

# GENCON 2022 KAPSAMINDA GÜVERTEDE YÜK TAŞINMASI<sup>(\*)</sup>

Arş. Gör. Dr. **Murat AYDIN**<sup>(\*\*)</sup>

## Öz

Deniz yolu ile eşya taşımacılığında, istisnalar saklı kalmak kaydıyla eşyaların geminin güvertesinde taşınması yasaktır. Bu yasağın temelinde, güverteye taşınan eşyaların denizden ve hava koşullarından kaynaklanan rizikolar nedeniyle ziya veya hasara uğrama ihtimallerinin yüksek olacağı ve ayrıca güverteye eşya taşınmasının gemiye de zarar verebileceği düşüncesi yer almaktadır. Bu düşünce doğrultusunda, ulusal ve uluslararası mevzuatlarda, eşyanın geminin güvertesinde taşınmasının yasak olduğuna ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bununla birlikte, gelişen teknoloji ve gereksinimler doğrultusunda, eşyanın geminin güvertesinde taşınmasına olanak tanıyan hükümler de yürürlüğe konulmuştur. Çalışmada, sefer esaslı yolculuk charter sözleşmeleri için hazırlanan ve 2022 yılında en güncel formu yayımlanan Gencon standart charter partisinin (Gencon 2022) "Güverte Yüğü (*Deck cargo*)" başlıklı 6 numaralı Klotunda yer alan düzenlemeler ele alınmıştır. Ayrıca 1994 yılında kabul edilen Gencon 94 charter partisinin 1 numaralı Klotunda yer alan güverte yükü taşınmasına ilişkin hüküm de incelenmiştir. Gencon standart charter partilerindeki hükümler incelenmeden önce ise, Türk ve Alman hukuklarında güverteye eşya taşınmasını düzenleyen hükümler üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda, yürürlükte kalkan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (eTTK) 1029. maddesi ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1151. maddelerinde yer alan düzenlemeler de ele alınmıştır. Öte yandan eTTK m.1029 ile TTK m.1151/1'in mehzazı niteliğinde olan yürürlükten kalkan Alman Ticaret Kanunu'nun (HGB) 566'ncı maddesinin birinci fıkrası ile yürürlükte bulunan Alman Ticaret Kanunu'nun (YHGB) 486'ncı maddesinin dördüncü fıkrası incelenmiştir.

## Anahtar Kelimeler

Güverte Yüğü, Gencon 2022 Klot 6, Standart Form Charter Parti, TTK m.1151, Alman Ticaret Kanunu §486/4.

<sup>(\*)</sup> [Makalenin Dergiye Geliş Tarihi](#): 18.03.2026 - [Makalenin Kabul Edildiği Tarih](#): 06.04.2026  
[DOI](#): 10.54704/akdhfd.1912484

<sup>(\*\*)</sup> İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul - Türkiye  
[E-posta](#): murataydin93@istanbul.edu.tr  
[Orcid](#): 0000-0002-1883-5968



## CARRIAGE OF DECK CARGO UNDER GENCON 2022

### Abstract

In the carriage of goods by sea, the carriage of goods on deck is, as a rule, prohibited, subject to certain exceptions. The rationale underlying this prohibition is the consideration that goods carried on deck are more likely to suffer loss or damage due to risks arising from the sea and weather conditions, and that the carriage of goods on deck may also pose a risk to the ship itself. In line with this reasoning, both national and international legal frameworks contain provisions prohibiting the carriage of goods on the deck of a ship. Nevertheless, in response to technological developments and evolving commercial needs, provisions permitting the carriage of goods on deck have also been introduced. This study examines the provisions set out in Clause 6, entitled "Deck Cargo", of the Gencon standard charterparty (Gencon 2022), which was prepared for voyage charterparties and whose most recent version was published in 2022. In addition, the provision concerning the carriage of deck cargo contained in Clause 1 of the GENCON 94 charterparty, adopted in 1994, is also analyzed. Prior to examining the provisions of the GENCON standard charterparties, the study also addresses the rules governing the carriage of goods on deck under Turkish and German law. In this context, Article 1029 of the former Turkish Commercial Code No. 6762 (repealed) and Article 1151 of the Turkish Commercial Code No. 6102 are discussed. Furthermore, the first paragraph of Article 566 of the former German Commercial Code (HGB), which constituted the source provision of Article 1029 of the former Turkish Commercial Code and Article 1151(1) of the current Turkish Commercial Code, as well as Article 486(4) of the current German Commercial Code (YHGB), are examined.

### Keywords

Deck Cargo, Gencon 2022 Clause 6, Standard Form Charterparty, Turkish Commercial Code Article 1151, German Commercial Code §486(4).

### Extended Summary

Clause 6 of Gencon 2022, entitled "Deck Cargo", sets out the principles governing the carriage of goods on deck in voyage charterparties. This clause consists of three parts. Pursuant to Clause 6(a), the written consent of the owner or the operator is required for the carriage of goods on deck. In the absence of such consent, no loading on deck shall take place and, consequently, no goods may be carried on deck. Clause 6(b) contains three subparagraphs. According to this provision, where the owner consents to the loading of cargo on deck or to its carriage on deck, the carrier shall: (i) ensure, subject to the supervision and approval of the master, that the cargo does not exceed the permitted quantity on deck and on the hatch covers and does not endanger the seaworthiness, stability, or navigational safety of the vessel; (ii) supply all additional equipment necessary for loading on deck or on the hatch covers; and (iii) properly load, stow, and secure the cargo under the supervision of the master, at its own risk and expense. Under Clause 6(b), a duty of supervision is imposed on the master with respect to deck cargo. This duty encompasses ensuring that the cargo is loaded, stowed, and secured in such a manner that it does not exceed the permitted limits on deck and on the hatch covers and does not jeopardize the seaworthiness, stability, or navigational safety of the vessel. Conversely, Clause 6(b) imposes on the carrier the obligation to carry out the loading, stowage, and securing operations in compliance with these requirements and to bear the costs associated therewith. According to Clause 6(c), cargo carried on deck is transported at the carrier's risk and responsibility. The owner shall not be liable, for any reason whatsoever, including its own fault, for loss of or damage to cargo carried on deck. The carrier, on the other hand, is obliged to issue the bill of lading with an express statement indicating that the cargo is carried on deck. When Clauses 6(a) and 6(c) are considered together, it becomes evident that although cargo may be carried on deck only with the written consent of the owner, the owner cannot be held liable for any loss of or damage arising from such carriage. Indeed, even where such loss or damage results from the owner's own fault, the owner shall not be held liable for the resulting loss. This is because, under Clause 6(c), liability for loss of or damage to cargo carried on deck rests with the carrier, including in cases involving the owner's fault. Furthermore, Clause 6(c) also provides that the carrier is under an obligation to include a notation in the bill of lading indicating that the cargo is carried on deck, thereby ensuring that third parties acquiring the bill of lading are duly informed of this fact.

## GİRİŞ

Deniz yolu ile eşya taşımacılığında, istisnalar saklı kalmak kaydıyla eşyaların geminin güverte altında (ambarında) taşınması esastır. Bu kuralın temelinde, güvertede taşınan eşyaların denizden ve hava koşullarından kaynaklanan rizikolar nedeniyle zıya veya hasara uğrama ihtimallerinin yüksek olacağı ve ayrıca güvertede eşya taşınmanın gemiye de zarar verebileceği düşüncesi yer almaktadır<sup>1</sup>. Bu düşünce doğrultusunda, ulusal ve uluslararası mevzuatlarda, eşyanın geminin güvertesinde taşınmasının yasak olduğuna ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Güvertede eşya taşıma yasağına ilişkin düzenleme içeren ilk uluslararası düzenleme, kısaca “Lahey Kuralları (*Hague Rules*)” olarak anılan 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme’de (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*)<sup>2</sup> yer almaktadır. Ancak belirtilmelidir ki, Lahey Kuralları’nda açıkça güvertede eşya taşıma yasağı içeren bir hüküm yer almamaktadır. Bununla birlikte, Lahey Kuralları m.1 (c)’de yer alan “eşya” tanımından, Lahey Kuralları’na göre, güvertede eşya taşınmanın yasak olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Zira bu maddede yer alan tanımda, eşyanın, canlı hayvanlar ile aradaki sözleşmeye göre güvertede taşınacağı kararlaştırılan ve bu sözleşme kapsamında, güvertede taşınan eşya dışındaki her türlü mal, eşya ve ticari malları kapsadığı düzenlenmiştir<sup>3</sup>.

Öte yandan 1978 yılında kabul edilen ve kısaca “Hamburg Kuralları (*Hamburg Rules*)” olarak anılan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi’nin<sup>4</sup> (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - HK*) “Güverte yükü (*Deck cargo*)” başlıklı 9. maddesinde, güvertede eşya taşıma yasağı korunmuş<sup>5</sup> ancak eşyanın güvertede taşınabilmesine olanak tanıyan düzenlemelere de

<sup>1</sup> Alfred Sieveking, *Das deutsche Seerecht (mit Ausschluß des See versicherungsrechtes)*, (Hamburg: Otto Meißners Verlag, 1907), 46; Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht (Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen)*, (München: C. H. Beck, 2018), 261-262 - kn. 86; Jan-Erik Pötschke, Editör: Christine Schmidt, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetz buch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*, (München: C. H. Beck, 2023), 1023 - kn. 17; Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2009), 52 - dn. 201.

<sup>2</sup> Lahey Kuralları hakkında bilgi için bkz. Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları’na göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırılmalı Olarak)*, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000), 1 vd.; Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku (Kender - Çetingil)*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), 5 vd.; Hacı Kara, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2018), 4 vd.

<sup>3</sup> Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 269 - kn. 123; Klaus Ramming, “Die Verladung des Gutes an Deck”, *RdTW* Heft 7 (2013), 253; Melda Taşkın, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023), 178-179.

<sup>4</sup> Hamburg Kuralları hakkında bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 5 vd.; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 31; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 8 vd.

<sup>5</sup> Güvertede eşya taşıma yasağının, Lahey Kuralları’ndakinden daha ayrıntılı ve açık olarak Hamburg Kuralları’nda düzenlendiği hakkında bkz. Taşkın, *Konteyner Taşımaları*, 179.

yer verilmiştir. HK m.9/1'e göre, taşıyan ancak taşıtan ile arasındaki anlaşma veya ticari teamüle uygun olduğu ya da mevzuat gereği zorunlu olduğu takdirde, güvertede eşya taşıyabilir. Bu istisnai haller dışında, taşıyan güvertede eşya taşıyamaz<sup>6</sup>.

Hamburg Kuralları'na benzer şekilde, 2008 yılında kabul edilen ve kısaca "Rotterdam Kuralları (*Rotterdam Rules*)" olarak anılan Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin<sup>7</sup> (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - RK*) "Güvertede taşınan yük (Deck cargo on ships)" başlıklı 25. maddesinde, güvertede eşya taşıma yasağı ile güvertede eşya taşınmasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. RK m.25/1'e göre, eşya geminin güvertesinde ancak güvertede taşımanın mevzuat gereği zorunlu olması (a); eşyanın konteynerin içinde veya üzerinde veya güverte taşımasına elverişli bir araçta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya aracı taşımaya tahsis edilmiş olması (b) veya güverte taşımasının, taşıma sözleşmesine veya söz konusu ticari alanın örf ve âdet, teamül veya uygulamalarına uygunluk göstermesi (c) hallerinde taşınabilir. Bu haller dışında, eşyanın güvertede taşınması mümkün değildir<sup>8</sup>.

Ulusal çerçevede ise, Türk ve Alman hukukunda güvertede eşya taşıma yasağı düzenlemelere konu edilmiş ve ayrıca güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar hüküm altına alınmıştır. Bu çerçevede, yürürlükten kalkan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu<sup>9</sup> (eTTK) m.1029'da, güvertede eşya taşıma yasağı; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu<sup>10</sup> (TTK) m.1151'de de hem güvertede eşya taşıma yasağı hem de güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

20.04.2013 tarihli "Deniz Ticareti Hukuku Reform Kanunu (*Gesetz zur Reform Seehandelsrecht - Reform Kanunu*)" ile yapılan değişiklikten önce yürürlükte olan Alman Ticaret Kanunu (HGB) §566/1'de, eTTK m.1029'a benzer şekilde, güvertede eşya taşıma yasağı hüküm altına alınmıştır. Öte yandan 2013 tarihli Reform Kanunu ile değiştirilen Alman Ticaret Kanunu (YHGB) ile HGB §566/1 yürürlükten kaldırılmış ve yerine YHGB §486/4 yürürlüğe konulmuştur. YHGB §486/4'te üç cümle halinde, güvertede eşya taşıma yasağı dahil güvertede yük taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

Güvertede eşya taşıma yasağı ile güvertede eşya taşınması, ulusal hukuklarda olduğu gibi standart sözleşme formlarında da düzenlemelere konu edilmiştir.

<sup>6</sup> HK m.9/1 hakkında açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 106 vd.; Taşkın, *Konteyner Taşımaları*, 179-180.

<sup>7</sup> Rotterdam Kuralları hakkında bilgi için bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 12 vd.; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 43-44.

<sup>8</sup> Kara, *Rotterdam Kuralları*, 212; Taşkın, *Konteyner Taşımaları*, 185.

<sup>9</sup> RG: 09.07.1956, Sayı: 9353.

<sup>10</sup> RG: 14.02.2011, Sayı: 27846.

Bunlara örnek olarak, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*Baltic and International Maritime Council - BIMCO*) tarafından 1994 ve 2022 tarihlerinde sefer esaslı yolculuk charter sözleşmeleri<sup>11</sup> için hazırlanan ve uygulamada “Gencon” şeklinde kısaltılan standart form charter partileri<sup>12</sup> gösterilebilir. Gencon charter partileri kapsamında, güvertede yük taşınması hakkında ilk olarak 1994 yılında kabul edilen ve uygulamada kısaca “Gencon 94” olarak anılan charter partinin<sup>13</sup> 1 numaralı Klotunda güverte yükü taşınmasına ilişkin bir hükme yer verilmiştir. Ardından BIMCO tarafından Gencon 94’ün güncellenmiş versiyonu olarak 2022 yılında bir başka charter parti hazırlanmıştır. Uygulamada “Gencon 2022” olarak anılan bu charter partide<sup>14</sup>, Gencon 94 charter partisinden farklı olarak güvertede yük taşınmasına ilişkin müstakil bir kloza yer verilmiştir. Gencon 2022’nin “Güverte Yüğü (*Deck cargo*)” başlıklı 6 numaralı Klotunda, sefer esaslı yolculuk charteri sözleşmelerinde, güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

## I. GÜVERTEDE YÜK TAŞINMASINA İLİŞKİN TÜRK VE ALMAN HUKUKU’NDAKİ DÜZENLEMELER

### A. TÜRK TİCARET KANUNU’NDAKİ DÜZENLEMELER

#### 1. Genel Olarak

“Güverteye konacak eşya” kenar başlıklı TTK m.1151’de, navlun sözleşmesi kapsamında, güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar düzenleme altına alınmıştır. TTK m.1151’in gerekçesinde, “*Bu maddenin birinci fıkrası, 6762 sayılı Kanunun 1029 inci maddesinden, mehz Alm. TK.’nin 566 ncı paragrafının birinci fıkrası ile karşılaştırılmak ve sonraki fıkralarla uyumlaştırılmak suretiyle alınmıştır. Maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesinden aynen alınmıştır. ...*” açıklaması yer almaktadır.

TTK m.1151’in gerekçesinden anlaşıldığı üzere, TTK m.1151’in birinci fıkrası, eTTK’nun 1029. maddesinden mehz HGB’nin 566. maddesinin birinci fıkrası ile karşılaştırılmak ve TTK m.1151’in sonraki fıkralarıyla uyumlaştırmak suretiyle alınmıştır. Bu bakımdan TTK m.1151/1’in, eTTK m.1029’un sadeleştirilmiş hali

<sup>11</sup> Sefer esaslı yolculuk charter sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Fehmi Ügener, *Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Charteri Sözleşmesi)*, (İstanbul: Der Yayınları, 2017), 28 vd.; M. Fehmi Ügener, *Çarter Sözleşmeleri II (Zaman Charteri Sözleşmeleri)*, (İstanbul: Der Yayınları, 2016), 1 vd.

<sup>12</sup> Gencon sefer esaslı yolculuk charteri sözleşmeleri için hazırlanan standart form charter partileri hakkında bilgi için bkz. Ügener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 112 vd.; Fevzi Topsoy, Fevzi. “2022 Tarihli Gencon Standart Genel Charter Sözleşmesi (Gencon 2022) Kapsamında Hazırlık Bildirimi Düzeni”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* Cilt: XL, Sayı: 4 (2024), 821 vd.

<sup>13</sup> Gencon 94 charter partisi hakkında bilgi için bkz. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>, 23.02.2026.

<sup>14</sup> Gencon 2022 charter partisi hakkında bilgi için bkz. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-2022/>, 25.02.2026.

olduğu; eTTK m.1029'un da HGB §566/1'den Türk Hukukuna alındığını söylemek mümkündür. Öte yandan TTK m.1151/2-5 hükümleri ise, Hamburg Kuralları'nın 9. maddesinden aynen alınmıştır<sup>15</sup>. Bu tercihin sebebi ise, TTK m.1151'in gerekçesinde, "... 1924-1968 Brüksel-Visby Sözleşmesinde ve 6762 sayılı Kanunda, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler açıkça belirlenmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesi, bu ihtiyacı karşılayan çağdaş ve menfaat dengelerine uygun çözümler getirdiğinden, hükmün aynen iktibas edilmesi uygun görülmüştür." şeklinde ifade edilmiştir.

TTK m.1151'in gerekçesinden yola çıkılarak TTK m.1151/1'in kaynağının eTTK m.1029 ile HGB §566/1 olduğunu söylemek mümkündür. eTTK'nun "Güverteye konacak eşya" kenar başlıklı 1029. maddesinde "Yükletenin muvafakati olmadıkça eşya güverteye konamayacağı gibi küpeşteye de asılamaz." düzenlemesi yer almaktadır<sup>16</sup>. Hükümde, taşıyan bakımından yükletenin onayı olmaması halinde, eşyanın güverteye yüklenemeyeceği ve geminin küpeştelere asılamayacağı hakkında bir yasak öngörülmüştür. Ancak bu yasağın, yükletenin onayı olmadığı sürece, eşyanın güverte üzerine yüklenerek ve geminin küpeştelere asılarak taşınmayacağı şeklinde anlaşılması gerekir<sup>17</sup>.

## 2. TTK m.1151 Kapsamında Güvertede Yük Taşınmasına İlişkin Genel Esaslar

TTK m.1151/1'de, "Taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz." düzenlemesi yer almaktadır. Buna göre, taşıyanın, eşyayı güverteye yükleyerek ve küpeşteye<sup>18</sup> asarak taşınması (güvertede eşya taşınması) yasaktır. Ancak

<sup>15</sup> "Güverte yükü" kenar başlıklı HK m.9'da, güvertede yük taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir. HK m.9 uyarınca, güvertede yük taşınması hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 105 vd.

<sup>16</sup> eTTK m.1029 ile eTTK hükümleri çerçevesinde, güvertede yük taşınması hakkında detaylı bilgi için bkz. Sami Akıncı, *Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri)*, (İstanbul: Sermet Matbaası, 1968), 40 vd.; M. Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Mukaveleleri - Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri)*, (İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1971), 104 vd.; Adil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1994), 183 vd.; Atilla Aybay, Aydın Aybay, Gündüz Aybay ve Rona Aybay, Editör: Gündüz Aybay, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku (Hukuka Giriş, Borçlar Hukuku, Deniz Ticaret Hukuku, Uluslararası Deniz Hukuku, Deniz İş Hukuku)*, (İstanbul: Aybay Yayınları, 1998), 586 vd.; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*, 52 vd.; İsmail Doğanay, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi - Üçüncü Cilt (Madde: 816-1475)*, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2004), 2759 vd.; Gönen Eriş, *Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu - 5. Cilt (816 - 1475. Maddeler)*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010), 5531 vd.

<sup>17</sup> eTTK m.1029'da yer alan yasağın çağdaş gereksinimlere aykırı düştüğü; bu bakımdan eTTK m.1029'daki yasal düzenleme ile uygulama arasında kopukluk olduğu hakkında bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - I*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 480.

<sup>18</sup> Küpeştenin, özellikle rüzgârlı havalarda deniz suyunun güverteye girmemesi için geminin bordalarının ana güverteden yukarı doğru uzatılmasıyla oluşan ve geminin etrafını kısmen kuşatan güverte üstündeki borda kaplaması olduğu hakkında bkz. İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku - Ders Kitabı*, (Ankara: Yetkin Yayınları, 2025), 342 - dn. 40; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025), 273 - dn. 314; Fevzi Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku I - (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)*, (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2020), 314 - dn. 44.

TTK m.1151/2'de, “*Taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsuz ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir.*” denilmiştir<sup>19</sup>. Bu bakımdan TTK m.1151/2'de, güvertede eşya taşıma yasağının istisnaları düzenlenmiştir.

TTK m.1151/2 uyarınca, taşıyanın güvertede eşya taşıyabileceği ilk istisnai hal, yükleten ile bu hususta anlaşma yapmış<sup>20</sup> olmasıdır<sup>21</sup>. Buna göre, taşıyan, yükleten ile anlaşma yapmak suretiyle eşyayı güvertede taşıyabilir. Yükleten, taşıtanla aynı kişi olabileceği gibi yükletenin taşıtandan başka biri olması da mümkündür. TTK m.1151/2'de, yalnızca yükletenden söz edilmiş; yükletenin aynı zamanda taşıtan olması ya da olmaması ihtimaline ilişkin bir belirleme ya da sınırlandırma yapılmamıştır<sup>22</sup>. Bu nedenle, TTK m.1151/2'nin uygulanması bakımından yükletenin aynı zamanda taşıtan olması ya da olmaması açısından bir fark olmadığı sonucuna ulaşılmaması gerekir. Dolayısıyla taşıyan, aynı zamanda taşıtan olan yükletenle ya da aynı zamanda taşıtan olmayan yükletenle eşyanın güvertede taşınması hususunda anlaşma yapabilir<sup>23</sup>.

TTK m.1151/2 uyarınca, taşıyanın güvertede eşya taşıyabileceği ikinci istisnai hal, eşyanın güvertede taşınması hususunda ticari bir teamülün bulunmasıdır<sup>24</sup>. TTK m.1151/2 kapsamında, taşıyanın güvertede eşya taşıyabilmesine olanak tanıyan

<sup>19</sup> TTK m.1151'in birinci ve ikinci fıkraları arasında çelişki bulunduğu hakkında bkz. Ergon Çetingil, Rayegân Kender, A. Samim Ünân ve Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı'nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler - Deniz Hukuku Dergisi (Özel Sayı)*, (2006), 134.

<sup>20</sup> TTK m.1151/2 kapsamında, eşyanın güvertede taşınması hususunda taşıyan ile yalnızca yükletenin değil taşıtanın da anlaşma yapabileceği; taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen sözleşmede eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin hükümlere yer verilebileceği; yükletenin navlun sözleşmesini değiştirme yetkisi de bulunmadığından kendisine bu konuda bir söz hakkı kalmayacağı hakkında bkz. Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I (Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2022), 520.

<sup>21</sup> TTK m.1151/2 kapsamında, taşıyan ile yükleten arasında eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yapılacak anlaşmanın açık veya örtülü olabileceği, ayrıca anlaşmanın yazılı olmasının gerekmediği hakkında bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 521. Taşıyanın TTK m.1151/2 kapsamında, güvertede eşya taşınmasına ilişkin yükleten ile yapacağı anlaşmanın açık veya örtülü olabileceği; söz gelimi, yükletenin taşıyana eşyayı güverteye yükleme yetkisi veren bir konişmentoyu itiraz etmeksizin kabul etmesi halinde, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin taşıyan ile bir anlaşma yapılmış olduğunun kabul edileceği hakkında bkz. Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 273. TTK m.1151/2 kapsamında, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin taşıyan ile yükleten arasında yapılacak anlaşmanın kural olarak herhangi bir şekle bağlı olmadığı hakkında bkz. Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 334.

<sup>22</sup> TTK m.1151/2'de yükletenin taşıtandan başka bir kişi olabileceğinin dikkate alınmadığı ve bu nedenle, bu hükmün isabetli olmadığı hakkında bkz. Çetingil, Kender, Ünân ve Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı'nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, 134.

<sup>23</sup> TTK m.1151/2'nin uygulanması bakımından, güvertede eşya taşınmasına ilişkin taşıyanla sözleşme akdetme yetkisine sahip olan yükletenin, aynı zamanda taşıtan olmayan yükleten olduğu hakkında bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 350.

<sup>24</sup> Navlun sözleşmesinde, eşyanın ambarda taşınacağına kararlaştırılmış olması halinde, eşyanın güvertede taşınacağı hususunda ticari teamül bulunsa bile eşyanın güvertede taşınmasının sözleşmenin ihlal edilmesi anlamına geleceği hakkında bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 523.

üçüncü istisna ise, eşyanın güvertede taşınmasının mevzuat gereği zorunlu olmasıdır. Buna göre, bazı eşyaların nitelikleri dolayısıyla güvertede taşınmaları hususunda ticari teamül olabileceği gibi güvertede taşınmaları mevzuat gereği de zorunlu olabilir<sup>25</sup>. Söz gelimi, günümüzde, (içerisinde eşya bulunan) konteynerlerin geminin güvertesinde taşınması hususunda bir ticari teamülün mevcut olduğu kabul edilmektedir<sup>26</sup>. Öte yandan eşyanın güvertede taşınması hususunda ticari teamül varsa ya da eşyanın güvertede taşınması mevzuat gereği zorunluysa, taşıyanın yükleten ile eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin anlaşma yapmasına gerek yoktur<sup>27</sup>. TTK m.1151/2 kapsamında, eşyanın güvertede taşınması, taşıyanın yüke özen gösterme borcunu ortadan kaldırmaz. Dolayısıyla taşıyan, güvertede taşınan eşyanın yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür (TTK m.1178/1)<sup>28</sup>.

TTK m.1151/3'te, "*Taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaştığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. Böyle bir kaydın düşülmemesi hâlinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir; şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir.*" düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, taşıyan, eşyanın güvertede taşınması hususunda yükleten ile anlaşırca, bu hususu belirten bir kaydı konişmentoya veya deniz yük senedine yazması gerekir<sup>29</sup>. Konişmentoya veya deniz yük senedine, eşyanın güvertede taşınacağı yazılmamış olursa, güvertede eşya taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir. Bununla birlikte, taşıyan, güvertede taşımaya ilişkin kayıt içermeyen konişmentoyu<sup>30</sup> iyi niyetle iktisap eden gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı güvertede taşımaya ilişkin anlaşmanın mevcudiyetini ileri sürme hakkına sahip değildir.

<sup>25</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 350.

<sup>26</sup> Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 214; Süzel, Sorumluluğun Sınırlandırılması, 548; Taşkın, *Konteyner Taşınmaları*, 187 vd.; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335. Konteyner dışında tomruk veya kereste gibi orman ürünlerinin de güvertede taşınması hususunda ticari teamülün bulunduğu hakkında bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 523.

<sup>27</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 350.

<sup>28</sup> Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 522; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335.

<sup>29</sup> TTK m.1151/3-c.1'de, TTK m.1151/2 kapsamında taşıyan ile yükleten arasında eşyanın güvertede taşınacağına ilişkin akdedilecek anlaşmanın geçerliliğinin şekle bağlandığı hakkında bkz. Nil Kula Değirmenci, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021), 83.

<sup>30</sup> TTK m.1151/3'te, eşyanın güvertede taşınması hususunda taşıyan ile yükleten arasında akdedilen anlaşmaya ilişkin bir kaydı "denizde taşıma senedine" yazılması gerektiği; bu anlaşmaya ilişkin kaydın denizde taşıma senedine yazılmaması halinde, güvertede eşya taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükünün taşıyana ait olacağı düzenlenmiştir. Hükmün buraya kadar olan kısmında, "denizde taşıma senedi" kavramının kapsamında, konişmento (TTK m.1228 vd.) ile deniz yük senedi (TTK m.1242) yer alır. Bununla birlikte, TTK m.1242'de düzenlenen deniz yük senedinin kıymetli evrak niteliği olmadığından bu senedi iyi niyetle iktisap eden kişilerden söz edilemez. Dolayısıyla TTK m.1151/3'te yer alan "... şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle

TTK m.1151/4'te, “Eşyanın güvertede taşınmış olması birinci veya ikinci fikraya aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen ziya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur. Taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, yerine göre, 1186 veya 1187 nci maddeler uygulanır.” düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, eşyanın TTK m.1151/1-2 hükümlerine aykırı olarak güvertede taşınması halinde, taşıyan, güvertede taşımadan kaynaklanan ziya, hasar veya geç teslimden TTK m.1178 ve m.1179 hükümleri uyarınca sorumlu olur<sup>31</sup>. Bu bakımdan eşyanın TTK m.1151/1-2 hükümlerine aykırı olarak güvertede taşınması taşıyan ve/veya adamlarının kusuruna örnek teşkil eder<sup>32</sup>. TTK m.1151/4-c.1'de, TTK m.1151/1'de öngörülen güvertede eşya taşıma yasağının ihlal edilmesi halinde, taşıyan hakkında uygulanacak yaptırım düzenlenmiştir. Ancak TTK m.1151/4 uyarınca, taşıyan hakkında bir yaptırım uygulanabilmesi için somut olayda, güvertede eşya taşıma yasağının istisnalarını düzenleyen TTK m.1151/2'de zikredilen istisnalardan birinin mevcut olmaması gerekir<sup>33</sup>. Dolayısıyla güvertede eşya taşıma yasağının istisnalarından birine dayanılarak eşya güvertede taşınırsa, taşıyan eşyanın salt güvertede taşınmasına bağlı olarak meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamaz. Bu ihtimalde, taşıyan yalnızca yüke özen gösterme borcuna aykırılıktan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilir<sup>34</sup>.

*iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir.” hükmü bakımından deniz taşıma senedi kavramının kapsamında yalnızca konişmento yer alır; deniz yük senedi ise yer almaz. Aynı yönde açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, 350-351 ve dn. 494. Buna karşılık öğretide Süzel, TTK m.1151/3'te yer alan “... şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir.” hükmü bakımından “denizde taşıma senedi” kavramının kapsamında konişmentoyla birlikte TTK m.1242'de düzenlenen deniz yük senedinin de yer aldığı görülmektedir. Bilgi için bkz. ve karş. Süzel, Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014), 290 ve dn. 1055.*

<sup>31</sup> TTK m.1178'de, taşıyanın eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumluluğu; TTK m.1179'da ise, taşıyanın kendisinin veya adamlarının kusursuzluğunu ispatlayarak eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumluluktan kurtulması düzenlenmiştir. Taşıyanın TTK m.1178 ile TTK m.1179 hükümleri kapsamında, eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden doğan sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 393 vd.; Çetingil, Kender, Ünan ve Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı'nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, 152 vd.; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 487 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 378 vd.; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 263 vd.; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 407 vd.; Kula Değirmenci, *Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 84 vd.; Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*, (Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2024), 191 vd.; Tamer Bozkurt, *Deniz Ticareti Hukuku*, (Ankara: Yetkin Yayınları, 2021), 177 vd.; Safa Murat Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 71 vd.; Sercan Örsel, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 11 vd.

<sup>32</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 397.

<sup>33</sup> Aynı yönde bkz. Kula Değirmenci, *Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 84.

<sup>34</sup> Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 524.

Belirtilmelidir ki, taşıyanın TTK m.1151/2 kapsamında, yükleten ile eşyanın güvertede taşınması hususunda anlaşma yapması ve eşyayı bu anlaşmaya uygun şekilde taşıması taşıyanı sorumlu tutulmaktan kurtarmayabilir. Zira yükletenin aynı zamanda taşıtan olmadığı hallerde, taşıyanın, taşıtan ile akdettiği navlun sözleşmesinde, eşyanın ambarda taşınması kararlaştırılmışsa, taşıyanın aynı zamanda taşıtan olmayan yükleten ile eşyanın güvertede taşınması hususunda anlaşma yapması ve bu anlaşma uyarınca eşyayı güvertede taşınması, taşıyanı taşıtana karşı sorumluluktan kurtarmaz<sup>35</sup>. Bu ihtimalde, taşıyanın, taşıtana karşı sorumluluktan kurtulması için taşıtanın da yükleten ile taşıyan arasında yapılan anlaşmaya onay vermiş olması gerekir<sup>36</sup>.

Öte yandan TTK m.1151/4-c.2'ye göre, taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, halin koşullarına göre TTK m.1186 veya TTK m.1187 hükümleri uygulanır. Bununla birlikte, TTK m.1151/5'te, "*Eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, 1187 nci madde anlamında bir fiili veya ihmali sayılır.*" denilmiştir. Buna göre, eşyanın ambarda taşınması yönündeki açık anlaşmaya<sup>37</sup> aykırı olarak eşyanın güvertede taşınması, taşıyanın TTK m.1187 kapsamında bir fiili veya ihmali sayılır. Dolayısıyla bu ihtimalde, taşıyan, TTK m.1186'de öngörülen sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder<sup>38</sup>.

TTK m.1187/1'de, "*Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.*"

<sup>35</sup> Taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen navlun sözleşmesinde, eşyanın ambarda taşınacağına kararlaştırılmış olması halinde, aynı zamanda taşıtan olmayan yükletenin taşıyanla eşyanın güvertede taşınacağı hususunda anlaşma yapmasının, taşıyan ile taşıtan arasında yapılan anlaşmanın hükümlerini değiştirmeyeceği gibi bu tür bir anlaşmanın taşıyanı, taşıtana karşı da sorumluluktan kurtarmayacağı; bu nedenle, TTK m.1151/2'deki "yükleten" ifadesinin "taşıtan" olarak değiştirilmesi gerektiği hakkında bkz. Çetingil, Kender, Ünvan ve Yazıcıoğlu, "TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", 134.

<sup>36</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 350; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 343.

<sup>37</sup> Eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık anlaşmaya navlun sözleşmesinde yer verilebileceği gibi taraflar arasındaki sonraki tarihli yazışmalarda da bu hususun kararlaştırılması mümkündür. Öte yandan TTK m.1151/5'te, eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık anlaşmadan söz edilmişse de bu anlaşmanın yazılı olması gerektiği hakkında bir belirleme ya da sınırlandırma yapılmamıştır. Dolayısıyla eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık anlaşmanın muhakkak yazılı olarak yapılması gerekmez. Bilgi için bkz. Cüneyt Sözel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 547-548.

<sup>38</sup> TTK m.1186'da, taşıyanın eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun sınırlandırılması; TTK m.1187/1'de ise, taşıyanın eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlar bakımından sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi düzenlenmiştir. TTK m.1186 ile TTK m.1187/1 hükümleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 405 vd.; Sözel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 346 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 394 vd.; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 275 vd.; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 445 vd.; Örsel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 63 vd.; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 202 vd.; Bozkurt, *Deniz Ticareti Hukuku*, 192 vd.

düzenlemesine yer verilmiştir<sup>39</sup>. Buna göre, TTK m.1187’de, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine yol açan iki tür kusurdan söz edilmiştir. Bunlar; kast ve zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle gerçekleştirilen pervasızca bir davranıştır. TTK m.1151/5’te belirtilen eşyanın ambarda taşınması yönündeki açık anlaşmaya aykırı olarak eşyanın güvertede taşınması hali de taşıyanın TTK m.1187/1 kapsamında bir pervasızca hareketi olarak nitelendirilir<sup>40</sup>.

Navlun sözleşmesinde emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1243/1-a’ya göre, bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin TTK m.1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192’nci maddelerden kaynaklanan borç ve sorumlulukları doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir<sup>41</sup>. Bununla birlikte, taşıyanın TTK m.1243/1-a’da belirtilen madde hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını genişleten veya ağırlaştırılan kayıt ve şartlar geçerlidir (TTK m.1243/4). Öte yandan TTK m.1244/1-a’da, navlun sözleşmesinin TTK m.1151/3-c.1 uyarınca, denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin olması halinde, TTK m.1243/1’in uygulanmayacağı düzenlenmiştir<sup>42</sup>. Dolayısıyla TTK m.1244/1-a uyarınca, navlun sözleşmesi, TTK m.1151/3-c.1 kapsamında, konişmentoda veya deniz yük senedinde<sup>43</sup> güvertede taşınan eşyaya ilişkin olur ve eşya da fiilen güver-

<sup>39</sup> TTK m.1187/2’de, “Zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın adamları da 1190 inci maddenin ikinci fıkrası hükmüne dayanarak 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar.” düzenlemesine yer verilmiştir. Ayrıca TTK m.1190/2’de, “Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkında yararlanabilir.” denilmiştir. TTK m.1190/2’de sözü edilen dava ise, TTK m.1190/1’de belirtildiği üzere, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi nedeniyle taşıyan aleyhine haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılan bütün davalardır.

<sup>40</sup> Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 409-410; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 548-549.

<sup>41</sup> TTK m.1245’te belirtildiği üzere, navlun sözleşmesindeki emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1243, yolculuk çarteri sözleşmelerine uygulanmaz. Ancak yolculuk çarteri sözleşmesine dayalı olarak konişmentonun düzenlendiği hallerde, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1243 uygulanır. Dolayısıyla konişmento hamilinin taşıtan olduğu durumlarda, yolculuk çarteri sözleşmesinde yer almasa da konişmentoda yer alan ve taşıyanın borç ve sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçerli olur. Zira belirtilen ihtimalde, yolculuk çarter partisinde (TTK m.1139) yer almayan sorumsuzluk kayıtlarını içeren konişmentoyu kabul eden taşıtanın, yolculuk çarteri sözleşmesinin konişmento ile değiştirilmiş olduğunu kabul ettiği varsayılr. Bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 415.

<sup>42</sup> TTK m.1244/1-a’da, eşyanın güvertede taşınması halinin, navlun sözleşmesi bakımından emredici hükümlerin uygulanmayacağı istisnai hallerden biri olarak düzenlenmesinin sebebinin, güvertede taşınan eşyanın daha fazla riske maruz kalmasından kaynaklı taşıyanın durumunun ağırlaşması olduğu hakkında bkz. Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 401.

<sup>43</sup> TTK m.1244/1-a’da, “Navlun sözleşmesinin ... 1151 inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin bulunması” halinde, TTK m.1243/1’in uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Hükümde,

tede taşınırsa, taşıyanın TTK m.1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192'nci maddelerden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçerli olacaktır<sup>44</sup>.

## B. ALMAN HUKUKUNDAKİ DÜZENLEMELER

TTK m.1151'in gerekçesinde yer alan açıklamadan da anlaşılacağı üzere, eTTK m.1029 ile TTK m.1151'in mehazı, HGB §566/1'dir. Bu hükümde, eTTK m.1029'a benzer şekilde, yükletenin onayı olmaksızın, yükün güverte üzerine yüklenemeyeceği ve geminin yan taraflarına asılamayacağı düzenlenmiştir. HGB §566/1'de, yükletenin onayı olmaması halinde, yükün güverte üzerine yüklenemeyeceği ve geminin yan taraflarına asılamayacağı hakkında bir yasak öngörülmüştür. Ancak bu yasağın, yükletenin onayı olmadığı sürece, eşyanın güverte üzerine yüklenerek ve geminin yanlarına asılarak taşınmayacağı şeklinde anlaşılması gerekir<sup>45</sup>.

2013 tarihli Reform Kanunu ile HGB §566/1 yürürlükten kaldırılması üzerine, yerine yürürlüğe konulan YHGB §486/4'te üç cümle halinde, güvertede yük taşınmasına ilişkin esaslar<sup>46</sup> düzenlenmiştir. YHGB §486/4-c.1'e göre, taşıyan, taşıtanın onayı olmaksızın<sup>47</sup> yükü güvertede taşıyamaz<sup>48</sup>. YHGB §486/4-c.1'de,

“denizde taşıma senedinde” eşyanın güvertede taşınacağıının yazılı olmasından söz edilmiştir. Ancak hükümde, “deniz taşıma senedi” kavramının kapsamı hakkında bir belirleme ya da sınırlandırma yapılmamıştır. Kanaatimizce, TTK m.1244/1-a'da geçen “deniz taşıma senedi” kavramının kapsamında, “konişmento” ile “deniz yük senedinin” yer aldığı kabul edilmesi gerekir.

<sup>44</sup> TTK m.1244/3'e göre, taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar hakkında 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (RG: 04.02.2011, Sayı: 27836) emredici hükümleri saklıdır. TTK m.1244/1-a kapsamında, eşyanın güvertede taşınması halinde, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını kaldıran veya daraltan anlaşmaların geçerliliği hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 209 vd.; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335.

<sup>45</sup> HGB §566/1 ile HGB hükümleri çerçevesinde, güvertede eşya taşınmasına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Hans Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, (Tübingen: Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1950), 247; Franz Schlegelberger ve Rudolf Liesecke, *Kommentar zum Seehandelsrecht*, (Berlin und Frankfurt a. M.: Verlag Franz Vahlen GmbH, 1964), 233 vd. - kn. 1 vd.; Georg Schaps ve Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht - Seehandelsrecht - Erster Teil*, (Berlin - New York: Walter de Gruyter, 1978), 532 vd. - kn. 1 vd.; Dieter Rabe, *Seehandelsrecht*, (München: Verlag C. H. Beck, 2000), 453 vd. - kn. 1 vd.; Sieveking, *Seerecht*, 46 vd.; Max Pappenheim, *Handbuch des Seerechts - Band III*, (München und Leipzig: Verlag von Ducker & Humblot, 1918), 201 vd.; Hans-Jürgen Puttfarken, *Seehandelsrecht*, (Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft, 1997), 165 vd. - kn. 418 vd.; Rolf Herber, *Seehandelsrecht (Systematische Darstellung)*, (Berlin - New York: Walter de Gruyter, 1999), 256.

<sup>46</sup> YHGB §486/4'te, yükün güverte üzerine yüklenmesinden (*auf Deck verladen*) söz edilmiştir. Bununla birlikte, yükün güverte üzerine yüklenmesi ile aslında yükün güvertede taşınmak üzere güverteye yüklenmesi anlatılmak istenmektedir. Bu nedenle ve ayrıca TTK m.1151'deki terminolojiyle de uyumlu olması açısından YHGB §486/4'e ilişkin açıklamalarda “yükün güverte üzerine yüklenmesi” yerine “yükün güvertede taşınması” ifadesine yer verilmiştir.

<sup>47</sup> Taşıtanın yükün güvertede taşınmasına ilişkin onayını açık veya örtülü şekilde verebileceği hakkında bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 265 - kn. 100 ve 104. Taşıtanın yükün güvertede taşınmasına ilişkin onayının şekil şartına bağlı olmadığı ve herhangi bir şekilde verilebileceği hakkında bkz. Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024 - kn. 23.

<sup>48</sup> YHGB §486/4-c.1 hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Marian Paschke, Editör: Hartmut Oetker, *Oetker - Handelsgesetzbuch - Kommentar*, (München: C. H. Beck, 2021), 2347 - kn. 5; Pötschke,

HGB §566/1'de öngörülen temel ilke büyük ölçüde korunmuş; ancak HGB §566/1'den farklı olarak güvertede yük taşınabilmesi için yükleten yerine taşıtanın onayına ihtiyaç olduğu öngörülmüştür<sup>49</sup>. Ayrıca YHGB §486/4-c.1'de, HGB §566/1'den farklı olarak yüklerin geminin küpeştesine asılmayacağına ilişkin yasağa yer verilmemiştir. Konuya ilişkin hükmün gerekçesinde, günümüzde deniz yolu ile eşya taşımacılığında bu tür bir yük taşıma şeklinin mevcut olmaması nedeniyle bu yasağı devam ettirmenin gerekli olmadığı ifade edilmiştir<sup>50</sup>.

Öte yandan YHGB §486/4-c.2'de ifade edildiği üzere, konişmento düzenlenmişse, taşıyanın güvertede yük taşıyabilmesi için taşıtanın yanı sıra yükletenin (YHGB §513/2<sup>51</sup>) de onayını<sup>52</sup> alması gerekir<sup>53</sup>. YHGB §486/4-c.1 ve c.2'ye göre, taşıyan ancak taşıtanın ve konişmentonun düzenlendiği hallerde ayrıca yükletenin onayı<sup>54</sup> ile güvertede yük taşıyabilir<sup>55</sup>. YHGB §486/4-c.1-2 kapsamında, taşıtan ve yükletenin güvertede yük taşınmasına onay vermiş olması, taşıyanı YHGB

*Münchener Kommentar*, 1023 - kn. 17; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 261 vd. - kn. 83 vd.; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 95 - kn. 12.

<sup>49</sup> Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 95 - kn. 12; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 265 - kn. 102.

<sup>50</sup> Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024-1025 - kn. 25.

<sup>51</sup> YHGB §513/2-c.1'e göre, yükleten, eşyayı taşınmak üzere taşıyana teslim eden ve taşıtan tarafından konişmentoda yükleten olarak gösterilmek üzere bildirilen kişidir. Ayrıca YHGB §513/2-c.2 uyarınca, eşyayı konişmentoda yükleten olarak gösterilen kişiden başka biri teslim ederse veya konişmentoda yükleten olarak hiç kimse gösterilmemişse, taşıtan yükleten sayılır. YHGB §513/2 hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Hartmuth Sager, Editör: Christine Schmidt. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*, (München: C. H. Beck, 2023), 1194 vd. - kn. 17 vd.; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 614 vd. - kn. 9 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2377 vd. - kn. 4 vd.; Beate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (Einleitung - Erläuterung - Synopsen)*, (Köln: Bundesanzeiger Verlag, 2014), 170 - kn. 11-12; Rolf Herber, *Seehandelsrecht (Systematische Darstellung)*, (Berlin/Boston: Walter de Gruyter, 2016), 241 vd.; Klaus Ramming, *Seehandelsrecht - Großkommentar (Erster Band)*, (Berlin: Walter de Gruyter, 2017), 143 - kn. 140.

<sup>52</sup> Yükün güvertede taşınacağına ilişkin kayıt içeren konişmentonun yükleten tarafından itiraz edilmeksizin teslim alınması halinde, yükletenin zımnı olarak yükün güvertede taşınmasına onay vermiş olduğunun kabul edileceği hakkında bkz. Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024 - kn. 23; Ramming, "Die Verladung des Gutes an Deck", 254.

<sup>53</sup> YHGB §486/4-c.2 hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 262 vd. - kn. 88 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2347 vd. - 5 vd.; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 95 - kn. 12.

<sup>54</sup> Güvertede yük taşıma onayının ancak konişmentodan açıkça anlaşılması halinde, gönderilen bakımından bağlayıcı olduğu hakkında bkz. Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024 - kn. 23; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 268 - kn. 119.

<sup>55</sup> Güvertede yük taşınıp taşınmayacağı hususunda, taşıtan ile yükletenin iradeleri çeliştiğinde, navlun sözleşmesi kapsamında, yükün güvertede taşınması konusunda karar verme hak ve yetkisinin taşıtana; konişmento ilişkisi kapsamında ise, yükün güvertede taşınması konusunda karar verme hak ve yetkisinin yükletene ait olacağına göz önünde bulundurulması gerektiği; taşıyanın yükü, yükletenin onayıyla fakat taşıtanla yapılan sözleşmeye aykırı şekilde güvertede taşınması ve bu nedenle zarar meydana gelmesi halinde, taşıyanın taşıtana karşı ortaya çıkan zararları tazmin etmekle yükümlü olacağı hakkında bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 266 - kn. 107.

§498 vd. hükümleri kapsamındaki sorumluluktan<sup>56</sup> muaf tutmaz. Zira taşıyan yüklemeyi, istiflemeyi, taşımayı, elleçlemeyi ve boşaltmayı gerçekleştirirken tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür<sup>57</sup>. Bununla birlikte, taşıyan, yüke özen yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirdiği takdirde, taşıtan ve yükletenin onayı ile gerçekleştirdiği güverte taşımasından kaynaklanan ziya veya hasardan sorumlu olmayacaktır.

Yükün güvertede taşınabilmesi için YHGB 486/4-c.1-2 uyarınca, taşıtan ve yükletenin onayı gerekse de YHGB §486/4-c.3'te, yükün, güvertede taşınmaya elverişli bir yük taşıma ünitesi (*Lademittel*<sup>58</sup>) içinde veya üzerinde bulunması ve geminin güvertesinin bu tür bir yük taşıma ünitesinin taşınmasına uygun şekilde donatılmış olması halinde, onay aranmaksızın güvertede taşınabileceği düzenlenmiştir. Bu yönüyle, YHGB 486/4-c.3'te, güvertede yük taşıma yasağına ilişkin istisna öngörülmüştür<sup>59</sup>. Bu istisna, özellikle konteyner gemileri ile yapılan yük taşımaları bakımından öngörülmüştür. Bununla birlikte, YHGB §486/4-c.3'te öngörülen istisnanın uygulama alanı yalnızca konteyner gemileri ile yapılan yük taşımaları<sup>60</sup> ile sınırlı değildir. Dolayısıyla YHGB §486/4-c.3, konteyner gemisi dışındaki gemi türleri ile yapılan yük taşımaları hakkında da uygulama alanı bulabilir<sup>61</sup>. Zira YHGB §486/4-c.3'teki istisnanın uygulama alanı bulması, yükün, güvertede taşınmaya elverişli bir yük taşıma ünitesinin içinde veya üzerinde bulunmasına ve geminin güvertesinin bu tür bir yük taşıma ünitesinin taşınmasına uygun şekilde donatılmış olmasına bağlıdır.

YHGB 486/4-c.3'te sözü edilen “yük taşıma ünitesi (*Lademittel*)” kavramına örnek olarak konteynerler gösterilebilir. Bu bakımdan güvertede yük taşımaya elverişli olması kaydıyla, konteynerin açık (*flat rack*) ya da kapalı olması arasında bir fark yoktur. Ayrıca konteyner dışında güvertede yük taşımaya elverişli başkaca ekipmanların da “yük taşıma ünitesi” kavramının kapsamında değerlendirilebileceği söylenebilir. Yük taşıma ünitesinin, “güvertede yük taşımaya elverişli olması” ile kastedilen

<sup>56</sup> YHGB §498 vd. hükümleri kapsamında, taşıyanın eşyanın ziya veya hasarından sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. Eva-Maria Harm, Editör: Christine Schmidt. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*, (München: C. H. Beck, 2023), 1086 vd. - kn. 1 vd.; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 402 vd. - kn. 1 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2358 vd. - kn. 1 vd.; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 127 vd. - kn. 1 vd.; Herber, *Seehandelsrecht 2016*, 272 vd.; Winfried Furnell, *Das Seehandelsrecht im HGB*, (Norderstedt: Books on Demand, 2021), 96 vd. - kn. 269 vd.

<sup>57</sup> Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 268 - kn. 116.

<sup>58</sup> “*Lademittel*” teriminin Türkçeye “yükleme teçhizatı” olarak tercüme edilebileceği hakkında bkz. Sülzel, *Taşıtan ve Yükleten*, 295. Alman kanun koyucunun YHGB §486/4-c.3'te yer alan düzenlemede, konteynerleri “yükleme aracı” olarak zikrettiği; bu bağlamda, “*Lademittel*” kavramının Türkçeye “yükleme aracı” olarak çevrilebileceği hakkında bkz. Taşkın, *Konteyner Taşımaları*, 186 - dn. 450.

<sup>59</sup> Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1023 - kn. 19; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2347 - kn. 5; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 95 - kn. 13; Ramming, “Die Verladung des Gutes an Deck”, 254.

<sup>60</sup> Konteynerlerin güvertede taşınması hakkında detaylı bilgi için bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 263 - kn. 92; Taşkın, *Konteyner Taşımaları*, 181 vd.

<sup>61</sup> Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1023-1024 - kn. 20; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2347 - kn. 5; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 95 - kn. 13.

ise, yük taşıma ekipmanının yükü hava ve deniz koşullarından koruyacak şekilde tasarlanmış olmasıdır<sup>62</sup>. Buna göre, YHGB §486/4-c.3 kapsamında, güvertede yük taşınabilmesi için yükün, güvertede taşınmaya elverişli yük taşıma ünitesinin içinde veya üzerinde bulunması gerekir. Ayrıca geminin güvertesi, YHGB §486/4-c.3'te belirtilen yük taşıma ünitesinin taşınmasına uygun şekilde donatılmış olmalıdır<sup>63</sup>.

Öte yandan Alman hukukunda, TTK m.1151/2 ile bu hükmün mehazi olan HK m.9/I'deki düzenlemelere benzer şekilde, güvertede yük taşıma yasağının istisnaları arasında mevzuat gereği güvertede yük taşınmasının zorunlu olduğu hallerin de yer aldığı kabul edilmektedir<sup>64</sup>. Ancak bu istisnai hale ilişkin güvertede yük taşınmasını düzenleyen YHGB §486/4'te düzenlemeye yer verilmemiştir.

YHGB §500'de, izinsiz şekilde güvertede yük taşınması<sup>65</sup> düzenlenmiştir. YHGB §500-c.1 uyarınca, taşıyanın YHGB §486/4 uyarınca gerekli olmasına rağmen taşıtanın veya yükletenin onayı olmaksızın yükü güvertede taşıması halinde, kusuru bulunmasa dahi, taşıyan, yükün güvertede taşınması nedeniyle meydana gelen zıya veya hasardan sorumlu olur. Bu yönüyle YHGB §500-c.1'de, taşıtanın veya yükletenin onayı olmaksızın güvertede yük taşınması halinde, taşıyan bakımından kusursuz sorumluluk öngörülmüştür<sup>66</sup>. YHGB §500-c.2'de ise, birinci cümlede belirtilen halde, yükün zıya veya hasarının, güvertede taşınmış olmasından kaynaklandığının karine olarak kabul edileceği düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyanın, gerekli olmasına rağmen taşıtan veya yükletenin onayı olmaksızın yükü güvertede taşıması halinde, yükte zıya veya hasar meydana gelirse, zıya veya hasarın yükün güvertede taşınmış olmasından kaynaklandığı karine olarak kabul edilecektir<sup>67</sup>. Bununla birlikte, taşıyan, zıya veya hasarın yükün güvertede taşınmasından kaynaklanmadığını ispat edebilirse, sorumluluktan kurtulabilir<sup>68</sup>.

<sup>62</sup> “*Lademittel*” kavramının kapsamı hakkında bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 263-264 - kn. 95-96; Ramming, “Die Verladung des Gutes an Deck”, 255; Harm, *Münchener Kommentar*, 1119 - kn. 10.

<sup>63</sup> Geminin güvertesinin, YHGB §486/4-c.3'te belirtilen yük taşıma ünitesinin taşınmasına uygun şekilde donatılmış olması hakkında bilgi için bkz. Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 264 - kn. 97; Ramming, “Die Verladung des Gutes an Deck”, 255.

<sup>64</sup> Bu konuda bilgi için bkz. Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024 - kn. 21; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 263-264 - kn. 91 ve 98.

<sup>65</sup> YHGB §486/4'te olduğu gibi YHGB §500'de de yükün güverte üzerine yüklenmesinden (*auf Deck verladen*) söz edilmiştir. Bununla birlikte, yükün güverte üzerine yüklenmesi ile aslında yükün güverteye taşınmak üzere güverteye yüklenmesi anlatılmak istenmektedir. Bu nedenle ve ayrıca TTK m.1151'deki terminolojiyle de uyumlu olması açısından YHGB §500'e ilişkin açıklamalarda “yükün güverte üzerine yüklenmesi” yerine “yükün güvertede taşınması” ifadesine yer verilmiştir.

<sup>66</sup> Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2348 - kn. 10; Pötschke, *Münchener Kommentar*, 1024 - kn. 24; Herber, *Seehandelsrecht 2016*, 290.

<sup>67</sup> YHGB §500 hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Harm, *Münchener Kommentar*, 1117 vd. - kn. 1 vd.; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 471 vd. - kn. 1 vd.; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 137 vd. - 1 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2364 - kn. 1 vd.; Herber, *Seehandelsrecht 2016*, 251 ve 280; Ramming, *Seehandelsrecht*, 491 - kn. 137; Ramming, “Die Verladung des Gutes an Deck”, 258 vd.

<sup>68</sup> Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 269 - kn. 122; Furnell, *Seehandelsrecht*, 137 - kn. 376.

YHGB §507/1-b.2'de, taşıyanın, taşıtan veya yükleten ile yükün güverte altında (ambarda) taşınacağı hususunda yaptığı anlaşmaya aykırı bir şekilde eşyayı güverte üzerinde taşıması<sup>69</sup> nedeniyle yükün zıya veya hasara uğraması ihtimaline ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bu hükme göre, taşıyan, taşıtan veya yükleten ile yükün güverte altında taşınacağı konusunda bir anlaşma yapmış ve eşyanın zıya veya hasarı, yükün bu anlaşmaya aykırı olarak güverte üzerinde taşınmasına bağlı olarak ortaya çıkmışsa, taşıyan, yükün zıya veya hasarına bağlı olarak ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamaz. YHGB §507/1-b.1'de ise, yükteki zıya veya hasarın taşıyanın kasten veya pervasızca ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinciyle gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmaline dayalı olması ihtimalinde, taşıyanın yükün zıya veya hasarına bağlı olarak ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamayacağı düzenlenmiştir<sup>70</sup>. Bu yönüyle, YHGB §507/1-b.2, TTK m.1151/5 ile HK m.9/IV'e benzemektedir. Zira YHGB §507/1-b.2'ye göre, yükün güverte altında taşınacağına ilişkin anlaşmaya rağmen taşıyanın yükü, güverte üzerinde taşıması ve yükte bu nedenle, zıya veya hasar meydana gelmesi taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açacaktır. Bununla birlikte, YHGB 507/1-b.2'den farklı olarak TTK m.1151/5 ile HK m.9/IV'te, taşıyanın yükün ambarda taşınacağına ilişkin anlaşmaya rağmen yükü güvertede taşıması, kasten veya pervasızca ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinciyle gerçekleştirilen bir fiil veya ihmali olarak değerlendirilmiştir. Buna karşılık, bu durum, YHGB 507/1-b.2'de, taşıyan bakımından kasten veya pervasızca bir davranış olarak değerlendirilmemiş; ancak hükümde, taşıyanın belirtilen ihtimalde, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedeceği düzenlenmiştir. Öte yandan TTK m.1151/5 ile HK m.9/IV'ten farklı olarak YHGB 507/1-b.2'e göre, taşıyanın yükün ambarda taşınacağına ilişkin anlaşmaya rağmen yükü güverte üzerinde taşıması taşıyanın sorumluluktan kurtulma hükümlerinden yararlanamaması sonucunu da doğurmaktadır<sup>71</sup>.

<sup>69</sup> YHGB 507/1-b.2'de, güverte altında taşınacağı (*unter Deck befördert wird*) hususunda anlaşma yapılmasına rağmen yükün güverte üzerine yüklenmesinden (*auf Deck verladen wurde*) söz edilmiştir. Bununla birlikte, yükün güverte üzerine yüklenmesi ile aslında yükün güvertede taşınmak üzere güverteye yüklenmesi anlatılmak istenmektedir. Bu nedenle, YHGB §507/1-b.2'ye ilişkin açıklamalarda "yükün güverte üzerine yüklenmesi" yerine "yükün güverte üzerinde taşınması" ifadesine yer verilmiştir.

<sup>70</sup> YHGB §507/1-b.1'e ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. Harm, *Münchener Kommentar*, 1145 vd. - kn. 4 vd.; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 524 vd. - kn. 2 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2369-2370 - kn. 1; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 150-151 - kn. 3 vd.

<sup>71</sup> YHGB §507/1-b.2'ye ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. Ramming, "Die Verladung des Gutes an Deck", 260 vd.; Harm, *Münchener Kommentar*, 1144 vd. - kn. 3 vd.; Rabe ve Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 525 vd. - kn. 4 vd.; Paschke, *Handelsgesetzbuch*, 2370 - kn. 2; Czerwenka, *Reform des Seehandelsrechts*, 150-151 - kn. 4 vd.

## II. GÜVERTEDE YÜK TAŞINMASINA İLİŞKİN GENCON ÇARTER PARTİLERİNDEKİ DÜZENLEMELER

Gencon 94 çarter partisinin 1 numaralı Klotunda, güvertede yük taşınmasına ilişkin “*if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers’ risk and responsibility*” şeklinde bir hüküm bulunmaktadır. Bu klotda yer alan hüküm, Türkçeye “*Güverte yükü taşınmasının kararlaştırılması halinde, söz konusu taşıma çartererin risk ve sorumluluğu altında gerçekleştirilecektir.*” şeklinde çevrilmektedir. Gencon 94 çarter partisinde yer alan bu hükme göre, güvertede yük taşınmasının kararlaştırılması halinde, yük taşınmasına ilişkin riziko ve sorumluluk taşıyana<sup>72</sup> ait olacaktır<sup>73</sup>.

Gencon 2022’nin “Güverte Yükü (*Deck cargo*)” başlıklı 6 numaralı Klotunda, sefer esaslı yolculuk çarteri sözleşmelerinde, güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Bu klot üç fıkradan oluşmaktadır. 6 numaralı Klotun (a) fıkrasında, “*donatanın yazılı onayı olmadıkça güverteye yükleme olmayacağı ve güvertede eşya taşınmayacağı*” esası getirilmiştir. Buna göre, güvertede eşya taşınabilmesi için donatanın veya işletenin<sup>74</sup> yazılı onayı gereklidir. Donatan veya işleten, onay vermedikçe güverteye yükleme olmayacak ve dolayısıyla güvertede eşya taşınamayacaktır.

6 numaralı Klotun (b) fıkrasında, üç bent yer almaktadır. Bu fıkra hükmünde, donatan, güverteye yükleme yapılmasına veya güvertede eşya taşınmasında onay verirse, taşıyanın<sup>75</sup> eşyanın güvertede ve ambar kapakları üzerinde izin verilen miktarı aşmadığı, geminin denize elverişliliğini, dengesini ve seyir kabiliyetini tehlikeye sokmadığı hususlarında kaptanın nezaret ve kabulüne tabi olarak (i); güverteye ya da ambar kapakları üzerine yükleme yapabilmek bakımından gerekli olan tüm ilave malzemeyi tedarik

<sup>72</sup> Gencon 94 çarter partisinde, taşıyandan söz edilmemiş; güvertede yük taşınması ihtimalinde, riziko ve sorumluluğun çarterere (*charterer*) ait olacağı ifade edilmiştir. Ancak bu klot hükmünün uygulanması bakımından “çarterer” kavramının “taşıyan” olarak anlaşılması gerekir. Gencon 94 çarter partisi kapsamında, çarterer (*charterer*) kavramına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 127.

<sup>73</sup> Gencon 94 çarter partisinin 1 numaralı Klotunda yer alan hüküm çerçevesinde, güvertede yük taşınması hakkında detaylı bilgi için bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 125 vd. ve özellikle 212 vd.; M. Fehmi Ülgener, *Sefer Çarterindeki Hukuki Gelişmeler ve Gencon 22*, (İstanbul: Der Yayınları, 2025), 37.

<sup>74</sup> Gencon 22 çarter partisinde, donatandan (*owner*) ve donatanın onayından söz edilmiştir. TTK m.1061/1’e göre, donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir. Ayrıca uygulamada “işleten” ya da “gemi işletme müteahhidi” olarak anılan ve kendisinin olmayan gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi de TTK m.1061/2-c.1’de belirtildiği üzere, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılmaktadır. Bu nedenle, Gencon 2022 çarter partisinin 6 numaralı klotunda yer alan donatan (*owner*) kavramının kapsamında, donatan dışında işleten ya da gemi işletme müteahhidi olarak anılan kişinin de yer aldığı kabul edilmelidir. Gencon 2022 çarter partisi kapsamında, donatan (*owner*) kavramına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Ülgener, *Gencon 22*, 5 vd.

<sup>75</sup> 6 numaralı Klotun (b) ve ayrıca (c) fıkrasında, taşıyandan söz edilmemiş; çarterer kavramı kullanılmıştır. Ancak bu klotun uygulanması bakımından çarterer deyiminden taşıyanın anlaşılması gereklidir. Gencon 22 çarter partisi kapsamında, çarterer (*charterer*) kavramına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Ülgener, *Gencon 22*, 6 vd.

edeceği (ii) ve kaptanın nezaretinde ancak riziko ve masrafları kendisine ait olmak üzere eşyayı doğru bir şekilde yükleyeceği, istifleyeceği ve bağlayacağı (iii) düzenlenmiştir.

6 numaralı Klozun (b) fıkrasında, güvertede taşınacak yüke ilişkin kaptan bakımından, eşyanın güverteye yüklenmesi hususunda nezaret görevi öngörülmüştür. Bu nezaret görevinin kapsamında, yükün güverteye ve ambar kapakları üzerine izin verilen miktarı aşmayacak ve geminin denize elverişliliğini, dengesini ve seyir kabiliyetini tehlikeye sokmayacak şekilde yüklenmesi, istiflenmesi ve bağlanması hususları yer alır. Öte yandan 6 numaralı Kloz (b)'de, güvertede taşınacak yüke ilişkin taşıyan bakımından ise, yükün güverteye ve ambar kapakları üzerine izin verilen miktarı aşmayacak ve geminin denize elverişliliğini, denize elverişliliğini, dengesini ve seyir kabiliyetini tehlikeye bozmayacak şekilde yüklenmesi, istiflenmesi ve bağlanması ile ilgili işlemleri yapma ve bu işlemlere ilişkin masrafları üstlenme yükümlülüğü öngörülmüştür<sup>76</sup>.

6 numaralı Klozun (c) fıkrasında, “Güvertede taşınan yük, rizikosu charterere ait olmak üzere taşınmaktadır. Donatan güvertede taşınan yükün, kendi kusuru dahil, her ne sebeple olursa olsun her türlü şekilde zıya ya da hasara uğramasından dolayı sorumlu değildir. Charterer, koniştmentoyu yükün güvertede taşındığını belirtecek şekilde düzenlemekle yükümlüdür.” düzenlemesine yer verilmiştir<sup>77</sup>. Buna göre, güvertede taşınan yük, risk ve sorumluluğu taşıyana ait olmak üzere taşınmaktadır. Donatan, kendi kusuru dahil olmak üzere, her ne sebeple olursa olsun güvertede taşınan yükün zıya ya da hasara uğramasından dolayı sorumlu değildir. Taşıyan ise, koniştmentoyu, yükün güvertede taşındığını belirtmek suretiyle düzenlemekle yükümlüdür.

6 numaralı Klozun (a) ve (c) fıkraları birlikte değerlendirildiğinde, yükün güvertede ancak donatanın yazılı onayı ile taşınabilmesine rağmen donatan yükün güvertede taşınmasının yol açtığı zıya veya hasarlardan sorumlu tutulmayacağı; hatta öyle ki, yükün zıya veya hasara uğraması, donatanın kusurundan kaynaklansa bile donatanın zıya veya hasardan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulamayacağı anlaşılmaktadır. Zira 6 numaralı Kloz (c)'ye göre, donatanın kendi kusuru da dahil olmak üzere, güvertede taşınan yükün uğradığı zıya veya hasarlardan sorumluluk taşıyana aittir<sup>78</sup>. Ayrıca 6 numaralı Klozun (c) fıkrasında,

<sup>76</sup> 6 numaralı Kloz uyarınca, güvertede yük taşınması hususunda kaptan ile taşıyan bakımından öngörülen görev ve yükümlülükler hakkında bilgi için bkz. Ülgener, *Gencon* 22, 38.

<sup>77</sup> 6 numaralı Klozun (b) ve (c) fıkralarında, ayrı ayrı donatan ve chartererden söz edilerek donatan ve taşıyanın farklı kişiler olduğu/olacağı ihtimalinden hareket edilmiştir. Ancak donatan ve taşıyanın aynı kişiler olması da ihtimal dahilindedir. Bu çerçevede, 6 numaralı Klozun uygulanması bakımından somut olayın koşullarına göre, donatan ve taşıyanın aynı kişiler olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

<sup>78</sup> 6 numaralı Kloz kapsamında, donatanın güvertede taşınan yükün uğradığı zıya veya hasardan sorumlu tutulmaması karşısında kaptana nezaret görevi yüklenmesinin anlamsız olduğu; 6 numaralı Kloz'a göre taşıyanın, kaptanın yükün zıya veya hasara uğraması bakımından kusur ya da ihmali ortaya koysa bile donatanın güvertede taşınan yükün uğradığı zıya veya hasardan sorumlu olmayacağı gibi bir sonucun ortaya çıktığı ancak bu sonucun üzerinde düşünülmesi gerektiği hakkında bkz. Ülgener, *Gencon* 22, 38-39.

taşıyanın yükün güvertede taşınacağı hususunda konişmentoya kayıt koymakla yükümlü olduğu da düzenlenmiştir. Bu sayede, konişmentoyu devralan üçüncü kişiler, yükün güvertede taşındığı hususunda bilgi sahibi olabilecektir.

## SONUÇ

Çalışmada, güvertede eşya taşıma yasağı ile güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar incelenmiştir. Bu kapsamda, öncelikle eTTK m.1029 ile TTK m.1151’de yer alan düzenlemeler üzerinde durulmuştur. Ardından HGB §566/1 ile HGB §486/4’te yer alan düzenlemeler ele alınmıştır. Standart sözleşme formları kapsamında ise, ilk olarak Gencon 94 charter partisinin 1 numaralı Klotunda yer alan güvertede eşya taşınmasına ilişkin hüküm değerlendirilmiştir. Buna müteakip, Gencon 22 charter partisinin “Deck cargo” başlıklı 6 numaralı Klotu incelenmiştir.

eTTK m.1029’a göre, yükletenin onayı olmadığı sürece, eşyanın güverte üzerine yüklenerek ve geminin küpeştelere asılarak taşınamaz. TTK m.1151/1’e göre, taşıyanın, eşyayı güverteye yükleyerek ve küpeşteye asarak taşınması (güvertede eşya taşınması) yasaktır. Ancak TTK m.1151/2 uyarınca, taşıyan, yükleten ile anlaşma yapmak suretiyle eşyayı güvertede taşıyabilir. Ayrıca TTK m.1151/2 uyarınca, taşıyan, eşyanın güvertede taşınması hususunda ticari bir teamülün bulunması ya da eşyanın güvertede taşınmasının mevzuat gereği zorunlu olması hallerinde eşyayı güvertede taşıyabilir. TTK m.1151/3’te, göre, taşıyan, eşyanın güvertede taşınması hususunda yükleten ile anlaşırsa, bu hususu belirten bir kaydı konişmentoya veya deniz yük senedine yazması gerekir. Konişmentoya veya deniz yük senedine, eşyanın güvertede taşınacağı yazılmamış olursa, güvertede eşya taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir. Bununla birlikte, taşıyan, güvertede taşımaya ilişkin kayıt içermeyen konişmentoyu iyi niyetle iktisap eden gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı güvertede taşımaya ilişkin anlaşmanın mevcudiyetini ileri sürme hakkına sahip değildir. TTK m.1151/4-c.1’e göre, eşyanın TTK m.1151/1-2 hükümlerine aykırı olarak güvertede taşınması halinde, taşıyan, güvertede taşımadan kaynaklanan zıya, hasar veya geç teslimden TTK m.1178 ve m.1179 hükümleri uyarınca sorumlu olur. Öte yandan TTK m.1151/4-c.2’ye göre, taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, halin koşullarına göre TTK m.1186 veya TTK m.1187 hükümleri uygulanır. Bununla birlikte, TTK m.1151/5 uyarınca, eşyanın ambarda taşınması yönündeki açık anlaşmaya aykırı olarak eşyanın güvertede taşınması, taşıyanın TTK m.1187 kapsamında bir fiili veya ihmali sayılır. Dolayısıyla bu ihtimalde, taşıyan, TTK m.1186’de öngörülen sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder.

HGB §566/1’de, yükletenin onayı olmaksızın, yükün güverte üzerine yüklenemeyeceği ve geminin yan taraflarına asılamayacağı düzenlenmiştir. 2013 tarihli Reform Kanunu ile HGB §566/1 yürürlükten kaldırılması üzerine, yerine yürürlüğe konulan YHGB §486/4’te üç cümle halinde, güvertede yük taşınmasına ilişkin

esaslar düzenlenmiştir. YHGB §486/4-c.1'e göre, taşıyan, taşıtanın onayı olmaksızın yükü güvertede taşıyamaz. YHGB §486/4-c.2'de ifade edildiği üzere, konişmento düzenlenmişse, taşıyanın güvertede yük taşıyabilmesi için taşıtanın yanı sıra yükletenin (YHGB §513/2) de onayını alması gerekir. YHGB §486/4-c.1 ve c.2'ye göre, taşıyan ancak taşıtanın ve konişmentonun düzenlendiği hallerde ayrıca yükletenin onayı ile güvertede yük taşıyabilir. Yükün güvertede taşınabilmesi için YHGB 486/4-c.1-2 uyarınca, taşıtan ve yükletenin onayı gerekse de YHGB §486/4-c.3'te, yükün, güvertede taşınmaya elverişli bir yük taşıma ünitesi (*Lademittel*) içinde veya üzerinde bulunması ve geminin güvertesinin bu tür bir yük taşıma ünitesinin taşınmasına uygun şekilde donatılmış olması halinde, onay aranmaksızın güvertede taşınabileceği düzenlenmiştir. Bu yönüyle, YHGB 486/4-c.3'te, güvertede yük taşıma yasağına ilişkin istisna öngörülmüştür. YHGB §500-c.1 uyarınca, taşıyanın YHGB §486/4 uyarınca gerekli olmasına rağmen taşıtanın veya yükletenin onayı olmaksızın yükü güvertede taşınması halinde, kusuru bulunmasa dahi, taşıyan, yükün güvertede taşınması nedeniyle meydana gelen zıya veya hasardan sorumlu olur. YHGB §500-c.2'de ise, birinci cümlede belirtilen halde, yükün zıya veya hasarının, güvertede taşınmış olmasından kaynaklandığının karine olarak kabul edileceği düzenlenmiştir. YHGB §507/1-b.2'ye, göre, taşıyan, taşıtan veya yükleten ile yükün güverte altında taşınacağı konusunda bir anlaşma yapmış ve eşyanın zıya veya hasarı, yükün bu anlaşmaya aykırı olarak güverte üzerinde taşınmasına bağlı olarak ortaya çıkmışsa, taşıyan, yükün zıya veya hasarına bağlı olarak ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinden yararlanamaz.

Gencon 2022'nin "Güverte Yükü (*Deck cargo*)" başlıklı 6 numaralı Klotunda, sefer esaslı yolculuk charteri sözleşmelerinde, güvertede eşya taşınmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Bu klot üç fıkradan oluşmaktadır. 6 numaralı Klotun (a) fıkrasına göre, güvertede eşya taşınabilmesi için donatanın veya işletenin yazılı onayı gereklidir. Donatan veya işleten, onay vermedikçe güverteye yükleme olmayacak ve dolayısıyla güvertede eşya taşınamayacaktır. 6 numaralı Klotun (b) fıkrasında, üç bent yer almaktadır. Bu fıkra hükmünde, donatan, güverteye yükleme yapılmasına veya güvertede eşya taşınmasında onay verirse, taşıyanın eşyanın güvertede ve ambar kapakları üzerinde izin verilen miktarı aşmadığı, geminin denize elverişliliğini, dengesini ve seyir kabiliyetini tehlikeye sokmadığı hususlarında kaptanın nezaret ve kabulüne tabi olarak (i); güverteye ya da ambar kapağı üzerine yükleme yapabilmek bakımından gerekli olan tüm ilave malzemeyi tedarik edeceği (ii) ve kaptanın nezaretinde ancak riziko ve masrafları kendisine ait olmak üzere eşyayı doğru bir şekilde yükleyeceği, istifleyeceği ve bağlayacağı (iii) düzenlenmiştir. 6 numaralı Klotun (c) fıkrasına göre, güvertede taşınan yük, risk ve sorumluluğu taşıyana ait olmak üzere taşınmaktadır. Donatan, kendi kusuru dahil olmak üzere, her ne sebeple olursa olsun güvertede taşınan yükün zıya ya da hasara uğramasından dolayı sorumlu değildir. Taşıyan ise, konişmentoyu, yükün güvertede taşındığını belirtmek suretiyle düzenlemekle yükümlüdür.

**KAYNAKÇA**

- Akıncı, Sami. *Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri)*. İstanbul: Sermet Matbaası, 1968.
- Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku - I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Aybay, Atilla, Aybay, Aydın, Aybay, Gündüz ve Aybay, Rona. Editör: Gündüz Aybay. *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku (Hukuka Giriş, Borçlar Hukuku, Deniz Ticaret Hukuku, Uluslararası Deniz Hukuku, Deniz İş Hukuku)*. İstanbul: Aybay Yayınları, 1998.
- Bozkurt, Tamer. *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2021.
- Czerwenka, Beate. *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (Einleitung - Erläuterung - Synopsen)*. Köln: Bundesanzeiger Verlag, 2014.
- Çağa, Tahir ve Kender, Rayegân. *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2009.
- Çetingil, Ergon A., Kender, Rayegân, Ünan, A. Samim ve Yazıcıoğlu, Emine. "TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler - Deniz Hukuku Dergisi (Özel Sayı)*, (2006): 1-295.
- Demir, İsmail. *Deniz Ticareti Hukuku - Ders Kitabı*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2025.
- Doğanay, İsmail. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi - Üçüncü Cilt (Madde: 816-1475)*. İstanbul: Beta Yayıncılık, 2004.
- Eriş, Gönen. *Açıklamalı - İctihatlı Türk Ticaret Kanunu - 5. Cilt (816. - 1475. Maddeler)*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010.
- Furnell, Winfried. *Das Seehandelsrecht im HGB*. Norderstedt: Books on Demand, 2021.
- Harm, Eva-Maria. Editör: Christine Schmidt. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*. München: C. H. Beck, 2023.
- Herber, Rolf. *Seehandelsrecht (Systematische Darstellung)*. Berlin - New York: Walter de Gruyter, 1999.
- Herber, Rolf. *Seehandelsrecht (Systematische Darstellung)*. Berlin/Boston: Walter de Gruyter, 2016.
- İzveren, Adil, Franko, Nisim ve Çalık, Ahmet. *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1994.
- Kara, Hacı. *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025.
- Kara, Hacı. *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık, 2018.
- Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2024.
- Kula Değirmenci, Nil. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021.
- Okay, M. Sami. *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Mukaveleleri - Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri)*. İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1971.

- Örsel, Sercan. *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.
- Pappenheim, Max. *Handbuch des Seerechts - Band III*. München und Leipzig: Verlag von Ducker & Humblot, 1918.
- Paschke, Marian. Editör: Hartmut Oetker. *Oetker - Handelsgesetzbuch - Kommentar*. München: C. H. Beck, 2021.
- Pötschke, Jan-Erik. Editör: Christine Schmidt. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*. München: C. H. Beck, 2023.
- Puttfarken, Hans-Jürgen. *Seehandelsrecht*. Heidelberg: Verlag Recht und Wirtschaft, 1997.
- Rabe, Dieter ve Bahnsen, Kay Uwe. *Seehandelsrecht (Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen)*. München: C. H. Beck, 2018.
- Rabe, Dieter. *Seehandelsrecht*, München: Verlag C. H. Beck, München, 2000.
- Ramming, Klaus. “Die Verladung des Gutes an Deck”, *RdTW* Heft 7 (2013): 253-264.
- Ramming, Klaus. *Seehandelsrecht - Großkommentar (Erster Band)*. Berlin: Walter de Gruyter, 2017.
- Sager, Hartmuth. Editör: Christine Schmidt. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7 - Transportrecht (§407-619)*. München: C. H. Beck, 2023.
- Schaps, Georg ve Abraham, Hans Jürgen. *Das Seerecht - Seehandelsrecht - Erster Teil*. Berlin - New York: Walter de Gruyter, 1978.
- Schlegelberger, Franz ve Liesecke, Rudolf. *Kommentar zum Seehandelsrecht*. Berlin und Frankfurt a. M.: Verlag Franz Vahlen, 1964.
- Sievekings, Alfred. *Das deutsche Seerecht (mit Ausschluß des Seeversicherungsrechtes)*. Hamburg: Otto Meißners Verlag, 1907.
- Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I (Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2022.
- Süzel, Cüneyt. *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014.
- Süzel, Cüneyt. *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.
- Taşkın, Melda. *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023.
- Tekin, Safa Murat. *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Topsoy, Fevzi. “2022 Tarihli Gencon Standart Genel Çarter Sözleşmesi (Gencon 2022) Kapsamında Hazırlık Bildirimi Düzeni”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* Cilt: XL, Sayı: 4 (2024): 819-855.
- Topsoy, Fevzi. *Deniz Ticareti Hukuku I - (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)*. İstanbul: Legal Yayıncılık, 2020.

- Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)*. İstanbul: Der Yayınları, 2017.
- Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*. İstanbul: Der Yayınları, 2016.
- Ülgener, M. Fehmi. *Sefer Çarterindeki Hukuki Gelişmeler ve Gencon 22*. İstanbul: Der Yayınları, 2025.
- Wüstendörfer, Hans. *Neuzeitliches Seehandelsrecht*. Tübingen: Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1950.
- Yazıcıoğlu, Emine. *Deniz Ticareti Hukuku (Kender - Çetingil)*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.
- Yazıcıoğlu, Emine. *Hamburg Kuralları'na göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*. İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000.