



## **RUSYA UKRAYNA SAVAŞI DOLAYISIYLA KONULMUŞ OLAN YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE TEK TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLARAK KABUL EDİLİP EDİLEMeyeCEĞİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUK SİSTEMLERİ AÇISINDAN MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME\***

*A COMPARATIVE ASSESSMENT UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW  
OF WHETHER THE SANCTIONS IMPOSED DUE TO THE RUSSIA-  
UKRAINE WAR MAY CONSTITUTE GROUNDS FOR UNILATERAL  
TERMINATION OF VOYAGE CHARTERPARTIES*

Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT\*\*

### **ÖZ**

Denizyolu ile yapılan taşımalarda kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri Rusya-Ukrayna savaşı dolayısıyla konulmuş olan yaptırımlardan etkilemekle bunun tek taraflı sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

Bu kapsamda konu Türk ve İngiliz hukukları açısından değerlendirildiğinde yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararı sözleşme akdedilirken öngörülemez ve sözleşmenin borçlu tarafının borcunu ifasını kendisinden beklenemeyecek ölçüde zorlaştırıyorsa, bu halde sözleşmeyi tek taraflı sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

\* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 14.11.2025/ Kabul Tarihi: 20.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1823736.

Beyanlar

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

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

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

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

\*\* Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (bozkurtbanu35@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-0630-3681).



hakkı vereceği kabul edilebilmektedir. Ancak, sözleşme akdedilmeden önce var olan yaptırıma dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi mümkün olamayacaktır.

Ayrıca burada yolculuk çarteri sözleşmesi içerisinde konuya dair açık düzenleme var ise, her iki hukuk düzeni açısından da tarafların iradelerine öncelik tanınacağından, bu düzenleme kapsamında konunun değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** •Rusya Yaptırımları •Yolculuk Çarteri •Yolculuk Çarterini Tek Taraflı Sona Erdirme Hakkı

## ABSTRACT

Among the various types of contracts used in maritime carriage, voyage charterparties—under which a vessel, in whole or in part, is allocated for one or more voyages—constitute perhaps the most fundamental form. The extent to which such agreements are affected by the sanctions imposed as a consequence of the Russia–Ukraine war, and whether these sanctions grant a unilateral right of termination, has become a subject of legal debate.

In this context, when the issue is examined under Turkish and English law, it may be accepted that if a sanction measure arises after the conclusion of a voyage charterparty, and if such measure was unforeseeable at the time of contracting and renders the debtor's performance excessively onerous to an extent that it can no longer reasonably be expected, then a unilateral right of termination may arise. However, reliance on sanctions that already existed prior to the conclusion of the contract cannot justify unilateral termination.

Furthermore, where the voyage charterparty contains an explicit clause addressing the matter, both legal systems generally give precedence to the parties' autonomy; therefore, the issue must be assessed primarily within the framework of the contractual provision in question.

**Keywords:** •Russia Sanctions •Voyage Charterparty •Unilateral Termination Right of Voyage Charterparty

## GİRİŞ

Küresel ticaretin önemli bir kısmının gerçekleştiği deniz yolu ile taşımacılıkta kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri, uluslararası alanda ortaya çıkan krizlerden etkilenmektedir. Özellikle uluslararası alanda etkilerini deniz taşımacılığı üzerinde gösteren krizler, savaşlar ile buna bağlı biçimde ortaya çıkan yaptırımlar eliyle kısıtlama yaratan uluslararası kararlar yolculuk çarteri sözleşmesi taraflarının sözleşmeden doğan borçlarını yerine getirebilmelerini ciddi biçimde zorlaştırabilmekte veya imkânsız hale getirebilmektedir.



Bu bağlamda, işbu çalışmanın konusunu da oluşturan Rusya-Ukrayna Savaşı'nın ortaya çıkması ile beraber başta Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve diğer bazı devletler tarafından Rusya'ya yönelik geniş kapsamlı ekonomik ve ticari yaptırımlar yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu yaptırımlar arasında, belirli mal ve hizmetlerin ihracatının yasaklanması, belirli limanlara girişin engellenmesi, gemi işletmeciliği faaliyetlerine sınırlama getirilmesi ve finansal işlemlere yaptırımlar getirilmesi gibi önlemler yer almaktadır. Bu yaptırımlar, deniz taşımacılığı sözleşmelerinin ifasında doğrudan etki doğurmakta; tarafların denizyoluyla taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ifa etmelerini ciddi biçimde zorlaştırmakta veya imkânsız hale getirmektedir.

Dolayısıyla işbu çalışmanın konusunu da işte bu yaptırımlar dolayısıyla ortaya çıkan somut durumun yolculuk çarteri sözleşmeleri açısından haklı bir sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı sorusuna cevap aramak oluşturmaktadır.

Bu sorunun cevabını ararken yolculuk çarteri sözleşmelerine sıklıkla uygulanan hukuk olan İngiliz hukuku ile Türk hukuku arasında mukayeseli bir çalışma yaparak iki hukuk sistemi arasında bu açıdan benzerlik ve farklılıkları da ortaya çıkarmak amaçlanmaktadır. Burada mukayese yapılacak hukukun İngiliz hukuku olarak seçilmesi tesadüfi değildir. Zira deniz ticaret hukuku uygulamasında İngiliz hukuku sıklıkla deniz ticaret sözleşmelerinde uygulanacak hukuk olarak tercih edilmekte ve işbu sebeple de genel olarak sözleşmelerde kullanılan tip hükümler İngiliz hukuk sistemi mantığı ile tespit edilmektedir. İşte bu sebeplerle yaptırımlar dolayısıyla ortaya çıkan somut durumun yolculuk çarteri sözleşmelerinde haklı bir sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı bir yandan Türk hukuku açısından ele alınırken, diğer yandan uygulamada artık yargı kararları ile de değerlendirilme konusu yapılan İngiliz hukukunun da dikkate alınmasının ve iki hukuk arasında mukayeseli bir çalışma yapılmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür.

İşbu kapsamda öncelikle kavramlara dair genel açıklamalar başlığı altında yaptırım kavramı ile mevcut durumda konulmuş olan yaptırımın uluslararası geçerliliği ele alınacak; ardından yolculuk çarteri sözleşmeleri özelinde denizyoluyla taşımalarda kullanılan sözleşme türleri hakkında genel açıklamalar verilerek Türk hukuku ve İngiliz hukukunda haklı sebeple sözleşmeyi sona erdirmeye sebepleri genel hatlarıyla açıklanacaktır.



Genel açıklamaların ardından son başlıkta üç ayrı somut durum açısından yaptırımların sözleşmeyi sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı her iki hukuk sistemi açısından ayrı ayrı ele alınacaktır. Bu doğrultuda ilk alt başlıkta yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırımın sözleşmeyi sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı ele alınırken ikinci alt başlıkta sözleşme akdedilmeden önce mevcut olan yaptırımın sözleşmeye etkisi değerlendirilecek olup son alt başlıkta ise yolculuk çarteri sözleşmelerinde bu durumu düzenleyen somut hüküm bulunması hali incelenecektir.

## I. GENEL AÇIKLAMALAR

### 1. Yaptırım Kavramı ve Rusya-Ukrayna Savaşı Dolayısıyla Konulmuş Olan Yaptırımların Niteliği

Yaptırım terimi, bir devletin veya devletler topluluğunun başka bir devlete ya da devlet dışı aktöre yönelik olarak belirli veya genel nitelikte mali ve/veya ticari faaliyetleri yasaklayıcı tedbirler uygulaması anlamına gelir.<sup>1</sup>

Uluslararası hukukta yaptırım teriminin kapsamına ambargo da dahil tüm kısıtlamalar girmekle bu terim tüm bunları kapsayacak şekilde anlaşılmaktadır. Bu hususun temel sebebinin yaptırım kavramına kaynaklık eden Birleşmiş Milletler (BM) Antlaşması'nın VII. bölümündeki 41. madde oluşturmaktadır. Zira 41. madde uyarınca

“Güvenlik Konseyi, kararlarını yürütmek için silahlı kuvvet kullanımını içermeyen ne gibi önlemler alınması gerektiğini kararlaştırabilir ve Birleşmiş Milletler üyelerini bu önlemleri uygulamaya çağırabilir. Bu önlemler, ekonomik ilişkilerin ve demiryolu, deniz, hava, posta, telgraf, radyo ve diğer iletişim ve ulaştırma araçlarının tümüyle ya da bir bölümüyle kesintiye uğratılmasını, diplomatik ilişkilerin kesilmesini içerebilir.”

İşbu madde uyarınca Güvenlik Konseyi, bir devlet aleyhine askeri kuvvet kullanmaksızın uluslararası alanda ekonomik ve/veya diplomatik yaptırımlar uygulanmasına karar verebilir. Uluslararası hukuk alanında en geniş uygulama alanı bulan ve en meşru yaptırım, işbu madde ışığında BM Güvenlik Konseyi tarafından verilen karar sonucunda uygulamaya konulan yaptırımlardır. BM Antlaşması'nın 41. maddesi uyarınca bu şekilde bir yaptırım kararının

<sup>1</sup> Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Jean Combacau ve Serge Sur, *Droit International Public* (B. 6, Montchrestien 2004) 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk* (B. 3, 2005) 6-10, 399-400.



verilebilmesi için Güvenlik Konseyi'nin toplantıya çağırılması ve bu yönde karar alınması gerekmektedir.

Bunun dışında uluslararası alanda devletler arasında bölgesel entegrasyon sonucu oluşturulmuş örgütler (Avrupa Birliği-AB) ya da belirli devletlerin de yaptırım kararı vermesi mümkündür. Ancak bu tarz kararlar BM Güvenlik Konseyi tarafından verilen uluslararası nitelikte bir yaptırım kararı olmayıp sadece ilgili devlet veya devletler açısından bağlayıcılığı bulunan bölgesel/ülkesel kararlar niteliğindedir.<sup>2</sup>

Bu doğrultuda Rusya-Ukrayna savaşı çıktıktan sonra Rusya'ya karşı uygulanan yaptırımları değerlendirmek gerekirse, Rusya'nın Ukrayna'ya askeri müdahalesi başladıktan sonra, 27 Şubat 2022 tarihinde, BM Güvenlik Konseyi, S/RES/2623 sayılı kararı kabul ederek Konseyi acil özel oturuma ("*emergency special session*") çağırma prosedürünü başlatmıştır.<sup>3</sup> Ancak Rusya BM Güvenlik Konseyi'nin daimi üyesi olduğundan bu çağırımı veto etmiş; Çin, Hindistan ve Birleşik Arap Emirlikleri de çekimser oy kullanmış olup toplantı çağırısı hala gündemde tutulmakla beraber gerçekleşmemiştir.<sup>4</sup> Dolayısıyla mevcut durumda Rusya aleyhine uluslararası alanda BM Güvenlik Konseyi tarafından verilmiş bir yaptırım kararı bulunmamaktadır.

Burada doğal olarak akla gelecek soru uygulamada sıklıkla tartışılan Rusya yaptırımları ifadesinin hukuki anlamda neyi ifade ettiği olacaktır. Bu kapsamda yukarıdaki paragraflarda açıklanmaya çalışıldığı şekilde BM nezdinde olmasa da devletler veya bölgesel örgütler kapsamında alınmış kararların ulusal egemenlik kapsamında alınan yaptırımlar olarak değerlendirildiği açıktır.

Bu doğrultuda Rusya'ya karşı uluslararası alanda etkin biçimde uygulanan yaptırımların; AB, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından uygulamaya konulanlar olduğu gözlemlenmektedir.<sup>5</sup> Bu yaptırımlara

<sup>2</sup> Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Jean Combacau ve Serge Sur, 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, 6-10, 399-400.

<sup>3</sup> Konuya dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> s.e.t. 16 Ekim 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025.

<sup>4</sup> Konuya dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> s.e.t. 16 Ekim 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025.

<sup>5</sup> Elbette bunlardan başka diğer ülkelere de yürürlüğe konulan yaptırımlar olmakla beraber bu yaptırımların çoğu kez AB ve ABD'nin yaptırımlarını takip ettiği gözlemlendiğinden burada diğer ülkelerin yaptırımları inceleme konusu yapılmamıştır.



ilişkin kısaca açıklama yapmak gerekirse, Rusya'nın Ukrayna'nın Donetsk bölgesine yapmış olduğu müdahale sonrası AB, 17 Mart 2014 yılında Ukrayna'nın bağımsızlığı, egemenliği ve sınır bütünlüğünü tehdit veya ihlal eden müdahalelere karşı 269/2014 sayılı AB Konseyi Tüzüğünü kabul etmiş; sonrasında da bu Tüzüğü yayımladığı paketler ile defalarca kez yenileyerek yaptırımların kapsamını genişletmiştir.<sup>6</sup> AB yaptırımları bir yandan yasaklı tüzel ve gerçek kişilerin listesini içerirken öte yandan Rusya ile başta askeri alanda olmak üzere birçok alanda ticaret yapılmasını yasaklamakta; sadece temel ihtiyaçlar için ticaret yapılmasına izin vermektedir. Söz konusu yaptırımlar tüm üye ülkeler açısından geçerli olup; üye ülkelerin bu Tüzüğü iç hukuklarına geçirmeye gerek duymaksızın doğrudan uygulamaları gerekmektedir.<sup>7</sup> Bu yaptırımlara uyulmamasının sonuçları tüzükte açıkça düzenlenmemekle beraber bunlara uymayan kişi ve kurumların da yasaklı listeye dahil edildiği uygulamada gözlemlenmektedir.

Benzer biçimde ABD de bu hususta yaptırımlar yürürlüğe koymuştur. Burada da ilk düzenleme 2014 yılındaki Ukrayna müdahalesi sonrası Başkanlık kararnamesi ile gelmiş ve bu ilk yaptırımlar silsilesinde Rusya'ya ait bankalar, finans kurumları, enerji sektörü ve askeri amaçlı kullanım yönü kuvvetli ürünler hedef alınmıştır.<sup>8</sup> Bu yaptırımlar 2017 yılında kanun düzeyine taşınmış<sup>9</sup> ancak asıl ağır yaptırımlar 2022 sonrası özellikle *Executive Order* adı verilen başkanlık kararları ile çıkarılmıştır.<sup>10</sup> 2022 sonrası yürürlüğe konulan ve günden güne de

<sup>6</sup> Bu bağlamda en son 23 Ekim 2025 tarihinde 19. Paket yayımlanmıştır. Konuya dair ayrıntılı bilgi ve paket ve yaptırımların içeriği için bkz. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025.

<sup>7</sup> AB hukuku kaynaklarının doğrudan uygulanabilirliği ve doğrudan etkisi hususunda ayrıntılı açıklamalar için bkz. Mehmet Hanifi Bayram, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (B. 4, Seçkin Yayınları, 2019) 174-189.

<sup>8</sup> Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

<sup>9</sup> Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War)> s.e.t. 25 Ekim 2025.

<sup>10</sup> Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War)> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine>>



alanı genişletilen yaptırımlar özellikle finans, enerji, teknoloji ve savunma sanayiine yönelik olmakla binlerce kişi ve şirket yaptırım listesine alınmış, Rusya'nın dolar sistemine ve küresel finansal işlemlerine erişimi ciddi biçimde kısıtlanmıştır.<sup>11</sup>

Bu bölüm açısından sonuç olarak ifade etmek gerekirse Rusya'ya karşı uygulanan yaptırım rejimini uluslararası hukuk bağlamında doğrudan bir saldırı hakkı niteliğinde, BM nezdinde alınmış bir karara dayalı uluslararası bir rejim olarak nitelenebilir. Diğer bir biçimde belirtmek gerekirse, bu yaptırım rejimi uluslararası hukuk anlamında bağlayıcı bir yaptırım rejiminden ziyade 'ekonomik ve finansal baskı' aracı olarak kullanılmak üzere ABD ve Birleşik Krallık gibi egemen devletler veya AB gibi üye devletlerden oluşan birlikler tarafından kendi dış politikaları kapsamında münferiden alınan "ekonomik tedbir"ler niteliğindedir. Dolayısıyla söz konusu tedbirlerin, uluslararası alanda bunları kendi egemen yetkileri ile kabul etmemiş devletler açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse gerek AB gerekse de ABD'nin Rusya'ya karşı uyguladığı yaptırımların, Anayasamız ve buna bağlı ilgili mevzuatlar uyarınca kabul edilmediği sürece ülkemiz açısından hiçbir bağlayıcılığı yoktur.

## 2. Deniz Ticaretinde Kullanılan Sözleşme Türleri ve Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri Hakkında Genel Açıklamalar

Deniz yoluyla yapılan taşımalarda, taşınacak yükün ilgilisi ile karşı tarafta bulunan taşıyanın tercihine göre çeşitli sözleşme türleri kullanılmaktadır.

Bu kapsamda Türk Ticaret Kanunu (TTK) düzenlemesinde ilk karşımıza çıkan tüm taşıma sürecinin taşıtanın<sup>12</sup> kontrolü altında gerçekleştirildiği gemi kira

are-sanctions-against-russia-making-difference> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

<sup>11</sup> Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War)> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

<sup>12</sup> Denizyoluyla yapılan taşımalarda taşıma sözleşmesinin taşıyan ile taşıtan arasında kurulduğu kabul edilmekle taşıtan sözleşmenin karşı âkid tarafını oluşturmaktadır. Bu kapsamda taşıtan yükün maliki olabileceği gibi satıcı, taşıma işleri komisyoncusu, alıcı gibi farklı kişilerden birisi olabilir. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 10, XII Levha Yayınları 2010), 3-6; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022), 360-363; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 15, Filiz Kitabevi 2020), 333-340; Deniz İnci Kaner,



sözleşmesidir.<sup>13</sup> Gemi kira sözleşmeleri, mürettebatlı olsun olmasın, gerek doktrin gerekse de kanun uyarınca menkul kira sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilmekle TTK 1130 maddesi de buna uygun biçimde TTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın adı kira hükümlerinin “*nitelikleri elverdiği ölçüde*” gemi kira sözleşmelerine de uygulanacağını hüküm altına almaktadır.<sup>14</sup>

Gemi kirasından farklı olarak tahsis olunanın geminin teknik sevk ve idaresini almadığı, geminin sadece ticari yönetimini devraldığı hallerde artık gemi kirasından değil zaman çarteri sözleşmesinden söz etmek gerekir. Zaman çarteri sözleşmeleri, TTK 1131. maddede de tanımlandığı üzere, kira sözleşmelerinden farklı olarak geminin tamamının sadece ticari sevk ve idaresinin tahsis olunana bırakıldığı; teknik sevk ve idarenin gemiyi tahsis eden üzerinde kaldığı sözleşme türüdür.<sup>15</sup>

Deniz yoluyla taşıma taahhüdünde bulunulan, bir diğer ifade ile taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen sözleşme olarak karşımıza çıkan navlun sözleşmeleri ise kırkambar ve yolculuk (sefer) çarteri sözleşmesi olarak iki ayrı başlık altında TTK'da düzenlenmektedir.

Bu kapsamda ilk olarak kırkambar sözleşmesini kısaca tanımlamak gerekirse, işbu sözleşmede gemi veya geminin bir kısmı yüke tahsis edilmemekte, taşıtan hiçbir biçimde geminin kontrolünü ele almamakta, sadece taşıyanın öngördüğü gün ve saatte yükü öngörülen yerde bulundurmakla veya gemiye yüklemekle yükümlü olmaktadır.<sup>16</sup>

Bütün bu taşıma sözleşme türlerinden farklı olarak taşıtan/çartererin geminin bir kısmı veya tamamını yüküne tahsis ettirmeyi istediği durumlarda tercih ettiği sözleşme türü ise navlun sözleşmesinin diğer bir türü olan yolculuk (sefer) çarteridir. Yolculuk çarterinde taşıtan, geminin tamamı veya bir kısmını;

---

*Deniz Ticareti Hukuku* (B. 2, Filiz Kitabevi 2014) C. II, 4; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020), 190-193.

<sup>13</sup> Gemi kira sözleşmeleri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bülent Sözer, 399-407; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 313-322; Hacı Kara, 149-169.

<sup>14</sup> Bülent Sözer, 363-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 313-314; Hacı Kara, 149.

<sup>15</sup> Zaman çarteri sözleşmeleri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bülent Sözer, 370-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 322-326; Deniz İnci Kaner, C. II, 10-12; Hacı Kara, 170-181.

<sup>16</sup> Kırkambar sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 6-9; Bülent Sözer, 364-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 330, 355, 360; Deniz İnci Kaner, C. II, 1-46; Hacı Kara, 186.



geminin bir veya birden çok seferini yüküne tahsis ettirmekte ve bunun karşılığında da navlun ödemeyi üstelenmektedir.<sup>17</sup> Yolculuk charterinde gemi kısmen veya tamamen yüke tahsis edildiği için yükleme ve boşaltma tarihlerine<sup>18</sup> ve limanlarına taşıtan karar vermekte, bu sebeple de sözleşmede açık düzenleme olmadığı haller ile kanunun genel hükümlerince korunan durumlar söz konusu olmadıkça, özellikle limanlarda doğacak durumlara taşıtanın katlanması gerektiği gerek kanuni düzenlemelerce gerekse de uygulamada kullanılan tip sözleşme hükümleri, doktrin ve mahkeme kararlarınca kabul edilmektedir.<sup>19</sup>

İşbu çalışmanın temelini oluşturan yolculuk charteri hakkında biraz daha ayrıntılı bilgi vermek gerekirse, bu sözleşme uyarınca gemi TTK 1142. maddede belirlenen demirleme yerine gelince TTK 1152. madde uyarınca herhangi bir şekilde tabi olmayan, sadece muhataba ulaşması gereken bir hazırlık bildirim yapılr. Sözleşmede başkaca bir düzenleme yoksa, TTK 1153. madde uyarınca, yüklemeye daha erken başlanmamışsa bu bildirim muhataba ulaşmasını takip eden ilk takvim günü yükleme (starya) süresi başlar. Yükleme süresi sözleşme ile tespit edilebilir. Eğer tespit edilmemişse TTK 1152/2 uyarınca “*yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile*” yükleme yapılması halinde gereken süre “*yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesisi ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül*” de göz önünde bulundurularak hesaplanır. Yükleme süresi sona erdikten sonra, sözleşmede veya sonrasında taraflar arasında kararlaştırılmışsa TTK 1154. madde uyarınca sürastarya süresi başlar. Sürastarya süresi ücrete tabi bir süre olup ücret sözleşmede belirlenmiş olabileceği gibi sözleşmede tespit edilmemişse TTK 1155 uyarınca taşıyanın zorunlu ve faydalı masrafları bu ücret kapsamında kabul edilmektedir. Taşıyan sürastarya süresi bittikten sonra, TTK 1160. maddede de belirtilmiş olduğu üzere daha fazla beklemek zorunda

<sup>17</sup> Yolculuk charteri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 6-65; Bülent Sözer, 371-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 329-361; Deniz İnci Kaner, C. II; Hacı Kara, 181-282.

<sup>18</sup> Denizyoluyla yapılan taşımaların niteliği gereği yükleme ve boşaltma kesin tarihler olarak belirlenmemekte, yaklaşık tarih aralıklarının burada tespit edildiği gözlemlenmektedir. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 23-53; Bülent Sözer, 422-433, 435-438; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 344-359; Deniz İnci Kaner, C. II, 22-32, 39-41; Hacı Kara, 195-205, 206-208.

<sup>19</sup> Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Banu Bozkurt, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rihtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi” (2016) 32 (2) BATİDER 177.



değildir. Ancak, yine aynı madde uyarınca taşıyan, fazladan beklerse bu sebeple yapmış olduğu masraflar ile ortaya çıkan zararının tazminini talep edebilir.

Yolculuk çarteri, taşımanın sona ermesi, bir diğer ifadeyle geminin varma limanına vardıktan sonra tıpkı yüklemeye olduğu gibi TTK 1166. madde uyarınca demirleme yerine vardıktan sonra madde 1168 uyarınca hazırlık bildirimini yapması sonrasında TTK 1169 vd. hükümleri uyarınca boşaltma ve sürastarya süreleri içerisinde gönderilen tarafından teslim alınması veya TTK 1174 uyarınca alacaklı temerrüdü hükümlerine<sup>20</sup> uygun biçimde yükün bir tevdi mahalline tevdi edilmesi ya da sattırılması ile sona erer. Yolculuk çarteri taşımanın tamamlanmasından başka TTK madde 1159 uyarınca yükleme ve sürastarya süreleri sona ermesine rağmen yükleme yapılmamış olması durumunda, Türk Borçlar Kanunu'ndaki (TBK) tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerin sona ermesine dair düzenlemelere paralel biçimde, taşıtana yazılı biçimde bildirilmek şartıyla sözleşmenin feshi suretiyle de sona erdirilebilir. Benzer şekilde kanun koyucu yükleme bittikten sonra, belirli durumlarda, masraflarını karşılamak kaydıyla taşıtanın da sözleşmeyi feshedebileceğini hüküm altına almaktadır. Kanun ayrıca, boşaltma süresinde yapılmaz ise, yukarıda da ifade edilmiş olduğu üzere, taşıyanın taşıtan ve/veya gönderilene bildirmek suretiyle TBK 107 ila 109. madde düzenlemelerine uygun biçimde taşıdığı yükü veya yükü sattırarak elde edilen değeri tevdi etmek suretiyle de taşıma sözleşmesini sona erdirebileceğini düzenlemektedir. TTK'daki bu açık düzenlemeler dışında, kanunun Türk Medeni Kanunu (TMK) ve dolayısıyla da TBK'nın ayrılmaz bir parçası olmasından hareketle TMK ve TBK'daki genel düzenlemeler uyarınca da yolculuk çarteri sözleşmesinin sona ermesinin mümkün olacağını burada son olarak ifade etmek gerekmektedir.

### 3. Türk Hukukunda Sözleşmenin Tek Taraflı Sona Erdirilmesi Kavramı

Türk hukukunda sözleşmenin tek taraflı biçimde sona erdirilmesi çeşitli haklı sebeplerle ortaya çıkabilir. Bunlardan ilki elbette karşı tarafın sözleşme ile üstlendiği edimi tam ve gereği gibi yerine getirmemesi durumudur.

Ancak işbu çalışmanın konusunu oluşturan haklı sebepler burada genel başlık olarak ifa imkansızlığı şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda işbu başlık

<sup>20</sup> Alacaklı temerrüdü hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (C. I, Filiz Kitabevi 2022) 361-366.



altında ifa imkansızlığı ve aşırı ifa güçlüğü genel hatlarıyla açıklanmaya çalışılacaktır.

İlk olarak ifa imkansızlığı kavramının tanımlanması gerektiği düşünölmekle; TBK madde 136 ifa imkansızlığını *borçunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle* borcun ifasının imkansızlaşması olarak tanımlamış; devamındaki madde 137 ise borcun tamamı değil bir kısmının imkânsız hale gelmesini kısmi ifa imkansızlığı olarak hüküm altına almıştır. Her iki maddenin ortak düzenlemesi gereği ifa imkansızlığının ortaya çıkması durumunda borçlu borcundan kurtulacak olup tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmeler açısından borçlunun almış olduklarını sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanarak iade etmesi gerekmektedir ifa imkansızlığını da derhal alacaklıya bildirme yükümlölüğü kendisine yüklenmektedir.<sup>21</sup>

Kısmi ifa imkansızlığını düzenleyen TBK madde 137'nin ikinci cümlesi kısmi ifa imkansızlığı sözleşme yapılırken öngörölseydi bu halde sözleşmenin en başından akdedilmeyeceği açıksa, borcun tamamının sona ereceğini hüküm altına almakla tarafların sözleşmenin kuruluşundaki iradelerine verilen önemin altını çizmektedir. Ayrıca aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde kısmi ifa imkansızlığı dolayısıyla kalan kısmın ifası mümkün ve alacaklı bu kısmi ifaya razı olursa karşı edimin o oranda ifa edilebileceği ancak borç bölünemeyen bir borç ise ya da alacaklı kısmi ifaya razı değilse bu halde tam imkânsızlık halinin söz konusu olacağı hüküm altına alınmıştır.

İfa imkansızlığının belki de en somut hali mücbir sebeptir. Mücbir sebep kavramı Türk hukuk doktrininde tarafların iradesi dışında ortaya çıkan ve öngörölmez ve karşı konulamaz bir biçimde borcun mutlak ve kaçınılamaz şekilde ihlaline/ifa edilmesine engel olan *olağanüstü bir olay* olarak tanımlanmaktadır.<sup>22</sup> Bu kapsamda mücbir sebebin de ifa imkansızlığının bir türü olduğu kabul edilmelidir.<sup>23</sup> Bunun yanında hangi hallerin mücbir sebep sayılacağıının sözleşmede tahdidi biçimde sayılması durumunda bunlar dışında

<sup>21</sup> Fikret Eren *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları, 2022), 584; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi, 1993) 1002; Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (1961 Basısından tıpkı Bası, Vedat Kitapçılık, 2010) 463-468; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, 418.

<sup>22</sup> Fikret Eren, 584; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, C. I, 418; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, 1002; Haluk Tandoğan, 463-468.

<sup>23</sup> Tandoğan, 468.



kalan hallerin artık mücbir sebep olarak kabul edilmemesi gerektiği de doktrinde ileri sürülmektedir.<sup>24</sup> Ancak böyle bir durumda sözleşmede sayılmamış mücbir sebebin içeriğinin TBK 136. madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açıp açmadığının yine de değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmelidir.<sup>25</sup> Ayrıca mücbir sebebin ortaya çıkması durumunda borçlunun borçtan sorumlu olmaya devam edeceği halinin de sözleşme ile kararlaştırılması mümkündür.<sup>26</sup> Fakat böyle bir durumda mücbir sebebin TBK 136. madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açmadığı hallerde, borçlunun borcunu ifa etmekle mükellef kalmaya devam edeceği kabul edilmelidir. Bunun yanında mücbir sebep, TBK 137. madde uyarınca kısmi ifa imkansızlığına yol açıyor ise; borçlunun kalan kısım için ifaya devam etmekle sorumlu olacağı da yine ifade edilmelidir.

Bu kapsamda ifa imkansızlığının ifayı değil ancak borcun zamanında ifasını imkânsız hale getirmesi bir diğer ifadeyle borçlunun temerrüde düşmesine sebep olması sonucunu doğurması ihtimali de burada ele alınmalıdır. Böyle bir durumda TBK madde 118 hükmünün uygulama alanı bulacağı kabul edilmeli ve *temerrüde düşmekte kusuru olmadığını ispat* eden borçlunun *borcun geç ifasından dolayı alacaklının uğradığı zararı gidermekle* yükümlü olmayacağı kabul edilmelidir. Benzer biçimde burada beklenmedik halden dolayı temerrüde düşen borçlunun kusursuzluğunu ispatlaması durumunda TBK 119. madde uyarınca alacaklının doğacak zararından sorumlu tutulamayacağı hükmünün de burada uygulama alanı bulacağını kabul etmek gerekmektedir.<sup>27</sup>

Burada son olarak TBK 138. madde uyarınca aşırı ifa güçlüğü dolayısıyla sözleşmelerin değişen şartlara uyarlanması hususu da ele alınmalıdır. Sözleşmeler hukukunda ahde vefa ilkesinin karşısında yer alan sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması teorisi mevcut TBK yürürlüğe girene kadar Yargıtay kararları eli ile TMK madde 2 tahtında uygulanmış olup, mevcut TBK düzenlemesinde 138. maddede karşılığını bulmuştur.<sup>28</sup> Buna göre sözleşme

<sup>24</sup> Tandoğan, 468.

<sup>25</sup> Bu hususta daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. Başak Baysal, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, Kasım 2020) 199-200.

<sup>26</sup> Tandoğan, 468.

<sup>27</sup> Burada her ne kadar madde metni *beklenmedik hal* ifadesini kullanmaktaysa da bunun mücbir sebebi de kapsayacak şekilde geniş biçimde anlaşılması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir. Bu hususta bkz. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, C.1, 500-502.

<sup>28</sup> Baysal, 117-149, 161-448. Bu hususta Yargıtay kararlarına örnek olarak 11 H.D. 12.12.1994, E 1994/5786, K 1994/9585, 13 H.D. 06.04.1995, E 1995/145, K 1995/3339, 11 H.D. 01.04.2002, E 2001/10794, K 2002/2870, <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> s.e.t. 13 Aralık 2025.



yapılırken öngörülemeyen ve öngörülmesi de beklenmeyecek olağanüstü bir durumun ortaya çıkması halinde, bu durum borçludan da kaynaklanmıyor ve bu durumdan ötürü borçlunun borcu ifası, dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacak şekilde zorlaşmışsa, borcun ifa edilmemiş olması ya da hakların saklı tutularak ifa edilmiş olması halinde sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması mahkemeden talep edilebilir. Burada uyarlama mümkün değilse, ancak bu halde sözleşmeden dönme söz konusu olur. Sürekli edimli sözleşmeler açısından dönme değil sözleşmenin feshinin söz konusu olabileceği de maddede açıkça düzenlenmiştir.

#### 4. İngiliz Hukukunda Sözleşmenin Tek Taraflı Sona Erdirilmesi Kavramı

İşbu çalışmanın giriş kısmında da kısaca ifade edilmeye çalışıldığı üzere İngiliz hukuku deniz ticaret sözleşmeler, özellikle burada asıl konuyu oluşturan yolculuk çarteri sözleşmeleri uygulamasında sıklıkla taraflarca tercih edilen hukuk olmaktadır. Bu sebeple de uygulamanın ihtiyaçları doğrultusunda oluşturulan tip sözleşmeler ve tip sözleşme klozları da çoğu kez İngiliz hukuku dikkate alınarak düzenlenmektedir. Tüm bu sebeplerle bu çalışma kapsamında İngiliz hukuku ile Türk hukuku mukayeseli biçimde ele alınmak istenmiş; bu amaç doğrultusunda da burada net bir mukayese yapabilmek için İngiliz hukukunda sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi kavramının açıklanması gerekmiştir.

İngiliz sözleşmeler hukuku sisteminde, sözleşmenin haklı sebeplerle feshi Kıta Avrupa'sı hukuk sistemine kıyasla çok daha istisnai hallerde söz konusu olmaktadır. Hukukumuzdan farklı biçimde İngiliz hukukunda bir tarafın edimini ifa etmemesi karşı tarafa sözleşmeyi doğrudan sona erdirme veya kendi edimini ifadan kaçınma (ödemezlik def'i) imkânı vermemektedir. Böyle bir durumun karşı tarafa edimini ifadan kaçınma veya sözleşmeyi sona erdirme hakkı verebilmesi için, bu ifa etmeme halinin İngiliz hukuku uyarınca sözleşmenin esasına ilişkin (*substantial*) olması,<sup>29</sup> bununla beraber bu ifa etmeme halinin sözleşmenin daha açık bir ifadeyle sözleşmedeki işlem temelini esasından ihlali

<sup>29</sup>< <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.



niteliğinde de olması gerektiği (*repudiatory breach*) kabul edilmektedir.<sup>30</sup> Bu doğrultuda sözleşmede öngörülen edimin, açık olmasa da zımnî biçimde, esaslı edim olarak öngörülmüş olduğunun kabul edilmesi durumunda, bunun yerine getirilmemesinin karşı tarafa da kendi edimini ifadan kaçınabilme imkânı tanımakta olduğu ifade edilmelidir.<sup>31</sup>

Dolayısıyla İngiliz hukuk sisteminde çoğu kez sözleşmelerin sona erme ya da fesih sebepleri sözleşmede ayrıntılı biçimde sayılmakta; sayılmayan durumlarda ise hukukumuzdaki ifa imkansızlığı kurumuna benzeyen, imkânsızlık teorisi olarak dilimize çevrilebilecek olan *frustration* teorisi karşımıza çıkmaktadır.<sup>32</sup>

Bu kapsamda imkânsızlık teorisi tanım olarak hukukumuzdaki ifa imkansızlığına benzemektedir. İmkânsızlık teorisine başvurabilmek için sözleşmenin akdedilmesinden sonra, önceden öngörülemeyen ve sözleşmeden doğan edimlerin ifasını fiziken veya ticari olarak imkânsız hale getiren ya da sözleşmenin kuruluşundaki duruma kıyasen bu edimlerin niteliğini tamamen değiştiren bir halin ortaya çıkması gerekmektedir. Sözleşme böyle bir durumun ortaya çıkması halinde sona erdirilebilecektir.<sup>33</sup> Dolayısıyla, tarafların sözleşme

<sup>30</sup>< <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

<sup>31</sup> Baysal, 80-81; Treitel Guenter, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014), 19-009-19-041; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

<sup>32</sup> Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023, 2-4

<sup>33</sup> Baysal, 79-80; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023, 2-3; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023.



ile somutlaşan ortak niyetlerini boşa çıkartacak ve sözleşme akdedilirken öngörülemeyen beklenmedik bir durumun ortaya çıkması halinde de bu teorinin uygulanması söz konusu olabilecektir.<sup>34</sup>

Ancak taraflardan birinin kusuru ile imkânsızlık teorisi kapsamında değerlendirilebilecek bir durumun ortaya çıkması halinde imkansızlık teorisinden ve buna bağlı olarak da sözleşmeyi sona erdirmeye imkanından söz etmek mümkün değildir.<sup>35</sup>

Benzer şekilde, imkânsızlık teorisi olarak değerlendirilebilecek durum sözleşmede hüküm altına alınmış ise artık imkânsızlık teorisi uygulama alanı bulamayacaktır.<sup>36</sup>

Burada son olarak mücbir sebep kavramını incelemek gerekirse; İngiliz hukukunda mücbir sebep, sözleşme taraflarından biri veya taraflarının her

---

46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\_frustration-force\_majeure\_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

<sup>34</sup> Baysal, 80-81; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

<sup>35</sup> Ülgener <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023,3-4; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

<sup>36</sup> <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.



ikisinin da makul kontrolü dışında ortaya çıkan, sözleşmenin akdi esnasında öngörülemeyen ve sözleşmenin tarafının/ taraflarının edimini/edimlerini ifa etmesine engel olan bir durum olarak tanımlanmakla bu doktrininde de mücbir sebebin sözleşmenin akdedilmesi aşamasında öngörülemeyen olması aranmaktaysa da; bu hukuk sisteminde mücbir sebebin ortaya çıkması durumuna sonuç bağlayan sözleşme hükümlerinin öngörülmesi gerektiği de ifade edilmektedir. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, Kıta Avrupa'sı hukukundan farklı biçimde, sözleşmenin akdedilmesi esnasında öngörülemeyen ve tarafların kontrolü dışında ortaya çıkan mücbir sebep durumuna sözleşme ile bir sonuç bağlanması gerekmektedir. Aksi halde, yukarıda ele alınan imkânsızlık teorisinin uygulama alanı bulması dışında, mücbir sebebe dayanarak İngiliz hukukunda sözleşmeyi sona erdirmek mümkün değildir. Bu doğrultuda İngiliz hukukuna tabi birçok sözleşmede mücbir sebep klostlarının mevcut olduğu ve bu düzenlemelerin de çok dikkatle incelenmesi gerektiği ifade edilmelidir.

Tüm bu açıklamalar kapsamında İngiliz hukukunda sözleşmelerin haklı sebeple feshine dair genel bir değerlendirme yapmak gerekirse tarafların/taraflardan birisinin makul kontrolü dışında ortaya çıkan durum aynı zamanda sözleşmenin/sözleşmedeki edimlerin ifasını imkânsız hale getiriyorsa bu halde imkânsızlık teorisi uygulama alanı bulabilir ve sözleşme bu teorinin uygulaması kapsamında haklı sebeple sona erdirilebilir. Bunun dışında sözleşmede açıkça sona erdirme sebepleri sayılmış ise (özellikle mücbir sebep olarak) bu sebeplerin gerçekleşmesi durumunda da sözleşmenin haklı sebeple feshi söz konusu olacaktır.

## **II. MEVCUT YAPTIRIM/YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE TEK TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLUŞTURUP OLUŞTURMAYACAĞINA DAİR ANALİZ**

### **1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi Akdedildikten Sonra Ortaya Çıkan Yaptırım**

Rusya'ya uygulanan yaptırımların uluslararası nitelikte olmadığı; sadece ulusal/bölgesel etkiler doğuracak şekilde ilgili devletler/AB tarafından alındığı yukarıda açıklanmıştır. Dolayısıyla, bu hususta açıklamalara geçmeden önce yukarıda da incelenen bir hususun burada tekrar altının çizilmesi gerekmektedir. Hukuki anlamda Türkiye Cumhuriyeti'ni Rusya'ya karşı yaptırım uygulamaya zorlayan herhangi bir uluslararası düzenleme mevcut olmadığı gibi; Türkiye Cumhuriyeti tarafından ulusal düzeyde alınmış bir karar da mevcut değildir.



Ancak burada şunu da ifade etmek gerekir ki söz konusu yaptırımlara uymamanın ciddi ticari sonuçları mevcuttur. Daha somut biçimde örneklendirmek gerekirse bir Türk şirketinin yaptırıma tabi bir Rus şirketi ile ticari ilişki içerisinde olduğunun tespit edilmesi, söz konusu Türk şirketinin hatta bu şirketin gerçek kişi ortaklarının AB ve ABD'deki (varsa) malvarlıklarının dondurulması, bu şirketin AB ve ABD şirketleri ile ticaret yapmasının yasaklanması hatta gerçek kişi ortaklarının AB ve ABD'ye girişinin engellenmesine kadar gidebilecek olumsuz sonuçlar doğurabilecektir.<sup>37</sup> Burada ayrıca hukukumuzda tüzel kişilik perdesi teorisi<sup>38</sup> olarak var olan ve tüzel kişilerin kendilerini oluşturan gerçek kişilerden bağımsız biçimde değerlendirilmesi gerektiği teorisinden farklı bir yaklaşımı içeren son faydalanan kişi (*ultimate beneficiary owner – UBO*) mevzuatından da kısaca söz etmek yerinde olacaktır. Bu mevzuat, özellikle kara para aklama ile terör finansmanı hususlarında önlem alınması için yürürlüğe konulmuş olup tüzel kişileri oluşturan gerçek kişilerin de bu anlamda dikkate alınması ve tüzel kişilerin onları oluşturan gerçek kişilerden bağımsız değerlendirilmemesi gerektiği temel fikri etrafında oluşturulmuştur.<sup>39</sup> Daha somut bir örnekle açıklamak gerekirse, UBO mevzuatı uyarınca, yolculuk çarteri sözleşmesini akdeden taşıtan şirketin son faydalanan kişisi yani şirketin kontrol ve denetimini elinde bulunduran büyük veya tek pay sahibi gerçek kişinin yaptırım listesinde olması, şirket yaptırım listesinde olmasa dahi AB ve ABD mevzuatı uyarınca yaptırıma tabi bir sözleşme olarak değerlendirilebilecektir.

<sup>37</sup> AB ve ABD yaptırımları ve bunlara uymamanın sonuçları için bkz. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War)> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

<sup>38</sup> Tüzel kişilik perdesi teorisi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Oğuzman Kemal, Seliçi Özer, Oktay Özdemir Saibe, *Kişiler Hukuku* (Filiz Kitabevi 2012), 239-272; Serozan Rona, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık 2011), 439-448.

<sup>39</sup> Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> s.e.t. 16 Aralık 2025; <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> s.e.t. 16 Aralık 2025; <<https://www.moodyys.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> s.e.t. 16 Aralık 2025.



Yukarıdaki genel açıklamalar ışığında bir yolculuk çarteri sözleşmesinin akdedilmesinden sonra, sözleşmenin taraflarından birinin; özellikle taşıtan/gönderilen gibi sözleşme ilgisinin veya bunun son faydalanan kişininin yaptırım listesine alınması durumunda yolculuk çarteri sözleşmesinin akıbetinin ne olacağı hususu bu kısımda ele alınacaktır.

Taraflar sözleşmeyi akdederlerken var olmayan ve sözleşmenin akdi sırasında öngörülemeyen yaptırım kararının hukukumuz açısından ifa imkansızlığı oluşturup oluşturmayacağına öncelikle değerlendirilmesi gerekirse, bir önceki kısımda kısaca açıklanan ifa imkansızlığının her şeyden önce ifayı imkânsız hale getirmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda alınan yaptırım kararının yolculuk çarteri sözleşmesinin ifasını, bir diğer ifadeyle geminin veya bir kısmının yüke tahsis edilerek taşınmasını engellemeyeceği aşıkardır. Bu sebeple sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırımın ifayı imkânsız hale getirmediğinden hareketle TBK 136-137 anlamında borçluya sözleşmeyi tek taraflı haklı fesih sebebi vermeyeceği açıktır.

Böyle bir durumun TBK 138. madde uyarınca değişen bir şart olarak değerlendirilebilir değerlendirilemeyeceği de burada ele alınmalıdır. Bu kapsamda sözleşme akdedilirken ortada olmayan bir yaptırımın sonradan ortaya çıkması, her ne kadar borçlunun ifasını imkansızlaştırmamışsa, zora sokmaktadır. Zira borçlu, yaptırma rağmen söz konusu sözleşmedeki yükümlülüklerini yerine getirirse kendisinin de yaptırım listesine alınması ve ticari anlamda geleceğini kaybetme riski ile karşı karşıya kalabilecektir. Daha somut biçimde ifade etmek gerekirse sözleşme akdedilirken sefer yapılabilecek limanın sözleşmenin akdinden sonra yaptırım listesine dahil edilmesi veya sözleşmenin karşı tarafı taşıtanın veya bu taşıtanın büyük/tek pay sahibinin sonradan yaptırım listesine alınması durumlarında taşıyan, işbu sözleşmeyi ifa etmeye devam ederse, önceki paragraflarda da açıklanmış olduğu üzere AB ve ABD nezdindeki yaptırımlara maruz kalma riski ile karşılaşabilecektir. Hal böyle iken, kanımızca ticari geleceği bu kadar büyük bir risk altına girmiş olan borçludan yolculuk çarterinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmesini istemek, her şeyden önce dürüstlük kuralı ile bağdaşmaz. Bu sebeple böyle bir durumda borcunun ifası zorlaşan çarter sözleşmesi borçlusunun mahkemeden sözleşmenin uyarlanmasını talep edebileceği kabul edilmelidir. Böyle bir uyarılama talebi karşısında mahkeme durumun niteliğine göre sözleşmeyi değişen şartlara uyarlayabilir. Bu uyarılama kararının ne şekilde olabileceğine dair somut örnekle açıklama yapmak gerekirse, yolculuk çarteri sözleşmesindeki yükleme/boşaltma limanlarından biri veya ikisi yaptırım kapsamındaysa



yaptırım kapsamında olmayan yakın limanlarda yükleme/boşaltma yapılması kararı verebilir. Ancak sözleşmeyi uyarlamak mümkün değilse, mesela sözleşmenin taraflarından birisi yaptırım listesinde ise, bu halde mahkeme yolculuk çarteri sözleşmesinin sona ermesine karar verebilir.

Konuyu İngiliz hukukundaki imkansızlık doktrini açısından ele almak gerekirse, burada aslında sözleşmeden doğan edimlerin ifasını ticari olarak imkansız hale getiren bir durum söz konusu ise bu halde ifası imkansız hale gelen tarafın İngiliz hukukunda da sözleşmeyi sona erdirebileceği kabul edilmektedir. Ancak İngiliz hukukundaki imkansızlık doktrini uyarınca sözleşmenin sona erdirilebilmesi için ortaya çıkan imkansızlığın doğduğu tarafta edimi tamamen farklı hale getirmesi gerekmektedir. Burada ayrıca imkansızlık doktrini açısından sözleşme taraflarının öngörülemeyen riskleri sözleşme akdedilirken üstlenmiş oldukları kabul edilmekle beraber, son alınan Catalan Sea kararı ışığında ifası imkansız hale gelen tarafın özen yükümlülüğünün; bir diğer ifadeyle yolculuk çarteri akdedilirken yaptırımın ortaya çıkabilme ihtimalinin olup olmadığını araştırma yükümlülüğünün çok ağırlaşmış olduğunu belirtmek gerekmektedir.<sup>40</sup> Kararı burada ayrıntılı biçimde açıklamak gerekirse karara konu olan olayda Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinden önce (Kasım 2021'de) akdedilen yolculuk çarteri sözleşmesi uyarınca Ust Luga limanından Primorsk limanına taşıma yapılacaktır. Gemi yükleme limanına gelip hazırlık ihbarı yaptıktan sonra kendisine iletilen yükleme belgelerinde gönderen şirketin Birleşik Krallık ve AB yaptırım listesinde olan bir kişi ile bağlantısını tespit edip UBO mevzuatı ve sözleşmede bulunan açık hükme dayanıp çartererlerden alternatif emir vermelerini talep etmiş; çartererler burada sözleşmedeki yaptırım klotuna dayanılabilecek bir durum olmadığına gemi maliklerini ikna etmek için kendilerine çeşitli belgeler sunmuşlar ancak gemi malikleri bu belgeler sonucunda ikna olmadıkları için çartererler sonrasında gemi maliklerinin yüklemeyi haksız yere reddettikleri iddiasıyla sözleşmeyi haklı sebeple sona erdirmeye haklarını kullandıklarını iddia ederek sözleşmeyi sona erdirmişlerdir. Gemi malikleri sözleşmenin sona erdirilmesinin haksız olduğu iddiasıyla dava

<sup>40</sup> Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için Catalan Sea kararı bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. çevrimiçi, 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025; aşağıda para III/3.



açmışlardır. Kararda sözleşmede bulunan savaş klotu ayrıntılı biçimde tartışılmakla beraber tarafların özen yükümlülükleri de ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Mahkeme çarter sözleşmesi yapılırken gemi malikinin sözleşmenin karşı tarafındaki kişinin yaptırım listesinde olup olmadığını araştırmakla yükümlü olmakla beraber bu araştırma yükümlülüğünü mevcut bulunan internet siteleri eliyle basit bir biçimde yapmaması gerektiğini, özellikle çarterler tarafından kendisine sunulan ek belgeleri de incelemekle yükümlü olduğunu hüküm altına almıştır.<sup>41</sup> Bu kapsamda mahkeme, sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararına dayanarak yolculuk çarterini sona erdirmek isteyen tarafın (somut olayda taşıyan/gemi malikinin) öncelikle sözleşmeyi sona erdirmek istediği anda mevcut bulunan ve güvenilir kaynaklardan elde edilmiş objektif, somut delillere dayanan yaptırım kararına dayanarak bunu yapabileceği; yüzeysel araştırmalarla elde edilen verilere dayanılarak verilmiş olan sözleşmeyi sona erdirmek kararının makul taşıyan/gemi maliki kararı olmadığını belirterek sözleşmenin sona erdirilmesinin taşıyan tarafından haksız olduğu sonucuna varmıştır.<sup>42</sup>

## 2. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi Akdedilmeden Önce Mevcut Olan Yaptırım

Yolculuk çarteri akdedilmeden önce mevcut olan yaptırımın Türk hukuku açısından ifa imkânsızlığı oluşturmayacağı; zira bir önceki kısımda da açıklandığı üzere Türkiye Cumhuriyeti açısından ifayı imkansız hale getirecek herhangi bir uluslararası ya da ulusal hukuki bir yaptırım kararının bulunmadığı aşikardır.

<sup>41</sup> Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.

<sup>42</sup> Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için Catalan Sea kararı bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025; aşağıda para III/3.



Burada sözleşme akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının TBK 138. madde uyarınca sözleşmenin uyarlanması imkanını da doğurmayacağı düşünülebilir. Zira yaptırım sözleşme akdedilirken mevcut olduğundan, başkaca ek bir durumun sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkmaması halinde, sözleşme akdedildikten sonra değişen bir şart söz konusu olmayacağından, sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması talebinde bulunmak da mümkün olmayabilir. Ancak burada akla gelen bir ihtimal, somut olarak sözleşme akdedilirken mevcut olan yaptırımın sözleşmenin akdinden sonra değişmesi durumudur. Somut biçimde örneklendirmek gerekirse, sözleşme akdedilirken taşıyan halen daha yaptırıma tabi yolculuk charteri sözleşmesinin ifası için sigorta teminatı tedarik edebiliyorken sözleşmenin akdedilmesinden sonra alınan bir karar ile bu sigorta teminatını temin edemez veya navlun ücretinden çok daha yüksek bir primle temin edebilir hale geldiyse; bu halde de sözleşmenin Türk hukuku uyarınca değişen şartlara uyarlanmasının kabul edilmesi gerektiği düşünülmektedir. Daha genel bir ifadeyle, sözleşme akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının TBK 138. madde uyarınca sözleşmenin uyarlanması imkanını doğurup doğurmayacağına, somut olayın şartlarını değerlendirerek karar vermek çok daha isabetli olacaktır.

İngiliz hukukundaki imkânsızlık doktrini açısından ise durum çok nettir. Burada sözleşme akdedildikten sonra ifayı imkansız hale getiren bir durumun ortaya çıkmadığı ve sözleşmenin tarafı taşıyanın sözleşme akdedilirken bu yaptırım riskini üstlendiği kabul edildiğinden bu halde imkânsızlık doktrinine dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilemeyeceğini kabul etmek gerekmektedir ki bu durum sözleşme akdedilmeden önceki inceleme yükümlülüğünün, yukarıda açıklanmaya çalışılan Catalan Sea kararı ile bu kadar genişletilmiş olmasının ışığında kanımızca artık tartışma götürmez bir açıklıktadır.

### 3. Sözleşmede Açık Hüküm Bulunması Hali

Sözleşmeler hukukunun temel prensiplerinden olan irade özgürlüğü prensibi gereği kanunun emredici hükümlerinden sonra tarafların iradesine üstünlük tanınmasından hareketle sözleşmede yaptırım ve/veya savaş ya da silahlı çatışma halinde sözleşmenin akıbetini düzenleyen açık hüküm bulunması durumunda gerek Türk gerekse de İngiliz hukuku açısından bu hükmün öncelikle uygulama alanı bulacağı açıktır.

Bu kapsamda açıklamalara geçmeden önce ayrıca şunu da ifade etmek gerekir ki yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılan tip sözleşmeler içerisinde ya da sözleşmelerden ayrı düzenlenmiş mücbir sebep veya savaş/iç savaş/silahlı



çatışma klozlarına rastlanmakta; bu klozlar çoğu kez söz konusu mücbir sebep, savaş/iç savaş/silahlı çatışmanın belirli bir süreden uzun sürmesi halinde tarafların/ilgili tarafın sözleşmeyi sona erdirebileceklerini/erdirebileceğini düzenlemektedir.<sup>43</sup>

Öncelikle Türk hukuku açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse, yukarıda yapılan açıklamalar ışığında gerek ifa imkansızlığı gerekse de aşırı ifa güçlüğüne dair TBK düzenlemelerinin yedek yükümler olduğu açıktır. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, burada yolculuk çarteri sözleşmesinde savaş/iç savaş/silahlı çatışma veya mücbir sebebin ortaya çıkması durumlarına dair açık düzenlemeler mevcut ise bu halde bu düzenlemelere öncelik tanınacak; bu düzenlemelerin sonuç bağlamadığı durumlarda TBK 136, 137 ve 138. maddeler özüne uygun düştüğü ölçüde somut olaya uygulanacaktır. Ancak her durumda sözleşmedeki klozları yorumlarken Türk hakiminin temel ilke olan TMK 2. maddedeki dürüstlük kuralını da her aşamada dikkate alması gerektiği ifade edilmelidir.

Konuyu İngiliz hukuku açısından ele almak gerekirse, İngiliz sözleşmeler hukuku açısından da irade özgürlüğü ilkesinin geçerli olmasından hareketle sözleşmede öngörülen açık hükmün, imkânsızlık teorisi de dahil hemen tüm düzenlemelerden öncelikle uygulanacağı kabul edilmektedir. Bu kapsamda önceki paragraflarda açıklanan Catalan Sea kararına burada tekrar geri dönmek gerekmektedir. Zira karar, sözleşmede bulunan açık yaptırım klozunun uygulanma şartlarına da açıklık getirmektedir. Bu doğrultuda mahkeme öncelikle özel nitelikli klozların net biçimde düzenlenmesi gerektiğini; açıklık olmayan hallerde bu klozların *contra proferentem* yani buna dayanan taraf aleyhine delil teşkil edeceğini belirtmiştir.<sup>44</sup> Akabinde mahkeme yaptırıma maruz kalmak (“*exposure to sanction*”) teriminin hiçbir biçimde taraflardan birinin yaptırımları deldiği ya da deleceği anlamına gelmediğini ifade etmiştir.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Bu hususta ayrıntılı bilgi ve uygulamada sıklıkla kullanılan GENCON ‘94 örneği ve tip Voywar klozu için bkz. <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynayı-ısgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yatirim-klozlari-i45>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <[https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war\\_risks\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2025/](https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/)> s.e.t. 13 Kasım 2025.

<sup>44</sup> <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.

<sup>45</sup> Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for->



Devamında da mahkeme, önceki paragraflarda da ifade edilmiş olduğu üzere, yaptırım kararına dayanabilmek için yapılacak olan araştırmanın objektif özen yükümü kapsamında ayrıntılı biçimde yapılması ve somut deliller ışığında yaptırım klozuna dayanılması gerektiği sonucuna varmıştır. Bu kararı da dikkate alarak bir sonuca varmak gerekirse, İngiliz hukuku açısından da yolculuk çarteri sözleşmesinde herhangi bir tereddüde yer bırakmayacak şekilde açık bir yaptırım düzenlemesi olması halinde bunun öncelikle uygulanacağı, ancak bu düzenlemenin uygulanması açısından somut veri/delillerle dayanılması gerektiği ifade edilmelidir.

## SONUÇ

Bu çalışmada, uluslararası yaptırımların ve özellikle Rusya-Ukrayna savaşı bağlamında uygulanan ekonomik ve ticari kısıtlamaların, yolculuk çarteri sözleşmelerinde haklı nedenle fesih imkânı sağlayıp sağlamadığı Türk ve İngiliz hukuku perspektifinden karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Analizler hem ulusal hem de uluslararası hukuk kaynakları, güncel yargı kararları, doktrin ve uygulama örnekleri ışığında yürütülmüştür.

Bu kapsamda gerek Türk gerekse de İngiliz hukuk sistemi açısından yolculuk çarteri akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının, istisnai durumlar hariç sözleşmenin taraflarına sözleşmeyi haklı sebeple fesih imkanı vermeyeceği belirtilmiştir.

Ancak durum sözleşme akdedilmeden önce var olmayıp yolculuk çarteri yapıldıktan sonra ortaya çıkan yaptırım kararı ile sözleşmede bulunan açık savaş/içsavaş/mücbir sebep klozlarının uygulanması açısından o kadar net değildir. Sözleşme yapıldıktan sonra ortaya çıkan yaptırım kararı, çarterdeki yükümlülüklerini yerine getiren taşıyanın ticari geleceğini risk altına sokabilecek nitelikteyse bu halde sözleşmeyi değişen şartlara uyarlama; uyarlamak mümkün değilse sözleşmeyi haklı sebeple sona erdirmeye hakkının taşıyana tanınması gerektiği Türk hukuku açısından dürüstlük kuralı ve TBK 138. madde ışığında kabul edilmelidir. Konu İngiliz hukuku açısından son verilen Catalan Sea kararı kapsamında tartışmalı nitelikte olup, bu karar doğrultusunda taşıyanın sözleşme akdedilmeden önce var olmayan yaptırım kararına dayanabilmesi için kendisi

---

shipowners> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.



açısından ediminin ifasının tamamen nitelik değiştirdiğini ve bu değişikliği özenli biçimde yapmış olduğu ayrıntılı araştırmalara rağmen öngörmesinin mümkün olmadığını ispatlaması gerekmektedir. Türk ve İngiliz hukuk sistemleri arasındaki bu farklılığa ilişkin olarak uygulamanın ihtiyaçlarını karşılamak açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse; her ne kadar Türk hukukunun uyarlama doktrininin esnekliği sayesinde somut olayın şartlarına uygun ve hakkaniyetli bir çözüm getirmesinin yerinde olduğu düşünülse de; ticari anlamda net ve somutluk getiren İngiliz hukukundaki imkansızlık (*frustration*) doktrininin deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamak açısından daha uygun olacağı ifade edilebilir.

Bu kapsamda son olarak yaptırımların yolculuk çarteri sözleşmelerinde haklı nedenle fesih hakkı doğurup doğurmayacağını, sözleşmenin akdedildiği zamandaki öngörülebilirlik, sözleşme hükümleri ve ilgili hukuk sisteminin yaklaşımına göre değişeceği değerlendirilmektedir. Bu sebeple uygulamada, sözleşme metinlerinin dikkatle hazırlanması, güncel hukuki gelişmelerin ve yargı kararlarının yakından takip edilmesi büyük önem taşımaktadır. Ayrıca tarafların, sözleşmelerine açık ve kapsamlı yaptırım/mücbir sebep klozları ekleyerek, olası riskleri en aza indirebilecekleri de belirtilmelidir.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- Bayram M. H, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (B. 4, Seçkin Yayınları 2019)
- Baysal B, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, 2020)
- Combacau J ve Sur S, *Droit International Public* (B. 6, Montchrestien 2004)
- Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 10, XII Levha Yayınları 2010)
- Eren F, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları 2022)
- Kaner D. İ, *Deniz Ticareti Hukuku, C. II* (B. 2, Filiz Kitabevi 2014)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020)
- Kender R, Çetingil E ve Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 15, Filiz Kitabevi 2020)
- Oğuzman K, Öz T, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I* (Filiz Kitabevi 2022)
- Oğuzman K, Seliçi Ö, Oktay Özdemir S, *Kişiler Hukuku*, (Filiz Kitabevi, 2012)



Pazarıcı H, *Uluslararası Hukuk* (B. 3, 2005)

Serozan R, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku*, (Vedat Kitapçılık, 2011)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku I* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022)

Tandoğan H, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (1961 Basısından tıpkı Bası, Vedat Kitapçılık 2010)

Tekinay S. S, Akman G. S, Burcuoğlu H ve Altop A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi 1993)

Treitel G, *Frustration and Force Majeure*, (Thomson Sweet & Maxwell, 2014)

## Makaleler

Bozkurt B, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi' (2016) 32(2) BATİDER 177

## İnternet Kaynakları

'19th package of sanctions against Russia: EU targets Russian energy, third-country banks and crypto providers' (European Council, 23 October 2025) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025

'A4ID English Contract Law at a Glance' (A4ID) <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023

'Are Sanctions Against Russia Making a Difference?' (Council on Foreign Relations) <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025

'Catalan Sea: Sanctions Clauses and Evidence Control' (Quadrant Chambers) <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025

'Court's Decision Addresses the Construction and Operation of Sanctions Clauses in Charterparties' (DWF Group) <<https://dwfgroup.com/en/news->



and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties> s.e.t.13 Kasım 2025

‘Court Decision Reshapes Sanctions Risk Assessment for Shipowners’ (Wikborg Rein) <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025

‘EU sanctions press release’ (European Commission) <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> s.e.t. 24 Ekim 2025

‘Force Majeure and Frustration Issues from a Charterer’s Perspective’ (UK Defence Club) <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Force Majeure’ (Steamship Mutual) <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Frustration & Force Majeure’ (West of England P&I) <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘GENCON 94’ (BIMCO) <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> s.e.t.13 Kasım 2025

‘History of US Sanctions on Russia’ (Visual Capitalist) <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘International sanctions during the Russo-Ukrainian War’ (Wikipedia) <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘İngiliz Hukukunda Mücbir Sebep’ (Ülgener) <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Press Release JY1298’ (US Department of the Treasury) <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘Rusya’nın Ukrayna’yı İşgalinin Sözleşmeler Üzerindeki Hukuki Etkileri: Savaş ve Yaptırım Klotzları’ (Ülgener) <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynayı->



isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-  
i45> s.e.t.13 Kasım 2025

‘Sanctions Map’ (EU) <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025

‘Strike Impact on Shipping’ (HFW) <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Ukraine and Russia Sanctions’ (US Department of State) <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘Ukraine: Overview of U.S. Sanctions’ (US Congress) <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (UN Documents) <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025

‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (Wikipedia) <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> s.e.t. 16 Ekim 2025

‘War Risks Clause for Voyage Charter Parties 2025’ (BIMCO) <[https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war\\_risks\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2025/](https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/)> s.e.t.13 Kasım 2025

‘What is Force Majeure?’ (NEPIA) <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023

Tonzip Maritime Ltd v Catalan Sea’ (vLex) <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t.13 Kasım 2025

<<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> s.e.t.13 Aralık 2025

<<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> s.e.t.16 Aralık 2025

<<https://www.moody's.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> s.e.t.16 Aralık 2025

<<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> s.e.t.16 Aralık 2025





-Çeviri / Translation-

## **A COMPARATIVE ASSESSMENT UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW OF WHETHER THE SANCTIONS IMPOSED DUE TO THE RUSSIA–UKRAINE WAR MAY CONSTITUTE GROUNDS FOR UNILATERAL TERMINATION OF VOYAGE CHARTERPARTIES\***

*RUSYA UKRAYNA SAVAŞI DOLAYISIYLA KONULMUŞ OLAN  
YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE TEK  
TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLARAK KABUL EDİLİP  
EDİLEMEYECEĞİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUK SİSTEMLERİ  
AÇISINDAN MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME*

Asst. Prof. Banu BOZKURT\*\*

### **ABSTRACT**

Among the various types of contracts used in maritime carriage, voyage charterparties under which a vessel, in whole or in part, is allocated for one or more voyages constitute perhaps the most fundamental form. The extent to which such agreements are affected by the sanctions imposed as a consequence of the Russia–Ukraine war, and whether these sanctions grant a unilateral right of termination, has become a subject of legal debate.

\* Research Article, Submission Date: 14.11.2025 / Acceptance Date: 20.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1823736.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

\*\* Asst. Prof., Akdeniz University Faculty of Law, Department of Maritime Law (bozkurtbanu35@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-0630-3681).



In this context, when the issue is examined under Turkish and English law, it may be accepted that if a sanction measure arises after the conclusion of a voyage charterparty, and if such measure was unforeseeable at the time of contracting and renders the debtor's performance excessively onerous to an extent that it can no longer reasonably be expected, then a unilateral right of termination may arise.

However, reliance on sanctions that already existed prior to the conclusion of the contract cannot justify unilateral termination.

Furthermore, where the voyage charterparty contains an explicit clause addressing the matter, both legal systems generally give precedence to the parties' autonomy; therefore, the issue must be assessed primarily within the framework of the contractual provision in question.

**Keywords:** •Russia Sanctions •Voyage Charterparty •Unilateral Termination Right of Voyage Charterparty

## ÖZ

Denizyolu ile yapılan taşımalarda kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri Rusya-Ukrayna savaşı dolayısıyla konulmuş olan yaptırımlardan etkilemekle bunun tek taraflı sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

Bu kapsamda konu Türk ve İngiliz hukukları açısından değerlendirildiğinde yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararı sözleşme akdedilirken öngörülemez ve sözleşmenin borçlu tarafının borcunu ifasını kendisinden beklenemeyecek ölçüde zorlaştırıyorsa, bu halde sözleşmeyi tek taraflı sona erdirmeye hakkı vereceği kabul edilebilmektedir. Ancak, sözleşme akdedilmeden önce var olan yaptırıma dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi mümkün olmayacaktır.

Ayrıca burada yolculuk çarteri sözleşmesi içerisinde konuya dair açık düzenleme var ise, her iki hukuk düzeni açısından da tarafların iradelerine öncelik tanınacağından, bu düzenleme kapsamında konunun değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** •Rusya Yaptırımları •Yolculuk Çarteri •Yolculuk Çarterini Tek Taraflı Sona Erdirme Hakkı

## INTRODUCTION

Voyage charterparties that is an agreement where a part or all of the vessel is allocated to cargo for one or more voyages and perhaps the most fundamental type of contract used in maritime transport having a significant portion on global trade, are affected by crises arising internationally. Crises and wars whose effects are particularly manifested in the field of international maritime transportation, as well as international decisions adopted in connection therewith—especially those imposing restrictions through sanctions—may significantly impede or

render impossible the performance by the parties to a voyage charterparty of their contractual obligations

In this context, with the outbreak of the Russia-Ukraine War comprehensive economic and trade sanctions against Russia were imposed by the United States, the United Kingdom, the European Union, and several other countries which is also the subject of this study. These sanctions include but not limited measures such as prohibiting the export of certain goods and services, blocking access to certain ports, restricting shipping operations, and imposing sanctions on financial transactions. These sanctions have a direct impact on the performance of contract of carriage, seriously complicating or even making it impossible for the parties to fulfill their obligations arising from contract of carriage.

Accordingly, this study seeks to address the question of whether the specific factual circumstances arising from such sanctions may be regarded as a justified ground for the termination of voyage charterparties.

In seeking the answer to this question, the aim is to conduct a comparative study between English law, as frequently governing law of the charterparties, and Turkish law, by revealing the similarities and differences between the two legal systems in this regard. The choice of English law for comparison is not coincidental. In maritime law practice, English law is often preferred as the governing law for contract of carriage, and for this reason, the standard provisions used in contracts are generally determined based on the logic of the English legal system. For these reasons, while the question of whether the concrete circumstances arising from sanctions constitute a justified ground for termination of voyage charterparties is examined from the perspective of Turkish law, it is also considered appropriate to take into account English law—which has increasingly been the subject of judicial assessment in practice—and to conduct a comparative analysis between the two legal systems.

Within this framework, the study will first address, under the heading of general explanations concerning the relevant concepts, the notion of sanctions and the international legal validity of the sanctions currently in force. Subsequently, with specific reference to voyage charterparties, general explanations will be provided regarding the types of contracts used in carriage of goods by sea, followed by an outline of the grounds for termination for just cause under Turkish law and English law.



Following the general explanations, the final section will separately address whether sanctions constitute grounds for termination of the contract under both legal systems in three distinct scenarios. In this respect, the first subheading will examine whether a sanction imposed after the conclusion of a voyage charterparty may constitute a ground for termination of the contract, while the second subheading will assess the effects of a sanction that existed prior to the conclusion of the contract. The final subheading will address situations in which voyage charterparties contain specific contractual provisions governing such circumstances.

## **I. GENERAL INFORMATION**

### **1. The Concept of Sanctions and the Nature of Sanctions Imposed in Connection with the Russia-Ukraine War**

The term “sanction” refers to the imposition of restrictive measures by a state or group of states against another state or non-state actor, prohibiting specific or general financial and/or commercial activities.<sup>1</sup>

In international law, the term “sanctions” encompasses all restrictions, including embargoes, and is understood to cover all such measures. The fundamental reason for this lies in Article 41 of Chapter VII of the United Nations (UN) Charter, which forms the basis for the concept of sanctions. According to Article 41,

“The Security Council may decide what measures not involving the use of armed force are to be employed to give effect to its decisions, and it may call upon the Members of the United Nations to apply such measures. These may include complete or partial interruption of economic relations and of rail, sea, air, postal, telegraphic, radio, and other means of communication, and the severance of diplomatic relations.”

Pursuant to this article, the Security Council may decide to impose economic and/or diplomatic sanctions against a state without resorting to military force. The most widely applied and most legitimate sanctions in international law are those imposed as a result of decisions taken by the UN Security Council under this article. Pursuant to Article 41 of the UN Charter, for such a sanction decision

---

<sup>1</sup> For detailed information and explanation on this matter, see. Jean Combacau and Serge Sur, *Droit International Public* (6th edn, Montchrestien, 2004), 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk* (3rd edn, 2005), 6-10, 399-400.

to be made, the Security Council must be convened and a decision in this regard must be taken.

In addition, organizations formed as a result of regional integration between states at the international level (European Union - EU) or certain states may also impose sanctions. However, such decisions are not international sanctions imposed by the UN Security Council but are only regional/national decisions that are binding on the relevant state or states.<sup>2</sup>

In this regard, if the sanctions imposed on Russia after the Russia-Ukraine war broke out, following Russia's military intervention in Ukraine, on February 27, 2022 should be evaluated, the UN Security Council adopted Resolution S/RES/2623 and initiated the Council's emergency special session.<sup>3</sup> However, Russia vetoed this call as it is a permanent member of the UN Security Council; China, India, and the United Arab Emirates abstained from voting, and although the call for a meeting remains on the agenda, it has not yet taken place.<sup>4</sup> Therefore, there is currently no sanctions resolution against Russia issued by the UN Security Council in the international arena.

The question that naturally comes to mind here is what the term "Russian sanctions," which is frequently discussed in practice, means in legal terms. In this context, as sought to be explained in the foregoing paragraphs, it is evident that decisions adopted not under the auspices of the United Nations but by individual states or regional organizations are considered as sanctions imposed within the scope of national sovereignty.

In this regard, it is observed that the sanctions effectively applied against Russia in the international arena are those imposed by the EU, the United Kingdom, and

---

<sup>2</sup> For detailed information and explanation on this matter, see. Jean Combacau and Serge Sur, 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarcı, 6-10, 399-400.

<sup>3</sup> For detailed explanations on this subject, see. <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> accessed 16 October 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025.

<sup>4</sup> For detailed explanations on this subject, see. <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> accessed 16 October 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025.



the United States (US).<sup>5</sup> To briefly explain these sanctions, following Russia's intervention in Ukraine's Donetsk region, the EU adopted Council Regulation (EU) No 269/2014 on March 17, 2014, against interventions threatening or violating Ukraine's independence, sovereignty, and territorial integrity; subsequently renewed or amended several times through published packages, expanding the scope of the sanctions.<sup>6</sup> EU sanctions, on the one hand, include lists of designated legal and natural persons, and on the other hand prohibit trade with Russia in numerous sectors—most notably in the military field—while permitting trade solely for the purposes of meeting essential needs. These sanctions are binding on all Member States and must be applied directly by them without the need for transposition of the Regulation into national law.<sup>7</sup> Although the consequences of non-compliance with these sanctions are not explicitly stipulated in the regulations, it has been observed in practice that individuals and institutions that fail to comply might be included in the prohibited list.

Similarly, the US has also imposed sanctions in this regard. In this context, the first set of measures was introduced by way of a presidential decree following the intervention in Ukraine in 2014, and within this initial wave of sanctions, Russian banks, financial institutions, the energy sector, and products with a strong military end-use dimension were specifically targeted.<sup>8</sup> These sanctions were elevated to the level of law in 2017,<sup>9</sup> however, the main sanctions were

---

<sup>5</sup> Of course, there are sanctions imposed by other countries as well, but since most of these sanctions have been observed to follow those of the EU and the US, the sanctions of other countries have not been examined here.

<sup>6</sup> In this context, the latest Package 19 was published on October 23, 2025. For detailed information on the subject and the content of the package and sanctions, see. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025; <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> accessed 24 October 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025.

<sup>7</sup> For detailed explanations on the direct applicability and direct effect of EU law sources, see. Mehmet Hanifi Bayram, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (4th edn, Seçkin Yayınları, 2019), 174 – 189.

<sup>8</sup> For more detailed information, see. <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> accessed 25 October 2025; <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm>> accessed 25 October 2025.

<sup>9</sup> For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> accessed 25 October 2025.

imposed after 2022, particularly through presidential decrees known as *Executive Orders*.<sup>10</sup> The sanctions imposed after 2022, which have been expanding day by day, have targeted the finance, energy, technology, and defense industries in particular, with thousands of individuals and companies being added to the sanctions list, severely restricting Russia's access to the dollar system and global financial transactions.<sup>11</sup>

In conclusion, for the purposes of this section, the sanctions imposed against Russia cannot be characterized as an international sanctions regime based on a decision adopted under the auspices of the United Nations, nor as a regime amounting to the exercise of a right of direct enforcement under international law. In other words, this sanctions regime is not a binding sanctions regime in the sense of international law, but rather constitutes "economic measures" taken individually by sovereign states such as the US and the UK, or by unions of member states such as the EU, within the scope of their own foreign policies, to be used as a means of "economic and financial pressure." Accordingly, such measures do not have binding force under international law vis-à-vis states that have not adopted them through the exercise of their own sovereign authority. To put it more clearly, the sanctions imposed by both the EU and the US against Russia have no binding effect on our country unless they are accepted in accordance with our Constitution and related legislation.

## 2. General Overview of Contract Types Used Carriage of Goods by Sea and Voyage Charterparties

In carriage of goods by sea, various types of contracts are employed depending on the preferences of the party interested in the cargo and the carrier on the other side.

---

<sup>10</sup> For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025.

<sup>11</sup> For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025.



Within this framework, the first type of contract encountered under the Turkish Commercial Code (TCC) regulation is the bareboat charterparty, in which the entire transportation process is carried out under the control of the charterer.

In this context, the first one encountered in the Turkish Commercial Code (TCC) regulation is the bareboat charterparty, in which the entire transportation process is carried out under the control of the charterer.<sup>1213</sup> As well as bareboat charterparties (with crew) than charterparties by demise (with crew), are accepted as a type of lease of movable property both in doctrine and pursuant to the law, and TCC article 1130 accordingly stipulates that in cases where there is no provision in the TCC, the ordinary lease provisions of the Turkish Code of Obligations (TCO) shall also apply to bareboat charterparties to the “*extent that their nature permits*”.<sup>14</sup>

Unlike the bareboat charter/charter by demise, in cases where the person to whom the vessel is allocated does not take over the technical control and operation of the ship but only assumes the commercial control, the contract must be characterized not as a ship lease but as a time charterparty. As defined in Article 1131 of the Turkish Commercial Code (TCC), time charterparties, unlike ship lease agreements, are contracts under which only the commercial employment and management of the vessel are placed at the disposal of the charterer, while the technical management and navigation of the vessel remain with the party allocating the vessel.<sup>15</sup>

Contracts of carriage by sea, namely freight contracts concluded between the carrier and the shipper, are regulated under the Turkish Commercial Code (TCC)

---

<sup>12</sup> In carriage by sea, it is accepted that the contract of carriage is established between the carrier and the shipper, and the shipper constitutes the counterparty to the contract. In this context, the shipper may be the owner of the cargo or may be one of various other persons such as the seller, freight forwarder, or buyer. For detailed explanations on this matter, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II* (10th edn, XII Levha Yayınları, 2010), 3-6; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (6th edn, Vedat Kitapçılık, 2022), 360-363; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (15th edn, Filiz Kitabevi, 2020), 333-340; Deniz İnci Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Filiz Kitabevi, 2014), Vol. II, 4; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları, 2020), 190-193.

<sup>13</sup> For detailed explanations regarding bareboat charterparty, see. Bülent Sözer, 399-407; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 313-322; Hacı Kara, 149-169.

<sup>14</sup> Bülent Sözer, 363-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 313-314; Hacı Kara, 149.

<sup>15</sup> For detailed explanations regarding time charterparties, see. Bülent Sözer, 370-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 322-326; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 10-12; Hacı Kara, 170-181.

under two distinct categories: liner (general cargo) contracts and voyage charterparties.

In this context, the liner carriage contracts may be defined as agreement where the contractual relationship is generally documented by a bill of lading, under which the carrier retains full control over the vessel and its commercial employment, and the shipper's obligations are limited to delivering the cargo in accordance with the carrier's schedule.<sup>16</sup>

Unlike all of the aforementioned types of contracts of carriage, where the shipper or charterer seeks to have a part of the vessel or the vessel as a whole allocated to its cargo, the contractual form preferred is the voyage charterparty, which constitutes another form of the contract of affreightment. In a voyage charter, the charterer assigns all or part of the ship; one or more voyages of the ship to its cargo and, in return, undertakes to pay the freight.<sup>17</sup> In a voyage charterparty, since the vessel is allocated in whole or in part to the cargo, the loading and discharging dates<sup>18</sup> and ports are determined by the charterer. Consequently, unless otherwise expressly agreed in the contract or unless the circumstances fall within situations protected by the general provisions of the law, it is accepted—both under statutory regulations and in standard form charterparty clauses commonly used in practice, as well as in legal doctrine and judicial decisions—that the charterer must bear the risks arising in particular at the ports.<sup>19</sup>

To elaborate further on the voyage charterparty, which constitutes the foundation of the present study, under such a contract, once the vessel arrives at the anchorage area designated pursuant to Article 1142 of the Turkish Commercial

---

<sup>16</sup> For detailed information on the contract of carriage of goods, see. Tahir Çağa and Rayegan Kender, 6-9; Bülent Sözer, 364-3-67; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 330, 355, 360; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 1-46; Hacı Kara, 186.

<sup>17</sup> For detailed information about the voyage charterparty, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, 6-65; Bülent Sözer, 371-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 329-361; Deniz İnci Kaner, Vol. II; Hacı Kara, 181-282.

<sup>18</sup> Due to the nature of carriage of goods by sea, loading and unloading dates are not set as exact dates; instead, approximate date ranges are specified here. For detailed explanations on this matter, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, 23-53; Bülent Sözer, 422-433, 435-438; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 344-359; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 22-32, 39-41; Hacı Kara, 195-205, 206-208.

<sup>19</sup> For detailed explanations on this matter, see. Banu Bozkurt, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri and Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi", 2016, 32 (2), 177-207.



Code (TCC), a notice of readiness is given in accordance with Article 1152 of the TCC. Such notice is not subject to any formal requirements and is deemed effective solely upon receipt by the consignee. Unless otherwise stipulated in the contract, in accordance with TCC Article 1153, if loading has not commenced earlier, the loading period (namely laytime) shall commence on the first calendar day following the receipt of this notice by the consignee. The laytime may be fixed by the contract. Where it has not been expressly agreed, pursuant to Article 1152(2) of the TCC, the laytime shall be calculated on the basis of the time that would be required for loading to be completed by “*twenty-four hours of continuous working*,” taking into account the loading port, the vessel employed for the carriage, the loading facilities and equipment, the nature of the cargo, as well as the regulations of the port of loading and local customs. Upon the expiration of the laytime, where agreed between the parties either at the time of the conclusion of the contract or thereafter, the period of demurrage commences pursuant to Article 1154 of the TCC. The demurrage period is a time subject to remuneration, which may be fixed by the contract; where it has not been determined therein, pursuant to Article 1155 of the TCC, the carrier’s necessary and useful expenses are deemed to be covered by the demurrage remuneration. Upon the expiration of the demurrage period, the carrier is not obliged to wait any longer, as expressly provided under Article 1160 of the TCC. However, under the same provision, should the carrier nevertheless wait beyond this period, it may claim compensation for the expenses incurred and for the loss suffered as a result of such additional waiting.

The voyage charterparty ends with the completion of the carriage, in other words, after the ship arrives at the port of destination, reaches the anchorage point in accordance with TCC Article 1166 just as in the case of loading, tenders the notice of readiness in accordance with Article 1168, and the cargo is then delivered to the consignee within the discharging and demurrage periods pursuant to the provisions of TCC Articles 1169 et seq., or by depositing the cargo at a place of deposit or having it sold in accordance with the provisions of default of the creditor<sup>20</sup> pursuant to TCC Article 1174.

In addition to the completion of the carriage, a voyage charterparty may also be terminated, pursuant to Article 1159 of the TCC, by way of termination of the contract where loading has not been effected despite the expiration of the laytime

---

<sup>20</sup> For detailed explanations regarding creditor default, see. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* Vol. I (Filiz Kitabevi, 2022), 361-366.

and the demurrage period, provided that written notice is given to the charterer. This mechanism operates in parallel with the provisions of the Turkish Code of Obligations (TCO) governing the termination of synallagmatic contracts. Similarly, the legislator provides that, after the completion of loading, the charterer may, in certain circumstances and subject to covering the relevant expenses, terminate the contract. Furthermore, the TCC stipulates that, where discharge is not carried out within the prescribed period, the carrier may terminate the contract of carriage by depositing the cargo, or the proceeds obtained from its sale, in accordance with Articles 107 to 109 of the TCO, upon giving notice to the charterer and/or the consignee, as indicated above. Finally, beyond these explicit provisions set forth in the TCC, it must be noted that, given that the TCC forms an integral part of the Turkish Civil Code (TCCiv) system and, by extension, of the TCO, the termination of a voyage charterparty is also possible pursuant to the general provisions of the TCCiv and the TCO.

### **3. The Concept of Unilateral Termination of Contract under Turkish Law**

Under Turkish law, the unilateral termination of a contract may arise on the basis of various justified grounds. The primary ground is the other party's failure to duly and fully perform the contractual obligation assumed.

However, the justified grounds forming the subject matter of the present study arise, at a general level, in the form of impossibility of performance. Within this framework, under the present heading, impossibility of performance and excessive hardship will be outlined in their general aspects.

First, it is considered necessary to define the concept of impossibility of performance. Article 136 of the Turkish Code of Obligations (TCO) defines impossibility of performance as the situation where performance of the obligation becomes impossible due to reasons for which the debtor cannot be held responsible; Article 137, in turn, regulates cases where not the entire obligation but only part thereof has become impossible, characterizing such situations as partial impossibility of performance. Pursuant to the common framework of both provisions, where impossibility of performance occurs, the debtor is released from its obligation; however, in the case of synallagmatic contracts, the debtor is required to return what has been received on the basis of



the rules on unjust enrichment, and is further obliged to notify the creditor of the impossibility of performance without delay.<sup>21</sup>

The second sentence of Article 137 of the Turkish Code of Obligations (TCO), which regulates partial impossibility of performance, underscores the significance attributed to the parties' intention at the time of the formation of the contract by providing that, where it is clear that the contract would not have been concluded had the partial impossibility of performance been foreseeable at the time of contracting, the entire obligation shall be extinguished. Furthermore, pursuant to the second paragraph of the same article, in synallagmatic contracts, where partial impossibility of performance arises, the remaining part of the obligation may be performed and the counter-performance may be rendered proportionately, provided that performance of the remaining part is possible and the creditor consents to such partial performance; however, where the obligation is indivisible or the creditor does not consent to partial performance, a case of total impossibility of performance shall be deemed to exist.

Perhaps the most concrete manifestation of impossibility of performance is force majeure. The concept of force majeure is defined in Turkish legal doctrine as an *extraordinary event* arising beyond the control of the parties, which is unforeseeable and insurmountable, and which absolutely and inevitably prevents the breach/performance of the obligation.<sup>22</sup> In this context, force majeure should also be considered a type of impossibility of performance.<sup>23</sup> In addition, it is argued in doctrine that if the circumstances constituting force majeure are enumerated in a restrictive manner in the contract, circumstances not falling within this enumeration should no longer be considered as force majeure.<sup>24</sup> However, even in such a case, it must be accepted that an assessment is still required as to whether a force majeure event not expressly enumerated in the contract gives rise to impossibility of performance within the meaning of Article

---

<sup>21</sup> Fikret Eren *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları, 2022), 584; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi, 1993) 1002; Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (Facsimile Edition of the 1961 Edition, Vedat Kitapçılık, 2010) 463-468; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, 418.

<sup>22</sup> Fikret Eren, 584; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, Vol. I, 418; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, 1002; Haluk Tandoğan, 463-468.

<sup>23</sup> Tandoğan, 468.

<sup>24</sup> Tandoğan, 468.



136 of the TCO.<sup>25</sup> Furthermore, it is also possible for the parties to agree by contract that the debtor shall remain liable for the obligation even in the event of the occurrence of force majeure.<sup>26</sup> However, in such a case, where the force majeure event does not give rise to impossibility of performance within the meaning of Article 136 of the TCO, it must be accepted that the debtor remains obliged to perform the obligation. In addition, if force majeure causes partial impossibility of performance in accordance with TCO Article 137, it should also be stated that the debtor will be responsible for continuing to perform the remaining part.

Within this framework, the possibility must also be addressed that the impossibility of performance may not render performance itself impossible, but merely make timely performance impossible, in other words, that it may result in the debtor falling into default. In such a case, it should be accepted that Article 118 of the TCO will apply, and that a debtor who proves that it is not at fault in falling into default shall not be liable to compensate the creditor for the loss suffered as a result of the late performance of the obligation. Similarly, it must be accepted that, where the debtor falls into default due to an unforeseen event, the provision of Article 119 of the Turkish Code of Obligations (TCO) shall also find application, pursuant to which the debtor, upon proving the absence of fault, cannot be held liable for the damage suffered by the creditor.<sup>27</sup>

Finally, in this context, the issue of adaptation of contracts to changed circumstances on the grounds of excessive hardship pursuant to Article 138 of the TCO must also be explained. In the law of contracts, the theory of adaptation of contracts to changed circumstances, which stands in contrast to the principle of *pacta sunt servanda*, was applied under Turkish law through the case law of the Court of Cassation on the basis of Article 2 of the TCCiv until the entry into force of the current TCO; this theory has now found its statutory expression in Article 138 of the TCO.<sup>28</sup> Accordingly, where an extraordinary circumstance that

---

<sup>25</sup> For more detailed assessments on this matter, see. Başak Baysal, *Sözleşmenin Uyarlanması*, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü (Oniki Levha Yayınlar, Kasım 2020) 199-200.

<sup>26</sup> Tandoğan, 468.

<sup>27</sup> Although the text of the article uses the term *unforeseen circumstances*, it is accepted in doctrine that this should be broadly interpreted to include force majeure. See, in this regard, Kemal Oğuzman, Turgut Öz, Vol:1, 500-502.

<sup>28</sup> BAYSAL, 117-149, 161-448. As an example of Supreme Court decisions on this matter 11th C.C. 12.12.1994, M. 1994/5786, D. 1994/9585; 13th C.C. 06.04.1995, M. 1995/145, D. 1995/3339; 11th C.C. 01.04.2002, M. 2001/10794, D. 2002/2870. <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> accessed 13.12.2025.



was unforeseeable and could not reasonably have been foreseen at the time of the conclusion of the contract subsequently arises, provided that such circumstance is not attributable to the debtor and has rendered performance of the obligation excessively onerous for the debtor in a manner contrary to the principle of good faith, the debtor may request the court to adapt the contract to the changed circumstances, either where the obligation has not yet been performed or where it has been performed with an express reservation of rights. Where adaptation is not possible, only in such a case the court could decide to the rescission of the contract. The provision further expressly stipulates that, in respect of contracts involving continuous performance, termination rather than rescission shall be applicable.

#### **4. The Concept of Unilateral Termination of Contract Under English Law**

As briefly indicated in the introductory part of this study, English law is frequently the governing law chosen by the parties in maritime commercial contracts, particularly in the practice of voyage charterparties, which constitute the main subject matter of the present work. For this reason, standard form contracts and standard contractual clauses developed in line with the needs of commercial practice are very often drafted with reference to English law. That is why, this study seeks to examine Turkish law and English law in a comparative manner; accordingly, in order to enable a clear and structured comparison, it has become necessary to explain the concept of unilateral termination of contracts under English law.

In English contract law, termination on the basis of justified grounds is recognized in considerably more limited and exceptional circumstances than in Continental European legal systems. Unlike Turkish law, English law does not recognize a general right whereby a party may, solely by reason of the other party's non-performance, directly terminate the contract or suspend performance of its own obligation.

For such a situation to entitle the other party to suspend performance or to terminate the contract, the non-performance must, under English law, be of a substantial nature;<sup>29</sup> moreover, it must amount to a repudiatory breach, that is, a

---

<sup>29</sup> <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and->

breach going to the root<sup>30</sup> of the contract or, more precisely, to the foundation of the contractual bargain. In this regard, where it is accepted that the contractual obligation in question—whether expressly or implicitly—constitutes a fundamental obligation, its non-performance entitles the other party to withhold its own performance.<sup>31</sup>

Accordingly, within the English legal system, the grounds for termination or discharge of contracts are in most cases set out in detail within the contract itself; where such grounds are not expressly stipulated, the doctrine of frustration—which may broadly be translated into Turkish as a theory of impossibility and bears resemblance to the concept of impossibility of performance under Turkish law—comes into consideration.<sup>32</sup>

In this context, the doctrine of frustration is similar in definition to the impossibility of performance in our law. In order to invoke the doctrine of frustration, it is necessary that, after the conclusion of the contract, a situation arises that is unforeseeable and renders the performance of the obligations arising from the contract physically or commercially impossible, or completely changes the nature of these obligations compared to the situation at the time of the

---

frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/ (06.04.02023);  
<<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>30</sup> <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>31</sup> Baysal, 80-81; Treitel Guenter, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014), 19-009-19-041; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>32</sup> For detailed explanations on this matter, see. <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 2-4.



conclusion of the contract. The contract may be terminated if such situations arise.<sup>33</sup> Therefore, this theory may apply in cases where an unforeseen circumstance arises that could frustrate the parties' mutual intent as embodied in the contract and could not have been anticipated at the time the contract was entered into.<sup>34</sup>

However, where a situation that would otherwise fall within the scope of the doctrine of frustration arises as a result of the fault of one of the parties, it is not possible to invoke the doctrine of frustration and, consequently, the possibility of terminating or discharging the contract..<sup>35</sup>

Similarly, where a situation that could otherwise be characterised as falling within the scope of the doctrine of frustration has been expressly regulated by the contract, the doctrine of frustration will no longer find application.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Baysal, 79-80; ÜLGENER, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 2-3; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>34</sup> Baysal, 80-81; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>35</sup> Ülgener <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 3-4; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

<sup>36</sup> <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> s.e.t. 06 Nisan 2023;

Finally, turning to the concept of force majeure, under English law force majeure is defined as an event arising beyond the reasonable control of one or both of the contracting parties, which was unforeseeable at the time of the conclusion of the contract and which prevents the party or parties from performing their contractual obligations. While, under this doctrine, the unforeseeability of the force majeure event at the time of contracting is likewise required, it is also emphasized within this legal system that contractual provisions must expressly stipulate the legal consequences to be attached to the occurrence of a force majeure event. More explicitly, unlike in Continental European legal systems, under English law it is necessary for the contract itself to attach legal consequences to a force majeure event that was unforeseeable at the time of the conclusion of the contract and arose beyond the control of the parties. Failing such contractual regulation, it is not possible under English law to terminate the contract on the basis of force majeure, except insofar as the doctrine of frustration, as discussed above, may apply. In this regard, it should be emphasized that force majeure clauses are commonly incorporated into contracts governed by English law, and that such provisions must be examined with particular care.

Within the scope of all these explanations, if a general assessment is to be made regarding the termination of contracts for justified grounds under English law, if a situation arises beyond the reasonable control of the parties/one of the parties and at the same time renders the performance of the contract/contractual obligations impossible, then the theory of frustration may apply and the contract may be terminated for justified ground under this theory. Other than that, if the reasons for termination are explicitly listed in the contract (especially force majeure), termination of the contract for justified grounds may also be possible in case of the occurrence of those reasons.

---

<<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023);  
<<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.



## II. ANALYSIS OF WHETHER CURRENT SANCTION/SANCTIONS CONSTITUTE(S) GROUNDS FOR UNILATERAL TERMINATION OF THE VOYAGE CHARTERPARTY

### 1. Sanction Arising After the Conclusion of the Voyage Charterparty

It has been explained above that the sanctions imposed on Russia are not international in nature; they have been adopted by the relevant states/EU in a manner that will only have national/regional effects. Therefore, before proceeding to the explanations on this matter, it is necessary to reiterate a point that has already been examined above. Legally speaking, there is no international regulation that compels the Republic of Türkiye to impose sanctions against Russia, nor is there a decision taken at the national level by the Republic of Türkiye. However, it should also be noted that failure to comply with these sanctions has serious commercial consequences. To give a more concrete example, the determination that a Turkish company maintains commercial relations with a sanctioned Russian entity may give rise to severe adverse consequences, including the freezing of the Turkish company's assets—and, where applicable, those of its individual shareholders—located in the European Union and the United States, the prohibition of the company from engaging in trade with EU and US entities, and even the denial of entry of its individual shareholders into the EU and the United States.<sup>37</sup> At this point, it is also appropriate briefly to address the concept of the ultimate beneficial owner (UBO), which reflects an approach differing from the doctrine of the corporate veil<sup>38</sup> recognized under Turkish law, whereby legal persons are assessed independently from the natural persons constituting them. The UBO legislation, which has been enacted primarily as a preventive measure against money

---

<sup>37</sup> For EU and US sanctions and the consequences of non-compliance with them, see <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025; <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> accessed 24 October 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025; <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025.

<sup>38</sup> For detailed explanations on the corporate veil theory, see. Oğuzman Kemal, Seliçi Özer, Oktay Özdemir Saibe, *Kişiler Hukuku* (Filiz Kitabevi, 2012), 239-272; Serozan Rona, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık, 2011), 439-448.

laundering and terrorist financing, is founded upon the core idea that the natural persons behind legal entities must also be taken into account and that legal persons should not be assessed entirely independently of those individuals.<sup>39</sup> More concretely, pursuant to UBO regulations, where the ultimate beneficial owner of a charterer company entering into a voyage charterparty—namely, the natural person who holds control over the company as a majority or sole shareholder—is included on a sanctions list, the contract may be regarded as a sanctioned transaction under EU and US law, even if the company itself is not formally designated.

In light of the general explanations set out above, this section will examine the fate of a voyage charterparty where, following the conclusion of the contract, one of the contracting parties—particularly a contract-related party such as the charterer or the consignee, or the ultimate beneficial owner thereof—is placed on a sanctions list.

If, first, it is necessary to assess whether a sanctions decision that did not exist and could not have been foreseen at the time of the conclusion of the contract gives rise to impossibility of performance under Turkish law, it must be recalled, as briefly explained in the preceding section, that impossibility of performance requires, above all, that performance itself becomes impossible. In this respect, it is evident that the imposition of sanctions does not, as such, prevent the performance of a voyage charterparty, namely the carriage of cargo by allocating the vessel, or a part thereof, to such cargo. Accordingly, since a sanction imposed after the conclusion of the contract does not render performance impossible, it is clear that it does not confer upon the debtor a right of unilateral termination for just cause within the meaning of Articles 136 and 137 of the TCO.

It must also be examined whether such a situation may be regarded as a change of circumstances within the meaning of Article 138 of the TCO. In this context, the subsequent emergence of a sanction that did not exist at the time of the conclusion of the contract, while not rendering performance impossible, nevertheless renders performance excessively onerous for the debtor. This is because, should the debtor perform its contractual obligations despite the

---

<sup>39</sup> For detailed explanations on this matter, see <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> 16 December 2025; <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> 16 December 2025; <<https://www.moodyys.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> 16 December 2025.



sanctions, it may face the risk of being placed on a sanctions list itself and, consequently, of losing its commercial future. To put it more concretely, if the port of call becomes subject to sanctions after the contract is concluded, or if the counterparty to the contract, the carrier, or the major/sole shareholder of this carrier is subsequently added to the sanctions list, the carrier may face the risk of being subject to sanctions by the EU and the US if it continues to perform this contract, as explained in the previous paragraphs, the carrier may face the risk of being subject to sanctions by the EU and the US. In such circumstances, in our opinion, demanding that the debtor, whose commercial future is exposed to such a significant risk, fulfill their obligations arising from the voyage charterparty is, above all, incompatible with the principle of good faith. Accordingly, it should be accepted that, in such cases, the debtor under the voyage charterparty whose performance has become excessively onerous may request the court to adapt the contract to the changed circumstances. Faced with such a request, the court may, depending on the nature of the case, adapt the contract accordingly. By way of a concrete example, where one or both of the loading and/or discharging ports specified in the voyage charterparty fall within the scope of sanctions, the court may order that loading and/or discharge be carried out at alternative nearby ports not subject to sanctions. However, where adaptation of the contract is not possible—for instance, where one of the parties to the contract is itself included on a sanctions list—the court may decide to terminate the voyage charterparty.

If we consider the issue from the perspective of the doctrine of frustration in English law, if a situation arises that makes the performance of obligations arising from the contract commercially impossible, it is accepted that the party whose performance has become impossible may also terminate the contract under English law. However, under the doctrine of frustration in English law, for the contract to be terminated, the impossibility must have rendered the obligation entirely different for the party where it arose. It should also be noted in this context that, although under the doctrine of frustration the parties to a contract are generally deemed to have assumed unforeseeable risks at the time of contracting, recent Catalan Sea decision demonstrates that the standard of due diligence expected from the party whose performance has become impossible has been significantly heightened. In other words, it must be acknowledged that the standard of due diligence has been substantially expanded, requiring parties, at the time of entering into a voyage charterparty, to investigate whether there

exists a potential risk of sanctions materializing.<sup>40</sup> To explain the decision in greater detail, the facts of the case concerned a voyage charterparty concluded prior to Russia's invasion of Ukraine (in November 2021), pursuant to which a carriage was to be performed from the port of Ust-Luga to the port of Primorsk. After the vessel arrived at the loading port and tendered its notice of readiness, the shipowners identified, on the basis of the loading documents submitted to them, that the shipper company was linked to an individual included on the United Kingdom and European Union sanctions lists. Relying on the applicable UBO regulations and on an express contractual provision, the shipowners requested alternative orders from the charterers. The charterers, in turn, sought to persuade the shipowners that the sanctions clause contained in the contract was not engaged in the circumstances, submitting various documents for this purpose. However, as the shipowners were not satisfied by these documents, the charterers subsequently purported to terminate the contract for just cause, alleging that the shipowners had wrongfully refused to load the cargo. The shipowners then commenced proceedings, asserting that the termination of the contract was unjustified. While the court examined in detail the war clause contained in the charterparty, it also undertook an extensive analysis of the parties' respective duties of due diligence. The court held that, although the shipowner was under an obligation, at the time of entering into the charterparty, to investigate whether the contractual counterparty was included on a sanctions list, this obligation could not be discharged merely by conducting a superficial inquiry through publicly available internet sources. In particular, the shipowner was required to examine carefully the additional documentation submitted by the charterers. In this context, the court concluded that a party seeking to terminate a voyage charterparty on the basis of sanctions imposed after the conclusion of the contract (in the present case, the carrier/shipowner) may do so only by relying on objective and concrete evidence, derived from reliable sources and existing at the time the decision to terminate is taken. A decision to terminate based on information obtained through cursory or superficial investigations does not constitute the decision of a reasonable carrier or shipowner. Accordingly, the

---

<sup>40</sup> For detailed explanations on this matter, see the Catalan Sea decision. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.



court held that the termination of the voyage charterparty by the carrier was unjustified.<sup>41</sup>

## **2. Sanction Existing Before the Conclusion of the Voyage Charterparty**

A sanction that already existed prior to the conclusion of a voyage charterparty does not constitute impossibility of performance under Turkish law, since, as explained in the preceding section, it is evident that, from the perspective of the Republic of Türkiye, there is no international or national legal sanction in force that would render performance impossible.

It may be argued that a sanction decision already in force prior to the conclusion of the contract would likewise not give rise to the possibility of adaptation of the contract under Article 138 of the TCO. This is because, where the sanction existed at the time of contracting, and no additional circumstance arises thereafter, there would be no change of circumstances occurring after the conclusion of the contract, and thus no basis for requesting adaptation of the contract to changed circumstances. However, a further possibility must be considered, namely a situation in which a sanction that was already in force at the time of contracting subsequently changes after the conclusion of the contract. To illustrate this more concretely, where, at the time of concluding the contract, the carrier was still able to procure insurance cover for the performance of a voyage charterparty subject to sanctions, but, following a subsequent decision adopted after the conclusion of the contract, is no longer able to obtain such insurance cover, or can only do so at a premium far exceeding the agreed freight, it is submitted that adaptation of the contract under Turkish law should also be considered permissible. More generally, whether a sanction decision that existed prior to the conclusion of the contract may give rise to the possibility of adaptation under Article 138 of the TCO should be determined by assessing the specific circumstances of the individual case.

From the perspective of the doctrine of frustration in English law, the situation is very clear. In circumstances where no event has arisen after the conclusion of

---

<sup>41</sup> For detailed explanations on this matter, see the Catalan Sea decision. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025; below para III/3.

the contract that renders performance impossible, and where it is accepted that the carrier, as a party to the contract, assumed the risk of sanctions at the time of contracting, it must be concluded that the contract cannot be unilaterally terminated on the basis of the doctrine of frustration. In our view, in light of the significant expansion of the pre-contractual duty of due diligence, as articulated in the *The Catalan Sea* decision discussed above, this conclusion is now beyond serious dispute.

### 3. The Existence of an Express Contractual Provision

Pursuant to the principle of freedom of contract, which constitutes one of the fundamental principles of contract law, and in light of the precedence accorded to the parties' intention subject to the mandatory provisions of the law, it is evident that, where the contract contains an express provision governing the fate of the contract in the event of sanctions and/or war or armed conflict, such provision shall take precedence and find primary application under both Turkish law and English law.

In this context, prior to proceeding with further analysis, it should also be noted that voyage charterparties frequently incorporate standard clauses—either within standard form contracts or as separately agreed provisions—relating to force majeure or war/civil war/armed conflict. Such clauses commonly provide that, where the relevant force majeure event or war/civil war/armed conflict persists beyond a specified period, the parties, or the relevant party, shall be entitled to terminate the contract.<sup>42</sup>

Turning first to an assessment from the perspective of Turkish law, it is clear in light of the explanations set out above that the provisions of the TCO concerning both impossibility of performance and excessive hardship constitute default rules. Put more explicitly, where a voyage charterparty contains express provisions governing the consequences of war, civil war, armed conflict or force majeure, priority shall be given to the application of such contractual provisions; only in cases where those provisions do not regulate the relevant consequences

---

<sup>42</sup> For detailed information on this matter and the GENCON '94 example and Voywar clause commonly used in practice, see <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> accessed 13 November 2025; <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynaya-isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>> accessed 13 November 2025; <[https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war\\_risks\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2025/](https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/)> accessed 13 November 2025.



shall Articles 136, 137 and 138 of the TCO be applied to the specific case, to the extent that their requirements are met. In any event, it must be emphasized that, when interpreting such contractual clauses, the Turkish judge is required at all stages to take into account the principle of good faith enshrined in Article 2 of the TCCiv, which constitutes a fundamental guiding principle.

Turning to the issue from the perspective of English law, it is likewise accepted, on the basis of the principle of freedom of contract prevailing in English contract law, that an express contractual provision takes precedence over almost all other doctrines, including the doctrine of frustration. In this context, it is necessary to return once again to the Catalan Sea decision discussed in the preceding paragraphs, as that judgment provides important clarification regarding the conditions for the application of an express sanctions clause contained in the contract. In this regard, the court first emphasized that clauses of a special nature must be drafted in clear and precise terms, and that, in the absence of such clarity, such clauses would be interpreted *contra proferentem*, that is, against the party relying on them.<sup>43</sup> The court further held that the term “*exposure to sanctions*” does not, in any way, imply that one of the parties has breached or will breach sanctions.<sup>44</sup> The court went on to conclude, as also noted in the earlier analysis, that any investigation undertaken in order to rely on a sanctions decision must be carried out in a detailed manner within the scope of an objective duty of due diligence, and that reliance on a sanctions clause must be based on concrete and objective evidence. Taking this decision into account, it may therefore be concluded that, under English law as well, where a voyage charterparty contains a sanctions clause drafted in sufficiently clear and unambiguous terms, such a clause shall take precedence and be applied primarily; however, the invocation of that clause must be supported by specific and reliable data or evidence

---

<sup>43</sup> <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.

<sup>44</sup> For detailed explanations on the subject, see. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.

## CONCLUSION

This study has examined, from a comparative perspective under Turkish law and English law, whether the economic and commercial sanctions imposed on Russia due to Russia–Ukraine war give rise to a right of termination for justified ground in voyage charterparties. The analysis has been conducted in light of national and international legal sources, recent judicial decisions, legal doctrine, and practical applications.

Within this framework, it has been established that, under both Turkish law and English law, a sanction decision that existed prior to the conclusion of a voyage charterparty does not, save for exceptional circumstances, confer upon the parties a right to terminate the contract for justified ground.

The position is, however, less clear where a sanction did not exist at the time of contracting but emerged after the conclusion of the voyage charterparty, particularly in relation to the application of express war, civil war, or force majeure clauses contained in the contract. Where a sanction imposed after the conclusion of the contract is of such a nature as to place the commercial future of the carrier—who continues to perform its contractual obligations—at significant risk, it should be accepted under Turkish law, in light of the principle of good faith and Article 138 of the TCC, that the carrier must be granted the right to request adaptation of the contract to changed circumstances, and, where adaptation is not possible, to terminate the contract for justified ground.

From the perspective of English law, the issue remains controversial in light of the recent Catalan Sea decision. In accordance with that judgment, a carrier seeking to rely on a sanction decision that did not exist at the time of contracting must demonstrate that the performance of its obligation has undergone a radical transformation and that, despite having conducted detailed and diligent investigations, it was not possible for such change to have been foreseen.

In assessing this divergence between Turkish law and English law from the standpoint of meeting the needs of commercial practice, it may be observed that, while the flexibility of the doctrine of adaptation under Turkish law allows for equitable solutions tailored to the circumstances of the individual case, the doctrine of frustration under English law—by providing greater commercial certainty and predictability—may be considered more compatible with the practical requirements of maritime commerce.



In conclusion, whether sanctions give rise to a right of termination for justified ground in voyage charterparties depends on factors such as the foreseeability of the sanctions at the time of contracting, the specific contractual provisions agreed by the parties, and the approach adopted by the applicable legal system. For this reason, careful drafting of contractual terms, close monitoring of legal developments and judicial decisions, and the inclusion of clear and comprehensive sanctions and force majeure clauses in voyage charterparties are of paramount importance in commercial practice.

## BIBLIOGRAPHY

### Books

- Bayram MH, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (4th edn, Seçkin Yayınları 2019)
- Baysal B, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, November 2020)
- Combacau J and Sur S, *Droit International Public* (6th edn, Montchrestien 2004)
- Çağa T and Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku II* (10th edn, XII Levha Yayınları 2010)
- Eren F, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları 2022)
- Kaner D. İ, *Deniz Ticareti Hukuku*, vol II (2nd edn, Filiz Kitabevi 2014)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020)
- Kender R, Çetingil E and Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku* (15th edn, Filiz Kitabevi 2020)
- Oğuzman K, Öz T, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, vol I (Filiz Kitabevi 2022)
- Oğuzman K, Seliçi Ö, Oktay Özdemir S, *Kişiler Hukuku*, (Filiz Kitabevi, 2012)
- Pazarcı H, *Uluslararası Hukuk* (3rd edn, 2005)
- Serozan R, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık, 2011)
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku I* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022)
- Tandoğan H, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (Facsimile of 1961 edn, Vedat Kitapçılık 2010)
- Tekinay SS, Akman GS, Burcuoğlu H and Altop A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi 1993)

Treitel G, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014)

## Articles

Bozkurt B, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi' *BATIDER*, (2016) 32(2) 177–207

## Internet Resources

'19th package of sanctions against Russia: EU targets Russian energy, third-country banks and crypto providers' (European Council, 23 October 2025) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025

'A4ID English Contract Law at a Glance' (A4ID) <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> accessed 6 April 2023

'Are Sanctions Against Russia Making a Difference?' (Council on Foreign Relations) <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025

'Catalan Sea: Sanctions Clauses and Evidence Control' (Quadrant Chambers) <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025

'Court's Decision Addresses the Construction and Operation of Sanctions Clauses in Charterparties' (DWF Group) <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025

'Court Decision Reshapes Sanctions Risk Assessment for Shipowners' (Wikborg Rein) <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025

'EU sanctions press release' (European Commission) <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_2491](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491)> accessed 24 October 2025



'Force Majeure and Frustration Issues from a Charterer's Perspective' (UK Defence Club) <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> accessed 6 April 2023

'Force Majeure' (Steamship Mutual) <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> accessed 6 April 2023

'Frustration & Force Majeure' (West of England P&I) <[https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613\\_frustration-force\\_majeure\\_web.pdf](https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf)> accessed 6 April 2023

'GENCON 94' (BIMCO) <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> accessed 13 November 2025

'History of US Sanctions on Russia' (Visual Capitalist) <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> accessed 25 October 2025

'International sanctions during the Russo-Ukrainian War' (Wikipedia) <[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_sanctions\\_during\\_the\\_Russo-Ukrainian\\_War?](https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?)> accessed 25 October 2025

'İngiliz Hukukunda Mücbir Sebep' (Ülgener) <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> accessed 6 April 2023

'Press Release JY1298' (US Department of the Treasury) <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025

'Rusya'nın Ukrayna'yı İşgalinin Sözleşmeler Üzerindeki Hukuki Etkileri: Savaş ve Yaptırım Klozları' (Ülgener) <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynaya-isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>> accessed 13 November 2025

'Sanctions Map' (EU) <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025

'Strike Impact on Shipping' (HFW) <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> accessed 6 April 2023



- 'Ukraine and Russia Sanctions' (US Department of State) <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> accessed 25 October 2025
- 'Ukraine: Overview of U.S. Sanctions' (US Congress) <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025
- 'United Nations Security Council Resolution 2623' (UN Documents) <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025
- 'United Nations Security Council Resolution 2623' (Wikipedia) <[https://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Security\\_Council\\_Resolution\\_2623](https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623)> accessed 16 October 2025
- 'War Risks Clause for Voyage Charter Parties 2025' (BIMCO) <[https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war\\_risks\\_clause\\_for\\_voyage\\_charter\\_parties\\_2025/](https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/)> accessed 13 November 2025
- 'What is Force Majeure?' (NEPIA) <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> accessed 6 April 2023
- 'Tonzip Maritime Ltd v Catalan Sea' (vLex) <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025
- <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> accessed 13 December 2025
- <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> accessed 16 December 2025
- <<https://www.moody's.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> accessed 16 December 2025
- <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> accessed 16 December 2025