedir¹⁶⁹. Zira hem kasta eşdeğer kusur hem de bilinçli ihmal durumunda hukuka aykırı sonuç öngörülmekte fakat istenmemektedir. Dolayısıyla, iki kusur türünde de hukuka aykırı sonuç özen ve dikkat eksikliği sebebiyle ortaya çıkmaktadır¹⁷⁰. Ancak, doktrinde bu görüşün aksine, kasta eşdeğer kusur kavramının bilinçli ihmal olarak değerlendirilemeyeceği de ileri sürülmektedir¹⁷¹. Buna göre, kasta eşdeğer kusur durumunda zarar ya da tehlike ihtimalinin objektif, yüksek ihtimal olması gerekir. Diğer bir deyişle, zarar ya da tehlikenin gerçekleşme ihtimali, gerçekleşmemesine kıyasla daha yüksek olmalıdır. Buna karşılık yüksek (galip) ihtimal olarak anılan bu unsurun bilinçli ihmal kapsamında yer almaması nedeniyle, kasta eşdeğer kusur kavramının bilinçli ihmal olarak değerlendirilmesine engel olmaktadır¹⁷².

Bilinçli ihmal durumunda zarar ihtimalinin düşük ya da yüksek olmasının bir önemi bulunmamakta, zarar ihtimalinin göze alınması, öngörülmesi yeterli kabul edilmektedir. Hâlbuki pervasızca davranış kusurunda, zararın gerçekleşme ihtimalinin yüksek (galip) ihtimal olması gerekir. Bu yüzden pervasızca davranış kusurunun, doğrudan “*bilinçli ihmal*” anlamına geldiğini söylemek pek mümkün görünmemekte ise de¹⁷³ birbirine çok yakın kavramlar oldukları ve bazı hallerde örtüşebileceği ifade edilmektedir¹⁷⁴. Nitekim bazı yazarlarca¹⁷⁵ pervasızca davranış kusurunun “*bilinçli ihmal*” olarak değerlendirildiği de görülmektedir. Buna göre pervasızca davranış kusuru, kusur derecesi bakımından orta-hafif kusurun üzerinde yer almaktadır¹⁷⁶.

¹⁶⁶ Gençtürk, s. 132.

¹⁶⁷ Sözer, s. 306, 307; Yavaş, s. 225, 230.

¹⁶⁸ Yavaş, s. 229.

¹⁶⁹ Sözer, s. 303; Yavaş, s. 231.

¹⁷⁰ Yavaş, s. 230.

¹⁷¹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 173; Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s. 37.

¹⁷² Gençtürk, s. 135; Yavaş, s. 230; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 172, 173.

¹⁷³ Gençtürk, s. 135; Kaşak, s. 1503.

¹⁷⁴ Gençtürk, s. 135.

¹⁷⁵ Bkz. Uysal, s. 118.

¹⁷⁶ Uysal, s. 118.

Öte yandan, pervasızca davranış kusuruna ilişkin olarak “*yeni bir bilinçli ağır ihmal*” nitelendirmesinin yapıldığı da görülmektedir. Bu görüşe göre, pervasızca davranış, esasında “*ağır ihmal*” özelliği taşımakta ve zararın meydana gelmesine ilişkin bilince sahip olma şartının da aranması sebebiyle, “*yeni bir bilinçli ağır ihmal*” nitelendirmesinin yapılmasının uygun olacağı ileri sürülmektedir. Bu kapsamda “*bilinçli ağır ihmal*”, “*basit bilinçli ağır ihmal*” ve “*pervasızca davranış kusuru*” olmak üzere iki alt başlıkta ele alınmaktadır. Böylece pervasızca davranış kusuru, dolaylı kast ağırlığına ulaşmayan, bilinçli ağır ihmalin yeni bir türü olarak ifade edilmektedir¹⁷⁷.

Ancak, doktrinde, dolaylı kast ile pervasızca davranış kusurunun unsurları itibariyle yapılan karşılaştırması ve ayrıntılı değerlendirilmesi sonucunda pervasızca davranış kusurunu, “*dolaylı kast*” olarak nitelendiren bir görüş de bulunmaktadır¹⁷⁸. Bunun yanı sıra diğer bir görüş ise, pervasızca davranış kusurunun Kara Avrupası hukuk sistemlerinde yer alan kusur türlerinden herhangi birine uymadığı yönündedir¹⁷⁹.

Alman Hukukunda da pervasızca davranış kusuru olarak getirilen yeni kusur ölçütünün nasıl yorumlanacağına ilişkin farklı görüşler ileri sürülmektedir. Buna rağmen pervasızca davranış kusurunun kanunda yer almasıyla birlikte, genel eğilimin sınırsız sorumluluğun gerektirdiği şartların ağır ihmale kıyasla ağırlaştığı yönünde olduğu ifade edilmektedir¹⁸⁰.

Dolayısıyla, ihmalin hangi ölçü dikkate alınarak takdir edileceğine ilişkin kanunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple, TMK m.4 hükmü uyarınca hâkim tarafından bu boşluğun doldurulması gerektiği kabul edilmektedir¹⁸¹.

TTK m.1187 hükmünde yer alan kast kavramının hem doğrudan kastı hem de dolaylı kastı içerdiğinin kabul edilmesi¹⁸² karşısında, “*pervasızca davranış kusuru*” olarak nitelendirilen durumun diğer bir kusur türü olan “*ihmal*” kapsamında incelenmesini gerektirmektedir¹⁸³. Bu yüzden öncelikle “*ihmal*”, “*ağır ihmal*”, “*hafif ihmal*”, “*bilinçli ihmal*” ve “*bilinçsiz ihmal*” kavramlarının tanımlarına bakılması yerinde olacaktır.

¹⁷⁷ Kaşak, s. 1503.

¹⁷⁸ Bkz. Damar, s. 288 vd.

¹⁷⁹ Daha fazla bilgi için bkz. Gençtürk, s. 132; Kaşak, s. 1496-1498.

¹⁸⁰ Alman Hukukundaki görüşler hakkında daha fazla bilgi için bkz. Kaşak, s. 1498.

¹⁸¹ Benli, Erman, “İhmalin Takdirinde Yeni Bir Ölçü: Kişiselleştirilmiş Özen Ölçüsü”, (Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2020, C. 26, S. I, s. 300-316), s. 302, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1108344> (Erişim Tarihi: 18.02.2025).

¹⁸² Sözer, s. 508; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 171; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 145.

¹⁸³ Sözer, s. 304; benzer şekilde bkz. Kaşak, s. 1502.

Bu kapsamda, hukuka aykırı sonucu istememekle beraber, böyle bir sonuçla karşılaşmamak için şartların gerektirdiği özenin gösterilmemesi “*ihmal*” olarak tanımlanmaktadır¹⁸⁴. Aynı şartlar altındaki makul her insan tarafından alınması gereken en basit önlemin dahi alınmamış olması “*ağır ihmal*” oluşturmakta iken, sadece dikkatli kişiler tarafından gösterilebilecek nitelikte bir özenin gösterilmemiş olması ise “*hafif ihmal*” oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, “*bilinçli ihmal*” durumunda zarar veren, hukuka aykırı bir sonucun gerçekleşebileceği ihtimalini öngörmesine karşın, bunun gerçekleşmeyeceği umuduyla zararlı sonucu önlemeye yönelik tedbirleri almaması söz konusudur. Görüleceği üzere, bilinçli ihmal, dolaylı kast ile benzerlik göstermekle beraber, esasında bunlar arasında önemli bir fark bulunur. Zira bilinçli ihmalde, zarar veren hukuka aykırı sonucu istememekte, hatta zararı önleyebileceğini umut etmektedir. Oysaki dolaylı kast durumunda, zarar veren hukuka aykırı sonucu dolaylı dahi olsa istemektedir. “*Bilinçsiz ihmal*” durumuna ise, zarar verenin gereken özeni göstermemesi sebep olmaktadır¹⁸⁵.

Doktrinde, kasıt ve ağır ihmal kusurlarını karşılayacak şekilde “*ağır kusur*”, hafif ihmal karşılığında ise “*hafif kusur*” kavramlarının kullanıldığı görülmektedir¹⁸⁶. Hatta doktrinde ve uygulamada yargı kararlarında “*ihmal*” kelimesi yerine “*kusur*” kelimesinin kullanıldığına da rastlanmaktadır. Hâlbuki kusur, “*kast*” ve “*ihmal*” olarak ikiye ayrılmaktadır. Dolayısıyla, kusurun hafif, orta veya ağır şeklinde bir derecelendirmeye tabi tutulmasının doğru bir yaklaşım olmadığı haklı olarak ileri sürülmektedir¹⁸⁷.

Bununla birlikte, Yargıtay, bir kararında¹⁸⁸, “... *Ağır kusur kavramı tam kusurdan farklı olup, taşıyıcının akdi ifa ederken göstermesi gereken özen, dikkat*

¹⁸⁴ Benli, s. 301; Eren, s. 651; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 494.

¹⁸⁵ Eren, s. 655, 656.

¹⁸⁶ Benli, s. 301; Kara, s. 319; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 495.

¹⁸⁷ Benli, s. 302; Eren, s. 655, dn. 256.

¹⁸⁸ Aynı kararda, ayrıca, “... *Taşıyan malın ziyanına neden olan olay trafik kazasından kaynaklanmıştır. Kazada davalı taşıma şirketinin sürücüsünün %100 oranında tamamen kusurlu bulunduğu anlaşılmıştır. Kazanın taşıyıcının sürücüsünün kusuru ile meydana gelmiş olması, sürücüsünün tamamen kusurlu bulunması kanunun taşıyıcının tüm zararlardan sorumlu tutulmasını gerektiren ağır kusur hali olarak kabulü mümkün değildir. Somut olayda meydana gelen trafik kazası oluş şekli itibarıyla sürücüsünün kasti veya kaza ile sonuçlanması mutlak olan bir hareketinden doğmayıp, taksirli eyleminden kaynaklandığından taksirli eylemdeki tam kusurun ağır kusur olarak kabulü mümkün değildir*” gerekçelerine yer verilmektedir (bkz. Yarg. 11 HD. 14.01.2010 T. 2008/8520 E. 2010/291 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 21.02.2025). Burada, kasti veya kaza ile sonuçlanması “*mutlak olan*” bir hareketin, ağır kusur olarak nitelendirileceği ifade edilmekte ise de aynı durumun TTK m.1187 hükmü bakımından geçerli olmayacağı kanaatindeyiz. Şöyle ki, TTK m.1187 hükmünde, böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi “*ihhtimalinin*” bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal şartı arandığına göre, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı için zararın gerçekleşmesine “*kesin, mutlak*” gözle bakılabilecek yoğunlukta bir riskin bulunmasının şart olmadığı, zararın gerçekleşmesi “*ihhtimaline*” ilişkin bilince sahip olmanın yeterli kabul edilmesi gerektiğini değerlendirmekteyiz (Aynı yönde bkz. Gençtürk, s. 128; Yavaş, s. 227; Yetiş Şamlı, Geç Teslim, s. 147).

ve tedbir konularında kasıt derecesinde olmasa bile kasta yakın derecedeki sorumlusuz eylemlerini ifade etmektedir” şeklinde değerlendirmesi ile “ağır kusur” kavramına açıklık getirmektedir.

Yargıtay, pervasızca davranış kusuruna ilişkin bir kararında¹⁸⁹, “... yükün kaybolmasının ne surette olduğu hususunda davalı tarafın hiçbir açıklama getirememiş olması karşısında mahkemece davalı taşıyıcının kasta yakın ağır kusurlu kabul edilmesinde isabetsizlik bulunmamasına ...” şeklindeki gerekçesi ile pervasızca davranış kusurunu “kasta yakın ağır kusur” olarak değerlendirmiş olmakla, esasında ağır kusur teşkil eden her olayın sınırsız sorumluluğa yol açmayacağı izlenimi vermektedir¹⁹⁰.

Yargıtay’ın başka bir kararında¹⁹¹ ise “... davacının denizcilik sektöründe faaliyet gösterdiği, ... Satıcının ağır kusur sayılabilecek kasta yakın bir kusurunun bulunduğu ispatlanamadığından teslimdeki gecikme nedeniyle davalı kusurlu ve mütemerrit sayılsa da ağır kusurlu kabul edilemeyeceği ...” şeklindeki gerekçesinde, “ağır kusur” için “kasta yakın bir kusur” bulunması gerektiği ifade edilmektedir.

İlk olarak, konunun “ağır ihmal” ve “bilinçli ihmal” çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Ağır ihmal durumunda makul ve ortalama bir kişiden beklenen en basit bir tedbirin dahi alınmaması söz konusu iken¹⁹², bilinçli ihmalde zarar veren, zararlı sonucu istememekte, ancak, zararın gerçekleşmesi ihtimalini öngörmesine rağmen sonucu önleyebileceği düşüncesiyle hareket etmektedir. Burada bazı önleyici tedbirlerin alınması dahi sonucu değiştirmeye yetmemektedir¹⁹³. Dolayısıyla, bilinçli ihmal de zarar verenin aldığı tedbirler, sonucu değiştirmeye yetmese bile kusur derecesine bir etkisi olmamaktadır. Ağır ihmal de ise kusurun nitelendirmesinde en basit tedbirin dahi alınmamış olması gerekir. Ayrıca, bilinçli ihmal hâlinde zararın gerçekleşme ihtimali öngörülmekte, fakat adeta pervasızca ve fazlaca cesaretle hareket edilmektedir.

Bu bilgiler ışığında, kanaatimizce, pervasızca davranış kusurunun “bilinçli ihmal” olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Öte yandan, pervasızca davranış kusurunun, dolaylı kast şeklinde değerlendirilmesi durumunda ise bu defa TTK m.1187 hükmünün uygulama alanı taşıyan lehine oldukça daraltılmış olacaktır. Bu durum hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracağı ve zararın ispatını daha da zorlaştıracığından düzenlemenin amacı ile bağdaşmayacağı düşüncesindeyiz.

¹⁸⁹ Yarg. 11. HD. 26.01.1999 T. 1998/5499 E. 1999/136 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 20.02.2025).

¹⁹⁰ Değerlendirmeler için bkz. Gençtürk, s. 133; Kaşak, s. 1499.

¹⁹¹ Yarg. 11. HD. 18.10.2022 T. 2021/1491 E. 2022/7141 K. sayılı kararı, (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası-Erişim Tarihi: 21.02.2025).

¹⁹² Benli, s. 301.

¹⁹³ Benli, s. 302.

SONUÇ

Deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler içeren birden çok uluslararası sözleşme bulunmaktadır. Bunlar Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve henüz yürürlüğe girmemiş olan Rotterdam Kurallarından oluşmaktadır. Ancak, Türkiye, anılan uluslararası sözleşmelerden sadece Lahey Kurallarına taraf olmakla birlikte, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları kapsamında yer alan hükümlerden TTK'da özellikle taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerde yararlanılmıştır.

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler içeren ve uluslararası sözleşmeler arasında yer alan Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kurallarında, taşıyanın sorumluluğu kapsamında yalnızca eşyanın zıyayı ve hasarından doğan sorumluluk hükümleri düzenlenmiştir. Ancak, bu alanda diğer uluslararası sözleşmelerden olan Hamburg Kurallarında ve ardından Rotterdam Kurallarında taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğu hüküm altına alınmıştır. Böylece uluslararası düzenlemeler bakımından taşıyanın geç teslimden doğan sorumluluğuna ilk kez Hamburg Kuralları ile yer verilmiştir. eTTK'da ise taşıyanın, eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğuna ilişkin bir hükme yer verilmediği görülmektedir. Ancak, TTK m.1178 hükmü ile taşıyanın eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden doğan sorumluluğu düzenlenmiştir.

TTK m.1178 ilâ m.1192 hükümleri arasında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Ancak, taşıyanın sorumluluğuna yol açan hâller sadece burada belirtilenler ile sınırlı değildir. Bu başlık altında düzenlenen hükümlerin dışında da taşıyanın sorumluluğuna yol açan hâller bulunmaktadır. Nitekim taşıyanın eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan (TTK m.1178) dolayı sorumluluğunun yanı sıra, haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmadan (TTK m.1113, m.1220), geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmamasından (TTK m.1141), başka gemiye yükleme ve aktarmadan (TTK m.1150), eşyanın izinsiz güverteye yüklenmesinden (TTK m.1151) dolayı sorumluluğu da bulunmaktadır.

Sorumluluğu sınırlandırma hakkına ilişkin olarak da Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarında taşıyanın belli hâllerde sorumluluğunun sınırlandırılabilceği düzenlenmektedir. eTTK'da taşıyanın sorumluluğunun belirli bir miktar ile sınırlandırıldığı görülmektedir. Bununla birlikte, TTK m.1186 hükmü kapsamında da sorumluluğu sınırlandırma hakkına yer verilmektedir. Bu kapsamda, TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluğu sınırlandırma hakkından, taşıyanın yanı sıra taşıyanın adamlarının (TTK m.1190/2), fiili taşıyanın ve onun adamlarının da (TTK m.1191/2) yararlanması mümkündür.

Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin olarak ise Lahey Kuralları, herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Ancak, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarında sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin hükümler bulunmaktadır. Ayrıca, eTTK'da, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair herhangi bir hükme yer verilmediği görülmekte ise de TTK m.1187 hükmünde sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenleme getirilmiştir. Buna göre, zarara veya teslimde gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispatlandığı takdirde taşıyanın ve adamlarının TTK m.1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanması mümkün olmayacaktır (TTK m.1187/1-2). Ayrıca, sorumluluğun sınırlandırılması hakkında olduğu gibi, TTK m.1191/2 uyarınca söz konusu hükümler, fiili taşıyan ve onun adamları hakkında da uygulanacaktır.

Bu itibarla, TTK m.1187 hükmünde geçen “... *kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin* ...” ifadesi bir bütün olarak ele alındığında ve özellikle zarar veya gecikme ihtimaline ilişkin bilince sahip olma şartının aranması karşısında, kanaatimizce, taşıyanın TTK m.1187 hükmü uyarınca sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmesi, ancak, şahsi kusurunun bulunması hâlinde söz konusu olacaktır. Dolayısıyla, taşıyanın adamlarının, fiili taşıyanın ve onun adamlarının kasıtlı veya pervasızca bir davranış ile zarara sebep olmaları ve bu yöndeki kusurlarının ispatlanması durumunda dahi taşıyan, sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmemelidir. Nitekim Yargıtay’ın yeni tarihli kararlarında da sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybindan söz edebilmek için taşıyanın şahsi kusurunun bulunması gerektiği ifade edilmektedir.

Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan kusurunun, yani kastının veya pervasızca bir davranışının bulunduğu ise zarar gören tarafından ispatlanması gerekmektedir. Ancak, burada sadece pervasızca bir davranışın mevcut olduğunun veya zarara ya da teslimde gecikmeye sebep olan olayın gerçekleşmesi ihtimalinin yüksek olmasının ispatlanması yeterli değildir, ayrıca, taşıyanın böyle bir bilince sahip olduğu da ispatlanmalıdır.

Bir eylemin pervasızca bir davranış oluşturup oluşturmadığının ise her somut olayda ayrıca değerlendirilmesi gerekir. Bu değerlendirmede ise makul ve tedbirli taşıyandan beklenen özen derecesi dikkate alınmalıdır. Buna karşılık, zarar verenin zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilincinin belirlenmesinde makul ve tedbirli bir taşıyandan beklenen özen derecesinin esas alınması hakkaniyete uygun sonuçlar doğurmayacağı gibi, TTK m.1187 hükmünün lafzı ile de uyumlu olmayacaktır. Nitekim deniz yoluyla yapılan taşımada her somut olayın gerektirdiği kendine özgü farklı sonuçlar ortaya çıkabilmekte ve bu sebeple pervasızca davranış kusuru oluşturu-

ran hâllerin belli bir standardını belirlemek her zaman mümkün olamamaktadır. Bu sebeple, pervasızca bir davranışın mevcut olup olmadığının belirlenmesinde objektif yöntem benimsenerek makul ve tedbirli bir taşıyandan beklenen özen derecesinin dikkate alınması isabetli bir yaklaşım olmakla birlikte, zarar verenin böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilincinin belirlenmesinde, somut olayda zarar verenin böyle bir zararın gerçekleşmesi ihtimalini gerçekten bilip bilmediğinin araştırılmasını esas alan subjektif yöntemin benimsenmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Ayrıca, TTK m.1187 hükmünde “... pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle ...” şeklinde açıklanan ve kısaca “pervasızca davranış kusuru” olarak anılan bu kusur derecesinin Türk hukuku bakımından mevcut kusur türlerinden hangisine dahil olduğu konusunda doktrinde birlik bulunmamaktadır. Doktrinde ileri sürülen ve genellikle “dolaylı kast”, “ağır ihmal” ve “bilinçli ihmal” şeklindeki farklı görüşlerden başka, Yargıtay kararlarında “kasta yakın ağır kusur” veya “kasta yakın bir kusur” nitelendirmeleri ile pervasızca davranış kusurunun belirlenmesinde esasında “ağır kusur” dan da öte bir kusur prensibinin benimsendiği görülmektedir.

Pervasızca davranış kusuru, ilk olarak “bilinçli ihmal” ile “ağır ihmal” arasında değerlendirildiğinde, bilinçli ihmal durumunda zarar verenin aldığı tedbirler, sonucu değiştirmeye yetmese bile kusur derecesine bir etkisi olmamaktadır. Bilinçli ihmal durumunda zararın gerçekleşme ihtimali öngörülmekte, fakat adeta pervasızca ve fazlaca cesaretle hareket edilmektedir. Ağır ihmal de ise kusurun nitelendirmesinde en basit tedbirin dahi alınmamış olması gerekmektedir.

İkinci olarak konu, “bilinçli ihmal” ile “dolaylı kast” arasında değerlendirildiğinde, öncelikle belirtelim ki bilinçli ihmalden farklı olarak, dolaylı kast durumunda zarar veren hukuka aykırı sonucu dolaylı dahi olsa istemektedir. Oysaki pervasızca davranış kusurundan bahsedebilmek için zarar verende “isteme” unsurunu aranmamakta, hatta bunun aksine gerekli özenin gösterilmemesi ile zararın gerçekleşmesi ihtimaline ilişkin bilince sahip olma şartı aranmaktadır. Üstelik zararın gerçekleşmesi “ihtimaline” ilişkin bir bilince sahip olmanın, dolaylı da olsa hukuka aykırı sonucun “istendiği” şeklinde anlaşılmaması gerekir. Bilinçli ihmal durumunda ise, zarar veren hukuka aykırı sonucu “istememekte”, hatta zararı önleyebileceğini umut ederek hareket etmektedir.

Bu açıklamalar doğrultusunda, kanaatimizce pervasızca davranış kusurunun “bilinçli ihmal” olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Kaldı ki pervasızca davranış kusurunun dolaylı kast şeklinde kabul edilmesi durumunda bu defa TTK m.1187 hükmünün uygulama alanı taşıyan lehine de oldukça daraltılmış olacaktır. Bu durum hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracağı ve zararın ispatını daha da zorlaştıracığından düzenlemenin amacı ile de bağdaşmayacağı kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

- Akıncı, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968.
- Akıntürk, Turgut/Ateş, Derya, Borçlar Hukuku (Genel Hükümler-Özel Borç İlişkileri), 29. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020.
- Ayhan, Rıza/Çağlar, Hayrettin/Özdamar, Mehmet, Şirketler Hukuku Genel Esaslar, Güncellenmiş ve Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2025.
- Benli, Erman, “İhmalin Takdirinde Yeni Bir Ölçü: Kişiselleştirilmiş Özen Ölçüsü”, (Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2020, C. 26, S. I, s. 300-316), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1108344> (Erişim Tarihi: 18.02.2025).
- Bozkurt, Tamer, Deniz Ticareti Hukuku, Yeniden Kaleme Alınmış 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.
- Cheng, Bin, “Wilful Misconduct: From Warsaw to the Hague and From Brussels to Paris”, (Annals of Air and Space Law, Y. 1977, C. 2, s. 55-102), <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.crasl/nairspl0002&i=65> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).
- Ciğer, Selim, “Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler Üzerine Bazı Düşünceler”, (AYBÜ Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, Y. 2023, C. 9, S. 2, s. 219-232), <https://www.jurix.com.tr/article/36823?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi, 9. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009.
- Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin 2011, <https://inter-droitetaffaires.com/wp-content/uploads/2020/02/droit-maritime-des-affaires.pdf> (Erişim Tarihi: 10.02.2025).
- Demir, İsmail, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023.
- Erbaş Açıknel, Aslıhan, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması-Konteyner Klozu”, (Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2015, C. 3, S. 1, s. 105-123), <https://www.jurix.com.tr/article/4238?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 05.02.2025).
- Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2020.
- Gençtürk, Muharrem, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2012, C. XVI, S. 4, s. 117-148), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789347> (Erişim Tarihi: 07.02.2025).
- Güner-Özbek, Meltem Deniz, “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, (TBB Dergisi 2016 (123), s. 325-372), <https://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564> (Erişim Tarihi: 10.02.2025).

- İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Adil, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994.
- Kaner, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan-Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2024.
- Kara, Hacı, Deniz Ticareti Hukuku, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.
- Karababa, Serdar, (Mukayeseli Hukuk ve Türk Hukuku Açısından) Anonim Ortaklıkta Satın Alma (Squeeze-out) ve Çıkarma Hakları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2016.
- Kaşak, Esra, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m.886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı”, (Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2021, C. 27, S. 2, s. 1487-1515), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1930298> (Erişim Tarihi: 07.02.2025).
- Kayıhan, Şaban, Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law), Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2024.
- Kula Değirmenci, Nil, “Taşıyanın ‘Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden’ Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, (İÜHFİM, Y. 2015, C.LXXIII, S. 1, s. 389-420), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/230788> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).
- Martin, Peter, “Intentional or Reckless Misconduct: From London to Bangkok and Back Again”, (Annals of Air and Space Law, C. 8, s. 145-150), <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.crasl/nairsp10008&i=163> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).
- Murray, E. Daniel, “The Hamburg Rules: A Comparative Analysis”, (Lawyer of the Americas, Y. 1980, C. 12, S. 1, s. 59-92), <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/unmialr12&i=67> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).
- Okay, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku II-Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, Gözden Geçirilmiş ilaveli İkinci Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1971.
- Orak Çelikboya, Leyla, Türk Ticaret Kanunu Madde 208 Uyarınca Anonim Şirketlerde Satın Alma Hakkının Koşulları, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2017, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 09.04.2025).
- Pamuk, Nihal, Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).
- Pulaşlı, Hasan, Şirketler Hukuku Şerhi (Kommentar Zum Gesellschaftsrecht), Cilt I, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2024.
- Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı) Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.

- Süzel, Cüneyt/ Damar, Duygu, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)”, (Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2010, C. 26, S. 2, s. 149-240), <https://www.jurix.com.tr/article/6674?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).
- Taşkın, Melda, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, (İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C. 15, S. 2, s. 681-707), <https://www.jurix.com.tr/article/5636?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 05.02.2025).
- Tekinay, Selâhattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Halûk/Altop, Atillâ, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993.
- Tütüncü, Muharrem, Hakim Şirketin Azınlığın Paylarını Satın Alma Hakkı (Squeeze-out)-TTK md.208, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Uluğ Cicim, İlknur/Çelik, Elif Çağla, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması”, (Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C. 7, S. 2, s. 81-99), <https://www.jurix.com.tr/article/11657?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 05.02.2025).
- Uysal, Cüneyt, “Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru”, (Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi, Y. 2015, C. 2, S. 1, s. 89-122) <https://www.jurix.com.tr/article/8293?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 07.02.2025).
- Ülgener, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991.
- Wood, B. Erskine, “Limitation of Liability: Gilmore and Black’s Concept of Privity Based on ‘Primitive Unseaworthiness’”, (Willamette Law Journal, Y. 1969, C. 5, S. 3, s. 393-398), <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/willr5&i=407> (Erişim Tarihi: 27.02.2025).
- Yavaş, Aksoy, “Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımada Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebepiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, (Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C. 13, S. 2, s. 200-238), <https://www.jurix.com.tr/article/11847?u=0&c=0> (Erişim Tarihi: 11.02.2025).
- Yazıcıoğlu, Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022 (Deniz Ticareti).
- Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kuralları’na göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, 1. Bası, İstanbul 2000, (Hamburg Kuralları).
- Yetiş Şamlı, Kübra, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, (İÜHFİM, Y. 2013, C. LXXI, S. 2, s. 479-496), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97847> (Erişim Tarihi: 28.01.2025) (Sefere Elverişlilik).
- Yetiş Şamlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Taşımalarda Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 26.01.2025) (Sınırlı Sorumluluk).

Yetiş Şamlı, Kübra, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2012, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp> (Erişim Tarihi: 03.02.2025) (Geç Teslim).

Elektronik Kaynaklar

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/rotterdam-kurallari> (Erişim Tarihi: 28.01.2025).

<https://www.muglabarosu.org.tr/Upload/files/pdf/TTK%20Madde%20Gerek%C3%A7eleri.pdf> (Erişim Tarihi: 25.02.2025).

<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/uluslararasi-antlasmalar/12-ekim-1929-tarihinde-varsova-da-imzalanan-uluslararasi-hava-tasinmalarina-iliskin-bazi-kuralların> (Erişim Tarihi: 10.02.2025).

<https://www.dehukam.org/uluslararasi-sozlesmeler/taraf-olunan/> (Erişim Tarihi: 22.06.2025).

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/v1412.pdf> (Erişim Tarihi: 22.06.2025).

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html> (Erişim Tarihi: 23.06.2025).

https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM__d04/c021/b013/mm__040210130544.pdf (Erişim Tarihi: 25.06.2025).

https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Convention (Erişim Tarihi: 25.06.2025).

Yargıtay Kararları

Kazancı İçtihat Bilgi Bankası.