



Yargıtay Kararları Işığında Taşıyanın Teknik Kusur ve Yangından Doğan Zararlar Bakımından Mutlak Sorumsuzluğu

The Carrier's Absolute Exemption from Liability for Technical Fault and Fire Damage in Light of Court of Cassation Decisions

Atakan Özmen*

Öz:

Bu çalışma kapsamında, deniz yolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın teknik kusur ve yangından doğan zararlar bakımından mutlak sorumsuzluğu konusu ele alınmıştır. Çalışmanın temel amacı, taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını sağlayan hallerinin saptanması ve ayrıntılı olarak incelenmesidir. Bu çerçevede çalışma, iki ana bölüme ayrılmıştır. İlk bölümde, taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinin ortaya çıkışındaki tarihsel süreç ve bu konuda düzenleme getiren milletlerarası sözleşmelere ilişkin inceleme yapılmıştır. İkinci bölümde ise, çalışmanın esas inceleme konusunu oluşturan teknik kusur ve yangın sebebiyle ortaya çıkan zararlara ilişkin mutlak sorumsuzluk halleri detaylı olarak değerlendirilmiştir. Bu bağlamda ikinci bölüm, geminin sevki ve başkaca teknik yönetiminden kaynaklanan kusur ile yangın halleri olmak üzere iki alt başlıkta incelenmiştir. İnceleme yapılırken, öğretideki görüşler ve Yüksek Mahkeme uygulamaları dikkate alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sorumluluk, yangın, teknik kusur, elverişlilik, taşıyan.

Abstract:

This study addresses the issue of the carrier's absolute exemption from liability for damages arising from technical fault and fire in the carriage of goods by sea. The main objective of the study is to identify and examine in detail the circumstances that exempt the carrier from liability. In this context, the study is divided into two main sections. The first section examines the historical process leading to the emergence of cases of absolute non-liability of the carrier and the international agreements regulating

* Avukat, İstanbul Bilgi Üniversitesi Lisansüstü Programlar Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Öğrencisi, E-posta: av.atakanozmen@gmail.com; Orcid ID: <https://orcid.org/0009-0005-1944-3535>.

this matter. The second section provides a detailed assessment of the circumstances of absolute non-liability for damages arising from technical fault and fire, which constitute the main subject of the study. In this context, the second section is examined under two subheadings: faults arising from the operation and other technical management of the ship, and fire. The examination takes into account the views in the doctrine and the practices of the Supreme Court.

Keywords: Liability, fire, technical fault, seaworthiness, carrier.

Extended Summary:

Due to the widespread use of maritime transport and the international nature of transport activities, various international conventions have been established to standardize maritime trade practices. Thanks to these international conventions, a more predictable legal and liability regime has emerged for carriers and cargo owners in maritime transport activities between member states of these conventions.

However, the provisions of the TTK regulating the carrier's liability regime were established in parallel with the TTK No. 6762 and the Brussels Convention of 1924, while some provisions were regulated taking into account the Hamburg Rules of 1978. In this context, the provisions of the TTK regarding the carrier's liability were established in accordance with international regulations.

The first of the carrier's absolute cases of non-liability is covered under Article 1180 of the TTK. According to this regulation, if the damage occurs as a result of an action related to the navigation of the ship or other technical management, the carrier is only liable for personal fault. Actions related to the operation of the ship refer to all acts of navigation and management related to the movement of the ship. In this context, the ship's manoeuvres, steering and engine controls, location determination, route determination and following of this route, radar control, chart application, speed adjustment, lighting, signaling, compliance with traffic rules, docking at the quay, selecting a reliable anchorage, taking precautions against bad weather conditions, and taking a pilot on board are all actions related to the navigation of the ship. On the other hand, the technical management of the ship refers to faults that are not related to the navigation of the ship but are related to the management of the ship and do not fall within the scope of the initial unfitness or duty of care for the cargo. In other words, it refers to matters outside the navigation of the ship but related to technical management, concerning the physical and mechanical elements of the ship, taking all measures to maintain the integrity of the ship and ensure navigational safety, and keeping the ship in a suitable condition during the voyage. An examination of the decisions rendered by the Court of Cassation also reveals that it has been ruled that the carrier cannot be held liable for damages arising from the technical management of the ship.

However, if the carrier is personally at fault, they are liable for the damages incurred. In this context, for the carrier to be liable under the relevant article, they must have personally performed the act of navigation and management, i.e., taken the helm to navigate the ship and/or given instructions to the crew, which resulted in the damage. The carrier cannot avoid liability based on negligence in navigation or technical management for damages resulting from the ship running aground or colliding with another ship due to reasons such as malfunctioning navigation and communication devices on board or outdated charts used during the voyage.

On the other hand, Article 1180 of the Turkish Commercial Code stipulates that if the damage occurs as a result of a fire, the carrier shall only be held liable for its own negligence. For damage caused by

fire to be considered, there must be an open flame or fire. In this context, damage to the cargo caused by excessive heating or overheating cannot be considered a fire, and the carrier cannot rely on this ground for exemption from liability

Furthermore, the carrier is not liable for indirect damage in addition to direct damage caused by fire. Examples of indirect damage include damage caused during firefighting operations or due to smoke. Furthermore, the carrier is not liable for damages resulting from the loss of certain functions due to damage caused by fire on board the ship. The burden of proof lies with the carrier, who is obliged to prove that the damage to the cargo was caused by fire and that there was no personal fault on their part.

There is also the possibility that the fire may have been caused by the actions of the ship's crew, which could be considered a breach of their duty of care towards the cargo, i.e., commercial negligence. Legal doctrine states that the carrier is not liable in this case either. This is because Article 1180 of the Turkish Commercial Code does not distinguish between technical and commercial negligence in relation to damage caused by fire, stipulating that the carrier is only liable for its own negligence.

On the other hand, the carrier has an obligation to keep the ship seaworthy, fit for the voyage, and suitable for the cargo. For the carrier to rely on the exemption from liability for fire damage under Article 1180 of the TTK, it must have duly fulfilled this obligation. In this context, the carrier is liable for fire damage caused by the unseaworthiness of the ship at the start of the voyage. This is because Article 1141 of the TTK stipulates that the carrier is liable for damages arising from initial unseaworthiness. The decisions rendered by the Court of Cassation also state that the ship must be fit for voyage at the start of the voyage, that the carrier's personal fault can only manifest itself in the form of the ship's initial unfitness, and that the carrier's knowledge or required knowledge of the deficiency existing on the ship must be taken into account in making this determination.

GİRİŞ

Deniz yolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın sorumluluk rejimi, ticari faaliyetlerin ülkeler ve kıtalar arasına yayılmış olması sebebiyle, özel düzenlemelere tabi kılınmıştır. Nitekim deniz yolu ile ticarete uygulanacak hukukun yeknesaklaştırılması için Ülkemizin de tarafı olduğu birçok milletlerarası sözleşme ihdas edilmiş ve söz konusu sözleşmelere üye devletler, iç hukuklarında yaptıkları düzenlemelerde bu sözleşmeleri esas almıştır. Bu durum, TTK'da taşıyanın sorumluluk rejimini düzenleyen hükümlerin gerekçelerinde de açıkça belirtilmiştir. Nitekim taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu halleri düzenleyen hükümlerin gerekçeleri incelendiğinde, düzenlemelerin 1924 tarihli Lahey Kuralları'na paralel olarak ihdas edildiğinin belirtildiği görülmektedir. Bununla birlikte, taşıyanın sorumluluk rejimine ilişkin düzenlemelere TTK'nın 1178. maddesi ile 1192. maddeleri arasında yer verilmiştir. TTK'da mevcut olan sorumsuzluk halleri incelendiğinde, kanun koyucu tarafından mutlak sorumsuzluk hallerini ihtiva eden hükümlerin getirildiği görülmektedir. Bu kapsamda taşıyanın, belirli olguların gerçekleşmesi halinde mutlak olarak sorumsuzluğunu öngören düzenlemelere, TTK'nın m. 1180, m. 1181, m. 1186/ f. 5 ve m. 1220 hükümleri altında yer verilmiştir.

Bu çerçevede TTK'da öngörülen mutlak sorumsuzluk hallerinden ilki; kanunun 1180. maddesinde düzenlenmiş olup bu çalışmanın da esas inceleme konusunu oluşturmaktadır. Söz konusu hüküm uyarınca; taşıyan, gemi adamalarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurlu davranışlarından kaynaklanan zararlardan ve yangın neticesinde meydana gelen zararlardan kendi kusuru bulunmadıkça sorumlu tutulamaz. Bir başka ifadeyle taşıyan, belirtilen hallerde yalnızca kendi kusurundan sorumludur. Bir diğer taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hal ise, TTK'nın 1181. maddesinde düzenleme altına alınan denizde can veya eşya kurtarma faaliyetleri neticesinde doğan zararlardır. TTK'nın 1186. maddesinin 5. fıkrasında ise yükletenin, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı olarak bildirmesi durumunda, taşıyanın eşyanın uğradığı zarar ve zıya sebebiyle sorumlu olmayacağı hüküm altına alınmıştır. Son olarak TTK'nın 1220. maddesi uyarınca, kaptanın can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebep doğrultusunda rotadan sapması sebebiyle doğan zararlardan, taşıyan sorumlu tutulmayacaktır. Bu çalışma kapsamında, TTK m. 1180 hükmünde düzenleme altına alınan taşıyanın teknik kusur ve yangından kaynaklanan zararlardan sorumsuzluğu konusu inceleme altına alınmıştır.

I. Genel Açıklamalar

Eşyanın deniz yolu ile taşınması yüz yıllar boyunca, ticari faaliyetlerin sürdürülmesi ve genişlemesi bakımından hayati önem taşımış ve taşımaya da devam etmektedir. Bu doğrultuda, deniz yoluyla gerçekleştirilen taşımaların gerek ulusal düzeyde gerekse de

uluslararası düzeyde birtakım normlara tabi kılınması zorunluluk arz etmektedir. Özellikle, gerçekleştirilen ticari faaliyetin kıtalar arası olması ve çok uluslu bir nitelik göstermesi, deniz yoluyla gerçekleştirilen ticaretin uluslararası kurallara tabi olmasını zorunlu kılmıştır. Bu çerçevede, deniz yoluyla eşya taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunu yeknesaklaştırmayı amaçlayan, önemli milletlerarası sözleşmeler kabul edilmiştir

Diğer yandan, ilk defa 1893 tarihli Harter Act'te, taşıyanın ticari kusurdan kaynaklanan sorumluluğunun, yapılacak anlaşmalar ile kaldırılması yasaklanmış ve getirilen yasağa karşılık taviz olarak da nitelendirilebilecek, taşıyanın teknik kusurdan mutlak suretle sorumsuzluğu öngörülmüştür¹. Bunu müteakip söz konusu düzenlemeye, 1924 tarihi Lahey Kuralları'nda da yer verilmiş² olup ayrıca yangından doğan zararlardan sorumsuzluk hali eklenmiştir³.

Lahey Kuralları m. 4/ f. 2 uyarınca düzenleme altına alınan teknik kusur ve yangından doğan zararlardan sorumsuzluk prensibi, 6762 sayılı TTK'nın 1062. maddesinin ve bunu müteakip TTK'nın 1180. maddesinin kaynağını oluşturmaktadır⁴. Nitekim TTK m. 1180'in gerekçesinde; mezkur hükmün, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4. maddesinin 2. fıkrasının a ve b bentlerine uygun olarak ihdas edilmiş olan, 6762 sayılı TTK'nın 1062. maddesinin sadeleştirilerek alınmasından ibaret olduğu ifade edilmiştir⁵.

Söz konusu düzenlemelerin altında yatan temel nedenler ise; taşıyanın, taşıma sözleşmesinin ifasını adamlarına bırakacak olması, taşıyanın gemide hazır bulunma olasılığında dahi teknik bilgidен yoksun olması sebebiyle geminin sevk ve idaresinde söz hakkı sahibi olmasının mümkün olmaması ve dolayısıyla denizciliğin teknik bilgi ve uzmanlık gerektiren faaliyetlerinin yürütülmesi sırasında meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmaması gerektiği düşüncesi şeklinde özetlenebilir⁶. Hemen belirtmek gerekir ki; taşıyanın

¹ **Tahir Çağa/Rayegan Kender**, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, Cilt: 2, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 157; **Bülent Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku: Ders Kitabı, Cilt: 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017, s. 499; **Kübra Yetiş Şamlı**, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 93; **Sezer Ilgın**, "Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine ve Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayrımı", Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, s. 107.

² **Çağa/Kender**, s. 157; **Sözer**, s. 499; **Yetiş Şamlı**, s. 93.

³ **Yetiş Şamlı**, s. 93.

⁴ **İlknur Uluğ**, "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 1-2, 2002, s. 86; **Hakan Şeker**, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020, s. 66; **Yetiş Şamlı**, s. 93-94; **Sözer**, s. 499.

⁵ TTK m. 1180 hükmünün gerekçesi şu şekildedir: "1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerine uygun olan 6762 sayılı Kanunun 1062 inci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarından anlatımı sadeleştirilerek alınmıştır".

⁶ **Safa Murat Tekin**, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017; s. 99; **Sözer**, s. 500; **Tunca Bolca**, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018, s. 65.

söz konusu sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmesi için gemiyi sefere elverişli olarak yola çıkarmış olması gerekmektedir⁷.

Bununla birlikte taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere TTK'nın 1178. maddesi ile 1192. maddeleri arasında yer verilmiştir. TTK'da bulunan sorumsuzluk halleri incelendiğinde ise kanun koyucunun, taşıyanın üstlendiği sorumluluğu hafifletmek amacıyla, birtakım sorumsuzluk hallerini düzenlediği görülmektedir. Bu bağlamda kanun koyucu tarafından, TTK'da mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerini ihtiva eden hükümler ihdas edilmiştir⁸. Hemen belirtmek gerekir ki; TTK bünyesindeki düzenlemeler incelendiğinde, kanun metninde doğrudan mutlak sorumsuzluk halleri ve muhtemel sorumsuzluk halleri şeklinde bir ayrımın mevcut olmadığı görülmektedir. Bu ayrım, esasen öğretideki görüşler ve yargı kararları çerçevesinde şekillenmiştir. TTK'nın 1182. maddesinde düzenlenen ve muhtemel sorumsuzluk sebebi olarak kabul edilen hallerin mevcudiyeti durumunda, taşıyanın sorumlu tutulamayacağı yönünde bir karine öngörülmüştür. Taşıyanın, TTK m. 1182'de sayılan hallerin gerçekleştiğini ve zararın da bu haller nedeniyle meydana gelmiş olabileceğini ortaya koyması gerekmektedir. Bu aşamadan sonra ise ispat külfeti yükü ilgililere geçmekte olup yükü ilgililer tarafından, aksi durumun varlığı ortaya konulmalıdır. Bu çerçevede, söz konusu düzenlenme ile amaçlanan taşıyanın doğrudan sorumluluktan kurtulması olmayıp kanun koyucu, belirtilen hallerin varlığı halinde taşıyanın kusursuz olduğu yönünde bir karine kabul etmiş ve ispat yükünü karşı tarafa yüklemiştir⁹.

⁷ Sözer, s. 500.

⁸ Feray Fırıncıoğulları, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri", İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 92, Sayı: 6, 2018, s. 253; TTK'da düzenlenen muhtemel sorumsuzluk halleri hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca Bkz: Ahmet Batuhan Oyal, "Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri", Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 1, 2024, s. 99-132; Büşra Nur Taşkın, Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri, Adalet Yayınevi, Ankara 2023, s. 93-185. TTK bünyesindeki düzenlemeler incelendiğinde, kanun metninde doğrudan mutlak sorumsuzluk halleri ve muhtemel sorumsuzluk halleri şeklinde bir ayrımın mevcut olmadığı görülmektedir. Bu ayrım, esasen öğretideki görüşler ve yargı kararları çerçevesinde şekillenmiştir. TTK'nın 1182. maddesinde düzenlenen ve muhtemel sorumsuzluk sebebi olarak kabul edilen hallerin mevcudiyeti durumunda, taşıyanın sorumlu tutulamayacağı yönünde bir karine öngörülmüştür. Taşıyanın, TTK m. 1182'de sayılan hallerin gerçekleştiğini ve zararın da bu haller nedeniyle meydana gelmiş olabileceğini ortaya koyması gerekmektedir. Bu aşamadan sonra ise ispat külfeti yükü ilgililere geçmekte olup yükü ilgililer tarafından, aksi durumun varlığı ortaya konulmalıdır. Bu çerçevede, söz konusu düzenlenme ile amaçlanan taşıyanın doğrudan sorumluluktan kurtulması değildir. Kanun koyucu, sayılan hallerin gerçekleşmesi durumunda taşıyanın kusursuz olduğu yönünde bir karine kabul etmiş ve ispat yükünü karşı tarafa yüklemiştir.

⁹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca Bkz: Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, 1. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011, s. 692 vd.

İnceleme konusu açısından önem arz eden mutlak sorumsuzluk halleri ise TTK'nın 1180. maddesinde düzenleme altına alınmıştır. Söz konusu düzenleme uyarınca öngörülen mutlak sorumsuzluk halleri, teknik kusur ve yangın olmak üzere iki başlık altında özetlenebilir¹⁰.

II. Taşıyanın Teknik Kusur ve Yangından Doğan Zararlar Bakımından Mutlak Sorumsuzluğu

A. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetiminden Kaynaklanan Kusur

Taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden ilki, taşıyanın adamlarının geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin kusurlu hareketleri neticesinde meydana gelen zararlardan, taşıyanın sorumlu olmamasıdır¹¹.

TTK'nın 1180. maddesinin 1. fıkrası *“Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.”* şeklindedir. Bu hükme göre, geminin sevkinden veya başkaca teknik yönetiminden kaynaklanan zararlar sebebiyle taşıyanın sorumlu tutulabilmesi, onun kendi kusurunun varlığına bağlanmıştır. Bu çerçevede, zararın; geminin sevkinden veya başkaca teknik yönetiminden mi doğduğunun ve sevk ile teknik yönetim kavramlarından ne anlaşılması gerektiğinin ortaya konulması sorumluluğun belirlenmesinde önem arz etmektedir.

Geminin sevkine ilişkin hareketler ile kastedilen; geminin hareketi ile ilgili bütün sevk ve yönetim/navigasyon fiilleridir¹². Bu çerçevede; geminin manevraları, dümen ve makine kumandaları, lokasyon tayini, rota belirlenmesi ve bu rotanın takibi, radar kontrolü, harita uygulaması, hızın ayarlanması, ışıklandırma, işaret verme, trafik kurallarına uyulması,

¹⁰ **Tamer Bozkurt**, Deniz Ticareti Hukuku, Yeniden Kaleme Alınmış 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 185; **Nil Kula Değirmenci**, “Taşıyanın “Fili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 73, Sayı: 1, 2015, s. 403; **Şeker**, s. 66.

¹¹ **Emine Yazıcıoğlu**, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022, s. 397; **M. Fehmi Ülgener**, Çarter Sözleşmeleri, Cilt: 1, 2. Baskı, DER Kitabevi, İstanbul 2017, s. 80; **Uluğ**, s. 87; **Fırıncioğulları**, s. 255.

¹² **Çağa/Kender**, s. 157; **Sözer**, s. 502; **Faysal Güden**, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017, s. 83; **Sercan Örsel**, Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 30; **Nguyen Thi Quynh**, “A Comparison Study of Liability of the Carrier in the International Conventions on the Carriage of Goods by Sea”, Pécs Journal of International and European Law, Sayı: 1, 2024, s. 33. **Bozkurt**, s. 186; **Yetiş Şamlı**, s. 95; **Şeker**, s. 67; **Bolca**, s. 68; **Tekin**, s. 101; **Yazıcıoğlu**, s. 397; **Taşkın**, s. 85.

rıhtıma yanaşılması, güvenilir demir yeri seçilmesi, kötü hava şartlarına ilişkin tedbirlerin alınması ve gemiye kılavuz alınması gibi hususlar geminin sevkine ilişkin hareketlerdir¹³.

Diğer yandan geminin başkaca teknik yönetimi ile kastedilen ise; geminin sevki dışında kalan ancak geminin yönetimi ile ilgili olan ve başlangıçtaki elverişsizlik veya yüke özen borcu kapsamına girmeyen kusurlar olarak ifade edilebilir¹⁴. Bir başka ifadeyle, geminin sevki dışında kalan ve fakat teknik idareye ilişkin olan, geminin fiziki ve mekanik unsurları ile ilgili, geminin sağlamlığının sürdürülmesi ve seyir güvenliğinin temini için tüm tedbirlerin alınması ve geminin seyir süresince elverişli olarak bulundurulmasıdır¹⁵. Bu bağlamda başkaca teknik yönetime ilişkin kusur, geminin makine ve teçhizatının kullanılmasından kaynaklanabilir¹⁶. Gemide bulunan gemi adamlarının yıkandıkları yerde bulunan çıkan suyu tahliye eden borunun patlaması neticesinde taşınan yükün ıslanması¹⁷ veya yakıt tankının gereğinden fazla sıcak tutulması sonucunda yakıt tankının infilak etmesi halleri¹⁸, başkaca teknik yönetime ilişkin kusura örnek olarak verilebilir.

Yargıtay tarafından verilen kararlar incelendiğinde de, geminin teknik yönetiminden doğan zararlar sebebiyle, taşıyanın sorumlu tutulamayacağına içtihat edildiği görülmektedir. Yargıtay'a intikal eden bir olayda, geminin iskele tarafına aşırı yatması neticesinde ambarda bulunan 19 rulo sac hareket etmiş ve 15 rulo yükte hasar meydana gelmiştir. Geminin dengesinin muhafazasının temini için yapılan balast alma ve verme işlemlerinin yükün menfaatine ilişkin değil, geminin genel güvenliğini sağlamak amacıyla yapılan işlemlerden olduğu ve bu durumun teknik kusur ihtiva ettiği ifade edilmiş olup, teknik kusurun mevcudiyeti halinde taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacağı yönünde hüküm kurulmuştur¹⁹.

¹³ **Sezer Ilgın**, “Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayrımı”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi”, Cilt: 1, Sayı: 1, 2022, s. 115; **Çağa/Kender**, s. 157; **Yazıcıoğlu**, s. 398; **Yetiş Şamlı**, s. 95; **Bolca**, s. 67; **Şeker**, s. 68; **Güden**, s. 83; **Uluğ**, s. 89-90.

¹⁴ **Yetiş Şamlı**, s. 96; **Şeker**, s. 67.

¹⁵ **Güden**, s. 87; **Sözer**, s. 504; **Yazıcıoğlu**, s. 398.

¹⁶ **Şeker**, s. 67; **Yetiş Şamlı**, s. 96.

¹⁷ **Sözer**, s. 506; **Bolca**, s. 73.

¹⁸ **Bolca**, s. 73.

¹⁹ Yargıtay 11. HD., E: 2015/15167, K: 2016/1739, T: 18.02.2016, “...sörvey raporunda geminin iskele tarafının aşırı şekilde yatması neticesinde 19 rulo sacın ambar içinde hareket etmiş olduğunun belirtilmesi karşısında geminin, yükün kayması sonucu yan yatmadığı, geminin yan yatması sonucu yükün ambar içinde kaydığının anlaşıldığı, geminin yan yatması sebebiyle de 15 rulo yükte hasar meydana geldiği, geminin dengesinin muhafazasına yönelik balast alma veya verilmesi gibi işlemlerin yükün menfaatine ilişkin işlemlerden değil gemide yük olmasa dahi yapılması gereken işlemlerden olması ve bu işlemlerin amacının geminin iyi halde muhafazası olması karşısında geminin yan yatmasına neden olan kusurun üçüncü bilirkişi kurulu görüşüne itibar edilerek teknik kusur olarak kabul edildiği, TTK'nın 1062/2. fıkrasında düzenlenen ve mutlak sorumsuzluk hallerinden olan teknik kusurdan kaynaklanan zarardan taşıyanın sorumlu olmamasına göre davalı taşıyan ...Ltd. Şti.'nin geminin yan yatması sonucu yükün kayması nedeniyle 15 ruloda meydana gelen

Diğer yandan, geminin sevk ve teknik idaresine ilişkin hareketlerin birbirinden ayrılması bazı durumlarda, kolaylıkla yapılamayabilir. Ancak her iki durumda da taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı yani, hukuken aynı sonuca varıldığı dikkate alındığında, bu ayırımın pratikte bir önemi bulunmamaktadır²⁰.

Öte yandan, geminin sevkinden veya başkaca teknik yönetiminden kaynaklanan kusurda; kusurun derecesi önem arz etmemekte olup gemi adamlarının kasti hareketleri neticesinde zarar meydana gelmiş olsa dahi, taşıyanın sorumluluğu doğmayacaktır²¹.

Bununla birlikte taşıyanın, şahsi kusurunun bulunması halinde ise meydana gelen zararlardan sorumluluğu doğar. Bu çerçevede söz konusu madde uyarınca taşıyanın sorumluluğunun doğabilmesi için, sevk ve idare eylemini bizzat gerçekleştirmesi yani, dümene geçerek geminin sevkini sağlaması ve/veya taşıyan tarafından gemi adamlarına verilen talimatlar doğrultusunda, zararın ortaya çıkması gerekmektedir²². Nitekim Yargıtay tarafından verilen kararlarda, taşıyanın; gemi adamlarının teknik kusur ihtiva eden hareketlerinden sorumlu tutulamayacağı ve sadece teknik yönetime ilişkin kendi kusurlarından dolayı sorumlu tutulabileceği hususları belirtilmektedir²³.

Diğer taraftan taşıyanın, TTK m. 1180 hükmü uyarınca düzenleme altına alınan sorumsuzluk halinden faydalanabilmesi için gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekmektedir²⁴. Nitekim TTK'nın 1141. maddesi "(1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla

hasardan doğan zarardan sorumlu olmayacağı... tüm temyiz itirazlarının reddi ile usul ve yasaya uygun kararın ONANMASINA", www.lexpera.com.tr, (e.t. 10.05.2025).

²⁰ Örsel, s. 31; Çağa/Kender, s. 158; Yazıcıoğlu, s. 398; Tekin, s. 102.

²¹ Yazıcıoğlu, s. 398; Çağa/Kender, s. 68-69; Bolca, s. 68, 73; Uluğ, s. 89.

²² Şaban Kayıhan, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Geçirilmiş ve Genişletilmiş 3. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2022, s. 193; Hacı Kara, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023, s. 325; Tekin, s. 101; Bolca, s. 69; Güden, s.85.

²³ Yargıtay 11. HD., E: 2015/2957, K: 2015/8693, T: 25.06.2015, "Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, aksine bir delil sunulmamasına göre geminin seyir esnasında denize elverişli olduğunun değerlendirildiği, ziyaa sebep olan çatmada her iki geminin de kusurlu olduğu, davalı taşıyanın gemi adamlarının çatmada kusurlu bulunması halinde dahi, gemi adamlarının çatmaya sebebiyet veren kusurlarının geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine yönelik bir kusur mahiyeti arzettiği, TTK'nun 1062. maddesi hükmü gereğince zararın sebebi geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine yönelik bir kusur ise taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı, taşıyanın gemi adamlarının teknik kusurlarından sorumluluğunun bulunmadığı, dava dilekçesinde konteynırın yüklenmesi esnasında hasar gördüğüne değil, çatışma neticesi denize düşmesine dayanıldığı, ekspertiz raporunda da çatma sonucu zayırların meydana geldiğinin tespit edildiği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA...", www.lexpera.com.tr, (e.t. 10.05.2025).

²⁴ Ilgın, s. 114; Yetiş Şamlı, s. 100; Sözer, s. 503; Bolca, s. 69; Fıncıoğulları, s. 257; Ezinwanne Anastasia Nwaobi, "An Analysis of the Carrier's Liability Regime under the Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules", International Journal of Law, Cilt: 8, Sayı: 2, 2022, s. 117-118.

yükümlüdür. (2) Taşıyan, yük ile ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.” hükmünü²⁵ içermekte olup bu düzenleme uyarınca; taşıyanın, geminin denize, yola veya yüke elverişli olmaması sebebiyle meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı hususunda tereddüt bulunmamaktadır. Bu çerçevede, gemide bulunan navigasyon ve iletişim cihazlarının bozuk olması, seferde kullanılan haritaların güncel olmaması gibi sebepler dolayısıyla, geminin karaya oturması veya bir başka gemi ile çarpışması sonucunda meydana gelen zararlar bakımından, taşıyan sevk veya teknik yönetimdeki kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamaz²⁶.

Nitekim Yargıtay tarafından verilen bir kararda; SOLAS Kuralları’nın (*International Convention for The Safety of Life at Sea*) 5. bölümü²⁷ uyarınca öngörülen ve vardiya zabitanın uzun süre görev alanından ayrılması halinde köprü üstünün kontrolsüz kalma riskini bertaraf edilmesini sağlayan BNWAS (*Bridge Navigation Watch Alert System*) cihazının gemide bulunmamasının, sefere elverişliliği ortadan kaldırdığı ve ikinci kaptanın seyir sırasında uykuya dalması sebebiyle gerekli manevranın yapılmaması neticesinde geminin karaya oturması şeklinde gelişen olayda, taşıyanın TTK’nın 1141. maddesi uyarınca sorumlu tutulması gerektiği içtihat edilmiştir²⁸.

²⁵ Öğretide TTK m. 1141’in, TTK m. 1180’e nazaran özel hüküm niteliğinde olduğu ifade edilmektedir. Bkz: **Yetiş Şamlı**, s. 100.

²⁶ **Sözer**, s. 503; **Güden**, s. 85.

²⁷ SOLAS Kuralları’nın 5. bölüm 19/2 hükmü şu şekildedir: “150 groston ve üzerindeki tüm gemiler ile boyutlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri, paragraf 2.1’deki gerekliliklere ek olarak, aşağıdaki şekilde bir köprüüstü seyir nöbeti alarm sistemi (BNWAS) ile donatılacaktır: “1 Temmuz 2011 veya sonrasında inşa edilen, 150 groston ve üzerindeki yük gemileri ile boyutuna bakılmaksızın tüm yolcu gemileri; 1 Temmuz 2011’den önce inşa edilmiş olan, boyutuna bakılmaksızın tüm yolcu gemileri, en geç 1 Temmuz 2012’den sonraki ilk denetimde; 1 Temmuz 2011’den önce inşa edilmiş, 3.000 groston ve üzerindeki yük gemileri, en geç 1 Temmuz 2012’den sonraki ilk denetimde; 1 Temmuz 2011’den önce inşa edilmiş, 500 groston ve üzeri ile 3.000 grostonun altındaki yük gemileri, en geç 1 Temmuz 2013’ten sonraki ilk denetimde; 1 Temmuz 2011’den önce inşa edilmiş, 150 groston ve üzeri ile 500 grostonun altındaki yük gemileri, en geç 1 Temmuz 2014’ten sonraki ilk denetimde” Köprüüstü seyir nöbeti alarm sistemi, gemi denizde seyrederken her zaman çalışır durumda olacaktır” Ayrıntılı bilgi ve kaynak metin için Bkz: <https://imorules.com/GUID-103D5E51-DCAF-43AD-BD3B-CD331F1A46D2.html>.

²⁸ Yargıtay 11. HD., E: 2021/6417, K: 2023/1735, T: 21.03.2023, “Bu hükme göre taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan, yük ile ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur. Maddenin devamında ise taşıyana bir kurtuluş imkânı getirilmekte ve kendisinin tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken bütün dikkat ve özeni göstermesine rağmen önüne geçemeyeceği sebeplerden dolayı zararın meydana gelmiş olduğunu ispat ettiği takdirde sorumlu olmayacağı ortaya konulmaktadır. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin değinilmesi gereken bir diğer kanun maddesi ise 1180. maddesidir. Buna göre, zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Taşıyanın kusur unsurunu yakından inceleyecek olursak, 1180. maddede belirtilen taşıyanın şahsi kusuru ancak geminin başlangıçtaki elverişsizliği şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Örneğin geminin elektrik donanımının bozuk olduğunu bile bile taşıyanın gemiyi yeni bir sefere çıkarması şahsi kusurunun olduğuna delalettir. Bu bakımdan önemli olan nokta taşıyanın gemide mevcut olan eksikliği bilmesi ya da bilmesinin

Taşıyanın gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğünün incelendiği *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v Lancashire Shipping Co. Ltd.*²⁹ davasında ise; taşıyanın, geminin onarımı için yetkin ve bağımsız bir yüklenici ile anlaşmasına rağmen söz konusu yüklenicinin ihmali neticesinde meydana gelen denize elverişsizlik sebebiyle oluşan hasarlardan dolayı sorumluluktan kurtulamayacağına hükmedilmiştir. Söz konusu kararda, geminin denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün taşıyan bakımından devredilemez nitelikte olduğu, taşıyanın gemiyi sefere elverişli hale getirme işini bağımsız bir yükleniciye bırakması durumunda dahi o yüklenicinin ihmallerinden sorumlu tutulacağı ve gerekli özeni gösterme yükümlülüğünün taşıyana ait olduğu hususları vurgulanmıştır.

Öğretide teknik kusur kavramının dar yorumlanması gerektiği ve seferin başlangıcında elverişsizliğin bulunması halinde, yükün uğramış olduğu hasar veya ziya sebebiyle taşıyanın sorumlu tutulması gerektiği ifade edilmektedir³⁰. Bununla birlikte geminin başlangıçta elverişli halde bulundurulması adına yapılan işler ve alınan önlemler, genellikle teknik yönetim ile paraleldir³¹. Geminin başlangıçtaki elverişliliği için yapılması gerekenler ile teknik yönetime ilişkin yapılması gerekenlerin ayırt edilmesi noktasında ise yolculuğun başlangıcının esas alınabileceği ifade edilmektedir³².

Diğer yandan, gemide bulunan eksikliğin seferin başlangıcından sonra ve yolculuk sırasında meydana gelmesi de ihtimal dahilindedir. Bu bağlamda, gemideki eksiklik sefer esnasında ortaya çıkmış ve söz konusu eksikliğin giderilmesi mümkün olmasına rağmen giderilmemiş olması halinde, başlangıçtaki elverişsizlikten söz edilemeyecek olup, meydana

gerekmesidir. Dolayısıyla tedbirli bir taşıyanın normal şartlar altında bilemeyeceği bir kusurun yolculuk başlangıcında bulunması kendisinin sorumluluğunu gerektirmemektedir. Taşıyanın gemiyi denize elverişli bir şekilde gönderdiğini, bu konuda klas kurumlarından alınmış olan sertifikalar, yükleme limanında bağımsız denetim kuruluşlarına yaptırılan testler ile karine olarak ispatlayabilir. Bu durumda söz konusu sertifika ve belgelerin gerçeğe aykırı olduğunu, diğer bir ifadeyle geminin yolculuk başlangıcında denize ve sefere elverişli olmadığını ispat yükümlülüğü yükü ilgililere ait olacaktır. Taşıyan gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı da sorumludur. Bu hususta da gemide bulunan elverişlilik sertifikaları ile diğer belgelerin taşıyan lehine karine yaratma kudreti bulunmaktadır. Bu sebeple yükü ilgililerin söz konusu karinenin aksini ispatlamaları gerekmektedir... Yapılan bu genel açıklamalar ışığında somut olaya gelindiğinde gemide bulunan BNWAS seyir yardımcı cihazının alarm vermemesi ve ikinci kaptanın seyir vardiyası sırasında uyuması nedeniyle yapılması gereken manevrayı yapamaması sonucunda geminin tam yol süratle karaya oturduğu sabittir. BNWAS cihazı köprü üstünde bulunan vardiya zabitanın uyuması, bayılması, kalp krizi geçirmesi ya da başka bir nedene bağlı olarak ölmesi gibi olağanüstü ve acil durumlarda köprü üstünün kontrolsüz kalma riskini önlemek amacıyla IMO tarafından geliştirilerek SOLAS bölüm V'e ilave edilen köprü üstü seyir, izleme, alarm sistemi olup, 1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren 3.000 GRT'den büyük tüm yük gemilerinde bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Bu durumda, SOLAS kuralları gereğince BNWAS cihazı geminin denize elverişliliği için gerekli olup, cihazın gemide olmaması ya da arızalı olması geminin sefere elverişliliğini ortadan kaldırıp, 6102 Sayılı Kanun'un 1141. maddesine göre taşıyanın sorumluluğunu gerektirmektedir.”, kazanci.com.tr, (e.t. 10.05.2025).

²⁹ *Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v Lancashire Shipping Co. Ltd. (The Muncaster Castle)*, (1961) A.C. 807, uk.westlaw.com , (e.t. 18.10.2025).

³⁰ **İlgin**, s. 114.

³¹ **Yetiş Şamlı**, s. 100; **Yazıcıoğlu**, s. 398.

³² **Yazıcıoğlu**, s. 398.

gelen zarar geminin teknik yönetiminden doğmuş olacaktır. Bu sebeple de taşıyan, TTK m. 1180 hükmü uyarınca sorumluluktan kurtulur³³. Bunu mukabil, seferin başlangıcından evvel fark edilmesi gereken bir eksiliğin bulunması ve bu eksikliğin gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz hale getirmesi halinde, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz³⁴. Bir diğer ifadeyle zararın, yolculuğu başlangıcında fark edilmesi gereken bir eksiklikten doğması halinde, taşıyan ortaya çıkan zarardan sorumludur³⁵. Ayrıca ve önemle belirtmek gerekir ki; taşıyan, adamlarının yolculuk başlamasının akabinde gerçekleşen teknik yönetime ilişkin kusurlarından sorumlu değildir³⁶. Buna karşılık, bu kimselerin başlangıçtaki elverişsizliğe ilişkin kusurları sebebiyle meydana gelen zararlardan, taşıyanın kurtulması söz konusu değildir³⁷.

Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesi tarafından verilen ve sefere elverişlilik hususunun incelendiği, *May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft*³⁸ kararında, sefere elverişlilik için gerekli özenin gösterilmesi yükümlülüğünün yalnızca yolculuğun başlangıcı ile sınırlı olmadığına ve geminin yönetimine şahsen müdahale edildiği takdirde söz konusu yükümlülüğün sefer boyunca devam ettiğine hükmedilmiştir. Karara konu olayda, gemi Pasifikte bulunan limandan Bremen, Hamburg ve Antwerp'e gitmek üzere başlangıçta sefere elverişli olarak yola çıkmış ancak Bremen yakınlarında sevk kusuru sebebiyle karaya oturmuştur. Gemi römorkör yardımıyla Bremen'de bulunan limana götürülmüş ve burada incelemeye tabi tutulmuştur. Gemi maliki tarafından gönderilen sörveryörler tarafından gerçekleştirilen incelemelerde, geminin tamir edilmesi gerektiği ve tamir sürecinin yaklaşık iki hafta süreceği hususu raporlanmış fakat gemi sahibi, zamandan ve masraftan tasarruf etmek amacıyla gemiyi, sefere elverişsiz bir şekilde, Hamburg Limanı'na gitmek üzere sefere çıkartma kararı almış olup söz konusu sefer sırasında gemi, taşıdığı yük ile birlikte ikinci kez karaya oturmuştur. Yüksek Mahkeme ise, geminin ilk karaya oturmasının akabinde gerekli özenin gösterilmediği, tamirat işlemlerinin Bremen'de tamamlanma imkanının mevcut olmasına rağmen yapılmadığı ve geminin yönetimine şahsen müdahalede bulunulduğu hususlarının altını çizerek, gemi sahibinin sevk ve idare kusuruna dayanan sorumsuzluk halinden faydalanamayacağına karar vermiştir.

Önem arz eden bir başka konu ise, teknik kusur ile ticari kusurun birbirinden ayırt edilmesidir. Zira, taşıyan TTK m. 1180 uyarınca teknik kusurdan sorumlu tutulmaz iken, ticari kusurun varlığı halinde doğan zararlar sebebiyle sorumludur³⁹. Öğretide ticari kusur ile kastedilenin; yükün menfaatine ilişkin alınması gereken önlemlerin alınmaması olduğu ifade

³³ Bolca, s. 74; Yetiş Şamlı, s. 103; Fırincioğulları, s. 257.

³⁴ Fırincioğulları, s. 257; Uluğ, s. 91; Şeker, s. 68.

³⁵ Uluğ, s. 91.

³⁶ Yazicioğlu, s. 400; Uluğ, s. 91; Fırincioğulları, s. 257.

³⁷ Yazicioğlu, s. 400.

³⁸ May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktiengesellschaft, (1933) 290 U.S. 333, <https://supreme.justia.com>, (e.t. 18.10.2025).

³⁹ Şeker, s. 69; Fırincioğulları, s. 258.

edilmektedir⁴⁰. Bu çerçevede taşıyan, TTK m. 1178/f. 1 uyarınca yüke özen borcunu ihlal etmiş olması sebebiyle, meydana gelen zarardan sorumlu tutulacaktır⁴¹.

Yargıtay kararına konu bir uyuşmazlıkta; gemi adamlarının balans tanklarında bulunan suyu yanlışlıkla ambar içerisine basmaları neticesinde, yük olarak taşınan gübrelerin bir kısmı hasara uğramıştır. Mersin 1. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından bozma kararına uyularak verilen kararda; hasara yol açan su basma eyleminin gemi adamlarına ait olduğu, ancak yükün korunması için gerekli özen ve dikkatin gösterilmeksizin yapılan işbu hatalı işlemin, TTK m. 1062/f. 3 uyarınca ticari yönetime ilişkin bir kusur olarak kabul edilmesi gerektiği yönünde hüküm kurulmuştur. Söz konusu karar ise, Yargıtay 11. HD. tarafından onanmış ve taşıyan meydana gelen zararlar sebebiyle sorumlu tutulmuştur⁴².

Teknik yönetim ve ticari yönetimin belirlenmesinde esas alınan en önemli kriterlerden birisi, alınan önlemin veya yapılan eylemin amacıdır. Şayet önlem veya eylemin amacı ağırlıklı olarak yükün menfaatini sağlamaya yönelik ise, ticari yönetime ilişkin olduğu sonucuna varılır. Alınan önlem veya yapılan eylemin öncelikli amacının geminin menfaatine yönelik olması durumunda ise teknik yönetime ilişkin bir kusurun mevcut olduğu sonucuna varılır⁴³. Bununla birlikte yüke ilişkin olarak alınan önlemin aynı zamanda geminin de menfaatine olması mümkün olup, bu durumda alınan önlemin altında yatan temel amaç dikkate alınmalı ve önlemin esasen yüke ilişkin olarak alındığı hususu gözetildiğinde ticari yönetime ilişkin bir

⁴⁰ **Çağa/Kender**, s. 159; **İlgin**, s. 117; **Bolca**, s. 76; **Yetiş Şamlı**, s. 98; **Fırcıoğulları**, s. 258; **Taşkın**, s. 86.

⁴¹ **Bolca**, s. 77.

⁴² Yargıtay 11. HD., E: 2011/15620, K: 2013/15593, T: 13.09.2013, “*Davalı vekili, hasarın makine personelinin tanktan tanka yapılan sintine operasyonu sırasında sintine suyunun yanlışlıkla ambara basılması sonucu meydana geldiğini, bu nedenle TTK’nın 947. maddesi gereğince müvekkilinin gemi personelinin kusurundan doğan zarardan sorumlu olmadığını, yoksa geminin yüke ve yola elverişli olduğunu, müvekkilinin sorumluluğuna karar verilecekse konşimentonun arka sayfasında yer alan 11. madde hükmü gereğince sınırlı sorumlu olduklarını, sovtaj değerinin düşülmesi gerektiğini savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonunda alınan bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre, gemi adamlarının balans tanklarındaki suyu yanlışlıkla ambara bastıkları, bu şekilde gübrelerin kısmen hasara uğradığı, hasarı oluşturan su basma eylemi gemi adamlarına ait ise de gemi adamlarının yükle dolu ambarın dolayısı ile yükün korunması için gerekli özen ve itinaı göstermeksizin hatalı basma işlemi yaptıkları, eylemin TTK’nın 1062/3. maddesi de gözetilerek ticari kusur kabul edilmesi gerektiği, bu halde gemi adamlarının ticari kusurundan taşıyanın sorumlu olacağı, hasar bedelinin 103.631,11 TL olduğu ve bunun 31.369,00 TL’nin davacı tarafından F1 Sigorta A.Ş.’ye temlik edildiği, zararın haksız fiil sonucunda oluşması nedeni ile ıslah edilen miktar için de dava tarihinden itibaren faiz uygulanması gerektiği, temlik alanın faiz başlangıç tarihine ilişkin talebinin de gözetilmesi gerektiği kanaatiyle davanın kısmen kabulü ile 72.262,11 TL’nin dava tarihinden itibaren reeskont faizi ile birlikte davalıdan tahsili ile davacı F2 Tarım Ür. Ltd. Şti.’ye verilmesine, 31.369,00 TL’nin ise ödeme tarihi olan 17.03.2004 tarihinden itibaren faizi ile birlikte davalıdan tahsili ile temlik alan sigorta şirketine verilmesine karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. 1-Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre davalı vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan ve yerinde görülmeiyen diğer temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir.”, www.lexpera.com.tr, (e.t. 10.05.2025).*

⁴³ **Yetiş Şamlı**, s. 98-99; **Çağa/Kender**, s. 159; **Bozkurt**, s. 187; **Yazıcıoğlu**, s. 399; **Örsel**, s. 32.

kusurun varlığının kabulü gerekmektedir⁴⁴. Nitekim Yargıtay tarafından verilen kararlarda da; ticari kusur ile teknik kusurun belirlenmesinde, zarara sebebiyet veren sebebin ve alınması gereken tedbirlerin öncelikle yükün mü yoksa geminin mi menfaatine ilişkin olduğunun tespit edilmesi gerektiği, şayet yükün menfaatine ilişkin ise ticari kusurun varlığının kabulünün gerektiği, bunu mukabil alınan tedbirlerin geminin iyi halde tutulmasına yönelik olması halinde ise teknik kusurun varlığının kabul edilmesi gerektiği hususları ifade edilmektedir⁴⁵.

Lordlar Kamarası tarafından verilen *Gosse Millard Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd.*⁴⁶ kararına konu olayda ise, iskeleye çarparak hasar gören gemi onarım için havuza alınmış ve bu onarım süreci birkaç hafta kadar sürmüştür. Gerçekleştirilen onarım

⁴⁴ Ilgın, s. 119; Bolca, s. 78; Yetiş Şamlı, s. 99.

⁴⁵ Yargıtay 11. HD., E: 2014/14780, K: 2015/3413, T: 12.03.2015, "...Limanından yükü alarak Cezayir'in ... Limanına seyir halinde iken 01/08/2003 tarihinde ... Adasının batısında makinasında yangın çıktığı ve hasar nedeniyle makinanın devre dışı kalması üzerine işletmecinin talimatı ile tespit ve sürveyler için 02/08/2003 tarihinde ... Limanına geldiği, 09/08/2003 tarihinde Yunanistan ... Limanının 70 deniz mili kuzeydoğu açığında iken makina dairesine su girmesi ve ardından ambara deniz suyu girmesi sonucu battığı, dosya kapsamından davalı taşıyanın ... Limanından hareketten önce geminin yüke elverişliliği bakımından gerekli kontrolleri ve sürveyleri yaptırdığı, Liman Başkanlığından hareket izni aldığı, özellikle ilgili klas kuruluşundan da onay aldığı, geminin yola çıktığı sefer başlangıcından itibaren denize ve yola elverişlilik ile ilgili diğer sertifikalarının tamam olmasına göre geminin başlangıçtan itibaren denize ve yola elverişli olduğu, geminin ... Limanından ayrıldıktan bir süre sonra aldığı su olduğu muhtemelen bu eksikliğin ambara giden devre üzerindeki valfin... Limanında iken veya sonrasında açık bırakılmış olduğu üzerinde yoğunlaştığı, geminin yüke elverişliliğini etkileyen bu eksikliğim davalı taşıyan tarafından tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni gösterilmesine rağmen keşfedilemediği, davalı taşıyan için TTK'nın 1061. Maddesindeki genel sorumsuzluk hali olan tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen bu eksikliği taşıyanın öngörebilmesi mümkün olmayacağından sorumluluğuna gidilemeyeceği, geminin sonraki elverişsizliğine yol açan, ambara giden valfin ... Limanında iken açık bırakılmasında gemi adamlarının kusurlu olup olmadığının, kusur var ise bu kusurun teknik kusur mu yoksa ticari kusur mu olduğunun tespitinin gerektiği ... tarafından hazırlanan hukuki görüşte teknik kusur-ticari kusur ayrımında ölçünün o tedbirin alınması için güdülen amaca göre saptanması gerektiğinin vurgulandığı, amaç yükün iyi halde muhafazası ise kusur ticari kusur, şayet geminin iyi halde tutulması ise kusurun teknik kusur olarak kabul olunacağı, temel kaynak olarak kabul olunan Çağa/Kender Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmeleri s.158'de bir tedbirin ve onun alınmasındaki kusurun niteliğinin yani geminin teknik idaresine ilişkin bir teknik kusur mu bilakis ticari bir kusur mu olduğunun tayininde ölçünün enternasyonal uygulamada (mahkeme içtihatlarında) benimsenen baskın görüşe nazarın, onun alınması ile güdülen amaç olduğu açıklandıktan sonra makina kısmında muslukların ve subap kapaklarının iyice kapatılmamasının başlıca teknik idare kusurlarından olduğu ... teknik idare kusurundan TTK'nın 1062/2. fıkra kapsamında taşıyanın sorumlu olmayacağına açıklandığı, valfin kapatılması, açık bırakılmaması ile güdülen amaç yükün menfaatinden ziyade geminin iyi halde muhafazası olduğu, dolayısıyla ambara giren valfin açık bırakılması bir ticari kusur değil, bir teknik kusur olarak vasıflandırıldığı, 1924 tarihli Lahey Kaideleri'nin 3(a) maddesi ile aynı yöndeki TTK'nın 1062/2 fıkrası hükmü uyarınca taşıyan gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu olmayacağından ve yine ziyaa uğrayan eşya için yolculuğun yükleme limanında başlaması, ... Limanında veya sonrasında yola elverişsizliğine yol açan eksikliğin sonraki elverişsizlik olmasının, Lahey Kaideleri'nin 3(1) maddesi ile TTK 1019. maddeye dayanılmasının mümkün olmamasının; donatanın sorumluluğunu gerektiren bir elverişsizliğin söz konusu olmadığından davacının tekne sigortası gereğince sigorta tazminatı ödemiş olmasına göre de açık olması karşısında ikinci, dördüncü ve beşinci bilirkişi kurulu raporlarında açıklanan görüşlere itibar olunarak, taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden olan teknik kusurdan kaynaklanan zarardan sorumlu olmadığı gerekçesiyle ...", www.lexpera.com.tr, (e.t. 10.05.2025).

⁴⁶ *Gosse Millard Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd. (The Canadian Highlander)*, (1928) A.C. 223, uk.westlaw.com, (e.t. 19.10.2025).

faaliyetleri sürecinde, ambar kapakları sık sık açılmış ancak taşıyanın adamları yağmur yağarken ambar kapaklarını kapatma ve brandaları örtme konusuna ihmalkar davranmıştır.

Bunun neticesinde taşınan yükte, ambara giren yağmur suyu kaynaklı olarak ciddi anlamda hasar meydana gelmiştir. Lordlar Kamarası, Temyiz Mahkemesinin ambar kapaklarının geminin bir parçası olduğu ve bunlar ile ilgili ihmalin geminin idaresi kapsamında kaldığı yönünde vermiş olduğu kararı bozmuştur. Kararda; geminin idaresinin, öncelikli olarak geminin güvenliğine ve denize elverişliliğine ilişkin hususları kapsadığı, yapılan eylemin öncelikli amacının geminin güvenliğine ilişkin olması gerektiği ve eylemin öncelikli amacının doğrudan yükün korunması olması halinde ise bu eylemdeki ihmalin yüke özen borcuna aykırılık teşkil edeceği vurgulamış olup ambar kapaklarının yağmur sebebiyle kapatılması ve brandaların düzgün yerleştirilmesi gerekliliklerinin altında yatan temel amacın, geminin güvenliğinin sağlanmasından ziyade, yükün ıslanmasını önlemek olduğunu ifade edilmiştir.

Öte yandan, her zaman teknik kusur ile ticari kusur ayrımının net olarak ortaya konulabilmesi mümkün olmayabilir. TTK'nın 1180. maddesinin 2. fıkrası *“Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir.”* hükmünü haiz olup, tereddüt bulunan hallerde, meydana gelen zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilmesi gerektiği hususu düzenleme altına alınmıştır⁴⁷. Bu çerçevede kanun koyucu tarafından yükle ilgililerin lehine ve taşıyanın aleyhine olacak şekilde bir çözüm getirilmiştir⁴⁸.

Son olarak bu başlık altında değinilmesi gereken husus, ispat yükünün kime ait olduğu meselesidir. Kural olarak, taşınan eşyanın uğramış olduğu zarar ve ziya hakkında ikame edilen davalarda ispat yükü, davacıya aittir⁴⁹. Öte yandan taşıyanın, TTK m. 1180 uyarınca düzenleme altına alınan teknik kusura veya yangına dayanarak sorumluluğunun bulunmadığı savunmasını yapması halinde, ispat yükü taşıyana ait olmaktadır. Bu çerçevede taşıyan; yüke gelen zarar ve ziyanın sebebinin gemi adamının ya da kendi adamının, sevk veya başkaca teknik yönetimine ilişkin olan bir kusurundan doğduğunu ispatlaması gerekmektedir. Taşıyan ayrıca olayda kendi kusurunun mevcut olmadığını da ispat etmekle mükelleftir⁵⁰.

B. Yangın

TTK'nın 1180. maddesinin 1. fıkrasında, zararın yangın sonucunda meydana gelmesi halinde taşıyanın, yalnızca kendi kusurunun bulunması halinde sorumlu tutulabileceği hususu hüküm altına alınmıştır.

⁴⁷ Bolca, s. 79; Ilgın, s. 119; Yazıcıoğlu, s. 399;

⁴⁸ Ilgın, s. 119; Şeker, s. 70.

⁴⁹ Ilgın, s. 130.

⁵⁰ Çağa/Kender, s. 160; Ilgın, s. 130.

Söz konusu düzenlemenin öncülüğünü ise, La Haye Kuralları yapmıştır. Bunun akabinde ise 1924 Lahey Kuralları kapsamında; yangına ilişkin zararlardan, taşıyanın sorumlu tutulmayacağına ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir⁵¹. Anılan milletlerarası sözleşmenin 4. maddesinin 2. fıkrasının b bendi uyarınca; kendi, hatası veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere taşıyan, meydana gelen yangın neticesinde ortaya çıkan kayıp ve zararlardan sorumlu tutulmayacaktır⁵². Bir diğer ifadeyle, taşıyan ancak yangının çıkmasında kendi kusuru mevcut ise sorumlu tutulabilecektir⁵³.

Bununla birlikte, yangın sebebiyle meydana gelen bir zarardan bahsedebilmek için açık bir ateşin veya alevin mevcut olması gerekmektedir. Yani yüke gelen zararın, yangın olarak nitelendirilebilecek açık bir ateşten veya alevden kaynaklanması gerekir⁵⁴. Bu çerçevede, aşırı ısınma veyahut kızışma sebebiyle yükte ortaya çıkan zararlar, yangın kapsamında değerlendirilemeyecek ve taşıyan bu sorumsuzluk sebebine dayanamayacaktır⁵⁵. Diğer yandan, yangın çıkmadan önce başlayan ısınma sebebiyle yükün zarar görmesi halinde, söz konusu zararın da yangın zararı kapsamında değerlendirilmesi gerekmekte olup, taşıyanın bu zararlardan sorumluluğu söz konusu olmaz⁵⁶.

Öte yandan, yangın nedeniyle meydana gelen doğrudan zararların yanında dolaylı zararlardan da taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz. Dolaylı zararlara örnek olarak, yangın söndürme çalışmaları sırasında (su, köpük ya da kimyevi madde kullanılmasından doğan zararlar)⁵⁷ veya duman sebebiyle ortaya çıkan zararlar verilebilir⁵⁸. Bununla birlikte, yangın sebebiyle gemide meydana gelen tahribat sonucu bazı fonksiyonların yitirilmesine bağlı olarak ortaya çıkan zararlardan da taşıyan sorumlu değildir⁵⁹. Burada ispat yükü taşıyana ait olup, taşıyan yükte meydana gelen zararın yangın kaynaklı olduğunu ve şahsi kusurunun bulunmadığını ispatla mükelleftir⁶⁰.

⁵¹ Sözer, s. 507; Güden, s. 96.

⁵² Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme T: 14.02.1955, RG T: 22.02.1955, Sayı: 8937; 1924 Brüksel Konvansiyonu'nun 4. maddesinin 2. fıkrasının b bendinin orijinal metni şu şekildedir: “Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.”, <https://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>, (e.t. 01.05.2025).

⁵³ Sözer, s. 507; Bolca, s. 81; Kara, s. 326; Taşkın, s. 86-87.

⁵⁴ Venüs Cömert, “Yangın Zararları Bakımından Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı: 2, 2024, 1218; Sözer, s. 508; Uluğ, s. 95; Tekin, s. 102; Yetiş Şamlı, s. 105; Çağa/Kender, s. 159; Şeker, s. 70.

⁵⁵ William Tetley, “Selected Problems of Maritime Law under the Hague Rules”, McGill Law Journal, Cilt: 9, Sayı: 1, 1963, s. 58; Uluğ, s. 95; Sözer, s. 508; Kara, s. 326; Yazıcıoğlu, s. 400.

⁵⁶ Cömert, s. 1240; Sözer, 508; Yetiş Şamlı, s. 106.

⁵⁷ Sözer, s. 509.

⁵⁸ Yazıcıoğlu, s. 400; Fırıncioğulları, s. 259; Yetiş Şamlı, s. 107; Cömert, s. 1239; Uluğ, s. 95.

⁵⁹ Sözer, s. 509.

⁶⁰ Çağa/Kender, s. 160; Bolca, s. 81.

Hemen belirtmek gerekir ki; yükte meydana gelen zarara sebep olan unsurun, yangının kendisi değil de yangını söndürmek için gerekli önlemlerin alınmaması olması halinde, taşıyan ortaya çıkan zarardan sorumludur⁶¹. Taşıyan yangından zarar görmeyen yüklerin kurtarılması ve bunların korumaya alınması hususlarında sorumlu olup, söz konusu eylemlerde bulunulmaması halinde yüke özen borcu ihlal edilmiş olacağından, taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir⁶². Taşıyan yükün daha fazla zarara uğramasını engelleyecek tedbirleri almalıdır⁶³.

Diğer taraftan, yükte oluşan yangın zararının ortaya çıktığı aşamanın tespiti, taşıyanın mutlak olarak sorumsuzluğunun belirlenmesi bakımından önem arz etmektedir. Öğretide, gerek gemide meydana gelen yangın zararlarından gerekse de geminin dışında meydana gelen zararlardan, taşıyanın sorumlu tutulamayacağı savunulmaktadır⁶⁴. Bu kapsamda, karada başlayıp gemiye sıçrayan yangın sebebiyle yükün zarar görmesi halinde ve yükün gemiye yüklenmesinden önce veya boşaltılmasından sonra meydana gelen yangın kaynaklı zararlardan da taşıyan sorumlu değildir⁶⁵. Ancak, yangın sebebiyle meydana gelen zararın yükün teslim alınmasından, ilgisine teslim edilmesine kadar olan süreçte gerçekleşmiş olması gerekmektedir⁶⁶.

Yangının çıkış sebebi taşıyanın sorumluluğunun/sorumsuzluğunun belirlenmesi bakımından önem arz etmektedir. Zira, yangının çıkış sebebi birden fazla sebepten kaynaklanabilir nitelikte olup, bu sebepler uyarınca taşıyanın, yüke gelen zarardan sorumlu olup olmadığının tespiti gerekir⁶⁷.

Yangına sebebiyet verebilecek ilk olasılık, gemi adamlarının teknik kusur olarak nitelendirilebilecek eylemleri neticesinde meydana gelebilir. Bu olasılıkta, yukarıda da izah edildiği üzere, taşıyan zarardan sorumlu olmayacaktır⁶⁸. Nitekim, TTK'nın 1180. maddesinde, zararın geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir nedenden kaynaklanması hali, taşıyan açısından mutlak bir sorumsuzluk hali olarak ihdas edilmiştir. Geminin kanaldan geçmesi için projektörlerin gücünün artırılması neticesinde, kısa devre yapması ve bunu müteakip gemide yangın çıkması halinde, ortada geminin yönetimine ilişkin ve dolayısıyla

⁶¹ Tekin, s. 103.

⁶² Sözer, s. 509.

⁶³ Cömert, s. 1240; Şamlı Yetiş, s. 107.

⁶⁴ Güden, s. 96; Sözer, s. 508; Uluğ, s. 95;

⁶⁵ Sözer, s. 508. Yazar kitabında, Amerikan Hukuku uygulamasının daha farklı geliştiğini ifade etmektedir. Bu doğrultuda Amerikan uygulamasında, karada çıkan yangın sebebiyle yükte meydana gelen zararlarda, taşıyan sorumlu tutulmaktadır.

⁶⁶ Şamlı Yetiş, s. 106;

⁶⁷ Şamlı Yetiş, s. 107-108.

⁶⁸ Fehmi Ülgener, "Yangın Zararları Sebebi ile Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu", www.ulgener.com, (e.t. 10.05.2025), s. 3-4; Fıncioğlu, s. 260; Sözer, s. 507; Uluğ, s. 95; Cömert, s. 1220; Güden, s. 96.

teknik bir kusur bulunmakta olup, taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz⁶⁹. Bir başka örnek ise; gemide bulunan kazanın, fazla ısınması sonucunda patlama meydana gelmesi ve yangın çıkmasıdır⁷⁰. Öğretide yangın zararlarının sevk ve idare kusurundan kaynaklanıp kaynaklanmadığı yönünde ayırım yapmanın pratik bir anlamının bulunmadığı, zira her iki durumda da taşıyanın, TTK'nın 1180. maddesi uyarınca mutlak olarak sorumsuz olduğu ifade edilmektedir⁷¹.

Öte yandan yangının, gemi adamlarının yüke özen borcunun ihlali niteliğinde olan yani ticari kusur kapsamında değerlendirilebilecek davranışları sebebiyle çıkmış olma olasılığı da bulunmaktadır. Öğretide, taşıyanın bu durumda da sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir⁷². Zira, TTK'nın 1180. maddesinde yangın sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından, teknik veya ticari kusur ayırımı yapılmamış olup, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır⁷³.

Konu hakkında verilen Yargıtay kararları incelendiğinde ise; taşıyanın gemiyi yolculuk başlangıcında sefere elverişli halde bulundurmakla yükümlü olduğu, taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanan yangından dolayı sorumlu olduğu, yangının gemi adamlarının ticari kusurundan kaynaklanması durumunda, taşıyanın doğan zarardan sorumlu tutulamayacağı, yangının denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli olay olarak kabul edildiği, kusur izafe edilirken olayın nispiyeti kavramının değerlendirilmesi gerektiği ve gemi adamlarının gerekli eğitimleri almasına rağmen tamamen insani duygular çerçevesinde ani gelişen olağanüstü duruma müdahale etmede yetersiz kalmalarının geminin başlangıçta elverişsiz olduğu anlamına gelmeyeceği hususlarının belirtildiği görülmektedir⁷⁴.

⁶⁹ Uluğ, s. 96; Cömert, s. 1220.

⁷⁰ Ülgener, s. 4; Güden, s. 96; Uluğ, s. 96.

⁷¹ Ülgener, s. 4; Uluğ, s. 95-96.

⁷² Sözer, s. 508; Çağa/Kender, s. 159; Cömert, s. 1221; Ülgener, s. 6; Uluğ, s. 96; Yetiş Şamlı, s. 108.

⁷³ Cömert, s. 1221.

⁷⁴ Yargıtay HGK, E: 2018/11-624, K: 2018/1566, T: 25.10.2018, "Yangın gemi adamlarının teknik kusurlarından ileri gelmişse (mesela kazan fazla ısıtma neticesinde patlamış ve yangın çıkmıştır); yangın gemi adamlarının ticari bir kusurundan, yani yüke gereği gibi özen göstermemelerinden ileri gelmişse (ambarda kibrit veya mum yakılmıştır) taşıyan sorumlu değildir. Ancak yangın gemi adamlarının, geminin yolculuk başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına gereği gibi özen göstermemiş olmalarından ileri gelmişse (yangına yol açan kazan arızaları dikkatsizlik yüzünden keşfedilmemiş veya tespit olunduğu hâlde haber verilmemiş) taşıyan doğan zararlardan sorumludur. İspat yükümlülüğüne gelince, TTK'nın 1062. maddesinin ikinci fıkrasındaki şartların mevcut olduğunu, yani zararın adamlarının veya gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketleri veya yangın neticesi meydana geldiğini ve kendisinin de bir kusuru bulunmadığını taşıyan ispat etmek zorundadır. Adamlarını seçme ve denetlemede ihmal de kusurdur. Yangın sebebi olarak taşıyanın adamlarının veya gemi adamlarının kusurunu yükü ilgili ispat etmekle yükümlüdür (Çağa, T./Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 8. Baskı, İstanbul 2006, s.158-1(Çağa TTK'nın 1019'uncu maddesi gereği taşıyan, geminin yolculuk başlangıcındaki elverişsizliğinden kaynaklanan yangından dolayı sorumludur. Bu hâlde kusur unsurunu ikiye ayırarak incelemek gerekmektedir. a. Taşıyanın şahsi kusuru: 1062. maddede belirtilen taşıyanın şahsi kusuru hâli budur. Söz konusu hâl ancak geminin başlangıçtaki elverişsizliği şeklinde ortaya çıkabilecektir. Zira sefer başlangıcından sonra taşıyanın şahsi kusuru ile yangına sebep olabilmesi mümkün gözükmemektedir. Örneğin geminin elektrik donanımının bozuk

İngiliz Mahkemeleri nezdinde görülen, *Gelencore Energy UK Ltd. v Freeport Holdings Ltd.*⁷⁵ davasına konu olayda ise, baş mühendis tarafından kasıtlı olarak yangın çıkarılmış ve mahkemece, gemide çıkan yangının gemi adamlarının gerçekleştirdiği eylemlerden kaynaklı olması halinde taşıyanın sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesi incelenmiştir. Mahkeme tarafından, Lahey Visby Kurallarının m. 4/f. 2-b düzenlemesinin açık olduğu, milletlerarası sözleşmelerin yorumunda metnin lafzi ve olağan anlamına öncelik verilmesi gerektiği, söz konusu düzenlemede taşıyanın yalnızca kendi kusurlu davranışından dolayı sorumlu tutulacağının belirtildiği ve taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü ihlal etmediği müddetçe yangından kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulamayacağı hususları ifade edilmiş olup taşıyanın, gemi adamları tarafından kasten çıkarılan yangın neticesinde meydana gelen zararlar sebebiyle sorumlu tutulamayacağına hükmedilmiştir.

Yangın çıkmasına yükün sahip olduğu kendine özgü nitelikler, sebebiyet vermiş ise taşıyan açısından mutlak değil, muhtemel sorumsuzluk sebebi gündeme gelecektir. Bir diğer ifadeyle, yükün kendine özgü niteliği sebebiyle yangın çıkması durumu, mutlak sorumsuzluk hali değildir⁷⁶. Zira, TTK m. 1182/ f. 1-(f) hükmünde eşyanın kendisine özgü doğal cins ve

olduğunu bile bile taşıyanın gemiyi yeni bir sefere çıkarması şahsi kusurunun olduğuna delalettir. Bu bakımdan önemli olan nokta taşıyanın gemide mevcut olan eksikliği bilmesi ya da bilmesinin gerekmesidir. Dolayısıyla tedbirli bir taşıyanın normal şartlar altında bilemeyeceği bir kusurun yolculuk başlangıcında bulunması kendisinin sorumluluğunu gerektirmemektedir. Taşıyan gemiyi denize elverişli bir şekilde gönderdiğini nasıl ispat edecektir? Bu konuda klas kurumlarından alınmış olan sertifikalar, yükleme limanında bağımsız denetim kuruluşlarına yaptırılan testler kuşkusuz taşıyan lehine karine teşkil edeceklerdir. Bu durumda söz konusu sertifika ve belgelerin gerçeğe aykırı olduğunu, diğer bir ifadeyle geminin yolculuk başlangıcında elverişli olmadığını ispat yükümlülüğü yükü ilgililere ait olacaktır. b. Gemi adamlarının kusuru: Madde metninde “zarar yangının neticesinde olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür” denmektedir. Böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğu her ne kadar şahsi kusura bağlanmış olsa da, La Haya Kurallarının gerekçeleri incelenecek olduğu takdirde görülmektedir ki yangın sorumsuzluğuna ilişkin hükmün geminin elverişsizliği konusundaki hükmü değiştirmek gibi bir amacı bulunmamaktadır. Bu sebeple taşıyan gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı sorumludur. Bu hususta da gemide bulunan elverişlilik sertifikaları ile diğer belgelerin taşıyan lehine karine yaratma kudreti bulunmaktadır. Bu sebeple yükü ilgililerin söz konusu karineyi çürütmeleri gerekmektedir. Yangın gemi adamlarının ticari kusurundan kaynaklanmışsa, diğer bir ifadeyle yüke özen göstermemelerinden ileri gelmişse, bu zarardan sorumlu değildir. Ambarda kibrit yakılmış ya da gemi adamının diğer bir ticari kusuru söz konusu olmuşsa 1062. maddenin metni taşıyanın sorumluluğu imkânsız ... dava konusu geminin yapısı, teknik donanımı, yangın algılama ve söndürme donanımı bakımından ulusal ve uluslararası normlara uygun olduğu bildirilmiş olup, ayrıca bu raporlarda gemi adamlarının yangına müdahalede yetersiz kalıp kalmadıkları konusu değerlendirilirken dava konusu Un Adriyatik gemisi gemi adamlarının gemide çıkabilecek yangın konusunda eğitildikleri, tatbikatlarını yaptıkları, bu konuda gerekli ve yeterli belgelere sahip oldukları belirtildikten sonra gemi personelinin yangının çok hızlı ve kısa bir süre içerisinde yayılması ve büyümesi sonucu yangına müdahalede yetersiz kalmasının “yangın”ın denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli olay olarak kabul edilip bu tür olaylarda kusur izafe edilirken hadisenin nispiyeti kavramı göz önüne alınarak değerlendirmek gerektiği, gemi adamlarının eğitildikleri ve tatbikatını yaptıkları şekilde tamamen insani duygular ile ani gelişen bu olağanüstü duruma müdahalede yetersiz kalmalarının geminin yolculuğun başında yola elverişsizliği sonucunu doğurmayacağını beyan etmişlerdir...”, www.kazanci.com.tr, (e.t. 09.05.2025); Yargıtay HGK, E: 2019/317, K: 2019/628, T: 30.05.2019, www.kazanci.com.tr, (e.t. 09.05.2025).

⁷⁵ *Gelencore Energy UK Ltd. v Freeport Holdings Ltd. (The Lady M)*, (2019) EWCHA Civ 388, www.bailii.org, (e.t. 19.10.2025).

⁷⁶ **Fıncioğlu**, s. 260, **Cömert**, s. 1221; **Ülgener**, s. 4.

niteliği sebebiyle meydana gelen zararlar, muhtemel sorumsuzluk sebepleri arasında sayılmıştır⁷⁷.

Öte yandan, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli olarak bulundurma yükümlülüğü mevcut olup⁷⁸, taşıyanın TTK m. 1180 hükmü uyarınca yangın zararlarından dolayı sorumlu olmadığını ileri sürebilmesi için bu borcunu, gereğince yerine getirmiş olması gerekmektedir⁷⁹. Bu bağlamda, geminin yolculuk başlangıcındaki elverişsizliği sebebiyle meydana gelen yangın zararlarından, taşıyan sorumludur⁸⁰. Zira TTK'nın 1141. maddesinde, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumlu olduğu hususu düzenleme altına alınmıştır⁸¹. Yargıtay tarafından verilen kararlarda da, geminin yolculuğun başlangıcında sefere elverişli olarak bulundurulması ve taşıyanın şahsi kusurunun mevcut olmaması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu belirlemenin yapılmasında ise, taşıyanın gemide mevcut olan eksikliği bilmesi veya bilmesinin gerekmesi hususunun dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir⁸².

⁷⁷ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca Bkz: **Oyal**, s. 119-120; **Taşkın**, s. 180-186.

⁷⁸ Geminin taşıyan tarafından denize, yola ve yüke elverişli olarak bulundurulma borcuna ilişkin ayrıntılı bilgi için Bkz: **Kübra Yetiş Şamlı**, "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: LXXI, Sayı: 2, 2013, s. 479-496; **G. Venüs Cömert**, Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, s. 27-124; **Göksal Kayapınar**, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023, s. 74-104.

⁷⁹ **Örsel**, s. 35; **Cömert**, s. 1224; **Ülgener**, s. 5; **Tekin**, s. 103; **Fırıncioğlu**, s. 260; **Sözer**, s. 507; **Uluğ**, s. 95; **Yetiş Şamlı**, s. 107.

⁸⁰ **Tetley**, s. 59; **Sözer**, s. 507; **Uluğ**, s. 95; **Cömert**, s. 1224; **Tekin**, s. 103, **Örsel**, s. 35; **Yetiş Şamlı**, s. 107.

⁸¹ **Fırıncioğlu**, s. 260.

⁸² Yargıtay 11. HD., E: 2021/4620, K: 2023/1074, T: 23.02.2023, "İlk Derece Mahkemesince yukarıda açıklanan gerekçe ile dava konusu geminin yola elverişli olmadığı kabul edilerek sonuca gidilmiştir. 6762 Sayılı Kanun'un 817. maddesinin birinci fıkrası denize elverişli gemiyi tanımlarken ikinci fıkrası "Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun (Tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde 'Yola elverişli' sayılacaktır." hükmüne haizdir. Aynı zamanda Kanun'un 1019. maddesi de taşıyanın, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumlu olacağını düzenlemiş ve devamla "... meğer ki; tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle mükellef olduğu dikkat ve ihtimam gösterilmekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkan bulunmamış olsun." demek suretiyle taşıyanın hangi hallerde sorumluluktan kurtulacağını da düzenlemiştir. O halde somut uyuşmazlıkta her iki kanun maddesi birlikte değerlendirilerek gemi adamlarının sayısal ve nitelik olarak yeterliliği bakımından geminin yola elverişli olup olmadığı ve buradan varılacak sonuç ile taşıyanın mutlak sorumluluğuna gidilip gidilemeyeceği tartışma konusudur. Bir başka deyişle Mahkeme kabulü ve tarafların iddia, savunmaları dikkate alındığında gemi adamlarının yangına eğitimli- talimli olup olmadıkları, buna rağmen müdahalede, mücadelede yetersiz kalmalarının taşıyanın mutlak sorumluluğunu gerektiren bir "yola elverişsizlik" sonucunu doğurup doğurmadığı uyuşmazlık noktasıdır. 3. Taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından ne suretle sorumlu tutulacağı, bu husustaki karine ve ispat yükünün incelenmesine gelince, 6762 Sayılı Kanun'un 1062. maddesinde zararın geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyanın yalnız kendi kusurundan mesul olduğu belirtilmiştir. Maddede belirtilen taşıyanın kendi kusuru kavramı ancak geminin başlangıçtaki elverişsizliği şeklinde ortaya çıkabilir. Örneğin geminin elektrik donanımının bozuk olduğunu bile bile taşıyanın gemiyi yeni bir sefere çıkarması şahsi kusurunun olduğuna delalettir. Bu bakımdan önemli olan nokta taşıyanın gemide mevcut olan eksikliği bilmesi ya da bilmesinin gerekmesidir. Dolayısıyla tedbirli bir taşıyanın normal şartlar altında bilemeyeceği bir

İngiliz Mahkemeleri tarafından verilen kararlar incelendiğinde de taşıyanın, yangın sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından sorumluluktan kurtulabilmesi için gemiyi başlangıçta elverişli halde bulundurma yükümlüğünü yerine getirmesi gerektiği hususunun vurgulandığı görülmektedir. Nitekim, *Papera Traders Co. Ltd. v Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.*⁸³ davasına konu olayda araba yükü taşıyan bir gemide, istifçilerin denetimsiz şekilde gerçekleştirdikleri tehlikeli faaliyetler neticesinde yangın çıkmış ve yangının kontrol altına alınamaması sebebiyle taşınmakta olan sıfır ve ikinci el araçlar hasara uğramış, geminin kendisi de tam zayi hale gelmiştir. Yapılan incelemeler uyarınca; gemi adamlarının taşıyan yüke özgü risk ve acil durum prosedürleri hakkında eğitimsiz olduğu, yeterli dokümantasyonun sağlanmadığı, iletişim ekipmanlarının yetersiz olduğu, yeterli sayıda solunum cihazının bulunmadığı, karbondioksit sisteminin ana vanasının aşındığı, yangını söndürmek için gemi adamları tarafından karbondioksit yerine su kullanıldığı, yangın söndürücülerin uygun şekilde bakımdan geçirilmediği, gemi adamlarının yangın söndürme konusunda yeterli eğitimi almadığı ve yeterli tatbikatın yapılmadığı hususları tespit edilmiştir. Mahkeme tarafından verilen kararda; taşıyanın, gemiyi sefere elverişli hale getirmek adına gerekli özeni gösterdiğini kanıtlayamadığı ve geminin elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün üstün nitelikte (“*an overriding obligation*”) olduğu ifade edilmiş olup taşıyanın, sorumluluktan kurtulamayacağına hükmedilmiştir.

Amerikan Mahkemeleri nezdinde görülen *Asbestos Corp. Ltd. v Compagnie De Navigation*⁸⁴ davası kapsamında da geminin sefere elverişsiz olması ile yangın neticesinde ortaya çıkan zararlardan sorumluluk arasındaki ilişki incelenmiştir. Davaya konu olayda

kusurun yolculuk başlangıcında bulunması kendisinin sorumluluğunu gerektirmemektedir. 4. İddia, savunma, bilirkişi raporları, tanık beyanları ve tüm dosya kapsamı uyarınca dava konusu geminin yapısı, teknik donanımı, yangın algılama ve söndürme donanımı bakımından ulusal ve uluslararası normlara uygun olduğu, gemi adamlarının gemide çıkabilecek yangın konusunda eğitildikleri, tatbikatlarını yaptıkları, bu konuda gerekli ve yeterli belgelere sahip oldukları, yangın olayının denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli olay olarak kabul edilmesi gerektiği, gemi personelinin yangının çok hızlı ve kısa bir süre içerisinde yayılması ve büyümesi sonucu yangına müdahalede yetersiz kalmasının can korkusu ve panik duygusu gibi tamamen insani sebeplerle geliştiği, bu durumun geminin yolculuğun başında yola elverişsizliği sonucunu doğurmayacağı ayrıca aynı yangın olayı nedeniyle yanan treylerle ilgili olarak görülüp sonuçlandırılan ve davalıyı sorumlu tutan Landshut Eyalet Mahkemesi'nin (2.Ticaret Mahkemesi) ve temyizi inceleyen Münih Eyalet Yüksek Mahkemesi'nin kararına karşı karar düzeltme istemini inceleyen Federal Eyalet Mahkemesi'nin 15.12.2011 tarih IZR 12/11 Sayılı kararında da dava konusu gemide çıkan yangın riskinin, sadece açık denizdeki bir geminin başına gelebilecek bir riske dönüştüğü, taşıyıcının mallarda yangın sebebiyle meydana gelen zarar ve ziyadan, kendi kasti ve ihmali yoksa sorumlu olmayacağı, davalı taşıyıcının kasıt veya ihmali ile ilgili maddi delil bulunmadığı, bu sebeple taşıyıcının sorumluluktan kurtulabildiği, davalının karar düzeltme talebinin kabulüyle davanın tamamen reddedilmesi gerektiği sonucuna varıldığı da değerlendirildiğinde bir bütün olarak davalının meydana gelen zarardan sorumlu olmadığına karar vermek gerekirken davanın kısmen kabulüne karar verilmesi doğru görülmemiş kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir.”, www.kazanci.com.tr, (e.t. 09.05.2025).

⁸³ *Papera Traders Co. Ltd. v Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.* (Eurasian Dream), (2002) (No:1) EWHC 118 (Comm), uk.westlaw.com, (e.t. 19.10.2025).

⁸⁴ *Asbestos Corp. Ltd. v Compagnie De Navigation Fraissinet Et Cyprien Fabre*, (1972), 345 F. Supp. 814 (S.D.N.Y.), <http://supreme.justia.com>, (e.t. 19.10.2025).

geminin makine dairesinde bulunan yağ pompasındaki kusurlu bir vida düşmüş ve gerçekleşen sızıntı sonucunda yangın başlamıştır. İlk önce makine dairesi ile sınırlı kalan yangın, altı saat boyunca söndürülememiş akabinde ise kargo ambarlarına sıçramıştır. Yapılan incelemelerde, geminin yangına müdahale kapasitesini oluşturan yangın söndürücüler, pompalar ve kum gibi unsurların makine dairesi içerisinde kaldığı ve yangının makine dairesinde başlamış olması sebebiyle bunlara erişimin imkansız hale geldiği tespit edilmiştir. Bu durum Mahkeme tarafından, tüm yumurtaları aynı sepete koymak (*“putting all the eggs in one basket”*) olarak nitelendirilmiştir. Kararda, taşıyanın yalnızca SOLAS gibi milletlerarası sözleşmelere veya ulusal düzeydeki düzenlemelere uymakla yetinmemesi gerektiği; bunun yanında öngörülebilir tehlikelere karşı da makul önlemleri almakla yükümlü olduğu vurgulanmıştır. Bu gerekçelerle, geminin sefere elverişsiz olduğuna ve taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumlu olduğuna dair karar verilmiştir.

Diğer yandan, geminin başlangıçta sefere elverişsiz olmasına rağmen yangın ile sefere elverişsizlik arasında, herhangi bir illiyet bağının bulunmaması halinde, taşıyan yangın sebebiyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamaz⁸⁵.

SONUÇ

Deniz yoluyla eşya taşımasının yaygınlaşması ve yapılan taşıma faaliyetlerinin uluslararası niteliği haiz olması sebebiyle, deniz ticaretine ilişkin uygulamaların yeknesaklaştırılması amacıyla çeşitli milletlerarası sözleşmeler ihdas edilmiştir. Söz konusu milletlerarası sözleşmeler sayesinde, işbu sözleşmelere üye devletler arasında gerçekleşen deniz yoluyla eşya taşıma faaliyetlerinde, taşıyan ve yükümlü ilgililer açısından daha öngörülebilir bir hukuk ve sorumluluk rejimi ortaya çıkmıştır.

Bununla birlikte TTK'nın taşıyanın sorumluluk rejimini düzenleyen hükümleri 6762 sayılı TTK ve 1924 tarihli Lahey Kuralları'na paralel bir şekilde ihdas edilmiş olup bazı hükümler ise 1978 tarihli Hamburg Kuralları dikkate alınarak düzenlenmiştir. Bu çerçevede taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TTK hükümleri, uluslararası düzenlemelere paralel olarak ihdas edilmiştir.

TTK'nın 1180. maddesinde, taşıyanın teknik kusur ve yangın sebebiyle meydana gelen zararlardan, yalnızca kendi kusuru bulunduğu takdirde sorumlu olacağına dair düzenlemeye yer verilmiştir. Söz konusu düzenleme uyarınca; zararın geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin neticesinde meydana gelmesi halinde, taşıyan yalnızca kendi kusurundan dolayı sorumludur. Aynı hükümde, meydana gelen zararın bir yangının sonucunda ortaya çıkması durumunda da, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan dolayı sorumlu tutulacağı hususu düzenleme altına alınmıştır.

⁸⁵ Yazıcıoğlu, s. 400-401; Sözer, s. 507.

Diğer yandan, taşıyanın sorumluluğun belirlenmesi noktasında önem arz eden hususların başında, teknik yönetime ilişkin kusur ile ticari yönetime ilişkin kusurun ayırt edilmesi gelmektedir. Zira, TTK'nın 1180. maddesinde, taşıyanın teknik kusur sebebiyle sorumlu tutulmayacağı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, gerek Yargı kararları gerekse de öğretideki görüşler uyarınca, söz konusu ayırımın yapılmasında esas alınacak kriterin, yapılan eylemin veya alınacak önlemin ağırlıklı amacının belirlenmesi olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda, yapılan eylemin veya alınan önlemin ağırlıklı amacı yükün korunması olması halinde ticari yönetime ilişkin bir kusur söz konusu olacak iken; yapılan eylemin veya alınan önlemin öncelikli amacının geminin menfaatine dair olması halinde ise teknik yönetime ilişkin bir kusur söz konusu olacaktır. Öte yandan, TTK m. 1180/ f. 2 hükmü uyarınca; zararın kaynağının belirlenmesinde tereddüt yaşanması halinde, bunun teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edileceği hususu düzenleme altına alınmıştır.

Bununla birlikte yangın, deniz ticareti faaliyetlerinde meydana gelebilecek en tehlikeli rizikolardan biri olarak kabul edilmekte olup taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için yalnızca gemi adamlarının kusurunun bulunması yeterli görülmemiştir. Bu doğrultuda, yangından doğan zararlar sebebiyle taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi için taşıyanın kendi kusurunun bulunması koşulu da aranmaktadır. Yargı kararlarına konu olan uyuşmazlıklarda belirtildiği üzere, gemi adamlarının kasti hareketleri neticesinde çıkan yangınlarda dahi taşıyanın, şahsi bir kusuru bulunmadığı müddetçe sorumlu tutulamayacağı kabul edilmektedir. Ancak bu sorumsuzluk halinden taşıyanın faydalanabilmesinin ön koşulu, geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurulmasıdır. Nitekim, yangın çıkmasının altında yatan sebebin, geminin başlangıçtaki elverişsizliği olması durumunda, taşıyanın bu savunmadan faydalanabilmesi mümkün değildir.

Bu çerçevede, teknik kusur ve yangından kaynaklanan zararlar bakımından taşıyanın mutlak olarak sorumsuzluğunun kabul edilebilmesi için geminin başlangıçta elverişli bir halde bulundurulması gerekmektedir. Zira geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyle söz konusu durumların vuku bulması halinde; taşıyan TTK m. 1180 korumasından yararlanamayacak ve TTK m. 1141 uyarınca, doğan zararlardan sorumlu olacaktır.

KAYNAKÇA

- Bolca, Tunca**, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.
- Bozkurt, Tamer**, Deniz Ticareti Hukuku, Yeniden Kaleme Alınmış 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.
- Cömert, G. Venüs**, Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022.
- Cömert, Venüs**, “Yangın Zararları Bakımından Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı: 2, 2024, 1203-1250. (Yangın Zararları).
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegân**, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, Cilt: 2, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010.
- Fırıncioğulları, Feray**, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 92, Sayı: 6, 2018, s. 248-270.
- Güden, Faysal**, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- İlgın, Sezer**, “Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine ve Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayrımı”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1, s. 105-134.
- Kara, Hacı**, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.
- Kayapınar, Göksal**, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.
- Kayıhan, Şaban**, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 3. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2022.
- Kula Değirmenci, Nil**, “Taşıyanın “Fili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 73, Sayı: 1, 2015, s. 389-419.
- Nwaobi, Ezinwanne Anastasia**, “An Analysis of the Carrier's Liability Regime under the Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules”, International Journal of Law, Cilt: 8, Sayı: 2, 2022, s. 115-121.
- Oyal, Ahmet Batuhan**, “Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri”, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 1, 2024, s. 99-132.
- Örsel, Sercan**, Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019.

- Quynh, Nguyen Thi**, “A Comparison Study of Liability of the Carrier in the International Conventions on the Carriage of Goods by Sea”, *Pécs Journal of International and European Law*, Sayı: 1, 2024, s. 30-47.
- Sözer, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku: Ders Kitabı*, Cilt: 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2017.
- Sözer, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011. (Deniz Ticareti Hukuku)
- Şeker, Hakan**, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020.
- Taşkın, Büşra Nur**, *Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri*, Adalet Yayınevi, Ankara 2023.
- Tekin, Safa Murat**, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Tetley, William**, “Selected Problems of Maritime Law under the Hague Rules”, *McGill Law Journal*, Cilt: 9, Sayı: 1, 1963, s. 53-65.
- Uluğ, İlknur**, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6, Sayı: 1-2, 2002, s. 83-99.
- Ülgener, M. Fehmi**, “Yangın Zararları Sebebi ile Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, www.ulgener.com, (e.t. 10.05.2025).
- Ülgener, M. Fehmi**, *Çarter Sözleşmeleri*, Cilt: 1, 2. Baskı, DER Kitabevi, İstanbul 2017.
- Yazıcıoğlu, Emine**, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.
- Yetiş Şamlı, Kübra**, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt: LXXI, Sayı: 2, 2013, s. 479-496.
- Yetiş Şamlı, Kübra**, *6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013.