

TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE ELVERİŞLİ HÂLDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN TÜRK VE İNGİLİZ HUKUKUNDA KARŞILAŞTIRMALI OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ

(Araştırma Makalesi)

DOI: <https://doi.org/10.33717/deuhfd.1752627>

Fatma ÖZCAN*

Öz

Uluslararası ticaretin temel unsurlarından biri olan deniz taşımacılığı, taşıyanın gemiyi hem hukuki hem de fiili bakımdan sefer için hazır hale getirmesini zorunlu kılar. Bu bağlamda, taşıyanın gemiyi denize elverişli (seaworthy) halde bulundurma yükümlülüğü hem Türk hem de İngiliz hukukunda önemli bir yer tutar. Denize elverişlilik yalnızca geminin fiziksel sağlamlığıyla sınırlı olmayıp, aynı zamanda mürettebatın yeterliliği, gerekli belgelerin mevcudiyeti ve donanımın uygunluğu gibi unsurları da kapsar. Bu yükümlülüğün ihlali, taşıyan açısından sorumluluk doğurmakta ve kimi durumlarda ağır tazminat sonuçlarıyla karşılaşılmasına neden olabilmektedir.

Türk hukukunda söz konusu yükümlülük, Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1141. maddesi ve devamında ayrıntılı biçimde düzenlenmişken; İngiliz hukukunda ise hem içtihat hukuku (common law) hem de Lahey ve Lahey/Visby Kuralları çerçevesinde şekillenmiştir. Her ne kadar her iki hukuk sisteminde de taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğü öngörülmüşse de bu yükümlülüğün hukuki niteliği, kapsamı, ispat yükü ve ihlali halinde doğan sonuçlar bakımından önemli benzerlikler ve dikkat çekici farklılıklar mevcuttur.

Bu makalede, denize elverişlilik kavramı Türk ve İngiliz hukuk sistemleri bağlamında karşılaştırmalı olarak ele alınacak; her iki sistemdeki mevzuat hükümleri, yargı kararları ve ilgili uluslararası düzenlemeler ışığında derinlemesine analiz edilecektir. Böylece, taşıyanın hukuki konumunun iki ayrı hukuk

* Yarı zamanlı Öğretim Görevlisi, Southampton Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İngiltere (av.ozcanfatima@gmail.com; f.ozcan@soton.ac.uk) ORCID: 0000-0003- 3721-5382 (Gönderim Tarihi: 28.07.2025-Kabul Tarihi: 08.09.2025) Yazar, eserinin Derginize ait bilimsel etik ilkelere uygun olduğunu taahhüt eder.

düzeninde nasıl şekillendiği ortaya konularak gerek akademisyenler gerek uygulayıcılar açısından yol gösterici bir perspektif sunulması amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Denize Elverişlilik, Taşıyanın Sorumluluğu, Türk Ticaret Kanunu (TTK), İngiliz Deniz Ticareti Hukuku, Hukuki Karşılaştırma

A COMPARATIVE EVALUATION OF THE CARRIER'S DUTY TO MAINTAIN SEAWORTHINESS UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW

(Research Article)

Abstract

Maritime transportation, one of the cornerstones of international trade, requires the carrier to prepare the vessel for the voyage both legally and practically. In this context, the obligation of the carrier to maintain the ship in a seaworthy condition holds significant importance under Turkish and English law. Seaworthiness is not limited to the vessel's physical soundness; it also includes the adequacy of the crew, the availability of required documentation, and the suitability of the equipment for the intended voyage. A breach of this obligation may result in the carrier's liability and, in some cases, lead to substantial compensation claims.

In Turkish law, this obligation is primarily governed by Article 1141 and the subsequent provisions of the Turkish Commercial Code. In English law, it is shaped by both common law precedents and the Hague and Hague-Visby Rules. While both legal systems recognise the obligation of seaworthiness, there are notable similarities and significant differences regarding its legal nature, scope, burden of proof, and legal consequences in the event of a breach.

This article offers a comparative analysis of the concept of seaworthiness within the frameworks of Turkish and English legal systems. It examines the relevant statutory provisions, case law, and international instruments in both jurisdictions. The aim is to present a guiding framework for legal scholars and practitioners by revealing how the carrier's legal position is shaped under these two legal regimes.

Keywords

Seaworthiness, Carrier's Liability, Turkish Commercial Code, English Maritime Law, Comparative Legal Analysis

GİRİŞ

Uluslararası ticaretin küresel ölçekte büyümesi, deniz taşımacılığını modern ekonomilerin vazgeçilmez bir unsuru hâline getirmiştir. Günümüzde uluslararası mal ticaret hacminin %80'inden fazlası denizyolu ile taşınmakta olup¹, bu oran gelişmekte olan bazı ülkeler için daha da yüksektir. Bu bağlamda, deniz taşımacılığına duyulan güvenin ve bu taşıma türünün öngörülebilirlik, güvenlik ve hukuki belirlilik temelinde işleminin önemi artmıştır. Navlun sözleşmeleri, deniz yolu ile eşya taşınması için taşıyan ve taşıtan arasında kurulmakta olup, sözleşmenin taraflarına çeşitli hak ve borçlar yüklemektedir. Bu sözleşmelerin gereği gibi ifa edilmesinde taşıyanın gemiyi hukuken ve fiilen sefer için hazır hâle getirmesi, yani denize elverişli şekilde bulundurması, temel yükümlülüklerden biridir.

Denize elverişlilik (*seaworthiness*) kavramı, geminin sadece fiziksel anlamda sağlam ve yolculuğa uygun olmasıyla sınırlı değildir. Bu kavram; geminin yapısal bütünlüğünün yanı sıra, mürettebatın yeterliliği, gemide bulunması gereken belgelerin eksiksizliği, navigasyon ve iletişim sistemlerinin işlerliği, yük taşıma ekipmanlarının güvenliği ve geminin yüklenecek mala uygunluğunu da kapsamaktadır. Seferin türüne, süresine, coğrafi koşullarına ve taşıma konusu yüke göre değişkenlik gösterebilen bu yükümlülüğün ihlali, taşıyanın sorumluluğuna yol açmakta; kimi durumlarda önemli miktarda tazminat talepleriyle karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır.

Türk hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğü, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1141. maddesinde düzenlenmiş olup, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasıyla ilgili koşullar ise Kanun'un 932. maddesinde ayrıntılı şekilde belirtilmiştir. TTK'da bu yükümlülük, taşıyanın taşıma sözleşmesi kapsamında sahip olduğu asli borçlardan biri olarak değerlendirilmiş ve hem taşıma öncesi dönemdeki hazırlık süreci hem de taşıma sırasındaki süreklilik boyutuyla ele alınmıştır.

İngiliz hukukunda denize elverişlilik, *common law* ilkeleri, uluslararası sözleşmeler (1924 tarihli Lahey Kuralları ve 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları) ile deniz sigortaları hukukuna ilişkin düzenlemeler (1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu) çerçevesinde şekillenmiştir. İngiltere mahkemelerinin deniz ticaretine ilişkin içtihatları, bu yükümlülüğün kapsamı ve ihlali hâlinde doğacak hukuki sonuçlar bakımından önemli bir kaynak teşkil etmektedir.

¹ UN Trade & Development: "Shipping data: UNCTAD releases new seaborne trade statistics", 23 Nisan 2025, <https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics> Erişim tarihi 03.09.2025.

Ayrıca, İngiliz hukuk sistemine özgü yaklaşımlar, sözleşmelerin yorumu, kusur değerlendirmesi ve ispat yükünün dağılımı gibi konularda Türk hukukundan belirli noktalarda farklılık göstermektedir. Bu farklılıklar, özellikle denize elverişlilik yükümlülüğünün ifası ve ihlali hâlinde tarafların sorumluluğunun belirlenmesi açısından dikkat çekicidir.

Bu çalışmanın amacı, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğünü hem Türk hem de İngiliz hukuk sistemleri bağlamında karşılaştırmalı olarak incelemektir. Bu doğrultuda ilgili yasa hükümleri, yüksek mahkeme kararları ve uluslararası düzenlemeler dikkate alınarak, her iki hukuk sisteminde bu yükümlülüğün nasıl şekillendiği ve uygulamada nasıl yorumlandığı değerlendirilecektir.

I. TÜRK HUKUKUNDA DENİZE ELVERİŞLİLİK

A. Genel Esaslar

Taşıyanın gemiyi denize elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü, deniz ticareti hukukunda taşıyanın asli yükümlülüklerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bu kavram, sadece geminin teknik açıdan sefere uygunluğu ile sınırlı olmayıp, yola ve taşınacak yüke uygunluk gibi daha geniş bir çerçeveyi kapsamaktadır. TTK özellikle 1141. ve 932. maddelerinde bu yükümlülüğü ayrıntılı olarak düzenlemiş, taşıyana düşen dikkat ve özen borcunu hem somut hem de normatif olarak tanımlamıştır.

Bu bölümde, öncelikle “denize elverişlilik” kavramı teorik ve normatif temelleriyle kavramsal çerçeve başlığı altında ele alınacak, ardından Türk yargı kararları ışığında uygulamadaki yansımaları yargı kararları ve uygulama başlığıyla incelenecektir. Böylece taşıyanın sorumluluğunun kapsamı, sadece normlar düzeyinde değil, aynı zamanda içtihatlar çerçevesinde de detaylandırılacaktır.

B. Kavramsal Çerçeve ve Yasal Düzenlemeler

TTK, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğünü 1141. maddede açık bir şekilde düzenlemiştir. Bu hüküm uyarınca, taşıyan, her türlü navlun sözleşmesinde, geminin denize, yola ve taşınacak yüke elverişli hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Kanunun açık ifadesiyle:

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

(2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir

taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun².

Bu düzenleme, taşıyanın denize, yola ve yüke elverişli bir gemiyi sağlama yükümlülüğünü açık ve net bir şekilde ortaya koymaktadır. Denize, yola ve yüke elverişli gemi; mutlak değil, yapılacak taşımanın koşullarına göre değişkenlik gösteren göreceli bir kavram olmakla birlikte, taşıyacağı yükün cinsi ve çıkacağı yolculuğun özellikleri dikkate alındığında, tamamen olağanüstü tehlikeler dışında kalan seyir sırasında karşılaşılabilecek risklere karşı koyabilecek kapasitede olan ve yüküyle birlikte seferi güvenli bir şekilde tamamlayabilecek nitelikteki gemidir³.

Geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunma şartları ise TTK m. 932'de düzenlenmiştir⁴. Bu hüküm, bir geminin “denize elverişli” (*seaworthy*) sayılabilmesi için taşıması gereken asgari fiziksel nitelikleri tanımlar. Buna göre, geminin gövdesi, genel donanımı, makine ve kazan gibi temel teknik bileşenleri, seferin yapılacağı deniz koşullarından kaynaklanabilecek sıradan, yani öngörülebilir ve olağan tehlikelere karşı yeterli dayanıklılığa ve sağlamlığa sahip olmalıdır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, bir geminin denize elverişli olmamasının temel nedenleri arasında gövdesinde ya da donanımında bulunan yapısal sorunlar yer almaktadır⁵. Örneğin, teknenin su geçirmesi, taban kısmında meydana gelen paslanmalar ya da bağlantı noktalarının zayıflaması gibi durumlar bu tür elverişsizliğe yol açabilecek başlıca etkenlerdendir⁶.

Geminin seferine başlamadan önce, deniz koşulları, güzergâh ve taşıdığı yük açısından uygunluğu, Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu'nda (ISM

² TTK m. 1141.

³ **Sözer**, Bülent: Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2019, s. 403.

⁴ TTK m. 932: “(1) Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır. (2) Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır. (3) Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır. (4) Denizde can ve mal koruma ile ilgili mevzuat hükümleri saklıdır.”

⁵ **Prüssmann/Rabe**, § 559/8 s. 407; **Hoffman**, s. 16, aktaran, **Yetiş-Samlı**, Kübra, “LAHEY-LAHEY/VISBY, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”, İÜHF C. LXXI, S. 2, 2013, s. 479-496, s. 480.

⁶ **Prüssmann/Rabe**, § 559/9 s. 407, aktaran, **Yetiş-Samlı**, s. 480.

Kodu- *International Safety Management Code*) yer alan kurallar çerçevesinde de göz önünde bulundurulur⁷. Bu çerçevede ISM Kodunda, geminin denize elverişliliği ile ilgili hükümler m. 6, 7 ve 8; geminin yola elverişliliği ile ilgili hükümler m. 8, 9 ve 10; geminin yüke elverişliliği ile ilgili hüküm ise m. 9'da düzenlenmiştir⁸. Bu kapsamda ISM Kodu, geminin denize elverişliliği ile ilgili olarak yapısal sağlamlığın sürekli korunmasını, düzenli bakım ve onarım faaliyetlerinin planlanmasını ve güvenlik sistemlerinin kesintisiz çalışmasını öngörür⁹.

Örneğin, geminin kritik ekipmanlarının ve makine sistemlerinin periyodik kontrollerinin yapılması, arızaların hızlıca giderilmesi için prosedürlerin oluşturulması gerekmektedir. Ayrıca, geminin yola elverişliliği açısından, personelin görev ve sorumluluklarının açık şekilde tanımlanması, acil durum planlarının hazırlanması ve düzenli tatbikatlarla personelin bu durumlara hazır hale getirilmesi esastır¹⁰. Bu kapsamda, mürettebatın yangın, can kurtarma ve tahliye tatbikatlarına katılması zorunludur. Ayrıca, m. 10 kapsamında gemi ve ekipmanlarının ilgili kurallara uygun şekilde düzenli olarak bakımının yapılması, denetimlerin belirli aralıklarla gerçekleştirilmesi, tespit edilen sorunların hızlıca giderilmesi ve tüm bu işlemlerin kayıt altına alınması gerekmektedir¹¹. Özellikle kritik ekipmanların güvenilirliğini sağlamak amacıyla periyodik testler yapılmalı ve bakım faaliyetleri geminin günlük operasyonel rutininin bir parçası olmalıdır.

Yüke uygunluk kapsamında, yükün uygun şekilde istif edilmesi ve taşınması ise m. 9'da düzenlenmiştir. Burada yükün dengeli yerleştirilmesi, ağırlık dağılımının optimize edilmesi ve yükleme sırasında güvenlik standartlarına uyulması gerekliliği vurgulanır¹². Tüm bu düzenlemeler, geminin sefer güvenliğini sağlamak amacıyla teknik, insani ve operasyonel faktörlerin bir arada bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla, bir geminin denize elverişliliği değerlendirilirken yalnızca fiziksel

⁷ Sözer, s. 475, aktaran, Oyal, Ahmet Batuhan: "Taşıyanın Gemiye Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlali ve Denize Elverişsizliğe İlişkin İspat Yükünün Değerlendirilmesi," Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XXVIII, Sa. 2, Y. 2024, s. 59.

⁸ International Maritime Organisation (IMO): "International Safety Management (ISM) Code" (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu), 2018. m. 6 vd.

⁹ ISM Kodu, m. 6, 7. (Resources and Personnel; Shipboard Operations)

¹⁰ ISM Kodu, m. 8, 9 (Emergency Preparedness; Reports and Analysis of Non-Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences)

¹¹ ISM Kodu, m. 10, (Maintenance of the Ship and Equipment)

¹² ISM Kodu, m. 9.

donanımı değil, aynı zamanda yönetsel yeterlilikleri ve personel eğitimi de dikkate alınmalıdır.

Denize elverişlilik her koşulda aynı şekilde aranan sabit bir nitelik değil; geminin çıkacağı seferin özelliklerine göre değişiklik gösteren göreceli bir durumdur¹³. Bu sebeple, bir geminin denize elverişli olup olmadığı her somut olayda, seferinin özellikleri, rotası, süresi ve öngörülebilir deniz tehlikeleri çerçevesinde ayrı ayrı incelenmeli ve bu koşullara uygunluğu bakımından değerlendirilmelidir. Buradaki önemli ayrım, TTK m. 932(1)'deki "tamamıyla anormal tehlikeler" ifadesidir; bu da geminin yalnızca olağan risklere karşı dayanıklı olmasının yeterli olduğunu, öngörülemeyen veya istisnai nitelikteki deniz tehlikelerine karşı mutlak bir direnç aranmadığını ifade eder. Bu yorum, gemi sahibinin mutlak değil, makul bir dikkat ve özen yükümlülüğü taşıdığını; yani denize elverişlilikte "mükemmellik" değil, "makul yeterlilik" arandığını gösterir.

Yola elverişlilik kavramı ise TTK m. 932(2)'de düzenlenmiştir. Buna göre, bir geminin sadece yapısal ve teknik olarak sağlam olması yeterli değildir; geminin sefer için fiilen hazır olması, yani personelinin sayıca yeterli ve mesleki olarak donanımlı olması, yakıt ve kumanya gibi ihtiyaçlarının karşılanmış bulunması, yükleme işlemlerinin düzgün şekilde yapılmış olması da gerekir¹⁴. Bu unsurlar bir araya geldiğinde, gemi "yola elverişli" kabul edilir. Gemi kaptanının ehliyetsiz olması ya da onun işe aldığı personelin yetersizliği, geminin sefere uygun olmamasına yol açabilir¹⁵. Dolayısıyla yola elverişlilik, denize elverişliliğin ötesine geçerek seferin tüm pratik gerekliliklerini kapsayan daha geniş bir hazırlık hâlini ifade eder.

Maddenin devamında ise yüke elverişlilik kavramı açıklanmış, geminin sadece sefer yapabilecek durumda olmasının yeterli olmadığı, aynı zamanda taşıyacağı yüke uygun niteliklere sahip olması gerektiği vurgulanmıştır¹⁶. Özellikle soğutma sistemleri gibi yükün türüne göre gerekli özel donanımların da işler durumda olması, geminin yüke elverişli sayılması açısından belirleyicidir. Bu, taşıyanın sadece gemiyi sefere hazırlamakla değil, aynı zamanda yükün cinsine uygun koşulları sağlamakla da yükümlü olduğunu

¹³ **Yazıcıoğlu**, Emine/**Çetingil**, Ergon/**Kender**, Rayegan: Deniz Ticareti Hukuku, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022, s. 346.

¹⁴ TTK m. 932 (2).

¹⁵ **Alham**, Yunus: "Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 13, Sayı 1, Haziran 2023, s. 559-612, s. 586.

¹⁶ TTK m. 932 (3).

ortaya koyar. Yani geminin yükleme, taşıma ve muhafaza süreçlerini güvenli ve uygun şekilde gerçekleştirecek donanımına sahip olması gerekir.

Sonuç olarak, TTK m. 1141’de düzenlenen denize elverişlilik ilkesinden söz edebilmek için, öncelikle TTK m. 932 uyarınca geminin denize, yola ve yüke elverişli olması gerekir.

Taşıyanın asli yükümlülüğü, eşyayı güvenli bir şekilde, zarar görmeden veya kaybolmadan varış noktasına ulaştırmak ve alıcıya teslim etmektir¹⁷. Bu yükümlülük, taşıyanın gemiyi sadece fiziksel olarak sağlam tutmakla kalmayıp, aynı zamanda seferin tüm gerekliliklerine uygun şekilde donatmasını ve hazırlamasını da içermektedir. Buna göre, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan taşıma yükümlülüğü, geminin zamanında ve taşımaya elverişli şekilde yükleme limanında hazır bulundurulmasından başlayarak, eşyanın teslim alınması ve uygun şekilde yüklenmesi, yolculuğun gerçekleştirilmesi, varış limanında boşaltılması ve gönderilene teslim edilmesiyle birlikte ifa edilmiş sayılır¹⁸.

TTK m. 1141 hükmünün ikinci fıkrasında ise, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin önemli bir istisna getirilmiştir¹⁹. Buna göre, taşıyan gerekli dikkat ve özeni gösterdiği halde, geminin elverişsizliğinin yolculuk öncesinde makul şekilde keşfedilememiş olması durumunda, sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür²⁰. Bu düzenleme, taşıyanın sorumluluğunu tamamen kusura dayalı bir rejime tabi kılarak, “tedbirli taşıyan” standardını esas almaktadır. Böylece, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğünün objektif bir dikkat ve özen çerçevesinde değerlendirilmesi sağlanmakta, aynı zamanda mücbir sebepler veya öngörülemeyen durumlar karşısında taşıyanın korunması hedeflenmektedir.

TTK m.1141’de yer alan “seferin başlangıcında” ifadesi, İngiliz hukukuna paralel şekilde yorumlanır. Bu zaman noktası, yükün gemiye alınmaya başlanması, gemi kaptanının sefere hazır olduğunu beyan etmesi, geminin kalkış için limanı terk etmeye hazır hâle gelmesi gibi kriterlerle belirlenir. Taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğü, yalnızca seferin başlangıcıyla sınırlı olmayıp, yolculuk boyunca da geçerliliğini sürdürmektedir²¹. Bu yönüyle Türk deniz ticareti hukuku, taşıyanın sadece sefer başlangıcındaki elverişsizliklerden sorumlu tutulduğu ve sefer sırasında ortaya çıkan eksik-

¹⁷ Demir, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, s. 337.

¹⁸ Yazıcıoğlu/Çetingil/Kender, s. 344.

¹⁹ TTK m. 1141(2).

²⁰ TTK m. 1141(2).

²¹ Demir, s. 337.

liklerden ancak taşıyana atfedilebilecek bir kusur mevcutsa sorumluluğun doğduğu İngiliz deniz ticareti uygulamasından ayrılmaktadır.

C. Türk Yargı Kararları ve Uygulamada Denize Elverişlilik

Yargıtay içtihatlarında denize elverişlilik, taşıyanın sözleşmesel özen yükümlülüğünün somut bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Bu konuda verilmiş çok sayıda Yargıtay kararı, denize elverişlilik kavramının yalnızca geminin teknik açıdan seyre uygunluğu ile sınırlı olmadığını, aynı zamanda taşıyanın yük, yol ve deniz koşulları bakımından gerekli tüm dikkat ve özeni göstermesini de kapsayan daha geniş bir sorumluluk alanını ifade ettiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla denize elverişlilik kavramı, yalnızca geminin fiziksel yeterliliğini değil, aynı zamanda taşıyanın operasyonel açıdan ne ölçüde hazır olduğunu da ortaya koyan bir ölçüt haline gelmiştir. TTK'nın 1141. maddesinin birinci fıkrasında, taşıyanın yolculuk başlamadan önce ve yolculuk boyunca gemiyi denize elverişli halde bulundurmakla yükümlü olduğu bir önceki bölümde açıkça belirtilmişti. Bu doğrultuda Yargıtay, taşıyanın denize elverişlilik belgesi gibi resmî belgeler sunmasının tek başına yeterli olmayacağını; fiilen gösterilmesi gereken özenin ve yerine getirilmesi gereken yükümlülüklerin de değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Yargıtay Ceza Genel Kurulu'nun 2000 tarihinde verdiği bir kararda²², sanığın denize elverişlilik belgesi olmadan 8 metre uzunluğundaki balıkçı teknesi ile seyretmesi konusu ele alınmıştır. Kararda, Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili yazısına atıfta bulunularak, belirli özelliklere sahip teknelerin yalnızca tonilato belgesiyle kullanılabileceği belirtilmiş ve sanığın yükümlülüklerinin araştırılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu karar, denize elverişlilik belgesinin geminin teknik açıdan uygunluğunu gösteren resmi bir belge olmasına karşın, taşıyanın sorumluluğunun bununla sınırlı kalmayacağını, eksik soruşturmanın bu kapsamda kararın doğru verilmesini engellediğini ortaya koymaktadır.

Benzer şekilde, bir başka yargı kararında²³, denize elverişlilik belgesinin bulunmaması, geminin kontrolsüz kalması açısından belirleyici bir unsur olarak ele alınmıştır. Davaya konu olayda, davacının teknesi, davalılardan birine ait *Diamond Beach* isimli geminin yanında, diğer davalıya ait bir ma-

²² Yarg. Ceza Genel Kurulu, 2000/7-247 E., 2000/257 K., T.19.12.2000 (Full & Egal İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025).

²³ Yarg. 11. HD., E. 2018/3314, K. 2020/373 T. 14.1.2020 (LEXPERA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025).

rinada bağılyken, kuvvetli fırtına sonucu *Diamond Beach* gemisinin halatlarının kopmasıyla sürüklenmiş ve davacı teknesine çarpmıştır; bu çarpma sonucunda tekne hasar görmüştür. Mahkeme, *Diamond Beach* gemisinin denize elverişlilik belgesinin bulunmadığını, hareket kabiliyetinin olmadığını ve içinde personel bulunmadığını tespit etmiş; bu durumun zararın oluşumuna doğrudan katkı sağladığını değerlendirmiştir. Öte yandan, davacı teknenin çift zincirle bağılı olmasına rağmen sabit duramaması ve zararı artmasına yol açması sebebiyle, taraflara eşit kusur atfedilmiştir. Yargıtay ise, bilirkişi raporlarındaki maddi vakaların çelişkili olduğunu belirleyerek, kusur oranlarının sağlıklı bir biçimde tespit edilemediğini vurgulamış ve kararı bozmuştur.

Bu kararın özellikle dikkat çekici yönü, mahkemenin “kontROLSÜZ bırakılan” bir gemiyi denize elverişsiz saymasıdır. Bu yaklaşım, denize elverişliliğin yalnızca sefere çıkarken değil, limanda bağılyken dahi sağlanması gerektiğini göstermektedir. Dolayısıyla, denize elverişlilik kavramı, seyrüsefer dışındaki durumlarda da taşıyanın gözetim ve bakım sorumluluğunu genişleten bir işlev görmektedir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 2023 tarihinde verdiği bir kararda ise²⁴, denize elverişliliğin yalnızca belgeyle sınırlı olmadığı; yangınla baş edilememesi, mürettebatın yetersizliği ve önleyici sistemlerin etkisizliği gibi nedenlerle geminin fiilen elverişsiz sayılabileceği belirtilmiş ve donatan sorumlu tutulmuştur. Davaya konu olayda, davalıya ait ‘Un Adriyatik’ adlı ro-ro gemisi, Pendik’ten İtalya’ya seyrederken Hırvatistan açıklarında yangın çıkmış, araçlar zarar görmüştür. Davacı, geminin yangın söndürme sisteminin çalışmaması ve yangınla mücadeledeki yetersizlik nedeniyle geminin denize, yüke ve yola elverişsiz olduğunu, bu sebeple taşıyanın sorumlu olduğunu ileri sürmüştür. Davalı ise yangının sebebinin tespit edilemediğini, geminin gerekli sertifikalara sahip olduğunu ve yangından dolayı mutlak sorumsuzluk hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunmuştur. İlk derece mahkemesi önce davayı reddetmiş, ancak Yargıtay bozma kararı vererek denize elverişlilik incelemesinin eksik olduğunu belirtmiştir. Bozmadan sonra yapılan yargılamada Mahkeme, gemide belgelerin tam olmasına rağmen personelin yangınla mücadelede basiretsiz davrandığı, gemi içi organizasyonun yetersizliği ve yangınla mücadelede koordinasyon eksikliği nedeniyle denize elverişsizlik hali bulunduğuna karar vermiştir. Bu nedenle davalı taşıyanın sorumluluğu kabul edilmiştir.

²⁴ Yarg. 11. HD., E. 2021/4620, K. 2023/1074 T. 23.2.2023 (LEXPRA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025).

Bu karar, denize elverişliliğin yalnızca belgelerle sınırlı olmadığını; gemi içi düzen, organizasyon ve mürettebatın fiili yeterlilikleriyle de doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle, yangın söndürme gibi acil durumlara hazırlıktaki eksiklikler, gemiyi fiilen elverişsiz hale getirebilmektedir. TTK m. 1141 ve 1178 birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın sadece belge düzenlemekle kalmayıp, her aşamada gerekli bakım ve denetimleri sağlamakla yükümlü olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, gemi adamlarının yetkinliği, teknik donanımın işleyişi ve gemi içi organizasyon gibi unsurların da denize elverişlilik kapsamında değerlendirilmesi, taşıyanın sorumluluğunun yalnızca geminin fiziksel uygunluğu ile sınırlı olmadığını göstermektedir. Aksi takdirde, geminin denize elverişsiz sayılması ve hukuki sorumluluğun doğması kaçınılmazdır.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 2014 tarihinde verdiği bir kararda²⁵, deniz yolu ile taşıma sözleşmesinden doğan tazminat davalarında kaptanın sefere elverişlilik ve yükün korunmasına nezaret sorumluluğunun devam ettiği belirtilmiştir. Bu karar, teknik elverişliliğin yanında kaptanın da yükleme ve istif süreçlerini dikkatle denetleme yükümlülüğünü koruduğunu ve ağır hava koşullarının bu sorumluluğu ortadan kaldırmadığını vurgulayarak, denize elverişlilik ve taşıyanın özen borcunun kapsamının ne kadar geniş olduğunu göstermektedir.

Uyuşmazlık, kakao çekirdeği taşıyan bir geminin motor arızası nedeniyle gecikmeli varışı ve taşınan yükte meydana gelen hasar nedeniyle taşıyanın sorumluluğuna ilişkindir. Davacı sigorta şirketleri, hasarı tazmin ettikten sonra taşıyandan rücuen tazminat talep etmişlerdir. Mahkeme, geminin yolculuk öncesi denize, yola ve yüke elverişli olduğunu, ayrıca taşımanın FIOS/FIO (*Free In Out and Stowed /Free In and Out*)²⁶ esasına göre yapılması nedeniyle yükleme ve istifleme işlemlerinin gönderene ait olduğunu, dolayısıyla taşıyanın sorumlu tutulamayacağını belirterek davayı reddetmiştir. Ancak Yargıtay, denize, yola ve yüke elverişlilik ilkesine atıfla mahkemenin kararını eleştirmiştir. Özellikle, FIOS/FIO kaydı olsa bile, kaptanın yüklemenin ve istifin düzgün şekilde yapılmasına nezaret etme yükümlülüğü

²⁵ Yarg. 11. HD 2012/16641 E., 2014/7075 K., T 10.04.2014 (LEXPERA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025).

²⁶ Sözleşmede FIO klozu yer alıyorsa, yükleme ve boşaltma işlemleri taşıtanın sorumluluk alanına girer. FIOS klozu bulunduğunda ise, yükleme, boşaltma ve istif işlemleri de taşıtanın sorumluluk alanına dahil edilir. Bkz. **Aydın**, Sevgican: “Sefer Çarterpartilerinde Bekleme Sürelerinin TTK ve Tasarıda Düzenlenişi”, Ankara Barosu Dergisi, Yıl 68, Sayı 2010/2, 143-154, s. 148.

vardır. Kaptan, geminin denge ve emniyeti açısından yüklemenin uygunluğunu denetlemelidir²⁷. Bu görev, TTK 1061. maddesinden doğar. Somut olayda hasarın yalnızca 2 ve 3 no'lu ambarlarda meydana gelmesi, 1 no'lu ambarın zarar görmemesi, istif ve muhafaza yükümlülüklerinin yeterince yerine getirilip getirilmediği konusunda kaptanın gerekli özeni göstermediği ihtimalini doğurur. Bu nedenle geminin yükün taşınmasına elverişli şekilde hazırlanıp hazırlanmadığı, yükün muhafazası ve denge koşullarının sağlanıp sağlanmadığı yönüyle tekrar değerlendirme yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Yargıtay'a göre, FIO/FIOS gibi kayıtların varlığı, taşıyanın tüm sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Zira kaptan, geminin denize, yola ve özellikle yüke elverişliliğini sağlamakla ve istiflemeye nezaret etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali halinde, taşıyanın sorumluluğu doğar. Bu nedenle bilirkişi raporuna itibar edilmemiş ve dosyanın yeniden değerlendirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır.

Sonuç olarak, Türk Yargıtay kararları denize elverişlilik kavramının sadece teknik bir uygunluk belgesinden ibaret olmadığını; taşıyanın geminin bakımından, mürettebatın yeterliliğine, yükün korunmasından seyir güvenliğine kadar geniş bir özen yükümlülüğünü kapsadığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu yaklaşım, TTK'nın taşıyana yüklediği sorumluluk rejimiyle tam bir paralellik göstermekte olup; yalnızca şekli belgeler değil, geminin gerçek sefer güvenliği belirleyici olmaktadır. Bir başka deyişle, Türk hukukundaki bu yaklaşım, taşıyanın hem teknik hem de idari anlamda kapsamlı bir sorumluluğu üstlendiğini göstermektedir.

Bununla birlikte, denize elverişlilik kavramının uygulama alanı ve içeriği, farklı hukuk sistemlerinde farklılıklar gösterebilmektedir. Bir sonraki bölümde, İngiliz hukukunda denize elverişlilik kavramının nasıl düzenlendiği ve uygulandığı detaylı olarak incelenecektir.

II. İNGİLİZ HUKUKUNDA DENİZE ELVERİŞLİLİK (SEAWORTHINESS)

A. Genel Esaslar

Deniz taşımacılığında taşıyanın en temel yükümlülüklerinden biri, geminin denize elverişli olmasını sağlamaktır. Bu yükümlülük, farklı hukuk sistemlerinde çeşitli şekillerde tanımlanmakta ve uygulanmaktadır. İngiliz hukuku ise, hem uluslararası düzenlemelerle (özellikle Lahey ve Lahey/Visby Kuralları) hem de yerleşik içtihatlarla şekillenen özgün bir yaklaşım

²⁷ Bkz. TTK m. 1061.

sunmaktadır. Bu bölümde, İngiliz hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğünün kavramsal temelleri, yasal düzenlemeleri ve içtihatlar çerçevesinde nasıl yorumlandığı incelenecek; bu kapsamda taşıyanın “makul özen” gösterme yükümlülüğü, sorumluluğun kapsamı ve uygulamadaki yansımaları değerlendirilecektir.

B. Kavramsal Çerçeve ve Yasal Düzenlemeler

Denize elverişlilik (*seaworthiness*) doktrini, İngiliz hukukunda hem deniz yoluyla mal taşıma sözleşmelerinde hem de deniz sigortası sözleşmelerinde merkezi bir öneme sahiptir ve her iki bağlamda da benzer anlam ve kapsamda değerlendirilmektedir²⁸. Geminin türü ve yapılacak seferin özelliklerine bağlı olarak değişen göreceli bir nitelik taşıyan bu kavram²⁹, taşıyanın gemiyi sefer için güvenli ve uygun hâle getirme yükümlülüğünü ifade eder. Genel olarak, bir gemi planlanan sefer için sağlam, güçlü ve uygun şekilde donatılmış olmalıdır³⁰. Ayrıca, seferin süresi ve diğer koşullar dikkate alınarak yeterli sayıda ve yetkin bir mürettebat ile donatılmalı ve sağduyulu, deneyimli ve yetenekli bir kaptana sahip olmalıdır³¹.

Denize elverişlilik yükümlülüğü, hem *common law* ilkeleri hem de uluslararası sözleşmelerle şekillenmiştir. Bu bağlamda en önemli uluslararası düzenleme, 1924 tarihli Lahey Kuralları (*Hague Rules*) ve 1968 tarihli güncellemesi olan Lahey/Visby Kuralları (*Hague/Visby Rules*) olarak öne çıkmaktadır.

Lahey/Visby Kuralları m.3(1), taşıyanın yolculuk başlamadan önce ve başında gemiyi denize elverişli hâle getirmek için gerekli özeni (*due diligence*) göstermesini zorunlu kılar³². Söz konusu yükümlülük, yalnızca gemi ile sınırlı olmayıp, vinçler, çapa zincirleri, branda gibi tüm gemi teçhizatını da kapsamakta olup; ayrıca ambarlar, soğutma ve soğuk hava odaları ile yük taşımada kullanılan geminin diğer tüm bölümlerine de genişletilmektedir³³.

²⁸ Soyer, Barış: Warranties in Marine Insurance, 3. baskı, Routledge, 2017, para 3.7.

²⁹ Zhan, Xiankai/Zhang, Pengfei: Merchant Ships’ Seaworthiness Law and Practice, 2024, Informa Law from Routledge, s. 12.

³⁰ Zhan/Zhang, s. 12.

³¹ Zhan/Zhang, s. 12.

³² Lahey/Visby Kuralları m. 3(1).

³³ Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew: Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multi-modal Transport in the 21st Century, 1. baskı, 2024, Informa Law from Routledge, s. 29.

Buna göre:

“Taşıyan, yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında;

(a) gemiyi denize elverişli hâle getirmek için gerekli özeni göstermekle,

(b) gemiyi uygun şekilde personel ile donatmak, teçhiz etmek ve ikmal etmekle,

(c) ambarları, soğutma ve serinletme bölmeleri ile eşyanın taşındığı tüm diğer kısımları, eşyaların kabulü, taşınması ve muhafazası açısından uygun ve güvenli hâle getirmekle yükümlüdür”³⁴.

Bu düzenleme, taşıyanın sorumluluğunu “geminin seferin başında denize elverişli olması” şartına bağlayarak, denize elverişlilik (*seaworthiness*) yükümlülüğünü yalnızca geminin fiziksel bütünlüğüyle sınırlı tutmaz; aynı zamanda gemide görevli personelin yeterliliğini, teknik donanımı ve eşyanın taşınacağı alanların uygunluğunu da kapsayacak şekilde genişletir. Burada öngörülen gerekli özeni gösterme (*due diligence*) yükümlülüğü, sonucu garanti altına alan mutlak bir sorumluluk değil, belirli bir özen standardı getirmektedir. Her ne kadar uygulamada bazı güçlükler barındırsa da, mahkemeler özen yükümlülüğü (*due diligence*) kavramını, “makul özeni gösterme yükümlülüğünden ayrılamaz”³⁵ ve “özen yükümlülüğünün ihlali, ihmal (*negligence*) teşkil eder”³⁶ biçiminde yorumlamıştır.³⁷ Taşıyan, makul tüm tedbirleri alarak bu yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispatlarsa, ortaya çıkan denize elverişsizlik durumlarından dolayı sorumlu tutulmayabilir.

Denize elverişli bir geminin ayrıca hukuken faaliyet gösterebilir nitelikte olması gerekir.³⁸ *The Elli ve The Frixos* davasında, temyiz mahkemesi, petrol ürünleri taşıyan gemiler bakımından kısa süre önce yürürlüğe giren MARPOL (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine

³⁴ Lahey/Visby Kuralları m. 3(1) “The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to make the ship seaworthy; properly man, equip and supply the ship; make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.” <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm> Erişim Tarihi: 27.06.2025.

³⁵ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle)* [1960] 1 QB 536 (CA).

³⁶ *Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another, (The Eurasian Dream)*, [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719.

³⁷ **Girvin**, Stephen: *Carriage of Goods by Sea*, 3. baskı, Oxford Press, 2022, para. 27.20.

³⁸ **Todd**, Paul: *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, Routledge, 2015, 1. baskı, s. 62.

Dair Uluslararası Sözleşme) çifte gövde zorunluluğuna uyulmaması nedeniyle geminin denize elverişli olmadığına hükmetmiştir³⁹. Longmore LJ kararında şu ifadelerle yer vermiştir: “Belirli yüklerin (örneğin petrol veya diğer yakıtların) taşınmasına ilişkin zaman charteri sözleşmeleri, geleneksel olarak gemi maliklerinin; geminin sözleşme uyarınca teslim anında bu ürünleri taşımaya elverişli olacağına, her bakımdan hizmetini ifa etmeye uygun bulunacağına ve charter hizmetinin yerine getirilmesini mümkün kılacak gerekli tüm belgelerin gemide mevcut olacağına dair taahhütte bulundukları hükümler içermektedir...”⁴⁰”

İngiliz deniz sigortaları hukukunda, 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1906*) kapsamında denize elverişlilik, sigorta sözleşmesine zımni olarak dahil edilen temel yükümlülüklerden biri olarak düzenlenmiştir⁴¹. Kanunun 39(1) maddesine göre, belirli bir yolculuk amacıyla yapılan sigortalarda, geminin seferin başlangıcında denize elverişli olduğuna dair zımni bir garanti (*implied warranty*) bulunmaktadır⁴². Bu düzenleme, geminin yolculuğa elverişli teknik ve fiziksel koşulları taşıması gerektiğini varsaymakta ve aksi durumun sigortacının sorumluluğunu ortadan kaldıracı olduğunu ifade etmektedir.

Ayrıca kanunun 39(4) maddesi, bir geminin denize elverişli sayılabilmesi için gerekli koşulları açık bir şekilde ortaya koymaktadır. İlgili hükme göre, “Bir gemi, sigortalanan seyahatin denizlerindeki olağan tehlikelerle makul ölçüde başa çıkabilecek durumda olduğu zaman denize elverişli sayılır”⁴³. Bu çerçevede “deniz tehlikeleri” kavramı, yalnızca kötü hava koşulları değil, aynı zamanda seyir sırasında beklenmeyen kazalar ve teknik arızalar gibi unsurları da kapsamaktadır⁴⁴. Dolayısıyla, bir geminin yalnızca seyahat için teknik olarak hazır olması yeterli değildir; aynı zamanda denizin günlük ve öngörülebilir zorluklarına karşı da dayanıklı olması gerekir.

³⁹ *The Elli and The Frixos*, [2008] 2 Lloyd’s Rep 119.

⁴⁰ *The Elli and The Frixos*, [2008] 2 Lloyd’s Rep 119.

⁴¹ Marine Insurance Act 1906 (İngiliz Deniz Sigorta Kanunu)

⁴² Marine Insurance Act 1906, s 39(1). “In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.” <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41> Erişim Tarihi: 27.06.2025

⁴³ Marine Insurance Act 1906, s. 39(4).

⁴⁴ Marine Insurance Act 1906, s. 7.

Ayrıca, *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*⁴⁵ davasında, denize elverişsizlik kavramı mürettebatın yetersiz sayıda olması veya yetkin olmaması durumuna kadar genişletilmiş, ayrıca bu kavramın geminin donanımına veya teçhizatına da uygulanabileceğine dair içtihat bulunmaktadır⁴⁶. Örneğin, *The Eurasian Dream*⁴⁷ davasında mürettebatın yangın söndürme ekipmanına ilişkin yetersiz eğitimi gemiyi denize elverişsiz kılmış olup, bu husus bir sonraki bölümde içtihat çerçevesinde ayrıntılı olarak ele alınacaktır⁴⁸.

İçtihat hukukunda (*common law*) denize elverişlilik yükümlülüğü, gemi ve mürettebatın uygunluğuna yapılan vurgu ile ifade edilirken, deniz sigortasında zımni garanti yükümlülüğü, yük taşıma elverişliliğini kapsayacak şekilde genişletilmemiştir⁴⁹. Bununla birlikte, taşımanın sefer poliçesi (*voyage policy*) esasına göre sigortalandığı durumlarda, poliçede öngörülen varış yerine kadar malları veya diğer eşyaları taşıyabilecek şekilde geminin “makul ölçüde elverişli” olması yönünde zımni bir garanti söz konusudur⁵⁰. Ne var ki uygulamada, bu türden zımni garantiler sınırlı bir işlev görmüştür; zira bu garanti türü çeşitli itirazlara konu olmuştur⁵¹. Seferin başlangıcında taşıyıcı geminin yük taşımaya elverişli olmaması hâlinde, sigortalının geminin bu nitelikte olup olmadığını denetleme imkânı bulunmasa dahi, poliçe kapsamındaki tazminat talebi reddedilecektir⁵². Bu nedenle, neredeyse tüm yük sigortası poliçelerinde, sigortalının veya çalışanlarının söz konusu elverişsizlikten haberdar olmamaları koşuluyla, yük taşıma elverişliliğine ilişkin zımni garantiden feragat edilmiştir⁵³. Bu durum, sigortalının geminin taşıma elverişliliğini denetleme imkânının sınırlı olması nedeniyle, zımni garantilere dayalı katı sorumluluk rejiminden uzaklaşılmasına yol açmıştır. Uygulama-

⁴⁵ *Hongkong Fir Shipping Company, Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (the “Hongkong Fir”)* [1961] 2 Lloyd’s Rep 478.

⁴⁶ **Todd**, s. 62.

⁴⁷ *Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another, (The Eurasian Dream)*, [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719.

⁴⁸ **Todd**, s. 62.

⁴⁹ **So**, Lok Kan/**Sooksripaisarnkit**, Poomintr: “Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century”, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, C. 35, 2021, s. 23; Marine Insurance Act 1909 (Cth), s. 46(1): “In a policy on goods or other movables there is no implied warranty that the goods or movables are seaworthy.”

⁵⁰ Marine Insurance Act 1909 (Cth) s. 46(2).

⁵¹ **So/Sooksripaisarnkit**, s. 23.

⁵² **Soyer**, para 4.8.

⁵³ **Soyer**, para 4.8.

da, ticari gerçekler ve tarafların denetim imkânları göz önünde bulundurularak, yük taşıma elverişliliğine ilişkin zımni garantilerin kapsamı daraltılmış ve daha esnek bir yaklaşım benimsenmiştir.

Bir geminin, kendisinden beklenen hizmeti ifa edebilecek nitelikte sayılabilmesi, yalnızca teknik ve fiziki koşulları değil, aynı zamanda ilgili yasal düzenlemelere uygunluğu da gerekli kılar⁵⁴. Bu bağlamda, seyre çıkabilmesi için belirli belgelerin mevcut olması gerekiyorsa, söz konusu belgelerin yokluğunda gemi denize elverişsiz addedilecektir. Nitekim, *The Madelein*⁵⁵ davasında, Kalküta liman otoriteleri tarafından fareden arındırma sertifikasının ibrazı zorunlu tutulmuş; bu belge olmaksızın, yerel mevzuat uyarınca geminin Hindistan dışına seyrine izin verilmemiştir⁵⁶. Roskill J, anılan sertifika temin edilene kadar geminin denize elverişli sayılmayacağı sonucuna varmıştır⁵⁷.

İngiliz mahkemeleri denize elverişlilik (*seaworthiness*) kavramının kapsamını belirlemek ve uygulamak amacıyla çok sayıda içtihat oluşturmuştur. Söz konusu yargı kararları, takip eden bölümde ayrıntılı biçimde ele alınacaktır.

C. Uygulama ve İngiliz Yargı Kararları

Denize elverişlilik yükümlülüğünün zımni bir sorumluluk olduğu hususu, İngiliz hukukunda oldukça erken bir döneme kadar uzanmaktadır. Bu konuda en eski ve önemli davalardan biri olan *Bermon v Woodbridge* davasında, Lord Mansfield karar dışı görüş (*obiter dictum*) olarak, geminin sigortalanan yolculuğa ilk çıktığı anda denize elverişli olması gerektiğini ancak yolculuk süresince bu elverişliliğin devam ettirilmesinin zorunlu olmadığını belirtmiştir: “Zımni bir garanti gereği, her gemi sigortalanan yolculuğa ilk çıktığında denize elverişli olmalıdır; ancak yolculuğun tamamı boyunca bu elverişliliği sürdürmesi gerekmez⁵⁸.” Bu açıklama, denize elverişlilik kavramının hem hukuki hem de pratik anlamda kapsamını ortaya koyması açısından büyük önem taşımaktadır. Zira mahkeme, bu yorumuyla hem taşıyanın sorumluluk sınırlarını hem de sigortacının teminat kapsamını doğrudan etkileyecek bir çerçeve çizmiştir. Özellikle yolculuğun yalnızca başlangıç anına özgülenmiş bir yükümlülüğün kabul edilmesi, sonraki aşamalarda meydana gelen zararlarda tarafların risk dağılımını etkilemektedir.

⁵⁴ Todd, s. 62.

⁵⁵ *The Madeleine* [1967] 2 Lloyd’s Rep 224.

⁵⁶ Todd, s. 62.

⁵⁷ Todd, s. 62.

⁵⁸ *Berman v. Woodbridge* (1781) 2 Dougl 781.

Denize elverişlilik yükümlülüğünün sınırlarını belirlemeye yönelik İngiliz yargı içtihatları arasında ise, emsal teşkil eden *The Miss Jay Jay* davası özellikle dikkat çekmektedir. Bu davada mahkeme, “olağan hava koşulları” ifadesinin hem elverişli hem de elverişsiz hava şartlarını kapsadığını, ancak aşırı, olağandışı ya da öngörülemeyen durumların bu tanımın dışında tutulması gerektiğini açıkça ifade etmiştir⁵⁹. Mahkeme, özellikle şu ifadeye yer vererek denize elverişlilik kavramının sınırlarını çizmiştir: “*Denizin kendisinin durumu şans eseri olmamalı; kaza veya arıza, deniz koşullarının etkisiyle meydana gelmelidir*”⁶⁰. Bu yorum, denize elverişlilik yükümlülüğünün yalnızca teorik değil, aynı zamanda fiili ve öngörülebilir risklere karşı hazırlıklı olma ilkesine dayandığını ortaya koymaktadır.

Geminin seyahate elverişli olması, yalnızca teknik yeterlilikle sınırlı kalmayıp yapısal bütünlük, donanımın eksiksizliği ve mürettebatın yetkinliği gibi çok boyutlu unsurları da içermektedir. Denize elverişlilik yükümlülüğü, bu nedenle yalnızca teorik bir gereklilik değil, fiili hazırlıkların bütünü kapsayan bir yükümlülük niteliği taşır. Geminin bu koşulları sağlamasından doğrudan sorumlu olan kişi ise gemi sahibidir. Bu noktada *Steel v. State Line* davasında Lord Blackburn’un ifadesi önem taşımaktadır: “...*bu haklı olarak ‘garanti’ olarak adlandırılır; yalnızca gemiyi uygun hale getirmek için elle-rinden gelenin yapılması yetmez, geminin gerçekten uygun olması gerekir*”⁶¹. Bu yaklaşım, denize elverişliliğin salt çaba değil, somut bir sonucu gerekli kıldığını ortaya koymaktadır.

Geminin “makul ölçüde uygun” olması, mutlak kusursuzluk anlamına gelmemekle birlikte, seferin koşulları göz önüne alındığında yeterli düzeyde hazırlıklı olmasını ifade eder. Bu makuliyet değerlendirmesi; seferin niteliği, geminin özellikleri ve karşılaşılması muhtemel hava ile deniz koşulları dikkate alınarak yapılır.

Bu kapsamda *Dixon v. Sadler* davasında denize elverişlilik, “*Geminin tamirat, donanım ve mürettebat bakımından uygun durumda olması ve seya-*

⁵⁹ *JJ Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Ins. Co. Ltd. ‘The Miss Jay Jay’* [1985] 1 Lloyd’s Rep. 264.

⁶⁰ *JJ Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Ins. Co. Ltd. ‘The Miss Jay Jay’* [1985] 1 Lloyd’s Rep. 264; “*it is not the state of the sea itself which must be fortuitous, but rather the occurrence of some accident or casualty due to the conditions of the sea.*”

⁶¹ *Steel v State Line* (1877) 3 App Cas 72; “*...that is what is properly called a ‘warranty’, not merely that they should do their best to make the ship fit, but that the ship should really be fit.*”

hatin olağan tehlikeleriyle başa çıkabilecek nitelikte olması”⁶² şeklinde tanımlanmıştır. Dolayısıyla, denize elverişli bir gemi, düzenli bakımdan geçmiş, gerekli tüm teknik donanıma sahip ve deneyimli bir mürettebatla donatılmış olmalıdır. Aynı zamanda, yolculuk sırasında karşılaşılabilecek beklenen tipik risklere karşı hazırlıklı olması da gereklidir.

McFadden v. Blue Star Line davası ise, bu yükümlülüğün değerlendirilmesinde tedbirli bir gemi sahibinin perspektifini esas almıştır⁶³. Davada Channell J şu şekilde ifade etmiştir: “Eğer eksiklik seyahatin başlangıcında mevcutsa, sorulacak soru şudur: Eğer tedbirli bir gemi sahibi, söz konusu eksikliğin seyahatten önce giderilmesini gerekli buluyorsa, bu durumda gemi, taahhüdün anlamı çerçevesinde denize elverişli sayılmaz”⁶⁴. Bu ifade, denize elverişlilik yükümlülüğünün yalnızca objektif değil, aynı zamanda ihtiyatlı bir uygulayıcının bakış açısına dayalı olarak değerlendirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Böylece mahkeme, soyut ve teorik bir değerlendirme yerine, ticari hayatın gereklerine uygun pratik bir kriter ortaya koymuş, deniz taşımacılığında “tedbirli gemi sahibi” standardını yerleştirmiştir. Bu, taşıyanın sorumluluğunun hem öngörülebilir hem de ölçülebilir hale gelmesini sağlamıştır.

Denize elverişliliğin yalnızca fiziksel yapı ve insan kaynağı ile sınırlı olmadığı, teknolojik donanım yönünden de tamamlanmış olması gerektiği *Eurasian Dream* davasında net biçimde vurgulanmıştır. Bu davada meydana gelen kayıp, geminin yeterli sayıda işleyen telsiz cihazına sahip olmaması nedeniyle denize elverişsiz sayılmasıyla ilişkilendirilmiştir⁶⁵. Bu bağlamda, motorlar, ambar sistemleri, boru hatları, yakıt, navigasyon cihazları, GPS ve AIS sistemleri gibi teknik donanımların eksiksiz ve çalışır durumda olması zorunludur. Aksi takdirde, sefer öncesi gerekli onarım ve bakım işlemlerinin yapılması, gemi sahibinin temel sorumluluklarındandır. Bu karar, denize elverişlilik kavramının sadece klasik ölçütlere dayandırılmayacağını, çağın gerektirdiği güvenlik ve haberleşme standartlarının da dikkate alınması gerektiğini göstermektedir.

⁶² *Dixon v. Sadler* (1839) 5 M. & W. 405, 414; “She [the vessel] shall be in a fit state as to repairs, equipment, and crew, and in all other respects to encounter the ordinary perils of the voyage.”

⁶³ *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697.

⁶⁴ *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697; “If the defect existed [at the commencement of her voyage], the question to be put is: Would a prudent owner have required that it should be made good before sending his ship to sea had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy within the meaning of the undertaking.”

⁶⁵ *Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another, (The Eurasian Dream)*, [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719.

Denize elverişlilik kavramının, İngiliz hâkimleri tarafından yalnızca taşıyanın gemiyi sefer için güvenli ve kullanılabilir hâle getirme yükümlülüğüyle sınırlı olmayan, daha geniş kapsamlı bir sorumluluk olarak yorumlandığı önceki bölümlerde açıklanmıştır. Bununla bağlantılı olarak, *Elder Dempster and Co v Paterson Zochonic and Co. Ltd* davasında mahkeme, deniz yoluyla mal taşıma sözleşmesi yapan bir gemi sahibi ya da kiracının yalnızca geminin genel anlamda denize elverişli olacağını, yani geminin sızdırmaz, sağlam ve güçlü olacağını ve sefer süresince karşılaşılabilecek muhtemel tehlikelere makul ölçüde dayanabilecek nitelikte bulunacağını, taahhüt etmekle yetinmediğini vurgulamıştır⁶⁶. Bunun yanında, gemi ile birlikte onun tüm donanım ve teçhizatının da sözleşme konusu yükü almaya ve deniz yoluyla taşımaya uygun ve elverişli olması gerektiği kabul edilmektedir⁶⁷. Bu yaklaşım, denize elverişlilik yükümlülüğünün yalnızca geminin yapısal sağlamlığıyla sınırlı olmadığını; aynı zamanda geminin, taşıdığı yükün niteliği ve taşıma koşulları bakımından da uygunluk taşıması gerektiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, denize elverişlilik kavramı yalnızca gemi odaklı değil, aynı zamanda yük odaklı bir anlayışla genişletilmiştir.

AE Reed and Co Ltd v Page, Son and East davasında da Lord Scrutton LJ, denize elverişlilik kavramının iki farklı anlamda uygulanabileceğini ifade etmiştir: (1) Geminin planlanan deniz seferine çıkmaya elverişli olması ve (2) Geminin planlanan yükü taşıyacak bir araç olarak bu yükü almaya elverişli olması⁶⁸. Örneğin, bir gemi yeterli havalandırma sistemine sahip olmadığı için planlanan yükü taşımaya uygun olmayabilir; ancak bu durum, geminin bir deniz yolculuğu gerçekleştirmesi açısından elverişli olmasını engellemez. Dolayısıyla, bir geminin denize elverişli sayılabilmesi için, hem denizin olağan tehlikelerine karşı dayanıklı ve sağlam bir yapıya sahip olması hem de taşıyacağı yükü kabul etmeye uygun (*cargoworthiness*) olması gerekir.

⁶⁶ *Elder Dempster and Co v Paterson Zochonic and Co. Ltd* (1924) 18 Ll L Rep 319. “It is well settled that a shipowner or charterer who contracts to carry goods by sea thereby warrants, not only that the ship in which he proposes to carry them shall be seaworthy in the ordinary sense of the word—that is to say, that she shall be tight, staunch and strong, and reasonably fit to encounter whatever perils which may be expected on the voyage—but also that both the ship and her furniture and equipment shall be reasonably fit for receiving the contract cargo and carrying it across the sea.”

⁶⁷ *Elder Dempster and Co v Paterson Zochonic and Co. Ltd* (1924) 18 Ll L Rep 319.

⁶⁸ *A. E. Reed and Company, Limited v. Page, Son and East, Limited*, [1927] 1 K.B. 743 “There is some confusion in the authorities as to the warranty of seaworthiness, due, I think, to two causes: firstly, the word “seaworthiness” is used in two senses: (1) fitness of the ship to enter on the contemplated adventure of navigation, and (2) fitness of the ship to receive the contemplated cargo, as a carrying receptacle.”

Ayrıca, gemi sahibinin taşıdığı yüke uygun donanımı sağlama yükümlülüğü bulunmaktadır. Örneğin, sözleşme konusu yük nemden zarar görebilecek hassas elektronik ekipmanlarsa, geminin yeterli havalandırma ve kuru taşıma koşullarını sağlayacak şekilde donatılmış olması gerekir. Bu durum, yüke elverişlilik kavramının dar değil, geniş yorumlanması gerektiğini göstermektedir. Dolayısıyla denize elverişlilik, yalnızca geminin yapısal sağlamlığı ile sınırlı olmayıp, taşınan yükün niteliğine uygun koşulların sağlanmasını da kapsayan daha geniş bir yükümlülüğü ifade etmektedir.

Bu noktada dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli husus, taşıyanın denize elverişli bir taşıma sağlama yükümlülüğünün ne zaman doğduğudur. Bir önceki bölümde de değinildiği üzere, Lahey/Visby Kurallarının 3. maddesinin 1. fıkrası, taşıyanın “*yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında*”⁶⁹ gemiyi denize elverişli hâle getirme yükümlülüğünü açıkça düzenlemektedir. Bu hüküm, İngiliz içtihat hukukunda yerleşmiş olan yaklaşımla paralellik göstermektedir.

Lord Blackburn, *Steel v The State Line Steamship Company*⁷⁰ davasında taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme yükümlülüğünü “mutlak bir borç” olarak tanımlamaktadır. Bu mutlakiyet, taşıyanın bir deniz taşıma sözleşmesi kapsamında malları taşımayı taahhüt ettiğinde, söz konusu geminin taşıma amacına uygun, yani denize elverişli bir halde temin edilmesi gerektiği anlamına gelir. Lord Blackburn’e göre, taraflar aksini kararlaştırmadıkça, bu yükümlülük zımni olarak sözleşmenin bir parçası sayılır.

Bu ifade, taşıyanın yalnızca elinden geleni yapmakla yetinemeyeceğini, aksine geminin sözleşme konusu yolculuk için fiilen uygun ve güvenli olmasını sağlamakla sorumlu olduğunu vurgular. Başka bir deyişle, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğü, kusur aranmaksızın geçerli olan kusursuz sorumluluk (*strict liability*) kapsamında değerlendirilir. Ancak bu sorumluluk, geminin tamamen kusursuz olması gerektiği anlamına gelmez. Burada önemli olan, geminin sözleşme anındaki makul risklere karşı yeterli donanım ve yapısal güvenliğe sahip olmasıdır. Başka bir deyişle, gemi fiilen denize elverişli olmasa bile, taşıyıcı denize elverişli hâle getirmek için makul çaba gösterdiğini ispat edebilirse, sorumluluktan muaf tutulabilir.

Taşıyanın, gemiyi yolculuk başlamadan önce denize elverişli hale getirme yükümlülüğünün bir uzantısı olarak değerlendirilmesi gereken önemli husus, bu yükümlülüğün yolculuk süresi boyunca devam edip etmeyeceğinin belirlenmesidir. Bu bağlamda, geminin seyir esnasında karşılaşılabileceği

⁶⁹ Lahey/Visby Kuralları m.3(1).

⁷⁰ *Steel v The State Line Steamship Company* (1877) 3 AC 72.

farklı deniz ve hava koşulları ile olası rota değişikliklerinin, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğünün kapsamını ve süresini nasıl etkilediğinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Bu doğrultuda, eğer sefer, örneğin uzun bir yolculukta yakıt ikmali amacıyla, ayrı aşamalara bölünmüşse, gemi her aşamanın başında denize elverişli hâle getirilmelidir ve her aşamaya başlarken gemide yeterli miktarda yakıt bulunmalıdır⁷¹. Bu durumda ispat yükü gemi sahibine aittir; gemi sahibi, seferi yakıt ikmali amacıyla aşamalara böldüğünü ve her aşamanın başlangıcında gemide o aşama için yeterli yakıt bulunduğunu ispatlamakla yükümlüdür⁷².

Buna ilişkin olarak⁷³, Vortigern adlı gemi, Filipinler'den Liverpool'a seyir halindeyken, rotasında Colombo ve Süveyş limanlarına uğraması öngörülmüştü. Ancak gemi, Colombo Limanı'ndan ayrılırken yeterli miktarda kömür bulundurmadiğundan, yakıt ihtiyacını karşılamak amacıyla davacıya ait kopra yükü kullanılmıştır. Temyiz Mahkemesi (*Court of Appeal*), gemi sahiplerinin, Colombo'dan Süveyş'e olan yolculuğun başında geminin denize elverişli olmasını sağlama yönündeki zımni yükümlülüğünü ihlal ettiğine hükmetmiştir⁷⁴. Çünkü gemi, yolculuğun bu etabına uygun durumda değildi. Başka bir ifadeyle, gemi, yolculuk boyunca tüketeceği yakıt miktarı dikkate alınarak, yolculuğun başında yeterli yakıtla donatılmadığı için denize elverişsiz bulunmuştur.

Benzer şekilde, *Northumbrian Shipping Co Ltd v E Timm & Sons Ltd*⁷⁵ davasında mahkeme, denize elverişlilik kavramının yalnızca geminin teknik donanımıyla sınırlı olmadığını, aynı zamanda operasyonel hazırlıkları da kapsadığını açıkça ortaya koymuştur. Kararda, bir geminin yakıt ikmali amacıyla belirli limanlara uğrayacağı durumlarda, seyrine devam edebilmesi için, en azından, “güzergâh üzerindeki uygun veya alışılmış bir yakıt ikmal limanına kadar” yetecek miktarda yakıtın gemiye yüklenmiş olması gerektiğini belirtmiştir. Bu yaklaşım, denize elverişliliğin yalnızca nihai varış noktasına kadar olan teknik yeterlilikle değil, seyir boyunca planlanan etapların güvenli şekilde tamamlanabilmesiyle ölçülmesi gerektiğini göstermektedir. Aksi takdirde gemi, rotası gereği ilk ikmal limanına dahi güvenli biçimde ulaşamayacak durumda olursa, denize elverişli kabul edilemez. Dolayısıyla,

⁷¹ Gürses, Özlem: *Marine Insurance Law*, 3. baskı, Routledge, 2023, s. 156.

⁷² Gürses, s. 156.

⁷³ *The Vortigern* [1899] P 140.

⁷⁴ *The Vortigern* [1899] P 140.

⁷⁵ *Northumbrian Shipping Co v Timm* [1937] 54 Lloyd's Rep 64 (HOL).

ikmal planlamasında yapılan bir ihmal dahi gemiyi denize elverişsiz hale getirmekte ve taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır. Böylece mahkeme, denize elverişlilik yükümlülüğünü salt fiziksel ve teknik uygunlukla sınırlı tutmamış, aynı zamanda seferin operasyonel sürekliliğini ve öngörülebilir lojistik gerekliliklerini de bu yükümlülüğün ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirmiştir.

Bu davalardan hareketle, geminin yolculuğa başlamadan önce denize elverişli durumda olması yönündeki yükümlülüğün, yalnızca seferin başlangıcıyla sınırlı kalmayıp örtük bir biçimde yolculuk süresi boyunca da devam etmesi gerektiği yönünde bir beklenti olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir deyişle, taşıyanın sorumluluğu sadece seferin başlangıcında değil, seyir sürecinde karşılaşılabilecek olağan koşullara karşı da gemiyi uygun ve güvenli bir şekilde muhafaza etmeyi kapsayacak şekilde genişletilmektedir.

The Eurasian Dream kararında belirtildiği üzere, denize elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğü, taşıyıcının “gerekli belgeleri” temin etmesini gerektirir⁷⁶. Yükümlülüğün bu yönü, diğer unsurlara kıyasla daha az gelişmiş olup, eski *common law* içtihatları *The Derby*⁷⁷ davasında incelenmiştir⁷⁸. Söz konusu karara göre, bir geminin ITF Mavi Kartı taşımıyor olması hâlinde dahi denize elverişsiz sayılmayacağı kabul edilmiştir⁷⁹. Kerr LJ kararda şunları ifade etmiştir: “*Bu tür sertifikaların niteliği, geminin bayrak hukukunun veya geminin yönlendirilebileceği ülkelerde yürürlükteki yasa ve düzenlemelerin gerekliliklerine göre değişebilir.... Bu kategoriye giren belgeler, geminin tatminkâr durumunu gösteren sertifikalardır.... Amaçları, geminin uğrayacağı limanlardaki yetkililere, aksi takdirde fiziksel inceleme veya önlemler gerektirecek konular hakkında belge sunmaktır.... Bu tür sertifikaların niteliği, duruma bağlıdır.... Ancak bu tür sertifikaların, yalnızca geminin bayrak hukukunca veya uğrayacağı limanlardaki hükümet ya da yerel yetkililerin yasaları, düzenlemeleri veya yasal idari uygulamaları tarafından talep edilebilecek belgeler dışında başka belgeleri kapsayacağına dair hiçbir bir gerekçe görmüyorum*⁸⁰.”

⁷⁶ Rogers, Anthony/Chuah, Jason/Dockray, Martin: Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, 5. baskı, Routledge, 2020, s. 77.

⁷⁷ Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v Tossa Marine (*The Derby*) [1985] 2 Lloyd’s Rep 325, CA

⁷⁸ Rogers/Chuah/Dockray, s. 77.

⁷⁹ Girvin, Stephen: “The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer”, CML Working Paper Series, Working Paper 17/11, 2017, https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf s. 15.

⁸⁰ Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v Tossa Marine (*The Derby*) [1985] 2 Lloyd’s Rep 325, CA: “The nature of such certificates may vary according to the

Dolayısıyla, Kerr LJ, geminin denize elverişliliğini teyit eden sertifikaların kapsamının, yalnızca yasal olarak zorunlu belgelerle sınırlı olduğunu vurgulamaktadır. Başka bir deyişle, söz konusu sertifikalar, gemi sahipleri veya yetkililer tarafından talep edilebilecek ilave belgeleri kapsamaz; denize elverişlilik, yalnızca mevzuat veya ilgili idari düzenlemelerce öngörölmüş belgeler aracılığıyla ispatlanabilir.

Bir sonraki bölümde, şimdiye dek incelenen Türk ve İngiliz hukukuna ilişkin kanun hükümleri ile içtihatlardan hareketle kapsamlı bir karşılaştırma yapılması amaçlanmaktadır.

III. DENİZE ELVERİŞLİLİK KAVRAMININ TÜRK VE İNGİLİZ HUKUKLARI BAKIMINDAN KARŞILAŞTIRMASI

Denize elverişlilik hem Türk hem de İngiliz hukuk sistemlerinde deniz taşımacılığının temel yapı taşlarından biridir. Her iki hukuk sistemi, taşıyanın yükümlölüklerini düzenlerken geminin sefer için uygunluğunu, sadece fiziksel bütönlökle değil, aynı zamanda operasyonel ve teknik yeterlilikle birlikte ele alır. Bununla birlikte, kavramın içeriğı, kapsamı ve hukuki sonuçları iki sistemde farklı kaynaklara ve yaklaşımlara dayanmaktadır.

Türk hukukunda, denize elverişlilik yükümlölüğünün temel kaynağı TTK 1141. maddesidir. Bu madde taşıyanın seferin başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir durumda hazır bulundurmasını ve bu durumu sefer boyunca sürdürmesini zorunlu kılar⁸¹. Yükümlölüğün doğası itibarıyla, taşıyanın kusurundan bağımsız olarak ortaya çıkan bir sorumluluk rejimine benzemekle beraber, mutlak bir kusursuz sorumluluk değildir. Bu anlamda, taşıyanın geminin elverişsizliğinden kaynaklanan zararlar karşısında sorumluluğı esasen sonuç odaklıdır; ancak bazı durumlarda, taşıyanın kusur veya ihmalinin varlığı da dikkate alınmaktadır. Böylece, Türk hukukunda taşıyanın yükümlölüğünün ifasında sonucun gerçekleşmesi önemli bir kriter olup, taşıyanın savunma imkânları nispeten sınırlıdır.

requirements of the law of the vessel's flag or the laws or regulations in force in the countries to which the vessel may be ordered... Documents falling within this category... are certificates concerning the satisfactory state of the vessel... Their purpose is to provide documentary evidence for the authorities at the vessel's ports of call... The nature of description of such certificates... must depend on the circumstances... But I do not see any basis for holding that such certificates can properly be held to include documents other than those which may be required by the law of the vessel's flag or by the laws, regulations or lawful administrative practices of governmental or local authorities at the vessel's ports of call."

⁸¹ TTK m. 1141.

Buna karşılık, İngiliz hukukunda bu yükümlülük daha sınırlı bir zamansal çerçevede ele alınmakta ve hem içtihat hukuku hem de uluslararası deniz ticareti hukukuna ilişkin Lahey ve Lahey/Visby kuralları tarafından düzenlenmektedir. Lahey/Visby Kurallarının 3(1) maddesi, taşıyanın makul özeni (*due diligence*) göstererek gemiyi denize elverişli hale getirme yükümlülüğünü öngörmektedir⁸². Bu yükümlülük, taşıyanın geminin teknik ve yapısal bakımdan sefer için uygun olmasını sağlamak üzere gerekli tüm tedbirleri alma zorunluluğunu ifade eder. Ancak İngiliz hukukunda bu yükümlülük, yalnızca geminin sefer başlangıcında elverişli hale getirilmesini değil, aynı zamanda taşıyanın makul özen göstermesi halinde sorumluluktan kurtulabileceği esnek bir çerçeveyi de içerir. Başka bir deyişle, taşıyanın kusursuz olması zorunlu değildir; önemli olan, taşıyanın gerekli tüm tedbirleri almış ve makul bir özen göstermiş olmasıdır. Bu nedenle İngiliz hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğü, daha çok özen gösterme standardına dayalı bir yükümlülük olarak kabul edilir. Ayrıca, İngiliz deniz sigortası hukukunda Deniz Sigorta Kanunu (*Marine Insurance Act 1906*) ile zımni bir denize elverişlilik garantisi de öngörülmüştür⁸³.

Her iki hukuk sisteminde de denize elverişlilik, geminin yalnızca teknik olarak çalışır durumda olmasıyla sınırlı değildir. Geminin yapısal sağlamlığı, donanımın işlerliği, ambarların yükün özelliklerine uygunluğu ve mürettebatın yeterliliği gibi çok boyutlu unsurlar bu kapsamda değerlendirilir.

Türk Hukukunda taşıyan, gemiyi sefer başlangıcında denize elverişli hale getirmekle yükümlüdür. İspat yükü genellikle taşıyandadır; gemideki bir arıza veya eksiklik nedeniyle zarar varsa, taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getirmediği varsayılır. Ancak kusur unsuru doğrudan aranmaz.

İngiliz Hukukunda ise taşıyan, gerekli özeni göstermesi ölçüsünde sorumlu tutulur. Yani, taşıyanın makul özeni gösterdiğini ispatlama hakkı vardır. Taşıyan makul özeni göstermişse, denize elverişsizlikten doğan sorumluluktan kurtulabilir.

Türk hukukunda ise denize elverişlilik yükümlülüğü sürekli ve sonuç odaklıdır; taşıyan, gemiyi sefer boyunca elverişli bulundurmakla yükümlüdür. Bu durum, navlun sözleşmelerinde taraflar arasında pazarlık ve risk dağılımını doğrudan etkiler. Dolayısıyla, yükleten sözleşme müzakerelerinde daha avantajlı bir konum elde edebilir; çünkü taşıyanın sefer boyunca sorumluluğu, yükletenin yükümlülüklerini yerine getirme güvencesini artırır.

⁸² Lahey/Visby Kuralları m. 3(1).

⁸³ Marine Insurance Act m. 33(2).

İngiliz yargı içtihatları bu konuda daha zengin ve yönlendirici bir rol oynamaktadır. *The Miss Jay Jay*⁸⁴, *Steel v. State Line*⁸⁵, *McFadden v. Blue Star Line*⁸⁶ gibi davalar, denize elverişliliğin fiili koşullara uygunluk taşıması gerektiğini ve her olayın kendi içinde değerlendirileceğini vurgulamaktadır. Özellikle tedbirli gemi sahibi (*prudent shipowner*) yaklaşımı, objektif değerlendirme yerine uygulamada daha öngörülebilir bir standart oluşturmuştur. Zaman kriteri açısından incelendiğinde İngiliz hukukunda yükümlülüğün sadece seferin başı ile sınırlı olması⁸⁷, taşıyan lehine bir esneklik yaratırken; Türk hukukundaki daha sürekli nitelikteki elverişlilik yükümlülüğü, taşıyanın risklerini artırmaktadır.

Buna karşılık, İngiliz hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğü yalnızca sefer başlangıcına odaklanır ve taşıyan, makul özen gösterdiği sürece sefer sırasında ortaya çıkabilecek bazı sorunlardan sorumlu tutulamaz. Bu çerçevede, sigortacılar ve yükletenler, taşıyanın sorumluluğunun makul özen standardı ile sınırlı olduğunu dikkate alarak sigorta kapsamlarını ve sözleşme hükümlerini bu riskleri dengeleyecek şekilde uyarlayabilirler.

İngiliz hukukunda denize elverişlilik daha çok gemi ve mürettebatın uygunluğuna odaklanırken, yük taşıma elverişliliği zımni garanti kapsamında sınırlı tutulur ve çoğu yük sigortasında feragat edilir. Buna karşın, TTK geminin sadece sefere elverişli olmasının yeterli olmadığını, yükün özelliklerine uygun donanım ve koşullara sahip olması gerektiğini açıkça belirtir. Böylece Türk hukuku, yük taşıma elverişliliğini daha ayrıntılı ve somut şekilde düzenlerken, İngiliz hukukunda bu konu daha kısıtlı ve dolaylı bir korumaya tabidir.

Her iki sistemde de özellikle yükün niteliğine bağlı olarak, örneğin soğuk zincir ürünleri için soğutma sistemlerinin çalışır durumda olması gibi, gerekli özel hazırlıkların yapılması gerekir. Bu noktada Türk hukuku daha ayrıntılı yükümlülük öngörürken, İngiliz hukukundaki zımni garanti uygulaması, söz konusu yükler için asgari standartların karşılanmasını güvence altına alır.

⁸⁴ *JJ Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Ins. Co. Ltd. 'The Miss Jay Jay'* [1985] 1 Lloyd's Rep. 264.

⁸⁵ *Steel v State Line* (1877) 3 App Cas 72.

⁸⁶ *McFadden v Blue Star Line* [1905] 1 KB 697.

⁸⁷ Bu duruma istisna olarak, geminin güzergâhı üzerindeki uygun veya alışılmış bir yakıt ikmal limanına kadar yeterli miktarda yakıtın gemiye yüklenmesini, denize elverişlilik şartı olarak öngören *Northumbrian Shipping Co Ltd v E Timm & Sons Ltd* ve *The Vortigern* kararları gösterilebilir.

SONUÇ

Denize elverişlilik yükümlülüğü, hem Türk hem de İngiliz hukukunda taşıyanın en temel ve kritik sorumluluklarından biri olarak kabul edilmektedir. Bu çalışmada, taşıyanın denize elverişlilik yükümlülüğü her iki hukuk sistemi çerçevesinde karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve benzerlikler ile farklılıklar sistematik bir analizle ortaya konmuştur. Her iki hukuk düzeni de geminin sefer için uygun ve güvenli hale getirilmesini zorunlu kılmakta; ancak yükümlülüğün kapsamı ve sorumluluk rejimi bakımından farklı yaklaşım ve uygulamalara yer vermektedir.

Türk hukukunda, TTK m. 1141 uyarınca taşıyan, yalnızca seferin başlangıcında değil, sefer süresince de gemiyi denize elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür. Bu, sonuç esaslı bir sorumluluk doğurmakta; taşıyan, ancak “tedbirli bir taşıyan” gibi hareket ettiğini ispat etmesi hâlinde sorumluluktan kurtulabilmektedir. Yargıtay içtihatları da teknik yeterliliğin yanı sıra operasyonel hazırlığın ve fiili durumun da denize elverişliliğin unsuru olduğunu ortaya koymakta ve taşıyanın sorumluluk alanını genişletmektedir. Bu durum, yükletenin sözleşme müzakerelerinde daha güçlü bir pozisyon elde etmesine imkân tanımaktadır.

Buna karşılık İngiliz hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğü, Lahey/Visby Kurallarının 3(1) maddesi ve *common law* ilkeleri çerçevesinde şekillenmiş olup, sadece seferin başlangıcıyla⁸⁸ sınırlıdır. Taşıyanın yükümlülüğü, bu noktada makul özeni (*due diligence*) göstermekle sınırlanmakta, sefer sırasında ortaya çıkan elverişsizliklerden ise sorumlu tutulmamaktadır. İngiliz mahkemeleri, taşıyanın gerekli önlemleri alıp almadığını “ihtiyatlı gemi sahibi” standardına göre değerlendirmekte ve 1906 sayılı İngiliz Deniz Sigorta Kanunu uyarınca bu yükümlülüğü sigorta hukukunda zımni bir garanti olarak kabul etmektedir.

Bu bağlamda, Türk hukukunda denize elverişlilik yükümlülüğü daha geniş kapsamlı ve sıkı sorumluluk esasına dayanırken, İngiliz hukukunda daha dar ve özen temelli bir sorumluluk anlayışı benimsenmiştir. Türk sisteminde ispat yükü taşıyana aitken, İngiliz hukukunda bu yük davacıya aittir. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluk sınırları ve taraflar arasındaki denge, her iki sistemde farklı biçimlerde yapılandırılmıştır.

Bu farklılıklar, yalnızca akademik tartışmalar açısından değil, uygulamada da büyük önem arz etmektedir. Taşıma sözleşmelerinin hazırlanması,

⁸⁸ İstisnai durumlar için bkz. *Northumbrian Shipping Co Ltd v E Timm & Sons Ltd* ve *The Vortigern* kararları.

sigorta poliçelerinin düzenlenmesi ve deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıkların çözümü sürecinde, her iki hukuk sisteminin yaklaşımı dikkate alınmalıdır. Zira denize elverişlilik yükümlülüğü, yalnızca gemi güvenliğini sağlamakla kalmaz; aynı zamanda ticari güvenilirlik ve risk yönetimi bakımından da merkezi bir rol oynar. Sonuç olarak, Türk ve İngiliz hukuk sistemlerinde denize elverişlilik yükümlülüğünün karşılaştırmalı olarak incelenmesi, uluslararası deniz taşımacılığı alanında çalışan uygulayıcılar için hem sözleşme hazırlığında hem de ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözümünde yol gösterici bir perspektif sunmaktadır.

KAYNAKÇA

Kitap ve Makaleler

- Alham**, Yunus: “Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 13, Sayı 1, Haziran 2023, s. 559-612.
- Aydın**, Sevgican: “Sefer Çarterpartilerinde Bekleme Sürelerinin TTK ve Tasarıda Düzenlenişi”, *Ankara Barosu Dergisi*, Yıl 68, Sayı 2010/2, s. 143-154.
- Demir**, İsmail: *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, 2023.
- Girvin**, Stephen: *Carriage of Goods by Sea*, 3. baskı, Oxford Press, 2022.
- Girvin**, Stephen: “The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer”, *CML Working Paper Series*, Working Paper 17/11, 2017, https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf
- Gürses**, Özlem: *Marine Insurance Law*, 3. baskı, Routledge, 2023.
- Oyal**, Ahmet Batuhan: “Taşıyanın Gemiye Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâli ve Denize Elverişsizliğe İlişkin İspat Yükünün Değerlendirilmesi”, *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XXVIII, Sa. 2, Y. 2024, s. 31-80.
- Rogers**, Anthony/**Chuah**, Jason/**Dockray**, Martin: *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 5. baskı, Routledge, 2020.
- So**, Lok Kan/**Sooksripaisarnkit**, Poomintr: “Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, C. 35, 2021, s. 21-30.
- Soyer**, Barış: *Warranties in Marine Insurance*, 3. baskı, Routledge, 2017.
- Soyer**, Barış/**Tettenborn**, Andrew: *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multi-modal Transport in the 21st Century*, 1. baskı, 2024, Informa Law from Routledge.
- Sözer**, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.
- Todd**, Paul: *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, Routledge, 1. Baskı, 2015.
- Yazıcıoğlu**, Emine/**Çetingil**, Ergon/**Kender**, Rayegan: *Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.

Yetiş-Şamlı, Kübra: “LAHEY-LAHEY/VISBY, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İÜHFM C. LXXI, S. 2, 2013, s. 479-496.

Zhan, Xiankai, **Zhang**, Pengfei: Merchant Ships’ Seaworthiness Law and Practice, 2024, Informa Law from Routledge.

Mahkeme Kararları

A. E. Reed and Company, Limited v. Page, Son and East, Limited, [1927] 1 K.B. 743.

Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v Tossa Marine (The Derby) [1985] 2 Lloyd’s Rep 325, CA

Berman v. Woodbridge (1781) 2 Dougl 781.

Dixon v. Sadler (1839) 5 M. & W. 405, 414.

Elder Dempster and Co v Paterson Zochonic and Co. Ltd (1924) 18 Ll L Rep 319.

Hongkong Fir Shipping Company, Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (the “Hongkong Fir”) [1961] 2 Lloyd’s Rep 478.

JJ Lloyd Instruments Ltd. v. Northern Star Ins. Co. Ltd. ‘The Miss Jay Jay’ [1985] 1 Lloyd’s Rep. 264.

The Madeleine [1967] 2 Lloyd’s Rep 224.

The Elli and The Frixos, [2008] 2 Lloyd’s Rep 119.

McFadden v Blue Star Line [1905] 1 KB 697.

Northumbrian Shipping Co v Timm [1937] 54 Lloyd’s Rep 64 (HOL).

Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another, (The Eurasian Dream), [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719.

Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle) [1960] 1 QB 536 (CA).

Steel v The State Line Steamship Company (1877) 3 AC 72.

The Vortigern [1899] P 140.

Yargıtay 11. HD 2012/16641 E., 2014/7075 K., T 10.04.2014 (LEXPERA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025)

Yargıtay 11. HD., E. 2018/3314, K. 2020/373 T. 14.1.2020 (LEXPERA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025)

Yargıtay 11. HD., E. 2021/4620, K. 2023/1074 T. 23.2.2023 (LEXPERA İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025)

Yargıtay Ceza Genel Kurulu, 2000/7-247 E., 2000/257 K., T.19.12.2000
(Full&Egal İçtihat Bilgi Bankası, Erişim Tarihi: 27.06.2025)

Mevzuat ve Uluslararası Düzenlemeler

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK).

International Safety Management (ISM) Code, International Maritime Organisation (IMO), 2018 (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü).

Marine Insurance Act 1906 (İngiliz Deniz Sigortası Kanunu)

Marine Insurance Act 1909 (Cth) (Avustralya Deniz Sigortası Kanunu)

Medya Kaynakları ve Raporlar

UN Trade & Development: “Shipping data: UNCTAD releases new seaborne trade statistics”, 23 Nisan 2025, <https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics> Erişim tarihi 03.09.2025