OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 50

Deniz ticareti hukuku ve uyuşmazlıklar

İngiliz mahkemeleri ve Londra tahkimi neden bu kadar sık yetkili, hangi konular davaya gider, on emsal karar ne söyledi ve Türkiye'den bakınca TTK, mahkeme, gemi tutuklama ve tenfiz

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 16 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/deniz-ticareti-hukuku-ve-uyusmazliklar/**

KISA CEVAP

Deniz ticareti uyuşmazlıkları çoğunlukla Londra'da çözülür, çünkü standart charter formları ve birçok konşimento İngiliz hukukunu ve Londra tahkimini seçer. Yetki bir uluslararası kuraldan değil, sözleşmeden gelir. Londra'daki deniz hakemleri (LMAA) 2025'te 3.469 atama aldı ve 563 karar verdi. Londra tahkiminde kira, hız ve yakıt tüketimi, navlun ve demuraj ile emin liman uyuşmazlıkları öne çıkar; yük hasarı ve müşterek avarya da sık davaya konu olur. Türkiye'de bu davalara asliye ticaret mahkemeleri, İstanbul ve İzmir'de denizcilik ihtisas mahkemesi olarak görevlendirilen asliye ticaret mahkemeleri bakar; Londra'da verilen hakem kararı New York Sözleşmesi'ne göre Türkiye'de tenfiz edilir.

Önce kısa bir not

Bu sayfa bilgilendirme amaçlıdır, hukuki görüş değildir. Somut bir uyuşmazlıkta süreler kısa ve sonuçlar sözleşmenin tam metnine bağlıdır; deniz ticareti hukukunda çalışan bir avukattan görüş alın.

Deniz hukuku nedir, bu sayfa neyi kapsar?

"Deniz hukuku" iki farklı alanı anlatmak için kullanılır. **Kamu deniz hukuku** devletlerin denizdeki hak ve yetkilerini düzenler: karasuları, bayrak devleti, gemi güvenliği ve çevre sözleşmeleri. **Deniz ticareti hukuku** ise gemi, yük ve para etrafındaki özel ilişkilere bakar: taşıma sözleşmesi, charter, müşterek avarya, kurtarma, çatma, gemi alım satımı ve deniz sigortası.

Bu sayfa ikinci alanı ve bu alanda çıkan uyuşmazlıkları ele alır: uyuşmazlık nerede görülür, en çok hangi konular davaya ya da tahkime gider, İngiliz mahkemeleri bu konularda ne dedi ve Türkiye'den bakınca nelere dikkat etmek gerekir. IMO, SOLAS ve MARPOL gibi kamu hukuku sözleşmelerinin özeti Uluslararası denizcilik sözleşmeleri: IMO çerçevesi bölümünde.

-

İngiliz mahkemeleri neden bu kadar sık yetkili?

Sektörde "deniz uyuşmazlığı Londra'da görülür" diye bilinir. Bu büyük ölçüde doğru, ama nedeni bir uluslararası kural değil, **sözleşmedir**. İngiliz mahkemeleri ya da Londra'daki hakemler, taraflar sözleşmeye bunu yazdığı için yetkili olur. Sözleşmede başka bir yer yazıyorsa ya da hiçbir şey yazmıyorsa sonuç değişir.

- **Charter sözleşmeleri.** Standart formların çoğunda hukuk ve tahkim şartı vardır. BIMCO'nun 21 Eylül 2020'de kabul ettiği Law and Arbitration Clause 2020, dört yer için ayrı metin sunar: Londra, New York, Singapur ve Hong Kong. Londra seçeneği "İngiliz hukuku, Londra tahkimi" demektir.
- **Konşimento.** Konşimentonun arkasındaki şartlar, uyuşmazlığın hangi ülkenin hukukuna ve hangi mahkemeye tabi olduğunu yazar. Bu seçim taşıyana göre değişir. Charter'a dayanarak düzenlenen konşimentolar ise charter'ın şartlarını, tahkim şartı dahil, konşimentoya taşıyabilir.
- **Mahkemeler.** Londra'da deniz ticareti davalarına High Court'un iki uzman mahkemesi bakar. Admiralty Court çatma, kurtarma ve gemi tutuklama gibi gemiye bağlı davaları görür. Commercial Court charter, konşimento ve sigorta sözleşmelerine bakar ve tahkim kararlarına karşı başvuruları inceler.
- **Tahkimden mahkemeye.** İngiliz Tahkim Kanunu (Arbitration Act 1996) taraflar bunu sözleşmeyle dışlamadıysa, bir hakem kararına hukuki bir sorun nedeniyle diğer tarafların onayıyla ya da mahkemenin izniyle itiraz edilmesine imkân verir (69. madde). Aşağıdaki emsal kararların bir kısmı, bu ve benzeri yollarla tahkimden mahkemeye gelmiştir.

2025 değişikliği. İngiltere'nin Arbitration Act 2025'i 24 Şubat 2025'te Kraliyet onayını aldı ve 1 Ağustos 2025'te yürürlüğe girdi. Getirdiği en önemli kural şu: tahkim şartının tabi olduğu hukuk açıkça yazılmamışsa, şart tahkim yerinin (seat) hukukuna tabidir. Ana sözleşmenin hukukunun seçilmiş olması tek başına yeterli sayılmaz. Örneğin Türk hukukuna tabi bir sözleşmede "Londra'da tahkim" yazıyorsa, tahkim şartının kendisi artık kural olarak İngiliz hukukuna tabidir. Kural, 1 Ağustos 2025 ve sonrasında başlayan tahkimlere, tahkim sözleşmesi ne zaman yapılmış olursa olsun uygulanır.

Londra tahkimi ve LMAA: rakamlarla

Deniz uyuşmazlıklarının çoğu mahkemede değil, tahkimde çözülür. Londra'daki deniz hakemlerinin meslek kuruluşu olan **LMAA** (London Maritime Arbitrators Association), 1960'tan beri faaliyette. LMAA bir tahkim merkezi gibi davaları yönetmez; üyeleri, LMAA Kuralları'na (LMAA Terms) göre yürüyen tahkimlerde hakem olarak atanır.

Gösterge	2023	2024	2025
Hakem atamaları	3.268	3.006	3.469
Yeni uyuşmazlık (tahmini)	1.845	1.733	2.015
Verilen hakem kararı	436	478	563

Kaynak: LMAA yıllık istatistikleri ve "Maritime Arbitration in Numbers 2026" raporu. 2025'teki 563 kararın 83'ü sözlü duruşmadan sonra verildi; geri kalanı yalnız yazılı dosya üzerinden. LMAA, istatistik sayfasında rakamların üyelerin bildirimine dayandığını ve gerçek sayıların altında kaldığını ayrıca belirtir.

- **Çoğu dosya karara varmadan biter.** LMAA'nın 1983'ten beri tuttuğu ortalamalara göre (2021 sunumu) yeni dosyaların yüzde 70–75'i tahkim sürerken uzlaşmayla kapanır.
- **Londra açık ara önde.** Aynı sunuma göre 2020'de Londra'da 1.775 yeni deniz tahkimi başladı. Bu sayı New York'ta (SMA) 246, Singapur'da 82, Hong Kong'da 59 idi. Aynı 2026 raporu, Singapur'u Londra'nın Asya'daki başlıca alternatifi olarak gösteriyor.
- **En sık konular.** Dönemin LMAA başkanı Bruce Harris, 2020'de yer aldığı kararların yüzde 36'sının kira (hire), yüzde 21'inin hız ve yakıt tüketimi (speed and consumption), yüzde 21'inin navlun ve demuraj üzerine olduğunu aktarmıştı. Bu tek bir hakemin dağılımıdır, tüm Londra'nın değil; yine de yükün nerede yoğunlaştığını gösterir.

Tipik uyuşmazlıklar: neler davaya gider?

Aşağıdaki tablo, uyuşmazlıkları sözleşme türüne göre gruplar. Son sütun, aşağıdaki emsal kararlardan ilgili olanı ve rehberde konuyu anlatan sayfayı gösterir.

Uyuşmazlık	Kimler arasında?	Tipik soru	Emsal ve rehberde
Yük hasarı ve kaybı	Yük ilgilileri, sigortacıları ve taşıyan	Hasar taşıyanın elindeyken mi oldu? Taşıyan gereken özeni gösterdiğini ispat edebiliyor mu? Sorumluluk sınırı ne?	Kahve kararı (2018); Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası
Denize elverişlilik	Taşıyan ve yük ilgilileri	Gemi sefere çıkarken her açıdan hazır mıydı: gövde, makine, mürettebat, belgeler, rota planı?	Rota planı kararı (2021)
Kira (hire) ve off-hire	Armatör ve kiracı (charterer; zaman çarteri)	Kira geç ödendi, armatör gemiyi geri çekebilir mi? Arıza süresince kira işler mi? Gemi taahhüt edilen hız ve tüketimi tuttu mu?	Kira ödemesi kararı (2016)
Gemi demurajı ve laytime	Armatör ve kiracı (sefer çarteri)	Süre ne zaman başladı? Hangi bekleme sayılmaz? Demuraj dışında ayrıca tazminat istenebilir mi?	Eternal Bliss; Charter (çarter), laytime ve gemi demurajı
Konteyner demurajı	Konteyner hattı ve gönderen ya da alıcı	Konteyner iade edilemiyorsa demuraj sonsuza kadar işler mi?	Konteyner demurajı kararı (2016); Demuraj, detention ve ardiye
Emin liman (safe port)	Armatör ve kiracı	Gemiye kaza geçirdiği limana gitme talimatı veren kiracı zarardan sorumlu mu?	Ocean Victory
Gecikmeli teslim ve sözleşmenin bozulması	Armatör ve kiracı	Gemi geç iade edildi ya da sözleşme erken bozuldu; tazminat hangi döneme ve hangi zarara göre hesaplanır?	The Achilleas; The Golden Victory
Müşterek avarya	Armatör ve yük ilgilileri	Kurtarma ya da fidye masrafına yük de katılmak zorunda mı? Kazaya armatörün kusuru yol açtıysa ne olur?	Rota planı kararı (2021); The Polar; Müşterek avarya
Konşimentosuz teslim	Taşıyan, konşimento hamili ve alıcı	Yük orijinal konşimento olmadan yanlış kişiye teslim edildi; kim kime karşı sorumlu? LOI kimi korur?	Orijinal konşimento olmadan teslim: LOI ve banka teminatı

Uyuşmazlık	Kimler arasında?	Tipik soru	Emsal ve rehberde
Yaptırımlar ve mücbir sebep	Sözleşmenin tarafları	Yaptırım ödemeyi ya da seferi engelliyor mu? Taraf, sözleşmede olmayan bir çözümü kabul etmek zorunda mı?	Yaptırım kararı (2024)
Çatma ve kurtarma	İki geminin sahipleri; kurtaran ve kurtarılan	Kusur nasıl paylaşılır? Kurtarma ücreti ne kadar olmalı?	Bu sayfanın kapsamı dışında
Gemi alım satımı ve inşası	Alıcı, satıcı ve tersane	Gemi sözleşmede yazan durumda mı teslim edildi? Gecikmede kim ne öder?	Bu sayfanın kapsamı dışında

Bu uyuşmazlıkların çoğunda alacaklı, alacağını güvenceye almak için geminin tutuklanmasını da ister. Türkiye'deki kurallar aşağıda, Türkiye'den bakınca bölümünde.

Rota değişikliği: sapma ve sözleşmenin sona ermesi

Kızıldeniz'deki saldırılardan sonra birçok gemi Süveyş yerine Ümit Burnu'nu dolaştı. Yük tarafının ilk iki sorusu şudur: Taşıyan rotayı değiştirince sözleşmeyi ihlal etmiş olur mu? Sefer bu kadar uzayınca sözleşme kendiliğinden sona erer mi? Aşağıdaki özet İngiliz hukukuna ve Lahey/Lahey-Visby Kurallarına dayanır; bir hukuk bürosunun ve bir taşıma sigortası kuruluşunun 2024 tarihli değerlendirmelerinden derlenmiştir.

- **Sapma (deviation):** Lahey ve Lahey-Visby Kurallarının IV. maddesinin 4. fıkrası, denizde can ya da mal kurtarmak için yapılan sapmayı ve "makul" sapmayı ihlal saymaz. Taşıyan, sapmanın gemi ya da yük güvenliği için gerekli olduğunu göstermelidir. Charter party'de ayrıca açık bir serbestlik klozu (liberty clause) bulunabilir; ancak bu kloz konşimentoya kendiliğinden geçmez ve yük ilgililerini her zaman bağlamaz.
- **Risk sözleşmede biliniyorsa:** İki kaynağın The Polar kararını (2024) aktarımına göre, sözleşme Kızıldeniz rotasını öngörüyorsa armatör, sözleşmeden sonra riskte esaslı bir değişiklik olmadıkça savaş riskinden kaçınmak için Ümit Burnu'na sapamaz. Ümit Burnu rotası sözleşme yapılırken zaten biliniyorsa bu rota sapma sayılmaz. Kararın kendisi için yukarıdaki The Polar özetine bakın.
- **Sözleşmenin sona ermesi (frustration):** İngiliz hukukunda sözleşmenin kendiliğinden sona ermesi için olayın ifayı imkânsız, hukuka aykırı ya da esaslı biçimde farklı hâle getirmesi gerekir. Maliyetin ya da yükün artması tek başına yetmez. Süveyş Savaşı sırasında kanalın kapanmasıyla ilgili The Eugenia kararında (1964) Temyiz Mahkemesi, Ümit Burnu rotasının seferi sona erdirmediğine, yalnız kiracının masrafını artırdığına hükmetti.
- **Mücbir sebep:** Kasım 2023'ten bu yana bazı taşıyıcılar mücbir sebep klozlarına dayanarak Kızıldeniz seferlerini sona erdirdi ya da rotasını değiştirdi. Mücbir sebep İngiliz common law'unda kendiliğinden bulunan bir kavram değildir; sonucu klozun metni ve uygulanacak hukuk belirler.
- **Savaş klozları:** Charter party'lerde savaş ya da savaşa benzer durumlarda talimatı reddetme veya sözleşmeyi sona erdirme hakkı çoğunlukla CONWARTIME (zaman çarteri) ve VOYWAR (sefer çarteri) gibi standart klozlarla düzenlenir. Ek savaş riski priminin kime ait olduğu da bu klozlara bağlıdır.

Forwarder ve yük sahibi için: Konteynerde bakılacak yer, konşimentonun ya da forwarder'ın çalışma şartlarının rota değişikliği, gecikme ve ek masraf için ne dediğidir. Konşimentoda belirli bir boşaltma limanı yazıyorsa yükün başka limanda teslimi konşimento sözleşmesinin ihlali sayılabilir. Taşıma sigortası kuruluşu, forwarder'ın müşterisine verdiği şartlarla taşıyıcıdan aldığı şartları birbirine uydurmasını (back-to-back) öneriyor. Navluna

etkisi için Navlun teklifi ve ek ücretler › Savaş riski ve kanal ek ücretleri, darboğazların kendisi için Denizcilik piyasaları › Deniz yolu darboğazları bölümüne bakın.

On emsal karar: ne oldu, mahkeme ne dedi?

Aşağıdaki kararların hepsi Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi (UKSC), eski Lordlar Kamarası (UKHL) ya da İstinaf Mahkemesi (EWCA) kararıdır. Kararlar resmî künye numaralarıyla anılır; taraf şirketlerin adları verilmez. Kısa adı geminin adı olan kararlarda (örneğin Ocean Victory) gemi adı kullanılır. Özetler mahkemelerin basın özetlerine, karar metinlerine ve hukuk yayınlarına dayanır.

1. Kahve ve yoğuşma: [2018] UKSC 61

Olay: Kolombiya'dan Avrupa'ya havalandırmasız konteynerlerde çuvallı kahve taşındı. Konteynerleri taşıyanın kendisi doldurmuş ve iç yüzeyleri kâğıtla kaplamıştı. Kahve yolda nem salar; yoğuşma yükü bozdu. Taşıyan, zararın yükün kendi doğasından (inherent vice) kaynaklandığını savundu.

Karar (5 Aralık 2018): Lahey Kuralları'na tabi bir taşımada yük hasarlı teslim edildiğinde, yüke gereken özeni gösterdiğini ispat yükü taşıyandadır. Yükün doğasına dayanan taşıyan, bu riske karşı makul önlemi aldığını da göstermelidir. Taşıyan bunu ispat edemedi ve yük ilgilileri kazandı.

Neden önemli: Yük tazminat davalarında "kim neyi ispatlar" sorusunu açıkça cevapladı. Taşıyan için sonuç açık: dolum, kaplama ve havalandırma kayıtları tutulmalıdır.

2. Eksik rota planı: [2021] UKSC 51

Olay: Konteyner gemisi Mayıs 2011'de Çin'in Xiamen limanından çıkarken işaretli kanalın dışına çıktı ve haritada olmayan bir sığlığa oturdu. Kurtarma yaklaşık 9,5 milyon dolar tuttu. Armatör müşterek avarya ilan etti ve yükten yaklaşık 13 milyon dolar katkı istedi. Yük ilgililerinin yaklaşık yüzde 8'i ödemeyi reddetti.

Karar (10 Kasım 2021): Bir Denizcilere İlan'daki (Notice to Mariners), kanal dışındaki derinliklerin güvenilmez olduğu uyarısı geminin haritasına ve rota planına (passage plan) işlenmemişti. Mahkemeye göre sefere bu kusurlu planla çıkan gemi denize elverişli değildi. Kaptan ve zabitlerin rota planındaki özensizliği armatöre yüklendi; teknik kusur istisnasına dayanılamadı. Armatörün kusuru zarara yol açtığı için yükten müşterek avarya katkısı isteyemedi.

Neden önemli: Denize elverişlilik yalnız gövde ve makineyle sınırlı değildir; gemide olması gereken belgeler ve planlar da bu yükümlülüğün içindedir. Müşterek avarya talebine itiraz eden yük ilgilisinin elindeki en güçlü savunma da budur.

3. Fırtına ve emin liman: Ocean Victory [2017] UKSC 35

Olay: Capesize dökme yük gemisi 24 Ekim 2006'da Japonya'nın Kashima limanından çıkmaya çalışırken karaya oturdu ve tam ziyaa uğradı. Rıhtımda kalmak uzun dalga (long swell) nedeniyle, limandan çıkmak şiddetli kuzey rüzgârı nedeniyle tehlikeliydi. Her biri bu limanda görülebilen iki koşul aynı anda gerçekleşmişti.

Karar (10 Mayıs 2017): İki koşulun bir arada görülmesi limanın olağan bir özelliği değil, "olağan dışı bir olay"dı (abnormal occurrence). Bu nedenle kiracı emin liman taahhüdünü ihlal etmemişti. Mahkeme çoğunluğu (3-2) ayrıca, çıplak gemi kira sözleşmesindeki (Barecon 89) ortak sigorta düzenlemesi nedeniyle armatörün, sigortalı gemi kaybı için çıplak gemi kiracısından tazminat isteyemeyeceğine karar verdi. Bu yüzden sigortacının, temlik yoluyla kira zincirindeki diğer kiracılara karşı açtığı dava da başarısız oldu.

Neden önemli: "Emin liman" taahhüdünün sınırını çizdi: kiracı limanın olağan tehlikelerinden sorumludur, öngörülemeyen olağan dışı olaylardan değil.

4. Geç iade ve indirilen kira: The Achilleas [2008] UKHL 48

Olay: Zaman çarterindeki gemi, son sefer nedeniyle birkaç gün geç iade edildi. Bu arada piyasa sert düştü. Armatör geminin bir sonraki çarterini kaçırmamak için kirayı günlük 39.500 dolardan 31.500 dolara indirmeye razı oldu ve aradaki farkı yeni çarterin bütün süresi için istedi.

Karar (9 Temmuz 2008): Lordlar Kamarası, bir zararın öngörülebilir türde olmasının onu tek başına tazmin edilebilir kılmadığına karar verdi. Piyasanın beklentisine göre kiracı bu kadar büyük ve belirsiz bir riski üstlenmemişti. Tazminat, gecikme günleri için piyasa kirası ile çarter kirası arasındaki farkla sınırlı kaldı.

Neden önemli: Sözleşme tazminatında "uzak zarar" kuralının en çok tartışılan kararlarından biridir. Gecikmeli iade tazminatının olağan hesabını da teyit eder.

5. Savaş sonrasını hesaba katmak: The Golden Victory [2007] UKHL 12

Olay: Yedi yıllık zaman çarterini kiracı süresinden önce, 2001'de bozdu. Sözleşmede savaş çıkarsa iki tarafa da fesih hakkı veren bir şart vardı. Mart 2003'te Irak savaşı başladı.

Karar (28 Mart 2007, 3-2 çoğunlukla): Lordlar Kamarası tazminatı hesaplarken ihlalden sonra yaşanan savaşı dikkate aldı. Sözleşme savaş şartıyla zaten sona erebileceği için armatör, kalan bütün süre için değil, yalnız savaşın başladığı tarihe kadar tazminat alabildi.

Neden önemli: Tazminat, armatörü sözleşme ifa edilseydi olacağından daha iyi bir duruma getirmemelidir. Uzun vadeli çarterlerde bu ilke tazminatı ciddi biçimde etkiler.

6. Kira geç ödenince: [2016] EWCA Civ 982

Olay: Armatör üç gemisini 2010'da uzun süreli zaman çarteriyle kiraya verdi. Kiracı Nisan 2011'den itibaren kirayı geç ve eksik ödedi. Armatör Eylül 2011'de gemileri geri çekti ve sözleşmeleri feshetti.

Karar (7 Ekim 2016): Kiranın zamanında ödenmesi, sözleşmede açıkça yazılmadıkça esaslı bir şart (condition) değildir. Bu yüzden tek bir gecikme armatöre, kalan sürenin tamamı için tazminat hakkı vermez. Bu davada ise kiracı sözleşmeyi artık ifa etmeyeceğini davranışlarıyla göstermişti; armatör bu nedenle tazminat aldı. Mahkeme, aksi yöndeki The Astra (2013) kararını bu noktada hatalı buldu.

Neden önemli: Geri çekme (withdrawal) hakkı ile kalan süre için tazminat hakkı ayrı şeylerdir. Armatör ikisini birden istiyorsa bunu sözleşmeye açıkça yazmalıdır.

7. Demuraj her şeyi karşılar mı: Eternal Bliss [2021] EWCA Civ 1712

Olay: Gemi Brezilya'nın Tubarão limanında 70.133 ton soya yükledi ve Çin'in Longkou limanında boşaltmada uzun süre bekledi. Bekleme sırasında yük küflendi ve topaklandı. Alıcının taleplerini ödeyen armatör, bu zararı demurajın üstüne ayrıca sefer çarterindeki kiracıdan istedi.

Karar (18 Kasım 2021): Sözleşmede aksi yazmıyorsa demuraj, yükleme ya da boşaltmanın laytime içinde bitirilmemesinden doğan **bütün** zararları karşılayan, önceden belirlenmiş tazminattır. Armatör ek tazminat isteyecekse kiracı ayrı ve bağımsız bir yükümlülüğünü de ihlal etmiş olmalıdır.

Neden önemli: Yaklaşık bir asırlık içtihada dayanan bir tartışmayı kiracılar lehine kapattı. Armatör, demurajın dışında kalmasını istediği zararları sözleşmede açıkça saymalıdır.

8. İade edilemeyen konteynerler: [2016] EWCA Civ 789

Olay: 35 konteyner ham pamuk Bandar Abbas ve Jebel Ali'den Bangladeş'in Chittagong limanına taşındı. Alıcı yükü teslim almadı; konteynerler 2011'den itibaren limanda mahsur kaldı. Hat, sözleşmedeki günlük ücret üzerinden konteyner demurajı istedi; talep 1 milyon doları aştı ve konteynerlerin kendi değerinin on katından fazlasına ulaştı.

Karar (27 Temmuz 2016): Konteynerlerin iadesi artık mümkün olmadığında seferin ticari amacı boşa çıkmıştı; mahkemeye göre bu tarih 2 Şubat 2012'ydi. Bu noktadan sonra taşıyanın sözleşmeyi sürdürmeyi seçme imkânı kalmadı ve demuraj ancak o tarihe kadar istenebildi.

Neden önemli: Konteyner demurajının sınırsız olmadığını gösteren temel karardır. Yine de ticari amacın boşa çıktığı tarihe kadar işleyen demuraj istenebilir; yükü teslim almayan taraf için risk küçük değildir.

9. Yaptırım ve para birimi: [2024] UKSC 18

Olay: Boksit taşımacılığı için yapılmış uzun dönemli bir taşıma sözleşmesinde navlun ABD doları olarak ödenecekti. Nisan 2018'de ABD, yük sahibinin ana şirketine yaptırım uyguladı. Taşıyan mücbir sebep bildirdi ve seferleri durdurdu. Yük sahibi euro ile ödemeyi ve kur farkını karşılamayı teklif etti.

Karar (15 Mayıs 2024): Hakemler, euro teklifini kabul etmenin "makul çaba" gereği olduğuna karar verdi. High Court taşıyan lehine, İstinaf Mahkemesi ise çoğunlukla yük sahibi lehine hükmetti. Yüksek Mahkeme oybirliğiyle taşıyan lehine karar verdi: açık bir hüküm yoksa makul çaba yükümlülüğü, sözleşmede olmayan bir ifayı kabul etmeyi gerektirmez. Taşıyan, dolar ile ödeme hakkından vazgeçmek zorunda değildi.

Neden önemli: Yaptırımların sık değiştiği bir dönemde mücbir sebep şartlarının nasıl yorumlanacağını netleştirdi. Taraflar alternatif ödeme ya da ifa yollarını kabul edecekse bunu sözleşmeye yazmalıdır.

10. Korsan fidyesi ve müşterek avarya: The Polar [2024] UKSC 2

Olay: Tanker, Ekim 2010'da Aden Körfezi'nde Somalili korsanlarca kaçırıldı ve Ağustos 2011'de 7,7 milyon dolar fidye ödenince serbest bırakıldı. Armatör fidyeyi müşterek avarya olarak yükten istedi. Yük tarafı itiraz etti: çarterdeki savaş riski şartlarına göre ek savaş primleri belli bir sınıra kadar kiracının hesabınaydı; bu düzenlemenin armatörü yalnız sigortacısına yönlendirdiğini savundu.

Karar (17 Ocak 2024): Yüksek Mahkeme, charter'daki savaş riski şartlarının konşimentolara taşındığını kabul etti. Ancak bu şartlar ne ayrı bir sigorta düzeni kuruyordu ne de armatörün konşimento hamillerinden müşterek avarya katkısı istemesini engelliyordu. Yük, fidyeye katılmak zorunda kaldı.

Neden önemli: Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ndeki güncel riskler düşünüldüğünde, savaş riski şartlarının kimi neye karşı koruduğunu gösterir. Ek primin kimin hesabına olduğu, müşterek avarya sorumluluğunu tek başına ortadan kaldırmaz.

Türkiye'den bakınca: TTK, mahkeme ve tenfiz

Türkiye'de deniz ticareti hukuku, Türk Ticaret Kanunu'nun (6102 sayılı TTK) Beşinci Kitabı'nda düzenlenir. Uygulamada en sık karşılaşılan noktalar şunlardır.

- **Hangi kurallar?** Türkiye 1924 tarihli Brüksel Konşimento Sözleşmesi'ne (Lahey Kuralları) taraftır. 1968 Visby Protokolü'ne ve Hamburg Kuralları'na taraf değildir. Buna rağmen TTK üç metnin izini taşır: taşıyanın kusurunun karine olarak kabulü ve gemiyi sevk ve idaredeki kusurdan sorumsuzluk Lahey sisteminden gelir; koli ve kilogram başına sorumluluk sınırları Visby düzeninden; gecikmeden sorumluluk ve fiili taşıyana ilişkin hükümler ise büyük ölçüde Hamburg Kuralları'ndan. Sınırların kendisi Taşıma moduna göre sorumluluk sınırları bölümünde.
- **Süreler kısa.** Taşıyandan yük hasarı, kaybı ya da gecikme nedeniyle tazminat istemek için bir yıl içinde dava açılmalı ya da icra takibi başlatılmalıdır; aksi hâlde hak düşer (TTK m. 1188). Süre, eşyanın teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken günden başlar. Navlun, sürastarya ve çarter alacakları da muaccel olduklarından itibaren bir yılda zamanaşımına uğrar (TTK m. 1246). İhbar süreleri için İhbar ve dava süreleri bölümüne bakın.
- **Hangi mahkeme?** Deniz ticaretinden doğan davalar, taraflar tacir olsun olmasın ticari davadır ve asliye ticaret mahkemesinde görülür. İstanbul ve İzmir'de bu davalar, Hâkimler ve Savcılar Kurulu'nun deniz ticareti için görevlendirdiği asliye ticaret mahkemelerinde, denizcilik ihtisas mahkemesi sıfatıyla görülür. Konusu para alacağı ya da tazminat olan ticari davalardan önce arabulucuya başvurmak dava şartıdır (TTK m. 5/A); başvurudan son tutanağa kadar zamanaşımı durur ve hak düşürücü süre işlemez (6325 sayılı Kanun m. 18/A).
- **Gemi tutuklama (ihtiyati haciz).** Bir gemi yalnız TTK m. 1352'de sayılan "deniz alacakları" için ihtiyaten haczedilebilir (m. 1353). Haciz, gemiyi seferden men eder. TTK'nın bu hükümleri 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme örnek alınarak hazırlandı; Sözleşme 11 Aralık 2019'da Türkiye için de yürürlüğe girdi. Uyuşmazlığın esası Londra'da görülecek olsa bile, Türk limanındaki bir gemi için teminat Türkiye'de istenebilir.
- **Londra kararı Türkiye'de nasıl uygulanır?** Türkiye, yabancı hakem kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin 1958 New York Sözleşmesi'ne katılmayı 3731 sayılı Kanun'la (8 Mayıs 1991) uygun buldu. Sözleşme Türkiye için 30 Eylül 1992'de yürürlüğe girdi; Türkiye karşılıklılık ve ticarilik çekincesi koydu. Londra'da verilen bir hakem kararı, Türk mahkemesinde tenfiz edilerek icra edilir. Mahkeme uyuşmazlığı yeniden incelemez; yalnız Sözleşme'deki sınırlı ret sebeplerine bakar.
- **Türkiye'de tahkim.** İstanbul Tahkim Merkezi (İSTAC), 20 Kasım 2014 tarihli 6570 sayılı Kanun'la kuruldu. Taraflar isterse deniz uyuşmazlıklarını da Türkiye'de tahkimle çözebilir; ancak uluslararası piyasanın standart formları hâlâ büyük ölçüde Londra, New York, Singapur ya da Hong Kong'u gösterir.

Uyuşmazlık çıkmadan: sözleşmede neye bakılır?

Emsal kararlardan çıkan ortak ders şu: sonucu belirleyen çoğu zaman sözleşmenin metnidir. İmza öncesinde şu noktaları kontrol edin.

1. **Hukuk ve yetki şartı.** Charter'da hangi hukuk, hangi tahkim yeri ve hangi usul kuralları seçilmiş? Konşimentonun arkasında hangi mahkeme yazıyor? Charter şartları konşimentoya taşınıyor mu?
2. **Tahkim şartının hukuku.** Ana sözleşmenin hukuku ile tahkim yeri farklıysa, 2025 sonrası İngiliz kuralını göz önünde bulundurun ve gerekiyorsa tahkim şartının hukukunu ayrıca yazın.
3. **Demuraj neyi karşılıyor?** Gecikmeden doğan başka zararlar da istenecekse, bunlar demurajın dışında tutulduğu açıkça yazılmalıdır (Eternal Bliss).
4. **Kiranın ödenmesi.** Armatör tek bir gecikmede geri çekme ve kalan süre için tazminat istiyorsa, kiranın zamanında ödenmesinin esaslı şart olduğu açıkça yazılmalıdır (kira ödemesi kararı, 2016).
5. **Mücbir sebep ve yaptırım şartları.** Hangi olay mücbir sebep sayılır, alternatif para birimi ya da ödeme yolu kabul edilir mi? Bunlar yazılı değilse karşı taraf kabule zorlanamaz (yaptırım kararı, 2024).
6. **Kayıt ve delil.** Konteyner dolumu, sıcaklık ve nem kayıtları, rota planı ve olay tutanakları saklanmalı. İngiliz mahkemeleri ispat yükünü belirli taraflara yüklüyor (kahve kararı, 2018; rota planı kararı, 2021).
7. **Süreler.** Bir yıllık süreler ve sözleşmedeki daha kısa bildirim süreleri takvime işlenmeli. Taraflar arasındaki uzlaşma görüşmesi kural olarak süreyi durdurmaz; süre uzatması gerekiyorsa karşı taraftan yazılı olarak alınmalıdır. Türkiye'de zorunlu arabuluculuğa başvuru ise süreyi korur.

Rehberde nereden devam edilir?

- Sorumluluk sınırları, kargo sigortası ve müşterek avarya: Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası
- Hasar anında yapılacaklar, ihbar ve dava süreleri: Hasar ve claim süreci
- Charter türleri, laytime ve gemi demurajı: Charter (çarter), laytime ve gemi demurajı
- Konteyner demurajı ve detention: Demuraj, detention ve ardiye
- Konşimentonun hukuki işlevleri: Konşimento (bill of lading)
- Orijinal konşimento olmadan teslim ve LOI: Orijinal konşimento olmadan teslim: LOI ve banka teminatı
- Kamu deniz hukuku sözleşmeleri: Dış ticaret kuralları ve standartları

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Deniz hukuku, denizcilik işletmeciliği ile deniz ve liman işletmeciliği programlarında ayrı ders olarak okutuluyor. İncelediğimiz müfredatlarda 18 programda ayrı ders, 19 programda başka bir dersin içinde işleniyor. Birkaç örnek:

- Piri Reis Üniversitesi — Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (lisans) — Deniz Hukuku (DİY 312)
- Samsun Üniversitesi — Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (lisans) — Deniz Hukuku (DİY201)
- Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi — Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (lisans) — Deniz Hukuku I (DUM 335)

- Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Meslek Yüksekokulu — Deniz ve Liman İşletmeciliği (ön lisans) — Uluslararası Deniz Hukuku (BDL214)
- University of Piraeus — M.Sc. in Shipping (yüksek lisans) — Maritime Law and Institutions
- Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) — Foundation Diploma, Advanced Diploma ve PQE (sertifika) — Shipping Law

Kendinizi test edin

1. Bir Türk ihracatçı ile yabancı alıcı arasındaki satış sözleşmesinde hiçbir yetki şartı yok. Yük için düzenlenen konşimentonun arkasında ise "İngiliz hukuku, Londra mahkemeleri" yazıyor. Taşıyana karşı açılacak yük hasarı davası için hangi metne bakılır? *(Cevap: Konşimentoya. Taşıyana karşı talep taşıma sözleşmesine dayanır; satış sözleşmesinin şartları taşıyanı bağlamaz.)*
2. Sefer çarterinde boşaltma laytime'ı aştı ve yük beklerken bozuldu. Armatör, alıcıya ödediği tazminatı demurajın üstüne kiracıdan isteyebilir mi? *(Cevap: Sözleşme aksini öngörmüyorsa hayır. Eternal Bliss kararına göre demuraj bu gecikmeden doğan bütün zararları karşılar; ek tazminat için ayrı bir ihlal gerekir.)*
3. Gemi karaya oturdu, armatör müşterek avarya ilan etti. Yük ilgilisi, kazanın eksik bir rota planından kaynaklandığını ispat edebilirse ne olur? *(Cevap: Rota planı kararına (2021) göre gemi denize elverişsiz sayılır; armatörün zarara yol açan kusuru varsa yükten katkı isteyemez.)*
4. Londra'da LMAA hakemlerince verilmiş bir karar Türk alacaklı lehine. Borçlunun Türkiye'deki malvarlığına nasıl ulaşılır? *(Cevap: Karar, New York Sözleşmesi'ne göre Türk mahkemesinde tenfiz edilir ve sonra icraya konulur.)*

Sık sorulan sorular

Deniz uyuşmazlıklarında İngiliz mahkemeleri her zaman yetkili midir?
Hayır. Yetki, sözleşmedeki hukuk ve yetki ya da tahkim şartından gelir. Standart charter formlarının çoğu Londra tahkimini öngördüğü ve birçok konşimento İngiliz hukukunu seçtiği için İngiliz mahkemeleri ve Londra hakemleri sık yetkilidir. Sözleşme başka bir yer gösteriyorsa uyuşmazlık orada görülür.

LMAA tahkimi ile İngiliz mahkemesi arasındaki fark nedir?
LMAA tahkiminde uyuşmazlığı tarafların atadığı hakemler çözer; dosyaların çoğu duruşma yapılmadan, yazılı olarak karara bağlanır ve karar gizli kalır. Mahkemeye dosya ancak sınırlı hallerde gelir; örneğin taraflar dışlamadıysa hakem kararına hukuki bir sorun nedeniyle izinle itiraz edilebilir. Mahkeme kararları ise kamuya açıktır ve emsal oluşturur.

Londra'da verilen hakem kararı Türkiye'de geçerli mi?
Evet, tenfiz edilerek. Türkiye 1958 New York Sözleşmesi'ne taraftır. Türk mahkemesi uyuşmazlığı yeniden incelemez; yalnız Sözleşme'de sayılan sınırlı ret sebeplerini kontrol eder ve tenfize karar verirse karar icraya konulabilir.

Yük hasarında dava açmak için ne kadar süre var?

Lahey-Visby sisteminde ve TTK m. 1188'de taşıyana karşı talepler için süre bir yıldır. Süre, eşyanın teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken günden başlar. Sözleşme ya da uygulanacak yabancı hukuk farklı süreler öngörebilir. Taraflar arasındaki uzlaşma görüşmeleri kural olarak süreyi durdurmaz; Türkiye'de zorunlu arabuluculuk başvurusu ise son tutanağa kadar süreyi korur.

Bir gemiyi Türkiye'de tutuklatabilir miyim?

Alacağınız TTK m. 1352'de sayılan deniz alacaklarından biriyse, gemi Türk limanındayken mahkemeden ihtiyati haciz kararı istenebilir. Karar gemiyi seferden men eder; gemi tarafı genellikle teminat göstererek gemiyi serbest bıraktırır. Uyuşmazlığın esası yurt dışında görülecek olsa da bu yol kullanılabilir.

KAYNAKLAR

LMAA — Statistics of Appointments and Awards 2025 — https://lmaa.london/lmaa-statistics-of-appointments-and-awards-2025/
LMAA — Statistics of Appointments & Awards (rakamların kapsamı) — https://lmaa.london/statistics-of-appointments-awards/
HFW — Maritime Arbitration in Numbers 2026 (LMAA 2022–2025 serisi, Singapur ve Hong Kong) — https://www.hfw.com/app/uploads/2026/07/008356-REPORT-Arbitration-in-Numbers-2026.pdf
LMAA — Baltic/ICS sunumu 2021 (uzlaşma oranı, 2020 merkez karşılaştırması) — https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/02/Baltic-ICS-Lecture-LMAA-Arbitration-2021-Presentation-slides.pdf
Baltic Exchange — Care needed with arbitration clauses (2021; B. Harris'in 2020 karar dağılımı) — https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/baltic-magazine/2021/care-needed-with-arbitration-clauses.html
Maritime London — Arbitration (LMAA'nın kuruluşu, 1960) — https://www.maritimelondon.com/service/arbitration
BIMCO — Law and Arbitration Clause 2020 — https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-london/
legislation.gov.uk — Arbitration Act 2025 (md. 1: 1996 Kanunu'na eklenen 6A) — https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2025/4/2025-08-01
Norton Rose Fulbright — The new Arbitration Act 2025 (kabul ve yürürlük tarihleri) — https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/35bfdea7/the-new-arbitration-act-2025
Judiciary of England and Wales — Range of Commercial Court disputes — https://www.judiciary.uk/courts-and-tribunals/business-and-property-courts/commercial-court/the-work-of-the-commercial-court/range-of-commercial-court-disputes/
GOV.UK — Admiralty Court — https://www.gov.uk/courts-tribunals/admiralty-court
UK Supreme Court — [2021] UKSC 51 (rota planı ve müşterek avarya kararı), basın özeti — https://www.supremecourt.uk/press-summary/uksc-2020-0071.html
Gard — [2021] UKSC 51 kararı üzerine değerlendirme (kurtarma ve müşterek avarya tutarları) — https://www.gard.no/articles/end-sea-passage-for-cma-cgm-libra-uk-supreme-court-upholds-lower-courts-decisions/
The National Archives — [2018] UKSC 61 (kahve ve yoğuşma kararı) — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2018/61
The National Archives — Ocean Victory [2017] UKSC 35 — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2017/35
i-law — The Achilleas [2008] UKHL 48 — https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=235884
Law Gazette — Shipping: damages for breach of contract (The Achilleas, The Golden Victory) — https://www.lawgazette.co.uk/law/shipping-damages-for-breach-of-contract-/48083.article
Steamship Mutual — The Golden Victory (karar tarihi ve çoğunluk) — https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/goldenstrait0507
The National Archives — [2016] EWCA Civ 982 (kira ödemesi kararı) — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/ewca/civ/2016/982
Eternal Bliss [2021] EWCA Civ 1712, karar metni — https://www.quadrantchambers.com/sites/default/files/2021-11/eternal_bliss_final_judgment.pdf
The National Archives — [2016] EWCA Civ 789 (konteyner demurajı kararı) — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/ewca/civ/2016/789
Steamship Mutual — [2016] EWCA Civ 789 üzerine değerlendirme (talep tutarı ve konteyner değeri) — https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/mscmediterraneanshippingcottonex-anstalt
The National Archives — [2024] UKSC 18 (yaptırım ve mücbir sebep kararı), basın özeti — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/18/press-summary
The National Archives — [2024] UKSC 18, karar metni — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/18
The National Archives — The Polar [2024] UKSC 2, basın özeti — https://caselaw.nationalarchives.gov.uk/uksc/2024/2/press-summary
LawTeacher — The Polar karar özeti (fidye tutarı ve tarihler) — https://www.lawteacher.net/cases/herculito-maritime-ltd-and-others-v-gunvor-international-bv-and-others-2024-uksc-2-17-january-2024.php
Kulaçoğlu Hukuk Bürosu — Deniz yoluyla yük taşımacılığında hasar, kayıp ve gecikme (Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler) — https://kulacoglu.av.tr/deniz-yoluyla-yuk-tasimaciliginda-hasar-kayip-ve-gecikme-tazminati/
Kulaçoğlu Hukuk Bürosu — Deniz ticaretinde zamanaşımı ve hak düşürücü süreler (TTK m. 1188, 1246) — https://kulacoglu.av.tr/deniz-ticaretinde-zamanasimi-ve-hak-dusurucu-sureler/
Kulaçoğlu Hukuk Bürosu — Deniz ticareti uyuşmazlıklarında görevli ve yetkili mahkeme — https://kulacoglu.av.tr/deniz-ticareti-uyusmazliklarinda-gorevli-ve-yetkili-mahkeme/
Karamercan Hukuk — Yargıtay kararı (6325 sayılı Kanun m. 18/A-15 metniyle: arabuluculukta sürelerin durması) — https://karamercanhukuk.com/yargitay-karari/ihtiyac-nedeniyle-tahliye-davalarinda-zorunlu-arabuluculuk-basvurusu-dava-acma-suresi-icerisinde-sonuclanir-ise-zorunlu-arabuluculuk-basvurusunun-suresinde-yapildigi-kabul-edilmelidir
İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi — 1999 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin Türkiye için yürürlüğü — https://denizhukuku.bilgi.edu.tr/media/document/2021/11/19/gemilerin-ihtiyati-haczine-iliskin-milletlerarasi-sozlesme-hakkinda.pdf

Standard Club — A review of off-hire clauses, part one: the NYPE form — https://standard-club.com/knowledge-news/defence-class-cover-a-review-of-off-hire-clauses-part-one-the-nype-form-2769
DEHUKAMDER — TTK m. 1352–1353: deniz alacakları ve ihtiyati haciz — https://dergipark.org.tr/tr/pub/dehukamder/article/1643097
WIPO Lex — New York Sözleşmesi, Türkiye kaydı (katılım ve çekinceler) — https://www.wipo.int/wipolex/en/treaties/parties/remarks/TR/973
DergiPark — New York Sözleşmesi'ne katılım (3731 sayılı Kanun) ve çekinceler — https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1879646
DergiPark — İstanbul Tahkim Merkezi (6570 sayılı Kanun, 20.11.2014) — https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/410774
Hill Dickinson — Global shipping considers legal impact of Red Sea attacks (22.01.2024): sapma, Lahey-Visby IV(4), CONWARTIME/VOYWAR, The Eugenia, mücbir sebep — https://www.hilldickinson.com/our-view/articles/global-shipping-considers-legal-impact-of-red-sea-attacks/
TT Club — Red Sea attacks: considerations for UK freight forwarders & carriers (17.10.2024) — https://ttclub.com/news-and-resources/news/article/red-sea-attacks-considerations-for-uk-freight-forwarders-carriers

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.