

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI**

**DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA KONTEYNERE
UYGULANACAK HUKUKİ REJİM**

Yüksek Lisans Tezi

Nihal Koşer

Ankara - 2015

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI**

**DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA KONTEYNERE
UYGULANACAK HUKUKİ REJİM**

Yüksek Lisans Tezi

Nihal Koşer

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Hakan Karan

Ankara - 2015

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	v

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER VE HUKUKİ NİTELİĞİ

I. KONTEYNER	4
A) TANIMI	4
B) TARİHÇESİ	8
C) YAPISI	10
D) ÇEŞİTLERİ	13
1- Standart Konteyner (Standard Container)	13
2- Üstü Kapalı Konteyner (Hard Top Container)	13
3- Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)	14
4- Düz Raf Konteyner (Flat Rack Container)	14
5- Platform Konteyner (Platform Container)	15
6- Havalandırılmalı Konteyner (Ventilated Container)	15
7- Soğutmalı Konteyner (Reefer Container)	15
8- Tank Konteyner (Tank Container)	16
9- Dökme Yük Konteyneri (Bulk Container)	17
E) BENZERLERİNDEN FARKI	18
1- Palet	18
2- Layter	19
3- Vagon	21
4- Römork	22
5- Dorse	22
II. KONTEYNERİN HUKUKİ NİTELİĞİ	23
A) GENEL OLARAK	23
B) İŞLEVSEL ANALİZ	24
1- Konteyner Taşıyan Tarafından Tedarik Edilmişse	24
a) Genel Olarak	24
b) Tedarik Amacı	25

c) Hukuki Niteliği.....	27
d) Gemi ile İlişkisi.....	30
2- Konteyner Taşıtan Tarafından Tedarik Edilmişse.....	33
a) Genel Olarak	33
b) Tedarik Amacı	36
c) Hukuki Niteliği.....	37

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYAN TARAFINDAN TEDARİK EDİLEN KONTEYNERE UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

I. KONTEYNERİN ZİYAI, HASARI VEYA GEÇ TESLİMİ DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM	41
A) GENEL OLARAK	41
B) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	42
1- Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi	42
a) Zıya	42
b) Hasar	44
c) Geç Teslim	46
d) Zarar	47
2- Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebebiyet Veren Olayın Eşya Taşıyanın Hâkimiyetindeyken Meydana Gelmesi	47
3- Uygun İlliyet Bağı	50
C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ.....	51
D) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU SINIRLANDIRMA HAKKI.....	54
II. KONTEYNERİN AYIBI DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM	62
A) GENEL OLARAK	62
B) TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU.....	63
1- Genel Olarak.....	63
2- Sorumluluğun Şartları.....	65
a) Sefere Elverişsizliğin Mevcut Olması.....	65

aa) Denize ve Yola Elverişlilik.....	65
bb) Yüke Elverişlilik	67
b) Geminin Sefere Elverişsizliği Dolayısıyla Bir Zarar Meydana Gelmesi70	
c) Uygun İlliyet Bağı.....	70
3- Sorumluluktan Kurtuluş	71
4- Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı.....	72
III. KONTEYNERİN GÖNDERİLEN YA DA KONİŞMENTO HAMİLİNCE TESELLÜMÜNDEN KAÇINILMASINA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM72	
A) GENEL OLARAK.....	72
B) GÖNDERİLENİN YA DA KONİŞMENTO HAMİLİNİN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	75
1- Konişmento veya Konişmentonun Atıf Yaptığı Çarter Partide Gönderilenin ya da Konişmento Hamilinin Doğacak Borçlardan Sorumlu Olacağına Yer Verilmesi.....	75
2- Gönderilenin Konteynerin Teslimini Talep Etmesi.....	77
C) TAŞIYANIN HAKLARI.....	80
1- Tevdi Hakkı	82
2- Satma Hakkı	85
3- Hapis Hakkı	86

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITAN TARAFINDAN TEDARİK EDİLEN KONTEYNERE UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

I. KONTEYNERİN ZİYAI, HASARI VEYA GEÇ TESLİMİ DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM	87
A) GENEL OLARAK	87
B) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	88
1- Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi.....	88
2- Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebebiyet Veren Olayın Eşya Taşıyanın Hâkimiyetindeyken Meydana Gelmesi	88
3- Uygun İlliyet Bağı	89
C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ.....	89

a) Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri	90
b) Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği	94
c) Ambalaj yetersizliği	96
d) İşaretlerin Yetersizliği.....	98
D) TAŞIYANIN SINIRLI SORUMLULUĞU	100
II. KONTEYNERİN AYIBI DOLAYISIYLA TAŞITANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM	101
A) GENEL OLARAK	101
B) TAŞITANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI.....	102
1- Taşıtan Tarafından Tedarik Edilen Konteynerin Ayıplı Olması	102
2- Konteynerin Ayıbı Dolayısıyla Bir Zarar Meydana Gelmesi.....	103
C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ.....	104
III. KONTEYNERİN GÜVERTEDE TAŞINMASI HALİNDE UYGULANACAK HUKUKİ REJİM.....	106
A) GENEL OLARAK	106
B) TAŞIYANIN GÜVERTEDE KONTEYNER TAŞIMASINDAN SORUMLULUĞU.....	109
1- Genel Olarak.....	109
2- Taşıyanın İzinsiz Olarak Güvertede Konteyner Taşımından Sorumluluğu.....	110
SONUÇ	115
TEZİN ÖZETİ.....	117
ABSTRACT.....	119
KAYNAKÇA.....	121

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
Adg	Adı geçen
ASA	American Standards Association
B.	Bası
Batider	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	Bakınız
C.	Cilt
CIF	Cost, Insurance & Freight
CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
CSC 1972	International Convantion for Safe Containers 1972
Drl.	Derleyen
E.	Esas
ed.	editör
et.	erişim tarihi
ETTK	6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
FEU	Forty-Foot Equivalent Unit
FIO	Free In and Out
FIOS	Free In and Out, Stowed
FIOST	Free In and Out, Stowed and Trimmed
ft.	Feet

FOB	Free On Board
Hamburg Kuralları	Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi
HD	Hukuk Dairesi
IMDG Code	The International Maritime Dangerous Goods Code
IMF	International Monetary Found
IMO	International Maritime Organisation
ISO	International Organization for Standardization
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JIML	Journal of International Maritime Law
J. Mar. L. & Com.	Journal of Maritime Law and Commerce
K.	Karar
Lahey Kuralları	Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
Lahey/Visby Kuralları	Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol
m.	Madde
ÖÇH	Özel Çekme Hakkı
prgf.	Paragraf
RG	Resmi Gazete

Rotterdam Kuralları	Birleşmiş Milletler Kısmen veya Tamamen Denizde Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon
s.	Sayfa
S.	Sayı
SC	Supreme Court
SDR	Special Drawing Right
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TIR Sözleşmesi	TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TMK	4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
yuk.	yukarıda

GİRİŞ

Uluslararası ticarete konu malların %90'ı, diğer taşıma türlerine göre sahip olduğu avantajlar nedeniyle deniz yoluyla taşınmaktadır. Günümüzde trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip bu taşımacılık türünün gelişiminde rol oynayan unsurların başında ise konteyner gelmektedir. Zira deniz yoluyla eşya taşımacılığının %72'si konteyner taşımasından ibarettir¹.

İlk kez 1950'li yılların sonunda taşıyanların eşyayı, daha sonra konteyner olarak adlandırılacak, büyük metal kutulara istifleyerek taşımasıyla başladığı kabul edilen konteyner taşımacılığı, denizcilik sektöründe devrim olarak nitelendirilmektedir. Konteyner taşımacılığı; ambalaj ve depo masraflarının azalmasını, gemilerin limanda bekleme sürelerinin önemli ölçüde kısılmasını, eşyanın taşıma sırasında görebileceği hasarın minimuma indirilmesini sağlamaktadır. Ayrıca konteynerin, tekrar elleçlemeye gerek olmaksızın içerdiği eşya ile birlikte birçok farklı taşıma aracına kolayca aktarılabilmesi, karma taşımacılığın gelişimindeki en büyük etkenlerden biridir.

Konteyner taşımacılığı, sayılan tüm bu avantajlarının yanı sıra bir çok hukuki problemi de beraberinde getirmiştir. Bunların başında konteynerin hukuki niteliği gelmektedir. Konteynere ilişkin uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk kurallarının doğru bir şekilde tespiti ancak hukuki niteliğin tayiniyle mümkündür. Herhangi bir ulusal – uluslararası düzenlemenin bulunmadığı böyle bir hususta doktrinde ve yargı kararlarında da birlik görülmemektedir. Dolayısıyla tez kapsamında öncelikle

¹ Bkz. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf, (et. 04. 04. 2015).

konteynerin hukuki niteliği, ardından buna paralel uygulanacak hukuki rejim ele alınacaktır. Bu maksatla aşağıdaki sorulara cevap aranmaktadır:

Konteyner nedir? Konteynerin hukuki niteliği nedir? Nasıl belirlenir?

Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi halinde hukuki niteliği değişir mi? Bu halde konteynerin zıyaa, hasara uğraması ya da geç tesliminde taşıyanın sorumluluğunun şartları ve sınırı nedir? Taşıyanın ayıplı konteyner tedariki gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yúkümlülüđünün ihlali anlamında mıdır?

Taşıtanın tedarik ettiği konteynere uygulanacak hukuki rejim hangisidir? Taşıtanın konteynerinin zıyaa, hasara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğu şartları ve kapsamı nedir? Taşıtanın ayıplı konteyner tedarikinde taşıyanın herhangi bir sorumluluğu doğabilir mi? Taşıtanın konteyneri güvertede izinsiz taşınması taşıyanın sorumluluğunu doğurur mu?

Bu doğrultuda çalışma ú bölüme ayrılmıştır. İlk bölümünde konteyner ve hukuki niteliği üzerinde durulmaktadır. Konteynerin tanımı, tarihçesi, yapısı, eřitleri ve benzerlerinden farkına değinildikten sonra konteynerin hukuki niteliği, taşıyan veyahut taşıtan tarafından tedariki hallerine göre saptanmaya çalışılmaktadır.

İkinci Bölümde taşıyan tarafından tedarik edilen konteynere uygulanacak hukuki rejim değerlendirilmiştir. Buna göre, konteynerin zıyaa ya da hasara uğraması veyahut geç teslim edilmesinde taşıyanın sorumluluğu şartları, sınırı, konteynerin ayıplı olması halinde taşıyanın sorumluluğu şartları ve gönderilenin konteyneri tesellümden kaçınması halinde uygulanacak hukuki rejime yer verilmiştir.

Üçüncü Bölümde ise navlun sözleşmesinin diğer tarafı taşıtan tarafından tedarik edilen konteynere uygulanacak hukuki rejim ele alınmaktadır. Konteynerin ziyaa ya da hasara uğraması veyahut geç teslim edilmesinde taşıyanın sorumluluğu şartları, sınırı, konteynerin ayıplı olması halinde taşıtanın sorumluluğunun şartları ve konteynerin güvertede taşınması halinde taşıyanın sorumluluğu incelenmektedir.

Çalışmada konteynere uygulanacak hukuki rejim Türk hukuku esas alınarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak, uluslararası sözleşmeler ve yabancı mahkeme kararlarına da yer verilerek, uygulamayla şekillenen konunun güncel olarak değerlendirilmesine çalışılmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER VE HUKUKİ NİTELİĞİ

I. KONTEYNER

A) TANIMI

1950’li yıllarda deniz yoluyla eşya taşımacılığında kullanılmaya başlanan konteyner (*container*); içermek, muhafaza etmek anlamlarına gelen İngilizce “*to contain*” fiilinden türetilmiştir². Sözlüklerde benzer şekilde içeren, taşıyıcı, taşımacılık işlerinde kullanılan sandık, kutu olarak ifade edilen konteynere ilişkin ulusal, uluslararası mevzuatta ve doktrinde birçok tanım bulunmaktadır³.

Konteynere ilişkin ilk uluslararası düzenleme, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu işbirliğiyle çıkarılan 1972 tarihli Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme⁴ (*International Convantion for Safe Containers, 1972*) kısaca CSC 1972’dir. Bu sözleşmenin ikinci maddesinin birinci fıkrasına göre;

² <http://dictionary.reference.com/browse/container>, (et. 20.10.2014); <http://www.etimolojiturkce.com/>, (et. 20.10.2014);

<http://www.nisanyansozluk.com/?k=konteyner&x=21&y=6>, (et. 20. 10. 2014).
³ Yılmaz, E.: *Hukuk Sözlüğü*, B. 10, Ankara 2011, s. 791; <http://www.merriam-webster.com/container>, (et. 20.10.2014); <http://www.oxforddictionaries.com>, (et. 21.10.2014); <http://www.tdk.gov.tr/index..>, (et. 20.10.2014).

⁴ Bkz. 05.06.2013 tarihli ve 28668 mükerrer sayılı RG.

“Konteyner; (a) kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam, (b) yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel olarak tasarlanmış, (c) bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için tasarlanmış bu amaçlar için köşe tertibatına sahip, (d) dört dış taban köşesinin kapladığı alanın büyüklüğü (i) 14 metrekare (veya) 150 fit kare , (ii) eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır. Konteyner terimi araçları ve ambalajı içermez ancak konteynerin şasi üzerinde taşınması durumunda bunları da içerir”.

Bir diğer uluslararası düzenleme olan, 1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi⁵ (*Customs Convention on the International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets*), kısaca 1975 TIR Sözleşmesi'nin birinci maddesinin j bendinde;

“Konteyner deyiminden; taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve, (i) içine eşya konmak üzere bir kompartman teşkil edecek şekilde, kısmen veya tamamen kapalı, (ii) devamlılık niteliğine sahip olup, bu nedenle de bir çok defa kullanılabilir şekilde sağlam, (iii) yol boyunca aktarmaya gerek göstermeksizin, bir veya daha fazla sayıda taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış, (iv) bir taşıttan diğerine bağlanması sırasında manevraya müsait bir şekilde yapılmış, (v) kolayca yüklenecek ve boşaltılacak şekilde yapılmış, (vi) iç hacmi en aşağı bir metre küp olan araçlar, anlaşılır. “Ayrılabilen karoseriler” konteyner olarak telaki edilir.”

⁵ Bkz. 31.03.1985 tarihli ve 18711 sayılı RG.

denmektedir. Henüz yürürlükte bulunmayan 2008 tarihli Birleşmiş Milletler Kısmen veya Tamamen Denizde Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon⁶ (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*) kısaca Rotterdam Kuralları madde I/26'da ise konteyner;

“Eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizat”

olarak tanımlanmıştır⁷.

Türk mevzuatında da uluslararası sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin çıkarılan iki yönetmelikte, konteyner tanımına yer verilmiştir. Buna göre; “1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik”⁸ 4/f maddesi⁹ ve “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama ve

⁶ Rotterdam Kuralları olarak anılan Sözleşmenin Türkçe'ye tercümesi için bkz. Süzel, C. – Damar, D.: “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, Batider, 2010, C. XXVI, S. 2, s. 151 – 197, Konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir.

⁷ Bu fıkranın Türkçe tercümesi Süzel – Damar, s. 156'dan aynen alınmıştır.

⁸ Bkz. 16.04.2005 tarihli ve 25788 sayılı RG.

⁹ Adg. Yönetmelik madde 4/f: “Konteyner: 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu ekinde yer alan teknik şartlara uygun imal edilmiş, yine bu sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri ile içerisine eşya koymak için kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam, Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş, özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış, kolayca doldurulup boşatılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı anlamına gelir”.

Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemlerine Ait Yönetmelik”¹⁰ 3/e maddesi¹¹ konteyneri tanımlamaktadır.

Doktrinde yapılan tanımlara bakıldığında¹² çoğunun aynı esasları içerdiği yalnız farklı unsurlara değinildiği görülmektedir. Şöyle ki; *Çakıcı*, konteyneri “içine konan malların korunup, taşınmalarına yardım eden, gerçekleştiren sandık, kutu vs. gibi her türlü taşıma kabı” şeklinde tanımlarken¹³, *Deniz*, konteyneri kısaca “yükleri ihtiva eden kaplar” olarak ifade etmektedir¹⁴.

Simon, CSC 1972’den yola çıktığından bahisle¹⁵ daha kapsamlı bir tanımda bulunmaktadır; “Konteyner tekrar kullanım ve eşyaya kolay ulaşım için kapı ile donatılmış ve dayanıklı metalden yapılmış, yeniden kullanılabilir, kalıcı taşıma teçhizatıdır”¹⁶. *Ülgen*, de benzer şekilde uluslararası düzenlemelerden yola çıkarak; “Konteyner; i- tekrar kullanılabilme imkânı nedeni ile “süreklilik” özelliği haiz ve bu yüzden yeterince dayanıklı, ii- Özellikle yükün boşaltılmadan bir ya da daha fazla taşıma aracı ile taşınmasını kolaylaştırmak için inşa edilmiş, iii- kolaylıkla kullanılmasını, özellikle bir taşıma aracından diğerine aktarma edilmesini sağlayacak teçhizat ile donatılmış, iv. kolayca yükleme ve boşaltma yapılabilecek bir biçimde meydana getirilmiş, v- asgari 1 m³ hacme sahip olan bir

¹⁰ Bkz. 16.04.1993 tarihli ve 21554 sayılı RG.

¹¹ Adg. Yönetmelik madde 3/e: “Konteyner: Taşımacılık işlerinde kullanılan, 1972 Konteyner Sözleşmesine uygun olarak imal edilmiş, konteyner onay plakasına sahip sürekli ve uzun süreli kullanılacak şekilde sağlam bir kompartıman teşkil edecek şekilde kısmen veya tamamen kapalı, yol boyunca aktarmaya gerek gösterilmeden, bir veya daha fazla taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış kolay yükleme ve boşaltma yapılabilir, iki taşıt arasında aktarmaya müsait, iç hacmi en az bir metreküp olan araçları ifade eder”.

¹² Doktrinde yapılan tanımlardan yola çıkarak Yargıtay da konteyneri tanımlamıştır; bkz. Yargıtay 11. HD., 11.05.1984, E. 1984/2187, K. 1984/2760 (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

¹³ Çakıcı, L.: *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık)*, Ankara 1978, s. 33.

¹⁴ Deniz, İ.: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1982, s. 4 (Konteyner Taşımacılığı).

¹⁵ Simon, S.: “Law of Shipping Containers”, J. Mar. L. & Com., Nisan 1974, C. V, S. 3, s. 514, (Shipping Containers).

¹⁶ Simon, “Shipping Containers”, s. 513.

taşıma kabı, taşıma alet ya da cihazdır” demektedir¹⁷. Son olarak, *Karan* konteyneri; “İçerisindeki eşyayı dış risklere karşı koruyan, bunların hızlıca ve kolayca gemiye yüklenmesi ve boşaltılmasını sağlayan taşıma teçhizatı” olarak tanımlamaktadır¹⁸.

Tüm bu tanımlar birlikte değerlendirildiği takdirde; konteyner; eşyayı çeşitli dış risklere karşı koruyan, hızlı ve kolayca elleçlenmesini, istifini, yüklenmesini, taşınmasını ve boşaltılmasını sağlayan, teçhizat olarak tanımlanabilecektir.

B) TARİHÇESİ

Konteynere ilişkin ilk fikir, 1930’lu yıllarda Kuzey Carolina’da ufak bir taşıma şirketi sahibi olan Malcom McLean’in, karayollarında giderek artan trafik sıkışıklığı ve maliyetler nedeniyle, deniz yolunu da taşıma sürecine dahil etmek istemesiyle ortaya çıkmıştır¹⁹. McLean, Kuzey Carolina’dan New York Limanı’nda (İstanbul’a gitmek üzere) demirli bir gemiye, balyalar halinde pamuğu taşıma işini üstlenmiştir. Pamuk balyalarının kamyonlardan indirilip, liman işçileri tarafından, gemiye yüklenmesi günler sürmüştü, yükleme sırasında hasar, kayıp, hırsızlık gibi birçok riskle de karşı karşıya kalınmıştır²⁰. McLean “konteyner” denilen yükleme ve

¹⁷ Ülgen, H.: *Uluslararası Taşımacılık ve Sorunları*, İstanbul 1988, s. 85.

¹⁸ Karan, H.: *The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules*, New York 2004, s. 131 (Carrier’s Liability).

¹⁹ Cudahy, B. J.: “The Containership Revolution: Malcom McLean’s 1956 Innovation Goes Global”, TR News, Eylül - Ekim 2006, S. 246, s. 5-6. Aslında McLean’in bu fikrinden çok önce Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa’da demiryolu ve karayolunda kutu veya kasa kullanımlarına rastlanmaktadır, ancak bunların çeşitli taşıma araçları arasında transfer edilebilirliği McLean tarafından geliştirilmiştir.

²⁰ Cudahy, s. 6; Vigarié, A.: “From Break-Bulk to Containers: The Transformation of General Cargo Handling and Trade”, Geo Journal, 1999, C. XLVIII, S. 1, s. 5.

boşaltmayı hızlı ve güvenilir hale getirecek taşıma teçhizatını kullanarak bu sorunların tümüne çözüm bulunabileceğine inanmıştır²¹.

Ne var ki, McLean'in bu fikri gemi sahipleri tarafından fazla riskli bulunmuş, liman işçileri de işsizliğe yol açacağı gerekçesiyle konteynere karşı çıkmışlardır. Bunun üzerine McLean bir gemi satın alarak Sea-Land isimli taşıma şirketini kurmuş, biri Newark, diğeri Houston'da iki limanı konteyner yükleme ve boşaltmaya hazır hale getirmek için yatırımlarda bulunmuştur²². 26 Nisan 1956'da "İdeal X" isimli eski bir T-2 tankerin güvertesine, alabileceği maksimum kapasite olan 58 adet konteyner, 8 saatten az bir sürede, yüklenmiş Newark limanından ayrılan gemi, 5 gün süren yolculuğun ardından Houston limanına ulaşmıştır. İlk yüklemenin sonucunda yapılan maliyet analizlerine göre; kuru yük gemilerine yüklenen her tonun maliyeti 5.83 dolar iken, konteyner yüklemesinin maliyeti 15.8 senttir²³. Ancak McLean'in beklediği destek II. Dünya savaşı sırasında cepheye hızlı bir şekilde cephane götürmekte zorlanan Amerikan Silahlı Kuvvetlerinin konteyner kullanmaya başlamasıyla gelmiştir. Ordunun başarılı uygulamalarını örnek alan taşımacılık şirketleri de yavaş yavaş konteyner taşımacılığına yönelmiştir²⁴. Avrupa'nın konteyner taşımacılığına geçişi ise 1960'lı yılların sonlarına rastlamaktadır²⁵. Konteyner taşımacılığı; ambalaj ve depo masraflarının azalmasını, gemilerin limanda

²¹ Ham, H. V. – Rijsenbrij, J.: *Development of Containerization*, Amsterdam 2012, s. 17; Tomlinson, J.: "History and Impact of the Intermodal Shipping Container", <http://www.johntomlinson.com/historyandimpactofshippingcontainer.pdf>- (et. 15.09.2014), s. 1-3.

²² Ham – Rijsenbrij, s. 17; Levinson, M.: *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, New Jersey 2006, s. 50.

²³ Levinson, s. 51-52.

²⁴ Cudahy, s. 7; Levinson, s. 176-188; Vigarié, s. 4-5.

²⁵ 1966 yılının Nisan ayında McLean'in sahibi olduğu *Sea-Land* "FairLand" adlı konteyner gemisiyle Rotterdam'a ilk seferini gerçekleştirmiştir, bu seferden yalnızca 2 ay sonra *Moore-McCormack* ve *United States Lines* taşımacılık şirketleri de seferlerine başlamıştır; bkz. Ham – Rijsenbrij s. 54-56.

bekleme sürelerinin önemli ölçüde kılalmasını, eşyanın taşıma sırasında görebileceği hasarın minimuma indirilmesini ve en önemlisi karma (*multimodal/combined*) taşımacılığın gelişmesini sađlanmıştır²⁶.

Konteyner taşımacılığı, sahip olduğu bu avantajlar nedeniyle kısa bir süre içerisinde tüm dünyada kullanılır hale gelmiş, farklı boyut ve yapıda birçok konteyner ortaya çıkmıştır. Özellikle ABD’de kullanılan konteyner ölçülerinin²⁷, Avrupa ve diğer ülkelerden çok farklı oluşu standardizasyonu zorunlu kılmıştır. ISO (*International Organization for Standardization*) tarafından oluşturulan standartlara²⁸ uyum sağlanmasıyla birlikte konteyner, uluslararası taşımacılığın en önemli unsurlarından biri haline gelmiştir.

C) YAPISI

Konteyner; taşıyıcı ve destek direklerinin dört köşede birleşmesinden oluşmuş ana iskelet, bunu çevreleyen duvarlar, yatay yapısal elemanlarla kuvvetlendirilmiş bir taban ve tavandan oluşmaktadır²⁹. Konteynerin ana iskeleti çelikten yapılmış olup, taban, tavan ve duvarlarında kullanılacak malzeme, taşıma

²⁶ Çakıcı, s. 36; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı” s. 22; Günay, M.: “Konteyner Dünyayı Taşıyor” http://www.zaman.com.tr/ekonomi_konteyner-dunyayi-tasiyor.html/ (et. 15.09.2014); Levinson, s. 17.

²⁷ Esasen konteynere ilişkin ilk standardizasyon çalışmaları Amerika Birleşik Devletleri’nde başlamış Amerikan Standartları Enstitüsü (*American Standards Association*) kısaca ASA tarafından oluşturulan MH-5 komitesi uzun yıllar süren çalışmalar ve tartışmalar sonucu 8 ft. (2,438 m) genişlik, 8 ft (2,438 m) yükseklik ve 10 ft (2,911 m) – 20 ft (6,058 m) – 30 ft (9,145 m) – 40 ft (12,192 m) boylarında uzunluğa sahip konteynerlerin standart sayılacağını kabul etmiştir. Bkz. Levinson, s. 130-142; Ham – Riijsenbrij, s. 41.

²⁸ 1963 yılında çıkarılan “ISO 668”in kabul ettiği ölçüler için bkz. Ham – Riijsenbrij, s. 42; ISO tarafından yapılan revizyonlarla birlikte standart konteynerler için bugün kabul edilen ölçüler ise; 8 ft. (2,438 m) genişlik, 8,6 ft (2,621 m) yükseklik ve 10 ft (2,911 m) – 20 ft (6,058 m) – 30 ft (9,145 m) – 40 ft (12,192 m) boylarında uzunluktur bkz. <http://www.containerhandbuch.de/chb/html/> (et. 15.09.2014).

²⁹ Bu tanımla yalnızca konteyneri oluşturan temel parçalar verilmiştir, konteyner esasen yirmiden fazla farklı yapı ve işlevdeki parçanın biraraya gelmesiyle oluşmaktadır, bkz. <http://www.residentialshippingcontainerprimer.com/CONTAINERTERMINOLOGY-> (et.17.19.2014).

çeşidi, taşınacak eşya gibi değişkenler göz önüne alınarak belirlenmektedir. Konteyner yapımında ağırlıklı olarak çelik, alüminyum, tahta ve plastiğin kullanıldığı görülmektedir³⁰.

Konteynerlerin hepsi aynı malzemeden üretilmediği gibi aynı boyutlara da sahip değildir. ISO tarafından standart kabul edilen konteyner ölçüleri ise; 8 ft. (2,438 m) genişlik, 8,6 ft (2,621 m) yükseklik ve 10 ft (2,911 m) – 20 ft (6,058 m) – 30 ft (9,145 m) – 40 ft (12,192 m) boylarında uzunluktur³¹. Konteynere ilişkin standartlar sadece boyutları açısından düzenlenmemiş olup, ağırlık, yük hacmi, köşeleri dahi normlaştırılmıştır³². Konteyner gemilerinin kapasite hesabında da standart konteyner ölçülerini esas alan bir ölçü birimi oluşturulmuştur. Buna göre 20 ft'lik (6,058 m) standart bir konteyner 1 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), 40 ft'lik (12,192 m.) standart bir konteyner 2 TEU ya da 1 FEU (Forty Foot Equivalent Unit) ölçü birimine karşılık gelmektedir³³.

Konteynerin yapısına ilişkin bu özellikler konteynerin kimlik bilgilerinin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Bu bilgiler plakalar üzerine kodlanarak

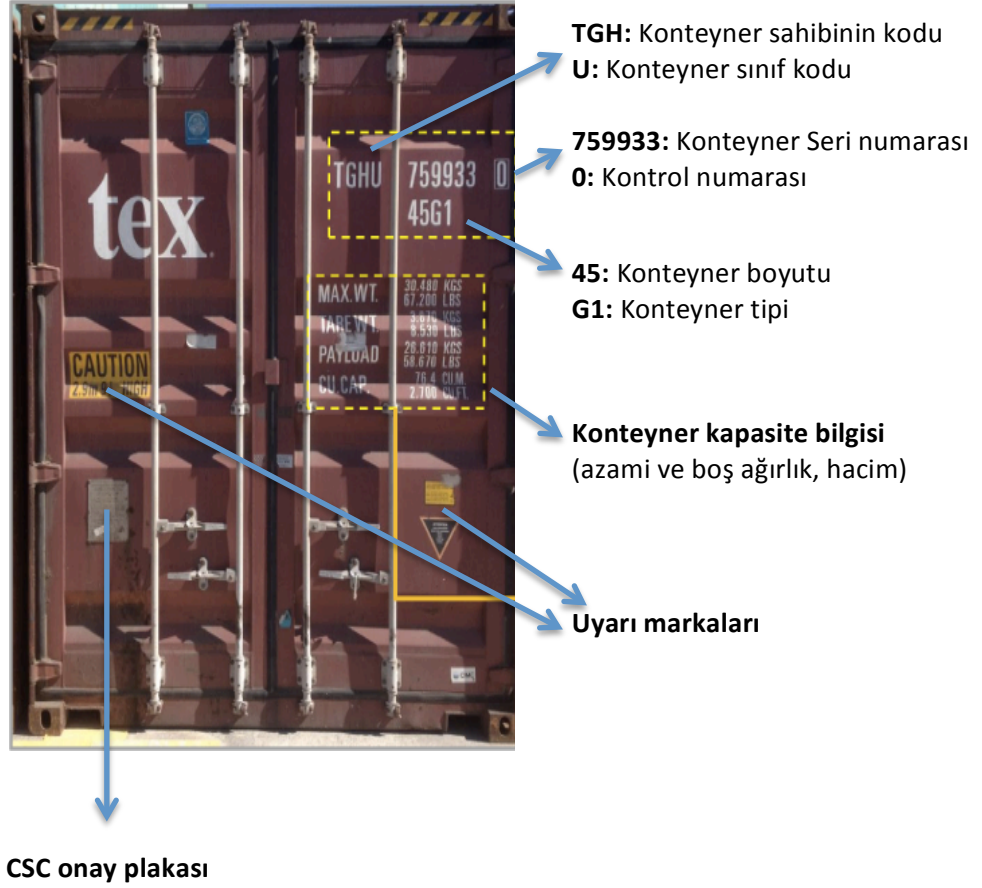
³⁰ Çakıcı, s. 50; Demirlioğlu, H.: *Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma Mühendisliği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008, s. 5; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 12; İşletmeci, R. D.: *Denizcilik & İşletim Lojistiği*, Kocaeli 1998, s. 127; Saygılı, M. S. – Erdal, M.: “Konteyner Türleri ve Yükleme”, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, İstanbul 2008, s. 21-22; http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html/ (et. 17.09.2014); Özyılmaz, s. 4-5.

³¹ Bu ölçüler ile standardizasyonunun sağlandığını söylemek güçtür, taşıma şirketlerinin konteynerden maksimum fayda sağlayabilmek adına bu ölçülerde değişikliğe gittiği görülmektedir. Özellikle ABD’de 9,6 ft (2,926 m) yükseklik, 8,6 ft (2,621 m) genişlik ve 53 ft (16,154 m.) uzunluğunda konteyner üretimi yaygınlaşmıştır, ayrıntılı bilgi için bkz. Katims R.: “The 40-Foot Container: Industry Standard Faces Challenges and Change”, TR News, Eylül- Ekim 2006, S. 246, s. 13-15.

³² ISO’nun belirlediği konteyner standartlarını içerir ayrıntılı tablo için bkz. http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?chb_e/stra/stra.html- (et. 17.09.2014).

³³ http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?chb_e/stra/stra_01_03_01_01.html- (et. 17.09.2014); Levinson, s. 213; Şen, H.: “Konteyner Gemileri ve Sınıflandırılmaları”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100390- (et. 17.09.2014).

konteyner üzerine asılmakta veya kapılarına işaretlenmektedir³⁴. Aşağıda, konteyner kapısını gösterir örnek üzerinde, bu işaret ve plakaların ne anlama geldiği ayrıntılı biçimde açıklanmıştır.



³⁴ Saygılı – Erdal, s. 42. Konteynerin kodlama, kimlik, markalama sistemi ISO 6346 ile standarda bağlanmıştır. Bu sisteme ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.containerhandbuch.de/index.html>- (et. 17.09.2014).

D) ÇEŞİTLERİ

1- Standart Konteyner (Standard Container)

Genel amaçlı konteyner olarak da adlandırılan standart konteynerlerde, boyut ve ağırlığının uygunluğu koşuluyla, her türlü eşya taşınabilmektedir³⁵. Tüm cepheleri kapalı olan bu konteynerlerin üretiminde daha fazla malzeme kullanıldığından, maliyetleri diğer konteynerlere oranla yüksektir³⁶.

Standart konteynerlerin iskeleti ve bağlantı yerleri çelik, tabanı ise çoğunlukla tahtadan üretilmiştir. Duvarlarında ise, oluklu çelik levhalar, sertleştirilerek takviye edilmiş alüminyum levhalar ya da kontrplak ve fiberglas bileşiminden oluşan levhalar kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca konteyner kapıları kapatıldığında su ve hava geçirmeme özelliğine sahiptir³⁷.

2- Üstü Kapalı Konteyner (Hard Top Container)

Üstü kapalı konteynerlerin, duvarları genellikle oluklu çelikten, tabanı ise tahtadan üretilmektedir³⁸. Bu konteynerler ayırt edici iki yapısal özelliğe sahiptir. Bunlardan birincisi; çıkarılabilir çatı teçhizatıdır. Standart olmamakla birlikte, çoğu üstü kapalı konteyner, çatısının forkliftler tarafından kolayca kaldırılmasını sağlayacak aparatlarla donatılmıştır, böylece yaklaşık 450 kg. ağırlığındaki

³⁵ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/standard/standard.htm (et. 16.09.2014); Köksal, T. – Ece, N. J. – Özkara, B. Y.: *Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku*, Ankara 2012, s. 526; Saygılı – Erdal, s. 24; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.: *Ulaştırma Hizmetleri- Konteyner ve Paletler*, Ankara 2011, s. 44 (Konteyner ve Paletler).

³⁶ Çakıcı, s. 54.

³⁷ Saygılı – Erdal, s. 24; http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/standard/standard.htm (et. 16.09.2014); Yağan, H.: “Konteyner Taşımacılığı ve Konteyner Çeşitleri”, *Gümrük Dünyası Gergisi*, 2011, S. 68, s. 51.

³⁸ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/hardtop/hardtop.htm (et. 16.09.2014); Saygılı – Erdal, s. 24-25.

konteyner çatısı kolayca kaldırılabilir. Üstü kapalı konteynerlerin ikinci ayırt edici özelliği ise; dışarı açılabilir üst kapı eşikleridir. Bu iki özellik sayesinde ağır ve kapılardan geçişi mümkün olmayan eşya, vinçler yardımıyla konteynere kolaylıkla yüklenip boşaltılabilmektedir³⁹. Ayrıca uzun boyutta eşya taşınması gerektiği durumlarda, çıkarılabilir konteyner çatısı adeta bir duvar gibi konteynerin içine yerleştirilebilmekte ve yalnızca 13 cm.'lik yer kaplamaktadır⁴⁰.

3- Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)

Üstü açık konteyner, standart konteynere benzer özellikleri taşımakta ancak bir noktada ondan ayrılmaktadır. Şöyle ki; bu konteynerde çatı bulunmamaktadır. Bunun yerine branda, muşamba gibi özel nitelikteki malzemeler yüklemenin ardından üzerini örtmek için kullanılmaktadır⁴¹. Üstü açık konteynerlere, vinç ve forklift yardımı ile kolayca yükleme yapılabildiğinden, ağır, hacimli, yüksekliğinin konteyner yüksekliğinden fazla olduğu eşyanın taşınmasında tercih edilmektedir⁴².

4- Düz Raf Konteyner (Flat Rack Container)

Yan duvarları ile tavanı olmayan, önde ve arkada ihtiyaca göre çıkarılıp takılabilen duvarlara sahip, tabanı; sağlam ve yüksek yükleme kapasitesi için çelikten

³⁹ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/hardtop/hardtop.htm- (et. 16.09.2014); Köksal – Ece – Özkara, s. 527; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 54-55; Yağan, s. 52.

⁴⁰ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/hardtop/hardtop.htm- (et. 16.09.2014); Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Saygılı – Erdal, s. 24-25; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 54-55.

⁴¹ Çakıcı, s. 55-56; http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/opentop/opentop.htm- (et. 16.09.2014); Köksal– Ece– Özkara, s. 527; Saygılı – Erdal, s. 25; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, s. 46-47.

⁴² Çakıcı, s. 55-56; Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Yağan, s. 52.

üretilmiş konteynerlerdir. Standart konteynerler ile üstü açık konteynerlere sığmayan; geniş, ağır ve yüksek eşya taşınmasında kullanılmaktadır⁴³.

5- Platform Konteyner (Platform Container)

Platform konteyner; hiçbir duvarı olmayan, çatısız, yalnızca çelik çerçeveli tahtadan üretilmiş dayanıklı ve sağlam tabana sahip konteynerlerdir. Gemiyeye direk yüklenilmeyecek, ağır, geniş ve uzun eşyanın taşınmasında yararlanılmaktadır⁴⁴.

6- Havalandırılmalı Konteyner (Ventilated Container)

Havalandırılmalı konteyner ile uzun deniz yolculuğu sırasında havalandırılması gereken aksi takdirde bozulacak eşyanın taşınması yapılmaktadır. Bu konteyner bugüne kadar en çok kahve çekirdeklerinin taşınmasında kullanıldığı için “kahve konteyneri” olarak da bilinmektedir. Havalandırma, konteynerin taban ve tavan kenarlarında bulunan delikler sayesinde olur. Özel olarak tasarlanan bu deliklerden yağmur suyu veya herhangi bir sıvı geçişi mümkün değildir⁴⁵.

7- Soğutmalı Konteyner (Reefer Container)

Soğutmalı konteyner; genellikle dondurulmuş, kısa sürede bozulabilecek gıdalar ile belirli bir ısı derecesinde üretilmiş ve aynı ısı derecesinde nakliyesi

⁴³ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/flat/flat.htm (et. 16.09.2014); Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Saygılı – Erdal s. 26; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, s. 48-49; Yağan, s. 52.

⁴⁴ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/plattfor/plattfor.htm (et. 16.09.2014); Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Saygılı – Erdal, s. 26; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 55; Yağan, s. 53.

⁴⁵ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm (et. 16.09.2014); Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Saygılı – Erdal, s. 27; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 55; Yağan, s. 53.

gereken eşyanın taşınmasında tercih edilmektedir⁴⁶. Bu konteynerlerin çerçeveleri çelikten, duvarları, taban, tavan ve kapıları suntadan, cam yünü ile sağlamlaştırılmış plastikten ve poliüretanlı köpükten yapılmıştır. Konteynerin iç kısmında tahta kullanılmamıştır⁴⁷.

Soğutmalı konteynerlerde, konteynerin içerisine yerleştirilecek daimi bir soğutma ünitesi ile ya da taşınabilir soğutma mekanizması ile sıcaklık kontrol edilerek, sabit tutulmaktadır. Her iki halde de, soğutma ünitesinin temel işlevi; konteyner içerisindeki hava akımını sağlamaktır. Hava akımı, sıcak havanın konteyner içerisinden çekilerek, soğutma ünitelerinde soğutulup, konteyner içerisine soğuk havanın geri verilmesiyle sağlanır. Soğutmalı konteynerlerin duvarlarının oluklu yapısı, tabanda bulunan ızgaralar ve üst yükleme sınırını gösteren şerit de hava sirkülasyonunu sağlamaya yönelik tasarlanmıştır⁴⁸.

8- Tank Konteyner (Tank Container)

Tank konteyner; sıvı ve gazların taşınmasında kullanılmaktadır. Genellikle silindirik şekilde olup, çelik çerçeveler ile gemiye yüklemeleri yapılmaktadır⁴⁹.

Tank konteynerler, taşıdıkları sıvı veya gazın niteliğine göre farklı tiplerde üretilmektedir. Gıda maddesi olan sıvıların taşındığı konteynerlerin içi paslanma ve aşınmalara karşı plastikle kaplanmıştır. Tehlikeli sıvı veya gaz taşıyan konteynerler

⁴⁶ Çakıcı, s. 57-58; İşletmeci, s. 126; Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Özyılmaz, M.: *Gemi Acenteliği Eğitimleri - Konteyner Bilgi Notu*, İzmir 2007, s. 14; Yağan, s. 53.

⁴⁷ Çakıcı, s. 57-58; İşletmeci, s. 126-127; Özyılmaz, s. 14.

⁴⁸ Çakıcı, s. 57-58; http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/kuehlcon.htm- (et. 16.09.2014); Özyılmaz, s. 14; Saygılı – Erdal, s. 27; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s.51-52; Yağan, s. 53.

⁴⁹ Çakıcı, s. 61-62; İşletmeci, s.127; Köksal – Ece – Özkara, s. 527; Özyılmaz, s. 20; Saygılı – Erdal, s. 28; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 54; Yağan, s. 54.

ise sac ve çelikten üretilmiş olup, üzerinde Uluslararası Deniz Yolu Taşımacılığında Tehlikeli Madde Kodu (*The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*) işareti bulunmaktadır⁵⁰. Güvenli bir taşıma için tank konteyner tamamen doldurulmamalı en az %5 oranında bir boşluk bırakılmalı, hazırlanan yükleme ve taşıma talimatlarına da uyulmalıdır⁵¹.

9- Dökme Yük Konteyneri (Bulk Container)

Tahıl, baharat gibi ambalajlanamayan ancak toplu halde yüklenen kuru dökme yükler, dökme yük konteyner ile taşınmaktadır. Bu konteyner standart konteyner görüntüsünde olup, farklı konteyner üzerinde bulunan kapaklardır. Yükleme ve boşaltma konteyner üzerinde bulunan üç kapak sayesinde yapılmaktadır. Dökme yük konteynerleri parça eşya taşımada da kullanılmaya uygundur⁵².

-
- ⁵⁰ IMO tarafından oluşturulmuş bu kod ile; tehlikeli yük taşıyan gemiler ile bu tür maddeleri elleçleyen kıyı tesislerinden yüklerin güvenli, hasarsız ve en kısa sürede taşımalarının gerçekleşmesinin yanında denizde ve kıyı tesislerinde can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğinin de sağlanması amaçlanmaktadır. IMDG Kodu kapsamında, denizyoluyla nakledilecek tehlikeli maddelerin ambalajlanması, markalanması, taşınması, gemilere yüklenmesi, boşaltılması, depolanması ve bu maddelerden dolayı maruz kalınan tehlikeli durumlara karşı alınacak önlemler ve ilk yardım prosedürleri belirlenmiştir, ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.imo.org/blast/mainframe.asp> (et. 22. 10. 2014); http://www.marinetrainginc.com/documentos/imdg_code_intro_2012.pdf (et. 22. 10. 2014).
- ⁵¹ Çakıcı, s. 61-62; http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/tank.htm (et. 16.09.2014); Özyılmaz, s. 20; Saygılı – Erdal, s. 28; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Konteyner ve Paletler, s. 54.
- ⁵² Çakıcı, L.: s.56-57; http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/bulk/bulk.htm (et. 16.09.2014); İşletmeci, R. D.: s.127; Köksal, T. – Ece, N. J. –Özkara, B. Y.: s.527; Özyılmaz, M.: s. 12; Saygılı, M. S. – Erdal, M.: s.28-29; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.: Konteyner ve Paletler, s. 52-53; Yağan, s. 53.

E) BENZERLERİNDEN FARKI

1- Palet

Paletler, farklı boyut ve hacimdeki birçok eşyanın birarada taşınmasını sağlayan, metal, ağaç veya plastikten üretilmiş standart tavalardır⁵³. Taşınacak eşya, şekil ve cinsleri göz önüne alınarak, palete istiflenir ve ambalajlanır. Palet bu haliyle, tek bir eşya gibi işlem görmektedir⁵⁴.

Konteynerden farklı olarak palet, oldukça basit bir yapıya sahiptir ve doğrudan bir taşımanın konusunu oluşturmaz. Ancak paletin de, taşınacak eşyanın belirli bir hacimde toplanması diğer bir ifadeyle birimleştirilmesinde⁵⁵ kullanılıyor olması konteynerle ortak yönünü teşkil etmektedir. Bu nedenledir ki, Türk Ticaret Kanununda⁵⁶ taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını düzenleyen 1186. maddenin üçüncü fıkrasında açıkça;

⁵³ Alkan, M. – Erdal, M.: *Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü*, İstanbul 2004, s. 299; Clarke, J. W.: “Pallets 101: Industry Overview and Wood, Plastic, Paper and Metal Options”, http://www.ista.org/forms/Pallets_101_2004.pdf- (et.19.09.2014), s. 1-2; İmrak, C. E. – Gerdemeli, İ.: “Parça Yüklerin Depolanması ve Otomatik Depolama”, <http://transport.itu.edu.tr/PDF/mak419/.pdf>- (et. 19.09.2014), s. 25; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, *Konteyner ve Paletler*, s. 4. Palet yapısı itibariyle ise aralarına forklift girebilecek kadar açıklık bırakılmış iki adet palet ızgarasının birbirine bağlanmasından oluşmuştur, teknik özelliklerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İmrak,- Gerdemeli, s. 25 vd.

⁵⁴ Temel kullanım alanları itibariyle liman paleti, gemi paleti, demiryolu paleti, konteyner paleti gibi birçok palet çeşidi bulunmaktadır. Konteyner paletleri; eşyanın konteyner içine istifinde taban ekipmanı olarak kullanılmaktadır. ISO tarafından standart ölçülere bağlanmış bu paletler ISO paletleri olarak da bilinmektedir, bkz. Akten, N.: *Taşımacılık Kılavuzu*, İstanbul 1995, s. 153; Saygılı– Erdal, s. 35.

⁵⁵ Birimleştirme; farklı farklı eşyanın bir araya getirilerek tek bir yük teşkil etmesinin sağlanmasıdır, bu tarz yükler sadece ağırlık ve uzunluk olarak birbirinden ayrılır. İlk standart birimleştirme biçimi paletizasyondur. Bkz. Akten, s. 33; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 15.

⁵⁶ Bkz. 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı RG.

“Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır”

şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiştir⁵⁷.

2- Layter

Layter, bir diğer adıyla şat; limandan gemiye veya gemiden limana eşya taşımacılığında limanlarda ve iç sularda kullanılan, mavna benzeri, motorsuz deniz aracıdır. Geminin limana yanaşmadığı, yükleme ve boşaltmanın açıkta yapıldığı durumlarda eşya, motorlu bir deniz aracı tarafından çekilen layter aracılığıyla limana veya gemiye taşınmaktadır⁵⁸. LASH (*Lighter Aboard Ship*) olarak adlandırılan bu sistemde layter ve buna yüklenmiş eşya, yolculuk boyunca ana gemide birlikte taşınmakta, varma limanına yaklaşılmaya açıkta denize bırakılarak buradan yavru gemilerle limana çekilmektedir⁵⁹.

Laytere konteyner yüklenmesi de uygulamada sıklıkla görülmektedir; bu durum layterin yüzen konteyner olarak adlandırılmasına neden olmuştur⁶⁰. Ancak layter, konteynerden çok farklı yapı ve işleve sahip olan, gemi ve liman arası kısa süreli taşımayı gerçekleştiren bir taşıma aracıdır. Dolayısıyla layterin Türk Ticaret

⁵⁷ Böyle bir düzenlemeye gereksinim yaratan etkenler ve maddenin tahlili için bkz. İkinci bölüm, I, D.

⁵⁸ Akten, s. 149; Brodie, P.: *Dictionary of Shipping Terms*, B. 6, New York 2013, s. 168 (Dictionary); Hinkelman, E. G.: *Dictionary of International Trade*, B. 8, California 2008, s. 111; <http://www.seinamaritime.net/suports/uploads/files/GlossaPortShipping%Terms.pdf> (et. 19.09.2014)

⁵⁹ Hinkelman s. 111; http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?/chb_e/stra/html.

⁶⁰ Çakıcı, s. 64; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 20.

Kanununun 1186. maddesinin üçüncü fıkrasındaki “konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri..” kapsamında kabul edilip edilemeyeceği tartışmalıdır.

Doktrinde bu hususun “benzeri taşıma gereci”ne ilişkin yapılan tanımlar doğrultusunda şekillendiği görülmektedir. *Yazıcıoğlu*; konteyner ve palete benzer taşıma gerecini; “*Her halde ekonomik değer taşıyan, bir çok kez aynı amaçla kullanılmaya elverişli ve yükleme, boşaltma, istif gibi işlemleri kolaylaştıracak şekilde eşyanın bir araya getirildiği araç*” olarak tanımlamakta ve gemi ile taşınan tır, kamyon veya yük vagonları ile layterleri taşıma işlerini kolaylaştırmak üzere kullanılan taşıma gereci değil, bizzat taşıma aracı olduğundan benzeri taşıma gereci kapsamında kabul etmemektedir⁶¹.

Karan ise benzeri taşıma gerecini, “*eşyanın biraraya getirilmesi ve dolayısıyla taşınması için kullanılan araç*” olarak ifade etmekte ve bu bağlamda layter, vagon, römork ve tırların duruma göre bu kapsamda değerlendirilmesinin mümkün olduğunu savunmaktadır⁶². Zira eşyanın kendi çekme gücü bulunan tır, kamyon gibi araçlarla gemiye yüklendiği hallerde dahi deniz yoluyla eşya taşımalarının gerçekleştirilebilmesi tamamıyla geminin hareket kuvvetine bağlıdır⁶³. Gerçekten de, “benzeri taşıma gereci” kavramına ilişkin kapsam, Türk Ticaret Kanunu madde 1186/3’ün uygulanabilirliği açısından, taşıma konusu gerecin niteliği değil, deniz yoluyla eşya taşımacılığında üstlenmiş olduğu işlev dikkate alınarak belirlenmelidir.

⁶¹ Bkz. *Yazıcıoğlu, E.: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2010, s. 162.

⁶² Bkz. *Karan, “Carrier’s Liability”, s. 349.*

⁶³ *Karan, “Carrier’s Liability”, s. 349 – 350.*

3- Vagon

Eşya ve yolcu taşımacılığında kullanılan demiryolu aracıdır. Kendi tahrik gücü bulunmayıp, çeken bir araç tarafından hareket ettirilir⁶⁴. Vagonlar; eşya veya yolcu taşımak için tasarlanmış taşıma sandığı, şasi, tekerlek takımı, tamponlar ve cer tertibatı olarak adlandırılan beş ana parçadan oluşmaktadır⁶⁵. Kapalı, açık, yüksek kenarlı, sarnıçlı, platform ve konteyner vagon⁶⁶ olmak üzere çeşitleri mevcuttur⁶⁷.

Konteynerden farklı olarak, demiryolu taşımacılığında kullanılan tekerlek, şasi vb. sistemlerle donatılmış bu taşıma araçlarının ro-ro sistemi ile deniz yoluyla eşya taşımacılığında da kullanılabilmesi mümkündür⁶⁸. Bu halde vagonun, yukarıda ayrıntılı biçimde ele aldığımız nedenlerden ötürü, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin üçüncü fıkrasında düzenlenen konteyner ve palet benzeri taşıma gereci kapsamında olduğunu sonucuna varmak gerekir.

⁶⁴ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmeliğin 4. maddesinde “Çeken Araç: Demiryolu üzerinde çalışan her türlü, lokomotif, tren setleri, ray otobüsü, motorlu trenler ve banliyö dizilerini ifade eder.” şeklinde tanımlanmıştır; bkz. 19.04.2005 tarihli ve 25791 sayılı RG.

⁶⁵ Alkan – Erdal, s. 325; Görçün, F. – Görçün, Ö.: *Demiryolu Taşımacılığı*, B. 2, İstanbul 2010, s. 8; Hinkelman, s. 361; Mesleki Yeterlilik Kurumu.: *Ulusal Yeterlilik – Tren Teşkilcisi*, Ankara 2013, <http://www.myk.gov.tr/index.php/tr/pdf>, s. 24, (et. 22.11.2014)

⁶⁶ Konteyner vagonlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Hinkelman, s. 565.

⁶⁷ <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=292> (et.19.09.2014).

⁶⁸ Ro-ro (roll on/roll of); yükün gemiye tekerlekler ile yüklendiği ve aynı yöntemle boşaltıldığı sistemdir. Ro – ro gemilerinde bulunan hareketli köprü tertibatı ve özel terminal çekicileri vasıtasıyla taşıma aracının içerisindeki eşyayla birlikte yükleme - boşaltması hızlıca yapılabilmekte, bu sayede yükün liman gerisi bölgelere taşınmasında gereksinim duyulan ek taşımacılık ortadan kalkmaktadır.

4- Römork

Karayolunda eşya taşımak için imal edilmiş, dört köşesinde bulunan tekerlekler tarafından taşınan ve motorlu bir taşıt tarafından çekilen taşıma aracıdır⁶⁹. Römorklar da vagonlar gibi ro-ro gemilerine yüklenip deniz yoluyla eşya taşımacılığında kullanılabilir. Römorklar da vagonlar gibi ro-ro gemilerine yüklenip deniz yoluyla eşya taşımacılığında kullanılabilir.

Birçok çeşidi olan römorkların eşya taşımada kullanılması, kapalı kasa teçhizatına sahip olanların muhafaza özelliği konteyner ile benzer, tekerlek aksamına sahip olmaları ve karayolu taşıma aracı olarak tanımlanmaları⁷⁰ ise konteynerden farklı yönlerini oluşturmaktadır⁷¹. Son olarak deniz yoluyla eşya taşımacılığında kullanılan römork'un taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bakımından, konteyner ve palet benzeri taşıma gereci kavramı kapsamında olduğu kabul edilmelidir.

5- Dorse

Dorse; kara taşıma araçlarındaki kasa olarak tanımlanmaktadır⁷². Uluslararası taşıma hukuku bakımından karşılığı bulunmayan bu kavram, 1970'li yıllarda Türkiye'ye ithal edilen ilk yarı römork'un bir Amerikan markası olan "Dorsey

⁶⁹ Alkan – Erdal, s. 388; Hinkelman, s. 168; <http://www.lojistiksozluk.com/romork.html>- (et. 20.09.2014) T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, *Karayolu Taşımacılığı*, s. 64. Ayrıca Karayolu Trafik Antlaşmasında geçen römork tanımı için bkz. 08.08.2012 tarihli ve 28378 mükerrer sayılı RG.

⁷⁰ Taşıma aracı olarak tanımlanan römork gönderici/taşıyan tarafından tedarik edilmesi ve taşımacı/taşıyan tarafından taşınmasının üstlenilmesi kaydıyla eşya olarak kabul edilmektedir; bkz. Karan, H.: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon : CMR Şerhi*, Ankara 2011, s. 23-24 (CMR Şerhi).

⁷¹ Ayrıca, karayolunda konteyner taşımacılığı için tasarlanmış konteyner römorku da mevcuttur. Buna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, *Karayolu Taşımacılığı*, s. 66; <http://www.tz.uz/en/products/details/4-2013-09-05-07-36-24/8-knt.html>- (et. 20.09.2014).

⁷² <http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com> (et. 19.09.2014); <http://www.turkcebilgi.com/dorse> (et. 19.09.2014). Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından hazırlanan "Ulusal Meslek Standardı – Liman Operasyon Elemanı" dokümanında dorse; çekiciye bağlanan ve yük taşımaya yarayan lastik tekerlekli ekipman olarak tanımlanmıştır, bkz. 14.11.2010 tarihli ve 27759 Sayılı RG.

Trailers” olması sonucu doğmuştur. Sık kullanım ve rahat telaffuz nedeniyle bugün hala birçok kaynakta dorse ve treyler, yarı römork ve römork yerine kullanılmaktadır⁷³.

Dolayısıyla bu noktada tanımlanması gereken kavram dorse değil, yarı römorktur. Yarı römork; karayolunda eşya taşımak için imal edilmiş, motorlu bir taşıt tarafından çekilen, ön dingili olmayan, tekerlek aksamına sahip taşıma aracıdır. Römorktan farkı, ağırlığının önemli bir kısmının çekici araca yüklenmiş olmasıdır⁷⁴. Konteyner ve yarı römork ilişkisi bakımından ise, yukarıda römork için yapılan açıklamalar aynen geçerli olup, tekrara düşmemek adına bir kez daha bahsedilmeyecektir⁷⁵.

II. KONTEYNERİN HUKUKİ NİTELİĞİ

A) GENEL OLARAK

Konteyner kavramının bir bütün olarak değerlendirilmesi, yukarıda ayrıntılı biçimde açıkladığımız fiziki yapının yanında, hukuki mahiyetin de tespitini gerektirmektedir. Zira konteynere uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesi, ancak hukuki niteliğin saptanmasıyla mümkündür. Nitelik ise konteynerin taşıma sırasında ne gibi bir işleve sahip olduğundan yola çıkarak belirlenebilir⁷⁶.

⁷³ <http://www.lojistiksozluk.com/etiket/semi-trailer-> (et. 20.09.2014); Kaya, O.: “Lojistikte Jenerik Markalar”, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10634-> (et. 19.09.2014); T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.: *Ulaştırma Hizmetleri Alanı – Karayolu Taşımacılığı*, Ankara 2011, s. 64 (Karayolu Taşımacılığı).

⁷⁴ Hinkelman, s. 148; <http://maritimedictionary.org/ASP/MarineDictionary.asp?WORD=trailer-> (et. 19.09.2014); <http://www.lojistiksozluk.com/etiket/semi-trailer-> (et. 20.09.2014). Ayrıca Karayolu Trafik Antlaşmasında geçen yarı römork tanımı için bkz. 08.08.2012 tarihli ve 28378 mükerrer sayılı RG.

⁷⁵ Bkz. yuk. Birinci bölüm, I, E, 4.

⁷⁶ Karan, “Carrier’s Liability” s. 131.

Konteyner navlun sözleşmesinin her iki tarafı; taşıyan ya da taşıtan tarafından tedarik edilebilir. Bu iki kişinin tedarikteki amacı ve taşıma sırasında konteynerin üstlenmiş olduğu işlev birbirinden farklıdır. Bu ikilik konteynerin hukuki niteliğine de yansımaktadır. Dolayısıyla, ancak konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine ilişkin ikili ayrıma gidilerek niteliğin doğru bir şekilde tespiti sağlanabilir.

B) İŞLEVSEL ANALİZ

1- Konteyner Taşıyan Tarafından Tedarik Edilmişse

a) Genel Olarak

Deniz yoluyla eşya taşımacılığında, konteyner genellikle taşıyan tarafından tedarik edilmektedir. Taşıyan Türk Ticaret Kanunu madde 1138’de düzenlenen navlun sözleşmesi ve navlun sözleşmesinin türlerine ilişkin hüküm ve uluslararası anlaşmalar⁷⁷ ile doktrindeki⁷⁸ tanımlardan yola çıkarak; “Navlun karşılığında eşyayı deniz yoluyla bir noktadan diğerine taşımayı taahhüt eden kimsedir” denilebilir. Taşıyan taahhüdünü bizzat gerçekleştirmek zorunda değildir⁷⁹. Gerçekten de taşıyanların çoğu sadece acenteleri aracılığıyla faaliyet gösteren şirketler olup,

⁷⁷ Lahey Kuralları m. 1/a uyarınca taşıyan; “gönderen ile navlun sözleşmesini akdeden gemi sahibi veya charterer”dir. Bkz. Atamer, K. – Süzel, C.: *Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları*, C. I, İstanbul 2013, s. 206; Hamburg Kuralları m.1/1’de ise taşıyan; gönderen ile navlun sözleşmesini akdeden ya da adına navlun sözleşmesi akdedilen kimsedir, tercüme ve madde metni için bkz. Çağa, T.: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı”, *Batıder*, 1979, C. X, S. 2, s. 329; Rotterdam Kuralları taşıyanı, taşıtan ile taşıma sözleşmesi yapan kimse olarak tanımlamıştır, bkz. Süzel, - Damar, s. 150.

⁷⁸ Akıncı, S.: *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968, s. 34; Çağa, T. – Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi*, İstanbul 2010, C. II, B. 10, s. 1; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 164; Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüllü Mukaveleleri*, İstanbul 1971, C. II, B. 2, s. 14.

⁷⁹ Taşıyan sıfatına sahip olunması için taşıma taahhüdünde bulunulması yeterli olup, bunun gerçekleştirilmesi aranmaz. Ayrıca taşıyan, gerçek ya da tüzel kişi olabileceği gibi, tacir olması da şart değildir, hatta taşıma işini bir kez dahi üstlenmiş olması yeterlidir, bkz. Akıncı, s. 34; Karan, “Carrier’s Liability” s. 164; Okay, s. 15; Yazıcıoğlu, s. 39.

navlun sözleşmesinin getirdiği yükümlülükleri alt navlun sözleşmeleri ile alt taşıyanlara devretmektedirler⁸⁰. Nitekim deniz yolu ile konteyner taşımacılığında da fiili taşıyanlar aktif rol oynamaktadırlar⁸¹.

Konteynerin taşıyan tarafından tedarikinde konteyner taşıyana ait olabileceği gibi, kiralama suretiyle temin edilmiş de olabilir⁸². Uygulamaya baktığımızda taşıyanların, konteynerlerin pahalı teçhizatlar olması dolayısıyla, ağırlıklı olarak, kiralama yolunu tercih ettiği görülmektedir. İngiliz denizcilik araştırma şirketi Drewry'nin son raporuna göre 2013 yılında %7.3, 2014 yılında ise tahminen %7'lik büyüme oranıyla dünyadaki toplam kiralık konteyner kapasitesi 15.9 milyon TEU'ya ulaşmıştır⁸³.

b) Tedarik Amacı

Taşıyan tarafından konteyner tedarik edilip taşıtana tahsis edilmesindeki amaç; taşıma süresi ve beraberinde taşıma masraflarını azaltmaktır⁸⁴. Konteynerin içerisine istif suretiyle birleştirilen eşyanın, gemiye yükleme ve boşaltma

⁸⁰ Kara, H.: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, İstanbul 2014, s. 78.

⁸¹ Fiili taşıyan ilk kez düzenlendiği Hamburg Kuralları m. 1/2'de "taşımanın tamamının veya bir kısmının icrası taşıyan tarafından kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen her şahıs" olarak tanımlanmıştır. Fiili taşıyan sıfatına haiz olmak için, taşıma işinin gerçekleştirilmesi değil, bunun taahhüt edilmesi yeterli olup, bu kavramı (akdi) taşıyandan ayıran, fiili taşıyanın taşıtana değil de, (akdi) taşıyana veya diğer bir fiili taşıyana taahhütte bulunmasıdır. Bkz. Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, B. 6, İstanbul 2001, s. 268; Yazıcıoğlu, s. 45. TTK'da fiili taşıyana ilişkin tanım bulunmamaktadır, ancak sorumluluk halleri ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Buna göre 1191. madde ile fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan dolayı yükü ilgililere karşı sorumluluğu, (akdi) taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere tabi tutulmuştur. Dolayısıyla fiili taşıyan için özellik arz eden haller hariç, (akdi) taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ileriki başlıklarda yapılacak açıklamalar fiili taşıyan bakımından da geçerli olacaktır.

⁸² Aladwani, T.: "The Supply of Container and "Seaworthiness" – The Rotterdam Rules Perspective", *J. Mar. L. & Com.*, 2011, C. XLII, S. 2, s. 187; Bugden, P.: "The Supply of Containers and Seaworthiness", <http://www.forwarderlaw.com/library/view> (et. 24.11.2014); Simon, "Shipping Containers", s. 513.

⁸³ http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.pdf (et. 21.11.2014).

⁸⁴ Karan, "Carrier's Liability", s. 132.

faaliyetinin de mekanize yollarla yapılıyor olması, limanda bekleme sürelerini önemli ölçüde kısaltmıştır⁸⁵. Geminin limana yanaşmasıyla eş zamanlı olarak başlayan operasyonda, özel ekipmanlar vasıtasıyla, bir konteynerin güvertedeki yerini alması 90 ile 120 saniye arasında değişmektedir⁸⁶. Konvansiyonel taşımalarda bu sürecin iki veya üç gün sürdüğü düşünülürse, konteyner taşıyıcısı, konvansiyonel taşımanın yalnızca yükleme ayağında harcanan zamanda tüm taşımayı gerçekleştirebilmektedir. Taşımanın limandan limana (*port to port*) değil de, uygulamada çoğunlukla tercih edildiği gibi, kapıdan kapıya (*door to door*)⁸⁷ yapıldığı hallerde de, konteynerin farklı tür ulaşım araçlarına elleçlemeye gerek olmaksızın aktarılabilmesi, taşımanın hızla gerçekleşmesine olanak vermektedir.

Taşıma süresinin kısalması, dolaylı olarak taşıyanın masraflarının azalmasını sağlar. Gerçekten de, elleçlemenin mekanik yollarla yapılıyor olması, limanda bekleme sürelerinin kısalmasının yanında, işgücünden tasarrufu da mümkün kılar⁸⁸. Konvansiyonel gemilerde bir ambarda, bir saatte 11 kişilik bir işçi postası ile ortalama 10-20 ton karışık yük boşaltılabilirken; konteyner taşıyan gemilerde bir saatte 4 işçi ile 300-350 ton yük elleçlenebilmektedir⁸⁹. Ayrıca yükleme - boşaltma sırasında liman işçilerinin dikkatsizliği sebebiyle oluşabilecek zıya, hasar ve gecikme riskleri de bu sayede minimuma inmiştir⁹⁰.

⁸⁵ Peavy, R. A. – Schmeltzer, E.: “Prospects and Problems of the Container Revolution”, J. Mar. L. & Com., 1969-1970, C. I, S. 2, s. 268; Simon, “Shipping Containers”, s. 512;

⁸⁶ Levinson, s. 5.

⁸⁷ Kapıdan kapıya (*door to door*) yapılan taşımalarda; satıcının bulunduğu yerden alınan yük alıcının deposuna veya işyerine teslim edilmektedir, Akten, s. 33; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 17; Peavy, – Schmeltzer, s. 205.

⁸⁸ Çakıcı, s. 40; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 15; Simon, “Shipping Containers”, s. 511

⁸⁹ http://www.denizcilikkutuphanesi.com/FileUpload/op481692/File/konteyner_ve_tasimaciligi.pdf (et. 21.11.2014)

⁹⁰ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 22; Peavy, – Schmeltzer, s. 209; Simon, “Shipping Containers” s. 511.

c) Hukuki Niteliği

Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin hukuki niteliğine ilişkin iki farklı görüş bulunmaktadır. Doktrinde ağırlıklı olarak kabul edilen ilk görüşe göre; konteyner geminin bir parçası olup, hareketli gemi ambarı⁹¹ olarak nitelendirilmelidir⁹². Bu görüş, taşıyan tarafından taşıtana tahsis edilen konteynerin, taşıma sırasında sahip olduğu işlevden yola çıkarak temellendirilmiştir. Taşıyan, tedarikteki amacı doğrultusunda, konteyneri geminin yük bölümü gibi kullanmaktadır. Bunlar bir nevi taşıtanın yükleme, gönderilenin boşaltma için ayağına getirilmiş hareketli gemi ambarlarıdır⁹³. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de, 11.05.1984 tarih, 1984/2187 E., 1984/2760 K. sayılı kararında bu görüşü destekler nitelikte aynen;

“Konteyner doğrudan doğruya yük değildir. Nakil vasıtası ve ambalaj da değildir. Taşımada sürati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir, ambarlar olarak tavsif edilebilir”

demiştir⁹⁴. Yabancı mahkeme kararlarının çoğunda da aynı esasın benimsendiğini görmekteyiz. Konuya ilişkin en dikkat çekici kararın alındığı *Leather’s Best Inc. v.*

⁹¹ Gemi ambarı, geminin yük yerleştirilen iç kısmı olup, tank bölümü üstünden ambar ağzına kadar yükselen boşluğu kapsar. Bkz. Öztekin, Y.: *İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı*, İstanbul 1996, s. 207.

⁹² Aladwani, s. 186; Bugden, <http://www.forwarderlaw.com/library/view>, (et. 21. 11. 2014); Cumalıoğlu E.: *Kırmıbar Sözleşmesi*, Ankara 2011, s. 149-150; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 6; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 131; Kee, J. W.: “Containerisation: It’s Legal Implications”, *Malaya Law Review*, 1970, C. XII, S. 2, s. 368; Simon, “Shipping Containers”, s. 512 - 513.

⁹³ Simon, “Shipping Containers”, s. 512.

⁹⁴ Drl. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası. Konteynerin nakil vasıtası olmadığına ilişkin tespit bazı sözleşme ve yönetmeliklerde konteynerin taşıma aracı veya taşıt olarak tanımlanması sonucu doğmuştur. Bkz. 1975 TIR Sözleşmesi madde 1/j, 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik madde 4/f, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama ve Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemlerine Ait Yönetmelik madde 3/e. Belirtilen

SS Mormaclynx davasında taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin, taşıtanın yükleme, gönderilenin boşaltma için ayağına getirilmiş hareketli gemi ambarları olduğuna karar vermiştir⁹⁵. Aynı şekilde *Northeast Marine Term. Co. v. Caputo* davasında konteyner gemi ambarının modern bir alternatifi olarak nitelendirilmiştir⁹⁶. Son olarak, 2008 tarihli *NDAL v. Premium Tabacco* davasında

“Çoğu mahkeme tarafından da benimsendiği üzere taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin gemi ambarının bir parçası olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Lahey/Visby kuralları m.3/1’de düzenlenen taşıyanın gemi ve gemi ambarına ilişkin özen sorumluluğunun konteynerler bakımından da uygulanmalıdır”

sonucuna varılmıştır⁹⁷.

İkinci görüşü savunan yazarlar, ilk görüşün aksine, taşıyan tarafından tedarik edilmiş olsa dahi konteyneri geminin bir parçası (hareketli gemi ambarı) olarak kabul

sözleşme ve yönetmeliklerdeki kavramlar yanlış kullanılmıştır. Taşıma araçlarının temel amacı eşya veyahut insanları bir yerden bir yere taşıma işini gerçekleştirmektir. Konteyner kendi başına ve hiçbir teçhizata gerek olmadan hareket kabiliyetine sahip dahi değildir. Dolayısıyla içerisine istiflenen eşyanın bir yerden bir yere taşınmasına aracılık eden konteyner, bu özelliği bakımdan taşıma aracı değil, belli başlı fiziksel özelliklere sahip taşıma teçhizatı olarak nitelendirilebilir.

⁹⁵ *Leather’s Best Inc. v. SS Mormaclynx*, 313 F. Supp., 1373 (1970), Simon, “Container Law”, s. 492; Orchis, M. E.: “The Container and The Package Limitation – The Search for Predictability”, J. Mar. L. & Com., 1974, C. V, S. 2, s. 254-256.

⁹⁶ *Northeast Marine Term. Co. v. Caputo*, 432 U.S 249, 271 (1977) - Armstrong T. J.: “Packing Trends and Implications in the Container Revolution”, J. Mar. L. & Com., 1981, C. XII, S. 4, s. 435-437.

⁹⁷ *NDAL v. Premium Tabacco*, RvdW, 01.02.2008, (2008), 505 SES 46, (NDS Provider) - Margetson, N. J.: “Liability of the Carrier under the Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of its Containers”, <http://www.pomorci.com/Skole/Pomorskrules.pdf>, s. 1-2, (et. 21.11.2014). Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin hukuki niteliği itibarıyla geminin bir parçası veyahut gemi ambarı olduğuna ilişkin verilen diğer yabancı mahkeme kararları; *Shinko Boeki Co. V. S.S. Pioneer Moon*, 13.05.1974, (1974) 378 F. Supp. 418 - Simon, S.: “More on the Law of Shipping Containers” J. Mar. L. & Com., 1975, C. VI, S. 4, s. 607 – 609 (Law of Containers); *Gutierrez v. Waterman Steamship Corp.*, 373 U.S. 206, (1963), <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/373/206/case.html> (et. 21.11.2014).

etmekten kaçınılmaktadırlar⁹⁸. Buna göre; konteynerin niteliğine ilişkin sınıflandırma yapılamaz; konteyner sui generistir. Taşımanın büyük çoğunluğunda, diğer yükler gibi, taşıyanın kontrol sahası dışında olan konteynerin, geminin içerisinde bulunan ambarla aynı niteliğe sahip olduğu kabul edilemez. Bazı konteyner gemilerinin konteyner olmadan işletilmediği doğru olabilir, ancak bu da konteyneri geminin bir parçası saymak için yeterli bir neden değildir. Konteyner, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi uyarınca A noktasından B noktasına taşınan objedir ve niteliği kendine özgüdür⁹⁹.

Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine ve dolayısıyla taşımada nasıl bir işlev üstlendiği ayrımına dahi gidilmeksizin, konteynerin nitelendirilmesi yapılamaz. Konteyner taşımacılığı yapan taşıyanın, yukarıda ayrıntılı biçimde açıkladığımız, tedarik amacının gerçekleşebilmesinin en büyük nedeni konteynerin, gemi ambarının aksine, hareket edebilir nitelikte bir teçhizat olmasıdır. Bu unsur konteynerin, taşıtana, navlun sözleşmesine konu eşyanın yüklenmesi için tahsis edilmiş olduğu gerçeğini değiştirmez. Dolayısıyla taşıtan bakımından taşıyanın konteynerinin gemi ambarından bir farkı bulunmamaktadır. Kaldı ki, niteliğe ilişkin yapılan “sui generis” tespiti, çok genel bir kavram olup, herhangi bir temellendirme olmaksızın kullanılmıştır. Doktrinde ağırlıklı olarak kabul edildiği ve yukarıda gerekçeleriyle birlikte açıklandığı üzere taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner, hukuki niteliği itibarıyla hareketli gemi ambarıdır.

⁹⁸ Bordahandy P. J.: “Containers: a conundrum or concept?”, JIML, 2005, C. XI, S. 5, s. 368-370; Frank, S.: “Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers”, *Carriage of Good by Sea, Land and Air Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century*, New York 2014, s. 30-31; Margetson, s. 9 – 10.

⁹⁹ Bordahandy, s. 368-369; Margetson, s. 9 – 10.

d) Gemi ile İlişkisi

Taşıyan tarafından tedarik edilen ve geminin parçası olarak nitelendirilen konteynerin, gemi ile ilişkisinin eşya hukuku bakımından da ortaya konmasında fayda vardır. Zira bu husus devir, rehin gibi sınırlı aynı hakların tesisi hallerinde kapsamın belirlenmesi açısından önem arz eder¹⁰⁰. Taşıyanın tedarik ettiği konteyner ile gemi arasındaki ilişkinin eşya hukuku açısından tasnifinde karşımıza iki ihtimal çıkar. Konteyner geminin eklentisi midir? Gemiden ayrı müstakil eşya mıdır? Bu noktada belirtmek gerekir ki, konteynerin geminin bütünleyici parçası olarak nitelendirilemeyeceği, ayrıntılı bir açıklamaya gerek olmaksızın ortadadır. Medeni Kanun¹⁰¹ madde 684’te düzenlenen bütünleyici parça vasfının kazanılması için; asıl şeye sıkı bir maddi bağlantı; ancak asıl şeyin yok olması, zarara uğraması veya yapısının değişmesiyle ayrılabilme veyahut maddi bağlantının bu kadar sıkı olmadığı hallerde “yerel adetler” gereği kanun tarafından bütünleyici parça sayılmasıyla mümkündür¹⁰². Konteynerle gemi arasında sıkı bir maddi bağlantı olmadığı gibi yerel adet gereği bütünleyici parça da sayılmamıştır. O halde üzerinde durulması gereken ilk ihtimal; taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin eklenti sayılıp sayılmayacağıdır. Eklenti; Medeni Kanun madde 686’da

¹⁰⁰ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 6, 12.

¹⁰¹ Bkz. 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı RG.

¹⁰² Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Özdemir S.: *Eşya Hukuku*, İstanbul 2012, B. 12, s. 290 – 295; Serozan, R.: *Eşya Hukuku I*, İstanbul 2014, 221-223; Farklı görüş için bkz. Eren, F.: *Mülkiyet Hukuku*, Ankara 2014, B. 3, s. 57-63, Esener, T. – Güven, K.: *Eşya Hukuku*, Ankara 2012, B. 5, s. 227-229, Yazarlar iki alternatifli unsur yerine dört unsurun birarada bulunması gerektiğini, eşya arasında sıkı maddi bağlantı bulunsa dahi ekonomik amaç birlikteliğinin de gerektiğini ve bu unsurun yerel adetten ayrı değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Hangi görüş kabul edilirse edilsin konteynerin bütünleyici parça olarak kabul edilemeyeceği görüşünü değiştirmeyecektir.

“Asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel âdetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır”

şeklinde tanımlanmıştır. Eklenti niteliğini yalnız taşınır mallar kazanabilir¹⁰³. Bütünleyici parçadan farklı olarak, bir şeyin eklentisi bağımsız varlığını korumaktadır. Bir şeyin eklenti sayılabilmesi için iki unsurun; iç (özüleme) ve dış bağlantının birarada olması gerekir¹⁰⁴. İç bağlantı ile kastedilen; bir taşınır malın asıl şeyin işletilmesi, korunması veya ondan yarar sağlanması için sürekli tarzda özülenmesi, diğer bir ifadeyle o şeyin ekonomik amacına ulaşması için tahsis edilmesidir¹⁰⁵. Eşyanın, asıl şeyin ekonomik amacına özülendiği yerel adetlerden ya da malikin¹⁰⁶ açık arzusundan anlaşılır. Önemle belirtmek gerekir ki, bir şeyin geçici tahsisi durumunda eklentiden söz edilemez. Dış bağlantı ise; asıl şey ile eklenti arasında üçüncü kişiler tarafından görülebilir bir mekân bağlantısıdır¹⁰⁷. İç bağlantı bulunsa dahi dış bağlantının olmaması durumunda eklenti vasfı kazanılmaz. Dış bağlantının, bütünleyici parçada olduğu gibi, çok sıkı bir bağlantı olması gerekmez, hatta cismani bağlantı olması da şart değildir, önemli olan bu sayede asıl şeyin özülenme amacına hizmet edilmesidir. Dolayısıyla geçici olarak ayrılma, amaç dışı kullanım bağlantıyı ortadan kaldırmaz¹⁰⁸. Tüm bu açıklamalardan sonra, konteyner ve gemi arasında bu unsurların mevcudiyetinin araştırılması gerekmektedir.

¹⁰³ Eren, s. 74; Oğuzman, - Seliçi, - Özdemir, s. 300; Serozan, s. 227.

¹⁰⁴ Oğuzman, - Seliçi, - Özdemir, s. 300.

¹⁰⁵ Eren, s. 77 -78; Oğuzman, - Seliçi, - Özdemir, s. 301; Serozan, s. 227; Sirmen, A. L.: *Eşya Hukuku*, Ankara 2013, s. 291 – 292.

¹⁰⁶ Malikin, eklentinin de maliki olması şart değildir. Bkz. Oğuzman, – Seliçi, – Özdemir, s. 301.

¹⁰⁷ Eren, s. 75 -76 ; Oğuzman, - Seliçi, - Özdemir, s. 302- 303; Serozan, s. 228; Sirmen, s. 291.

¹⁰⁸ Eren, s. 75 – 76; Sirmen, s. 291 – 292.

Geminin eklentisi, kullanma, işletme yararlanma için gemiye eklenen, takılan birleştirilen fakat gemi ile tamamen bütünleşmeyen, kendi fiziki ve hukuki varlığını korumaya devam eden şeydir¹⁰⁹. Konteynerin gemi ile ilişkisinde incelenmesi gereken de bu özgüleme unsurunun varlığı yani konteynerin, konteyner gemisinin ekonomik amacına ulaşması için tahsis edilip edilmediğidir. Konteyner gemisinin ekonomik amacı konteyner taşımacılığı yaparak kazanç sağlamaktır¹¹⁰. Bu taşımacılık türünde konteyner gemisinin, ekonomik açıdan, maksimum fayda sağlaması, ancak eşyanın konteynerize yükler halinde taşınmasıyla mümkün olabilir. Konteyner ve konteyner gemisi her ne kadar iki farklı unsurmuş gibi gözükse de, konteyner taşımacılığı açısından durum farklıdır. Zira konteyner taşımacılığı yapan taşıyanın her seferinde konteynerli yükün tevdiini beklemesi mümkün değildir, işletme amacının gerçekleşmesi için konteyner kullanması gerekmektedir¹¹¹. Dolayısıyla taşıyanın tedarik ettiği konteyner gemiye özgülenmiş, tahsis edilmiştir. Ancak, konteynerin kiralama suretiyle tedariki hallerinde her zaman tahsisin devamlılığından söz edilemez¹¹². Konteyner ve gemi arasında dış bağlantı da mevcuttur. Bu unsur için aranan sıkı bir cismani bağlantı yerine aradaki ilişkinin üçüncü kişiler nezdinde farkındalığı ve asıl şeyin özgülenme amacına hizmeti olduğuna göre bu şart da gerçekleşmiştir. Sonuç olarak taşıyan tarafından tedarik edilmesi ve tahsisin devamlı olması halinde konteyner, geminin eklentisi

¹⁰⁹ Sözer, B.: *Gemi – Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, İstanbul 2010, s. 63 (Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı). Doktrinde, denizciliğin özellikleri dikkate alınarak, dürbün, pusula, haritalar ve ana makinenin bazı esaslı parçaları eklenti kabul edilmektedir, Aybay, G.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 491.

¹¹⁰ Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 10.

¹¹¹ Bu durumda taşıyan, kendisine ait konteynerleri kullanabileceği gibi kiralama yoluna da gidebilir.

¹¹² Kiralamanın bir defaya mahsus yapıldığı hallerde devamlılık unsurundan söz edilemeyeceken, 1 yıl veya daha uzun süreleri kira sözleşmeleri veyahut finansal kiralama sözleşmeleri bakımından bu unsurun sağlandığı kabul edilmelidir, aksi görüş için bkz. Sözer, s. 130.

sayılmalıdır. Bu hallerde aksi belirtilmemişse, konteyner gemisine ilişkin tasarrufları işlemler; devir, rehin veya üzerindeki başka bir sınırlı ayni hakkın kapsamına konteyner de girer.

Taşıyan tarafından tedarik edilen ancak objektif koşulları sağlamadığı için eklenti vasfına sahip olmayan konteyner ise müstakil eşya olarak kabul edilecektir¹¹³. Eşya; fiziki yapısı ve ticari değerinden bağımsız olarak, maddi varlığa sahip ve taşınması mümkün her şeydir¹¹⁴. Taşımanın konusu eşya olup, eşya ancak taşıta yüklendikten sonra yük veya ticarete konu edildikten sonra mal (emtia) halini alır¹¹⁵.

2- Konteyner Taşıtan Tarafından Tedarik Edilmişse

a) Genel Olarak

Yukarıda da bahsedildiği üzere, deniz yoluyla konteyner taşımacılığında konteyner tedariki genellikle taşıyan tarafından yapılmaktadır¹¹⁶. Ancak konteynerin taşıtana ait olması veya onun tarafından tedarik edilmesi de mümkündür. Taşıtana ilişkin Türk Ticaret Kanununda herhangi bir tanım bulunmamaktadır. Ancak, Türk Ticaret Kanunu madde 1138’de düzenlenen navlun sözleşmesi ve navlun sözleşmesinin türlerini içeren hükümden yola çıkarak denilebilir ki; taşıtan; taşıyan ile navlun sözleşmesini akdeden kişidir¹¹⁷. Taşıyanın deniz yoluyla eşya taşıma

¹¹³ Bu kabul konteynerin niteliğine değil, eşya hukuku bakımından uygulanacak hükümlerin tayinine ilişkindir.

¹¹⁴ Akıncı, s. 2-3; Çağa, - Kender, s. 2; Okay, s. 9; Yazıcıoğlu, s. 29. Karan, Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları bakımından eşyanın ayrıca ekonomik değer taşıması gerektiğini de belirtmiştir; “Carrier’s Liability”, s. 127.

¹¹⁵ Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 1.

¹¹⁶ Bkz. yuk. II, B, 1.

¹¹⁷ Akıncı, s. 34-37; Çağa, - Kender, s. 2-3; Okay, s. 15. Denizde eşya taşımasına ilişkin uluslararası sözleşmelerde geçen taşıtan tanımlarına bakıldığında; Lahey/Visby kuralları m.1 taşıyan tanımlanırken navlun sözleşmesinin diğer tarafı olarak da taşıtanın belirtildiği ancak taşıtana ilişkin ayrı bir tanıma yer verilmediği görülmektedir. Hamburg Kuralları m.1/3 ile ise ilk kez

taahhüdünün karşılığını taşıtanın navlun borcu oluşturmaktadır. Türk Ticaret Kanunu madde 1200’de “navlun borçlusunu taşıtandır” denilerek de bu husus ikrar edilmiştir¹¹⁸. Taşıtanın navlun sözleşmesine konu eşyanın maliki olması aranmaz; taşıtan sıfatı eşyanın sahibine değil, sözleşme yapana aittir¹¹⁹.

Konteynerin taşıtan tarafından tedarik edildiği hal uygulamasında, İngilizce “*Shipper’s Own Container*” veya “*Shipper Owned Container*” (SOC) olarak ifade edilmektedir¹²⁰. Bu noktada belirtmek gerekir ki, SOC kavramının çıkış noktası olan Anglo-Amerikan hukukunda, “*Shipper*” taşıtanın yanı sıra yükleteni de kapsar şekilde kullanılmaktadır¹²¹. Dolayısıyla SOC; taşıtan ya da yükletene ait veya tarafından tedarik edilmiş konteynerdir. Türk Hukukunda ise mehz Alman

denizde eşya taşımaya ilişkin bir uluslararası sözleşmede taşıtan tanımı yapılmıştır. Buna göre taşıtan; taşıyanla denizde eşya taşıma sözleşmesi kuran veya adına yahut hesabına taşıma sözleşmesi kurulan ve eşyayı fiilen taşıyana teslim eden veya hesabına teslim edilen kişi olarak tanımlanmıştır. Hamburg Kurallarındaki taşıtan tanımının yerindeliliğine ilişkin eleştiriler için bkz. Yazıcıoğlu, s. 49 – 54; Süzel, C.: *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul 2014, s. 118 – 124. Henüz yürürlükte olmayan Rotterdam Kuralları m. 1/8 taşıtan; taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kimsedir. Rotterdam Kurallarıyla “*documentary shipper*” denilen bir kavram getirilmiştir; Türk hukuku bakımından ne taşıtan ne yükleten karşılığı olan bu sığata ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 136 – 142.

¹¹⁸ TTK m. 1205 uyarınca; gönderilen yükü teslim almakla birlikte navlun borçlusunu haline gelir ve taşıtan bu borcunda kurtulur.

¹¹⁹ Çağa, - Kender, s. 4; İzveren, A. – Franko, N. – Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994, s. 164; Kender, R. - Çetingil, E. - Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku: Temel Bilgiler*, C. I, B. 13, İstanbul 2012, s. 139.

¹²⁰ Brodie, P.: *Commercial Shipping Handbook*, New York 2015, B. 3, s. 109 (Shipping Handbook); Howard, S.: “Shipper Owned Containers”, <http://www.csiu.co/soc-shipper-owned-containers>, (et. 28.11.2014).

¹²¹ 1992 tarihli İngiliz Denizde Eşya Taşıma Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act, 1992*), kısaca COGSA 92’de “*shipper*” tanımına yer verilmemiştir. Ancak yargı kararlarına bakıldığında bu kavramın; taşıma sözleşmesini taşıyan ile kuranın yanı sıra eşyayı taşıyana teslim eden kişiyi de kapsar biçimde kullanıldığı görülmektedir, bkz. *Co Yang Shipping Co Ltd v. Coral (UK) Ltd*, 1997, C.L.C. 1100, <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/> (et.01.12.2014); Süzel, s. 155-157. 1936 tarihli Amerikan Denizde Eşya Taşıma Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act, 1936*), kısaca COGSA 36’da da “*shipper*” tanımını bulunmamaktadır. Ancak 1999 tarihli revize COGSA 99’da yer alan “*shipper*” tanımının, Hamburg sözleşmesiyle özdeş olarak, yükleteni de kapsadığı görülmektedir, <http://www.cargolaw.com/cogsa.html>, (et. 01.12.2014); <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa>, (01.12.2014); Tetley W.: “US COGSA and Other Developments”, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/tetley-cogsa>, (et. 01.12.2014).

hukukunda olduğu gibi taşıtan ve yükleten ayrımı mevcuttur¹²². Taşıtan navlun sözleşmesinin tarafı iken yükleten; mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak, eşyayı taşıyana teslim eden kişidir. Taşıyana karşı taşıtanın bağımsız temsilcisi, yükü ilgili konumundadır¹²³. Taşıtan ve yükleten ayrı kişiler olabileceği gibi bu iki sıfat tek bir kişi üzerinde de birleşebilir¹²⁴. Konteynerin yükleten tarafından tedarik edilmesi de mümkündür. Bu halde tedarik amacı ve konteynerin hukuki niteliği bakımından, taşıtan tarafından tedarik edilmiş konteynerden farklı sonuçlar doğmayacağından bu husus üzerinde ayrıca durulmayacaktır.

Taşıyanlar, *SOC* taşımayı gerçekleştirmek için bazı şartlar aramaktadır. Buna göre; taşıtan konteynerlerinin tümünün CSC 1972’de sayılan koşulları sağladığına ilişkin yazılı beyanda bulunmak ve bu beyanına her bir konteynerin CSC plakasını gösterir fotoğrafları eklemek zorundadır¹²⁵. Konteynerlerin tank konteyner olması halinde, bu konteynerler Uluslararası Tank Konteyner Örgütü (International Tank Organisation) tarafından belirlenen kurallara da uygun olmalıdır. Ayrıca ISO tarafından belirlenen standartların konteynerlerde mevcut olması gerekmektedir¹²⁶.

¹²² hukukundaki taşıtan ve yükleten kavramlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 147-150.

¹²³ Akıncı, s. 41; Çağa, - Kender, s. 4; Okay, s. 18. Yükletene herhangi bir temsilciden farklı olarak taşıtana ait bazı hak ve yetkiler tanınmıştır. Buna göre yükleten; yükün teslimi ve yüklenmesi ile ilgili işlemleri (TTK m. 1151) yapabileceği gibi, konişmento düzenlenmesini isteme (TTK m. 1228) ve gönderileni tayin ve yükü geri alabilmek (TTK m. 1232) gibi hakları da bulunmaktadır. Ancak, yükletenin bu yetkisi sınırsız olmayıp; taşıyan ve taşıtan arasında akdedilen navlun sözleşmesini fesih veya tadil edemez. Yükletenin yük ilgilisi konumuna gelmesinin ise, taşıyan veya kaptan tarafından yükün taşınacağına teyidi ile birlikte olacağı kabul edilmektedir, bkz. Çağa, - Kender, s. 4.

¹²⁴ Örneğin FOB satışlarda taşıtan ve yükleten farklı kişiler iken, CIF’te iki sıfat birleşmektedir.

¹²⁵ <https://www.hapag-lloyd.com/downloads/pdf/Shipperownedcontainertemplate.pdf>, (et. 25.11.2014); <http://www.oocl.com/middleeast/eng/localinformation/eforms/Documents/5.pdf>, (et. 25.11.2014), CSC plakasında yer alan bilgiler için bkz. Öztekin, s. 150.

¹²⁶ <http://www.matson.co.nz/site/matson/files/Matson%20Container%20Information/pdf>, (et. 25.11.2014)

b) Tedarik Amacı

Taşıtanın konteyner tedarikinin öncelikli amacını ambalaj masraflarından tasarruf oluşturmaktadır¹²⁷. Taşıtan, eşyanın hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşınmasını ister. Taşınacak her eşya farklı özelliklere dolayısıyla farklı ambalaj ihtiyacına sahip olabilir. Bu hallerde taşıtan konteyner tedariki ile değişik boyut ve nitelikteki eşyayı tek bir taşıma ve yükleme birimi haline getirerek kullanılması gereken ambalaj miktarını minimuma indirgenmiş olur¹²⁸. Ayrıca konteynerin yapısı ve özellikleri itibariyle çok kereler kullanılabilmesi sayesinde maliyetten sağlanan tasarruf bir defaya mahsus olmayıp, taşıtana devamlı bir avantaj sağlar. Konteynerize eşyanın ambalajı ile konvansiyonel taşımaya konu eşyanın ambalajının aynı nitelikte olması da beklenemez. Konteynerizasyondan önce tedbirli bir taşıtan eşyanın dikkatsizce istiflenmesi ve elleçlenmesi ihtimaline karşın güçlü ahşap kutular kullanmak zorundaydı, bu da maliyeti olabildiğince yükseltiyordu¹²⁹. Şimdi ise çok daha ucuza mal olan; karton koliler, mukavva kutular aynı işlevi görmektedir. Japonya'da yapılan bir araştırmaya göre, ilaç ve oyuncak gibi yüklerin konteynerlerle taşınması ile ambalajlama giderleri %80 oranında azalmakta, taşıma esnasında ortaya çıkan hasarlar ise %4,9 dan %0,7'ye düşmektedir¹³⁰.

¹²⁷ Karan, H.: *Law on International Carriage of Goods*, B. 2, Ankara 2009, s. 26 (Carriage); Karan, "Carrier's Liability", s. 132.

¹²⁸ Akten, s. 34; Çakıcı, s. 36; Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 22; Öztekin, s. 144; Peavy, - Schmelzer, s. 206; Rodrigue, J. P. - Slack, B.: "Intermodal Transportation and Containerization", <http://people.hofstra.edu/geos/eng/.html>, (et. 01.12.2014); Sır, İ. H.: *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması : Sorunlar, Çözümler, Öneriler*, İstanbul 1988, s. 17. Simon, "Shipping Containers", s. 512 - 513.

¹²⁹ Simon, s. 512 - 513.

¹³⁰ Yeşilbağ, M. L.: *Deniz Taşımacılık Sektöründe Konteynerize Yük Taşımacılığının Yeri ile Dünya ve Türkiye'de Konteynerizasyon Durumu*, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992, s. 35.

Ayrıca, konteynerin ambalaj fonksiyonu eşyanın, hava ve iklim şartlarına karşı da korunması sağlar¹³¹. Bunun da ötesinde, havalandırılmalı ve soğutmalı gibi çeşitleri olan konteynerler sayesinde bozulma olasılığı olan eşyanın taşınması gerçekleştirilmektedir. Taşıtan, tüm bu özellikleri dolayısıyla konteyneri eşyanın taşıyana teslim edilmesine kadar geçen sürede depo olarak kullanıp, depolama masraflarından da tasarruf sağlayabilmektedir¹³².

c) Hukuki Niteliği

Taşıtan tarafından tedarik edilen konteynere ilişkin olarak doktrinde iki farklı görüş bulunmaktadır. Bu görüşlerden ilkinde göre konteyner hukuki niteliği itibariyle ambalajdır¹³³. Taşıtanın tedarikteki amaçları doğrultusunda konteynerin eşyayı dış risklere karşı koruyan bir ambalaj olduğu sonucuna ulaşılabacaktır. Bu hallerde konteyner geminin değil, eşyanın bir parçasıdır¹³⁴. Taşıyan da, navlun sözleşmesi gereği eşyayı fiziksel olarak bağlı olduğu ve ambalaj görevi gören konteyner ile birlikte taşıma yükü altındadır. Deniz yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin uluslararası anlaşmalara bakıldığında da aynı esasın benimsendiği görülmektedir¹³⁵. Hamburg Kuralları m.1/5'e göre gönderen tarafından sağlanmış olmak şartıyla, eşyanın konulduğu konteyner, palet ve benzer taşıma gereçleri de, eşya kavramının kapsamı içindedir. Henüz yürürlükte olmayan Rotterdam Kurallarında m. 1/26'da da benzer

¹³¹ Çakıcı, s. 37.

¹³² Çakıcı, s. 40; Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 22; McCormick, T.: "Why Use a Shipper Owned Container?", <http://goarticles.com/article/Why-Use-a-Shipper-Owned-Container>, (et. 01.12.2014); Rodrigue, - Slack, s. 5; Sır, s. 17.

¹³³ Aladwani, s. 186; Karan, "Carrier's Liability", s. 132; Öztekin, s. 132.

¹³⁴ Kee, s. 371.

¹³⁵ Karma taşımalara ilişkin, 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Uluslararası Karma Eşya Taşıma Konvansiyonu (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980*) kısaca Cenevre Konvansiyonu m.1/3'te (Hamburg ve Rotterdam Kurallarındaki tanımlara benzer şekilde) gönderen tarafından temin edilmiş olmak şartıyla konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri ile kolilerinde eşya olduğu kabul edilmiştir, bkz. <https://treaties.un.org/1980/pdf> (et. 01.12.2014).

şekilde, taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyneri eşya kavramına dâhil edilmiştir. Türk Ticaret Kanununda ise eşya tanımı yer almamaktadır. Ancak taşıyanın sorumluluğunun kapsamı ve sınırına ilişkin olarak, m. 1186/3'te eşyanın topluca konteyner, palet veya benzeri taşıma gerecine konulması ve taşıma gerecinin ziyaa veya hasara uğraması durumunda, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Buna göre taşıtan tarafından tedarik edilen konteyner taşıyanın sorumluluğu bakımından eşyadır.

İkinci görüş, birincinin aksine, kim tarafından tedarik edilmiş olursa olsun konteynerin ambalaj ve dolayısıyla taşıma konusu eşyanın parçası olarak nitelendirilemeyeceğini kabul etmektedir¹³⁶. Buna göre; konteynerin ambalajın birtakım fonksiyonları üstlenmiş olması, onun ambalaj olması için yeterli değildir. Taşıma sırasında eşyanın muhafazasını ve dolaylı olarak ambalaj masraflarından tasarrufu sağlaması konteynerin amacının değil, mahiyet ve yapısının sonuçlarıdır¹³⁷. Kaldı ki, ambalajların mülkiyeti yük sahibine aittir ve yükle birlikte tüketilir. Konteynerin ilk kullanılmaya başlandığı süreçte ambalaj fonksiyonunun öne çıktığı kabul edilse de, devamlılık ve birden çok taşıma türünde kullanılabilme özelliği bu işlevi ikincil hale getirmiştir¹³⁸. Günümüzde konteynerler eşyayı ihtiva eden, hızlı ve güvenilir şekilde taşınmasını sağlayan, taşımayı rasyonelleştiren araçlar haline gelmiştir. Ayrıca, konteynerin eşya olarak da nitelendirilmesi mümkün değildir.

¹³⁶ Çakıcı, s. 34-35, Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 4-5; Gültekin E.: "Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığı ve Bazı Sorunlar", Mersin Deniz Ticareti Dergisi, 2011, S. 228, s. 22.

¹³⁷ Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 5.

¹³⁸ Çakıcı, s. 34-35, Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 4-5.

Bunlar eşya gibi taşınabilirler ancak, ihtiva ettikleri eşyanın aksine üretim ve tüketime tabi değildirler.

Taşıtan tarafından tedarik edilen konteynerin ambalaj olarak nitelendirilemeyeceği ve dolayısıyla eşyanın bir parçası olmadığına ilişkin bu görüşe katılmak mümkün değildir. Önceden de tekrarlandığı üzere; konteynerin tek bir işlevi yoktur. Taşıyan ve taşıtanın konteyner taşımacılığındaki menfaatleri ve tedarik amaçları birbirinden farklıdır. Bu hallerde niteliğin de değişmesi konteynerin tabiatının gereğidir. Taşıtanın konteyner tedarikinin amacı konteynerin ambalaj fonksiyonundan yararlanabilmek; eşyasına güçlü bir muhafazayı uygun maliyete sağlayabilmektir. Taşıtan açısından bakıldığında bu özellik konteynerin birincil işlevidir. Dolayısıyla böyle bir ayrıma gitmeden, konteynerin ambalaj fonksiyonun taşımada ikincil derecede bir role sahip olduğuna ilişkin yapılan tespit yanlıştır. Kaldı ki, konteynerin birden çok kez kullanılabilmesi, yüklerle birlikte tüketilmemesi gibi özellikleri ambalaj olmadığına değil, alelade bir ambalaj olmadığına göstergesidir. İlk görüşte de benimsendiği üzere; taşıtanın konteyneri eşyayı dış risklerden koruyan ambalaj niteliğini haiz olup, eşya kavramına dahildir.

Taşıtan tarafından tedarik edilen konteyner içerisinde herhangi bir şey olmadan, boş olarak taşındığı takdirde ise bizatihi taşıma konusu eşyadır¹³⁹. Şöyle ki, taşıyanın taşıtanın konteynerini gönderilene teslim etmesiyle taşıma taahhüdünü yerine getirdiği kabul edilmektedir. Ancak teslimden sonra konteynerin boşaltılmasının beklenmesi ve boş olarak taşıtan tarafından belirlenen yere taşınmasının kararlaştırılması halinde navlunun konusu bizzat konteyner taşınması

¹³⁹ Cumalıoğlu, s. 150; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 4; Karan, “CMR Şerhi”, s. 37; Zeyneloğlu, A. *Taşıma Hukuku*, Ankara 1993, s. 140-141.

olmaktadır. Bu halde de konteynerin taşıma sözleşmesine konu eşya olarak kabulü gerekmektedir.

Son olarak, taşıtan tarafından tedarik edilen konteyner ve gemi arasındaki ilişkinin eşya hukuku bakımından tezahürü açıktır. Bu hallerde konteyner bütünleyici parça ya da eklenti sayılmayacak olup müstakil bir eşyadır.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYAN TARAFINDAN TEDARİK EDİLEN KONTEYNERE

UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

I. KONTEYNERİN ZIYAI, HASARI VEYA GEÇ TESLİMİ DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Taşıyanın eşyanın ziyaa, hasara uğramasından veya geç teslim edilmesinden ileri gelen sorumluluğuna ilişkin düzenleme Türk Ticaret Kanunu madde 1178’de yer almaktadır¹⁴⁰. “Taşıyanın sorumluluğu” başlıklı maddede öncelikle taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme borcu düzenlenmiş olup; yükleme, istif, elden geçirme, taşıma, koruma, gözetim ve boşaltma faaliyetlerinin icrasında taşıyan, beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur. Maddenin ikinci fıkrasında ise taşıyanın, eşyanın ziyayı, hasarı veyahut geç teslimi hallerinden ileri gelen zararlardan, ziyaa, hasar veya teslimdeki gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sürede gerçekleşmesi koşuluyla sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır.

Konteynerin ziyaa, hasara uğraması veya geç teslimi hallerinde de taşıyanın sorumluluğunu tayinde Türk Ticaret Kanunu m. 1178 uygulama alanı bulacaktır. Sorumluluğun koşul ve sınırlarının belirlenmesi bakımından ise konteynerin kimin

¹⁴⁰ 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanununun taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen 1061. maddesinde yalnızca eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından doğan zararlara ilişkin taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş, bunun dışında kalan geç teslim gibi hallerde ise genel hükümlere yollama yapılmıştır, bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9353.pdf>, (et. 01.12.2014). 6102 sayılı yürürlükteki TTK çerçevesinde ise taşıyanın eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından ve geç tesliminden ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu aynı hukuki rejime tabi tutulmuştur.

tarafından tedarik edildiğine ilişkin ayırım önem taşımaktadır. Çalışmanın bu kısmında öncelikli olarak taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin zıyaı, hasarı ve geç teslimi halleri ele alınacaktır. Ancak burada hemen belirtmek gerekir ki, konteynerin kendisinin değil içerisine istifli eşyanın zıyaı, hasarı veyahut geç teslimi hallerinden ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğu incelenecektir. Zira taşıyanın kendi konteynerinin zıyaı veya hasara uğramasından veyahut geç teslim edilmesinden kendisine karşı herhangi bir sorumluluğunun doğmayacağı açıktır. Buradan hareketle, eşyanın zıyaı, hasarı veyahut geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğuna uygulanacak hukuki rejim ile taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin zıyaı, hasarı veya geç teslimi hallerinde doğacak zararlardan sorumluluğa uygulanacak hukuki rejim temelde aynı olup, konteynerin kendine özgü yapısından mütevellit bazı farklılıklar arz etmektedir. Bu hususlara da aşağıda yeri geldiğinde, taşıyanın sorumluluğunun şartları ve sınırı başlıkları altında değinilecektir¹⁴¹.

B) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

1- Eşyanın Zıyaı veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi

Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi

a) Zıya

Türk Ticaret Kanunu madde 1178/2'de düzenlenen, taşıyanın eşyanın zıyaı, hasar veyahut geç teslimi hallerinde sorumluluğuna ilişkin öncelikli koşul; zıya, hasar veya geç teslim sonucu bir zararın meydana gelmesidir. Zıya; taşıyanın

¹⁴¹ Bkz. İkinci Bölüm, I, B, C.

taşınmak üzere teslim aldığı eşyayı, varna limanına ulaşıldığında, mutata süre içerisinde, tesellüme yetkili şahsa, kısmen veya tamamen teslim etme iktidarından yoksun olmasıdır¹⁴². Diğer bir deyişle taşıyanın teslim borcu bakımından ifa imkânsızlığı doğmasıdır. Bu durum eşyanın kırılması, çürümesi, yanması sonucu maddi varlığını tamamen veya kısmen yitirmesinden veya çalınması, hacedilmesi, satılması, tesellüme yetkili olmayan şahsa teslimi gibi maddi varlığını yitirmemesine karşın üzerinde tekrar hakimiyet kurulamayacak şekilde elden çıkmasından kaynaklanabilir¹⁴³. Ayrıca ifa imkânsızlığı olmaksızın eşyanın fiziki olarak asli niteliklerini kaybetmesine yol açacak şekilde değişime uğraması ve dolayısıyla iktisadi değerinin yok olması zıya hükmündedir¹⁴⁴. Zıya tam zıyanın yanı sıra kısmi zıya şeklinde de ortaya çıkabilir; yalnızca müstakil bir yük partisinin zıya kısmi zıyadır¹⁴⁵. Taşıyanın geçici bir süre teslim etme iktidarından yoksun olduğu hallerde ise zıyadan söz edilemez¹⁴⁶.

Konteyner taşımacılığında, konteyner içerisindeki eşyanın zayı olduğu her durumda konteynerin de zıya gerçekleşmeyebilir. Şöyle ki, konteynerin denize düştüğü, çalındığı, kaybolduğu, hacedildiği dolayısıyla taşıyan bakımından ifa

¹⁴² Çağa, - Kender, s. 141; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 189; Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş - Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, B. 3, İstanbul 2014, s. 429 (Deniz Ticareti I).

¹⁴³ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 220; Karan, “CMR Şerhi”, s. 308.

¹⁴⁴ Çağa, - Kender, s. 141, Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, s. 189; Deniz/Kaner, İ.: *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmeleri*, B.2, İstanbul 2014, s. 72-73 (Deniz Ticareti II); Karan, “CMR Şerhi”, s. 308; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 429. Cam yükünün kırılması, çimentonun, deterjanın veya şekerin deniz suyuyla ıslanması, gıda maddelerinin bozulması hallerinde durum böyledir.

¹⁴⁵ Deniz/Kaner, “Deniz Ticareti II”, s. 72; Karan, “CMR Şerhi”, s. 309. Bu noktada belirtmek gerekir ki, dökme yüklerin kendine has doğal özelliğinden mütevellit kuruma buharlaşma gibi olaylar dolayısıyla meydana gelen fire kısmi zıya hükmünde değildir, ayrıntılı bilgi için bkz. Franko, N.: “Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar*, Ankara 1991, s. 202 - 211; Şamlı/Yetiş, K.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve geç Teslimden Sorumluluğu*, B. 2, İstanbul 2013, s. 31 - 32.

¹⁴⁶ Geçici süreye ilişkin kıstas TTK m. 1178/5 ile getirilmiştir. Buna göre; teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde teslim gerçekleşmediği takdirde eşya zayı sayılır.

imkânsızlığının doğduğu hallerde konteyner ve içerisindeki eşya bir bütün olarak zayi olmaktadır. Ancak eşyanın asli niteliklerini fiziki olarak kaybettiği, iktisadi değerini yitirdiği hallerde eşyanın zayi kabul edilmesi, konteyner bakımından da aynı sonucu doğurmaz. Yargıtay 11. H.D.'nin 6.7.2004 tarihli, 2004/7479 E., 2004/7527 K. sayılı kararında konteyner içerisinde taşınan granit emtiasının kaza sonucu boyutlarının değiştiği ve alıcı açısından tam zayi olduğu kabul edilmiştir¹⁴⁷. Aynı şekilde Yargıtay 11. H.D'nin 30.5.2005 tarihli 2004/8782 E., 2005/5634 K. sayılı kararına konu olan Ekvator'dan İzmir'e konteynerler içerisinde taşınan kakao keki emtiasının ıslanarak küflendiği durumda da zıya söz konusudur¹⁴⁸.

Taşıyanın sorumluluğu bakımından; konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği ve dolayısıyla gemi ambarı niteliğinde olduğu hallerde, yalnızca konteynere istifli eşyanın zayi olması ile konteynerin içerisindeki eşya ile birlikte bütün olarak zayıtı arasında bir fark bulunmamaktadır. Zira taşıyan sorumluluktan kurtulamaması halinde, yalnızca istifli eşyanın zıyaı halinde doğacak zarar kapsamında sorumlu olacaktır. Konteynerin taşıtan tarafından tedarik edildiği haller bakımından ise durum farklıdır¹⁴⁹.

b) Hasar

Hasar; hangi sebepten ileri gelirse gelsin, eşyanın maddi varlığının kötüleşmesi, bozulması ve bu yüzden değerinin azalmasıdır¹⁵⁰. Eşyanın deniz

¹⁴⁷ DrI. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

¹⁴⁸ DrI. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

¹⁴⁹ Bkz. Üçüncü Bölüm, I, C.

¹⁵⁰ Çağa, - Kender, s. 141; Deniz, “Deniz Ticareti Hukuku II”, s. 73; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 216; Okay, s. 192. Yükün bir aynı hak ile takyid edilmesi durumunda; müşterek avarya garame borcundan veya kurtarma, yardım ücret ve masraflarından yük alacaklısı hakkı oluşması halinde

suyuyla ıslanması, aynı cinsten olmayan başka bir eşyayla karışması, ezilmesi uygulamada görülen hasar örneklerindedir¹⁵¹. Bu noktada belirtmek gerekir ki; geçici nitelikte bir kötüleşmenin ancak kalıcı bir değer kaybına yol açtığı durumlarda hasarın varlığı kabul edilir¹⁵².

Konteynerin hasarında da; konteyner içerisindeki eşyayla birlikte hasara uğrayabileceği gibi, yalnızca konteyner veyahut yalnızca eşyanın hasarı da söz konusu olabilmektedir. Yargıtay 11. H.D.'nin 1.7.2003 tarih, 2003/1471E., 2003/7182 K., sayılı kararına konu olayda konteynerin yukarıdan aldığı darbe sonucu yırtılmasıyla hem konteyner, hem deniz suyuyla ıslanan ve lekelenen kumaş yükü hasara uğramıştır¹⁵³. Aynı dairenin 14.9.2009 tarih 2007/14326E., 2009/9238K., sayılı kararında ise konteyner içerisinde gemiye yüklendiği sırada konteynerden kayıp düşen iki zırhlı araç hasara uğradığı halde, konteyner hasarından söz edilememektedir¹⁵⁴. Son olarak Yargıtay 11. H.D. 12.2.2009 tarih, 2007/6994 E., 2009/1608 K., sayılı kararında taşıma sırasında yalnızca konteynerde hasar meydana geldiğinden buna ilişkin talebin inceleme konusu yapıldığı görülmektedir¹⁵⁵.

Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin hasarında, zararın yalnızca konteynerin kendisi bakımından doğması mümkün olup, bu halde taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemez. Konteynerin içerisindeki eşya ile birlikte hasara

hasar hükümlerinin uygulanması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Akıncı, s. 342; Çağa, - Kender, s. 142; Okay, s. 86.

¹⁵¹ Şamlı/Yetiş, s. 34-35; Sözer, "Deniz Ticareti Hukuku I", s. 430.

¹⁵² Çağa, - Kender, s. 141; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 189; Deniz, "Deniz Ticareti Hukuku II", s. 73; Yazıcıoğlu, s. 76 vd. Örneğin ham deri yükünün yanına istiflendiği için kötü kokan kumaş yükünün havalandırıldıktan sonra kokmaması durumunda hasardan söz edemeyiz. Ayrıca eşyanın iktisadi niteliğinin yok olduğu; fiziki olarak asli niteliklerinin değiştiği haller hasar değil, zıya hükmündedir.

¹⁵³ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

¹⁵⁴ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

¹⁵⁵ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

uğradığı veya yalnızca eşya hasarının söz konusu olduğu ve taşıyanın sorumluluktan kurtulamadığı hallerde ise taşıyan eşyadaki zarar kapsamında sorumlu olacaktır.

c) Geç Teslim

Türk Ticaret Kanunu madde 1178/4'e göre geç teslim; eşyanın sözleşmede kararlaştırılan süre içerisinde, eğer bir süre kararlaştırılmamış ise olayın özelliklerine göre tedbirli taşıyandan tesliminin makul olarak istenebileceği süre içerisinde teslim edilmemesidir¹⁵⁶. Navlun sözleşmesinde teslim süresinin belirli olduğu hallerde geç teslimi tespit etmekte herhangi bir zorluk bulunmamaktadır¹⁵⁷. Ancak uygulamada tarafların deniz taşımacılığının kendine has riskleri sebebiyle sözleşmeye kesin süreler koymaktan kaçındığı görülmektedir. Bu hallerde “makul süre”, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı andan başlayarak, her somut olay bakımından güzergâh, mevsim ve hava koşulları, geminin teknik özellikleri gibi unsurlar dikkate alınarak tesellüme yetkili şahsa teslim edileceği süre olarak hesaplanır¹⁵⁸. Teslimdeki gecikme nedeniyle oluşan zarar eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme meydana gelmeksizin ortaya çıkan ekonomik kayıp niteliğindeyse saf gecikme zararı söz konusudur¹⁵⁹. Aksi halde yani eşyanın maddi varlığını yitirmemiş olmasına karşın

¹⁵⁶ 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanununda, taşıyanın sorumluluğu başlıklı 1061. madde de geç teslimle ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. 6102 sayılı TTK'da ise Hamburg Kuralları m. 5/2 paralel bir şekilde geç teslim tanımlanmış ve taşıyanın bu halde doğacak sorumluluğu hükmün altına alınmıştır.

¹⁵⁷ Tarafların teslim süresini hiçbir zaman gecikme olmayacak şekilde tayin etmeleri halinde bu anlaşma emredici hükümler gereği geçersizdir (TTK m.1243/1). Bkz. Karan, “Carrier’s Liability”, s. 215-216; Yazıcıoğlu, s. 81 vd.

¹⁵⁸ Şamlı/Yetiş, s. 42; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 431

¹⁵⁹ Saf gecikme zararına örnek olarak gecikmenin neden olduğu masraflar, eşyanın teslim edileceği düşüncesiyle yapılan harcamalar, üçüncü kişilere gecikme dolayısıyla ödenecek tazminat verilebilir. Bkz. Çağa, - Kender, s. 131-132; Şamlı/Yetiş, s. 44; Sözer, s. 432.

geç teslim sonucu kendisinden ekonomik anlamda beklenen faydanın tamamen ortadan kalkması durumunda ise zıya ortaya çıkmıştır (ekonomik zıya)¹⁶⁰.

Geç teslim kavramının konteyner bakımından içerisindeki eşyayı da kapsar şekilde kullanılacağı açıktır. Zira konteynerin süresinde teslim edilip içerisindeki eşyanın teslim edilmemesi veyahut eşyanın teslim edilip konteynerin geç teslimi teknik olarak mümkün değildir.

d) Zarar

Son olarak zarar; bir kimsenin malvarlığında rızası dışında meydana gelen azalmayı ifade etmektedir¹⁶¹. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu m. 1178 bakımından zarar; zıya, hasar veya geç teslimeden neden olan olay dolayısıyla yükü ile ilgili malvarlığındaki durum ile bu olay meydana gelmeseydi bulunacağı durum arasındaki farktır¹⁶².

2- Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebep Verilen Olayın Eşya Taşıyanın Hâkimiyetindeyken Meydana Gelmesi

Taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan Türk Ticaret Kanunu madde 1178/2 uyarınca sorumlu tutulabilmesi için ikinci koşul; zıya, hasar veya gecikmeye sebep verene olayın eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmesidir. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında hâkimiyete ilişkin sınırlar çizilmiştir

¹⁶⁰ Karan, "Carrier's Liability", s. 220; Karan, "CMR Şerhi", s. 309.

¹⁶¹ Eren, F.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, B. 12, İstanbul 2010, s. 1009 vd. (Borçlar Hukuku); Kılıçoğlu, A.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, B. 17, Ankara 2013, s. 292; Oğuzman, M. K. – Öz, M. T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, B. 9, İstanbul 2011, s. 450; Reisoğlu S.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, B. 20, İstanbul 2011, s. 168.

¹⁶² Şamlı/Yetiş, s. 45.

“eşya taşıyan tarafından teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyanın muhafazasında sayılır” denilmiştir¹⁶³.

Teslim alma taşıyanın, taşıma amacıyla, eşyanın zilyetliğini kazanmasıyla gerçekleşir. Böylece, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin süre, eşyanın fiili hâkimiyetine girmesiyle başlamaktadır¹⁶⁴. Burada taşıyanın eşyayı bizzat teslim alması aranmamakta, taşıyanın adamları vasıtasıyla teslimin gerçekleşmesi bakımından da aynı sonuç doğmaktadır. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sürenin sona ermesi yani teslim, taşımanın tamamlanmasından sonra tarafların zilyetliğin devri hususunda anlaşmaları ve taşıyanın zilyetliği eşyayı tesellüme yetkili olan kişiye devretmesi ile

¹⁶³ Burada belirtmek gerekir ki, taşıyanın sorumluluğu eşyanın teslim alındığı an bunun için yapılan işlemler dahil olmak üzere, teslim edildiği ana kadar devam etmekteyse de, sorumluluğun emredici hükümlere tabi olduğu süre, eşyanın gemiye yüklenmesi ve boşaltılması arasındaki safhayla sınırlıdır. Lahey Kuralları m. 7 paralel olarak ETTK m. 1117 ve TTK m. 1244 ile eşyanın teslim alınmasından sonra fakat gemiye yüklenmesinden önceki aşama ile teslim edilmesinden önce fakat gemiden boşaltılmasından sonraki aşama bakımından taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmaların yapılmasına olanak tanınmıştır. Bkz. Çağa, - Kender, s. 198 - 199; Kender, R.: “Türk Hukukunda Denizde Eşya Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1984, s. 91 vd.; Şamlı/Yetiş, s. 158 - 160.

¹⁶⁴ Akıncı, s. 113; Çağa, - Kender, s. 142; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 226; Seven, V: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 68; Okay, s. 193. Teslim karada, yükleme anında veyahut gemide gerçekleşebilir. Uygulamada çoğunlukla teslim safhasında araya liman işletmelerinin girdiği görülmektedir. Bu gibi durumlarda eşya üzerindeki hakimiyet fiilen taşıyan, yükleyen ya da taşıtana ait olmayıp, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişilere aittir. 1778/3 uyarınca bu hallerde; taşıyan, yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden eşyayı teslim aldığı anda, eşya taşıyanın hakimiyetine girmiş olur (TTK m. 1178/3). Navlun sözleşmesinde FIO - FIOS - FIOST kaydının bulunduğu ve dolayısıyla yükleme, istif, dengeleme ve boşaltma faaliyetlerin taşıyan ve/veya gönderilen tarafından yapılacağı hallerde ise, eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması ancak yüklemeden sonra; gönderilene teslim edilmesi ise boşaltmadan önce gerçekleşmektedir. Dolayısıyla söz konusu faaliyetler esnasında taşıyanın sorumluluk süresi henüz başlamamış; boşaltma bakımından ise sona ermiş bulunmaktadır. Yükleme, istif veya boşaltma esnasında yük bir zarara uğradığı takdirde taşıyan sorumlu tutulamayacaktır, bkz. Akan, P.: *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2007, s. 43, (Yüke Özen Sorumluluğu); Atamer, K.: “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 2011, S. 1 - 4, s. 320; Çağa, - Kender, s. 32 - 33; Okay, s. 109; Ülgener, M. F.: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991, s. 65.

gerçekleşir¹⁶⁵. Teslim almada olduğu gibi teslimde de eşyanın bizzat gönderilen tarafından teslim alınması şart değildir. Gönderilenin adamları tarafından teslim alındığında da aynı sonuçlar doğar.

Konteyner taşımacılığında ise, limandan limana taşımacılığın söz konusu olduğu ve teslimin limanda yapıldığı haller bakımından teslim anını belirlemede konvansiyonel taşımalarından çok farklı bir durum doğmamaktadır¹⁶⁶. Konteynerin kimin tarafından temin ve istif edildiğine göre teslim alma anı belirlenmektedir. Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği halde istif de taşıyan tarafından yapılıyorsa teslim eşyanın taşıyana istiflenmek üzere tevdi edildiği anda gerçekleşmiş sayılır. Bu halde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin süre taşıtan veya yükleten tarafından eşyanın istiflenmek üzere taşıyanın zilyetliğine geçirmesiyle başlayacaktır. Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi ancak taşıtan tarafından istiflenmesi halinde ise yüklü ve kapalı konteynerin taşınmak üzere taşıyana tevdi teslimidir. Konteynerli taşımanın en yaygın şekli olan kapıdan kapıya (*door to door*) taşımacılıkta taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner taşıtanın veya yükletenin fabrikasına yahut deposuna gönderilmekte, eşya burada konteynere yüklenerek taşıyan tarafından liman sahasına getirilmektedir. Bu halde taşıyanın

¹⁶⁵ Akıncı, s. 161; Çağa, - Kender, s. 142; Karan, “Carrier’s Liability” s. 228; Seven, s. 73; Okay, s. 148. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde, eşya sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda teslim edilmiş sayılır (TTK m. 1178/3(b)). Araya liman idare ve işletmelerinin girdiği haller bakımından da, eşyanın boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişiye teslimi gönderilene teslim hükmündedir (TTK m. 1778/3(c)).

¹⁶⁶ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 66 - 67.

sorumluluğu eşyanın yükletenin deposundan veya fabrikasından taşınmak üzere teslim alınmasıyla başlamaktadır¹⁶⁷.

Gönderilene teslim diğer bir deyişle taşıyanın sorumluluğunun sona ereceği an eşyanın konteynerden boşaltılması veya kapalı konteynerin gemiden indirilmesi ve gönderilenin hâkimiyetine girmesiyle meydana gelir. Kapıdan kapıya taşımanın söz konusu olduğu halde ise teslim ancak konteynerin varma yerine diğer bir deyişle gönderilenin deposuna veya fabrikasına taşınmasıyla gerçekleşmiş sayılacaktır¹⁶⁸.

3- Uygun İlliyet Bağı

Taşıyanın eşyanın zıyayı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden sorumlu kılınabilmesi için eşyada meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikme ile yükülgülerinin zararı arasında uygun illiyet bağının bulunması şarttır. Uygun illiyet bağı; olayların olağan akışına ve hayat tecrübesine göre, olayın o tür bir sonucu yaratmaya elverişli bulunması veya olaydan o sonucun doğmasının genel olarak uygun görülmesidir¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 67. TTK m. 1178'e kaynak teşkil eden Hamburg Kuralları m. 4 bakımından liman sahası dışarısında gerçekleştirilen taşıma hizmetinin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin süreye dahil olup olmadığı doktrinde tartışma konusu olmuştur. Ağırlıklı olarak eşyanın liman dışında bulunduğu safhanın Hamburg Kurallarına tabi olmadığı görüşü hakimdir, bkz. Berlingieri, F.: "A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules", http://www.uncitral.org/pdf/english/working/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf, (et. 12.12.2014); Karan, "Carrier's Liability", s. 136; Petrefitte, L.: "The Period of Maritime Transport: Comments on Article 4 of the Hamburg Rules", *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, London 1978*, s. 132.

¹⁶⁸ Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 82 - 85. Daha önce de belirttiğimiz üzere boşaltmadan teslim kademeye kadar olan safha emredici kurallara tabi olmayıp, taşıyanın aşama için sorumsuzluk kaydı koyması veya sorumluluğunu sınırlandırması mümkündür.

¹⁶⁹ Eren, "Borçlar Hukuku", s. 492.

C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ

Türk Ticaret Kanunu madde 1179/1 uyarınca; taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından ya da ihmalden ileri gelmeyen zararlardan sorumlu değildir¹⁷⁰. Bu hususu ispat yükü de taşıyana aittir. Taşıyanın adamlarının kimler olduğu aynı maddenin ikinci fıkrasında;

“taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar”

denilmek suretiyle belirtilmiştir¹⁷¹.

Buradan hareketle denilebilir ki; zıya, hasar veyahut gecikmeye sebebiyet veren olay, eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmişse, zararın taşıyanın ya da adamlarının kusurundan kaynaklandığı ve taşıyanın sorumluluğu karine olarak kabul edilmektedir. Taşıyan, ancak zararın kendisinin veya adamlarının kusurundan kaynaklanmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulabilecektir. Kusurun tespitine ilişkin, 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu m. 1061’den farklı olarak, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1179’da “tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni” kavramına

¹⁷⁰ TTK m. 1179 kapsamında kusurdan söz etmek yerine türlerini olan kast ve ihmalin sayılmasına ilişkin eleştiri için bkz. Çetingil, E., - Kender, R., - Ünan, S. A., - Yazıcıoğlu, E.: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, 2006, s. 155.

¹⁷¹ 1179/2. madde de fiili taşıyana ilişkin hükümler saklı tutulmuştur. Zira taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğuna ilişkin düzenleme 1191. madde kapsamında ele alınmıştır. Buna göre; “Taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de bu Kanun hükümlerine göre sorumludur”.

yer verilmemiştir¹⁷². Buna karşın, m. 1178/1’de navlun sözleşmesinin ifasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlü tutulan taşıyanın, buna ilişkin kusurunun tespitinde de aynı kriterin esas alınacağı kabul edilmelidir¹⁷³. Dolayısıyla taşıyan taşıma işinin icrasında kendisi için tedbirli bir taşıyan, adamları bakımındansa aynı konumdaki tedbirli bir kimseden beklenen dikkat ve özeni göstermiş olduğunu ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilir¹⁷⁴. Tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni kavramı ile kastedilen; taşıyanın akla gelebilecek tüm tedbirleri değil, zarara neden olan olay ve sonuçlarının önlenmesi için gereken tedbirleri almış olmasıdır¹⁷⁵.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına olanak veren diğer haller ise; Türk Ticaret Kanunu madde 1180 kapsamında düzenlenen “*teknik kusur ve yangın*”, m. 1181’de yer alan “*denizde kurtarma*”, 1186/5’te bulunan “*eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi*” ile m. 1220 “*kaptanın haklı nedenle rotadan sapması*”dır. Mutlak sorumluluktan kurtuluş sebepleri olarak da adlandırılan bu maddelerde aranan koşullar gerçekleştiği takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır¹⁷⁶.

¹⁷² Bu hususa ilişkin eleştiriler için bkz. Sözer, B.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Özel Sayı, 2006, s. 322, (Taşıyanın Sorumluluğu).

¹⁷³ Yetiş/Şamlı, s. 64 - 65.

¹⁷⁴ Taşıyanın adamlarının kusuruna ilişkin olarak ETTK m. 1062’de bulunan “kendi kusuru gibi” ifadesine yer verilmemiş olmasının, taşıyanın adamlarının kusurunun tespitinde tedbirli bir taşıyanın değil, aynı konumdaki tedbirli bir kimsenin dikkat ve özeninin ölçü olarak alınması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Yazıcıoğlu, s. 97. Farklı görüş için bkz. Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 190.

¹⁷⁵ Alınan tedbirler değerlendirilirken her bir somut olayın ayrı ayrı ele alınması ve denizcilik teamüllerinin de göz önünde bulundurulması gereklidir. Bkz. Çağa, - Kender, s. 138; Seven, s. 95.

¹⁷⁶ Konteyner taşımacılığı bakımından farklı bir özellik arz etmeyen taşıyanın mutlak sorumsuzluk nedenleri üzerinde ayrıca durulmayacak sadece sayılmakla yetinilecektir. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 78 – 82; Çağa, - Kender, s. 157 vd; Deniz, “Deniz Ticareti II”, s. 84; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 191 - 193; Sözer, “Deniz Ticareti Hukuku I”, s. 487 - 500; Uluğ, İ.: “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf, (12.12.2014); Ülgener, s. 73 - 95 .; Yetiş/Şamlı, s. 91 - 137.

Türk Ticaret Kanunu madde 1182’de düzenlenen “*Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı haller*” başlıklı madde ile taşıyanın zararın maddede sayılan hallerden doğmuş olabileceğini ortaya koyduğu takdirde, zararın bu nedenden ileri geldiğine ilişkin aksi ispat edilebilir bir karine oluşmasına olanak verilmiştir¹⁷⁷. Muhtemel sorumsuzluk nedenleri olarak adlandırılan bu düzenleme ile taşıyana ispat kolaylığı sağlanmıştır. Bu haller madde 1182 kapsamında; a) *Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları, b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, c) Mahkemelerin el koyma kararları, d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri, e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fil veya ihmalleri, f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği, g) Ambalajın yetersizliği, h) İşaretlerin yetersizliği* olarak belirtilmiştir¹⁷⁸. Konteyner taşımacılığı yapan taşıyan, işbu maddenin (e) ilâ (h) bentleri arasında sayılan ve alacaklının sebep olduğu ifa engelleri olarak adlandırılacak hollere, özellikle konteynerin taşıtan tarafından tedariki ve mühürlü şekilde tesliminde sıkça başvurmaktadır. Dolayısıyla bu bentler aşağıda ayrıntılı olarak ele alınmıştır¹⁷⁹.

Son olarak taşıyanın zararın bu hallerden birinden doğduğuna ilişkin karineden yararlanabilmesi öncelikle maddede sayılan hallerden birinin mevcudiyeti,

¹⁷⁷ Çağa, - Kender, s. 160; Sözer, “Deniz Ticaret Hukuku I”, s. 500 – 506; Ülgener, s. 143.

¹⁷⁸ Muhtemel sorumsuzluk nedenlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 82 – 100; Akıncı, s. 444 – 449; Deniz, “Deniz Ticareti II”, s. 84 - 85; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 301 – 315; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 193 - 194; Sözer, “Deniz Ticareti Hukuku I”, s. 500 - 506; Okay, s. 224 – 232; Ülgener, s. 97 – 140.

¹⁷⁹ Bkz. Üçüncü Bölüm, I, B, 3.

ardından zararın bu sebepten ileri gelmiş olabileceğini ortaya koyması gerekir¹⁸⁰. Bu halde oluşacak aksi ispat edilebilir karineyi yükülgüler ancak; zararın bu sebepten doğmasının mümkün olmadığını veya zararın bu sebepten değil taşıyanın sorumlu olduğu başka bir sebepten ileri geldiğini veyahut zarar taşıyan tarafından iddia edilen sebepten kaynaklanmış olsa dahi ortaya çıkmasında taşıyan veya adamlarının kusuru bulunmadığını kanıtlayarak çürütebilirler¹⁸¹.

D) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU SINIRLANDIRMA HAKKI

Türk Ticaret Kanunu madde 1186 kapsamında ziya, hasar ve geç teslimden ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğuna ilişkin üst sınır belirlenmiş, diğer bir deyişle taşıyanın sınırlı sorumluluğu düzenlenmiştir¹⁸². 1186. maddenin ilk fıkrası taşıyanın eşyanın ziya veya hasarı haline ilişkin sorumluluğunu belirli bir meblağ ile sınırlamıştır. Buna göre; hangi sınır yüksekse o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)¹⁸³ veya ziyaya ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki ÖÇH'yi karşılayan tutarı aşan zarar için taşıyan sorumlu olmaz. Ancak eşyanın cins ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olursa bu üst sınır uygulanmaz.

¹⁸⁰ Akıncı, s. 443; Okay, s. 225; Sözer, "Deniz Ticareti Hukuku I", s. 500; Ülgener, s. 143.

¹⁸¹ Çağa, - Kender, s. 161; Seven, s. 157; Ülgener, s. 145.

¹⁸² TTK m. 1186'nın kaynağını, Lahey - Visby Kuralları m. 4/5 ile Hamburg kuralları m. 6 oluşturmaktadır.

¹⁸³ Özel Çekme Hakkı (ÖÇH), İngilizce adıyla *Special Drawing Right (SDR)*, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından ihdas edilmiş uluslararası bir likidite şeklidir. Amerikan Doları, Yen, Sterlin ve Euro para birimlerine belirli olarak ağırlık tanınarak belirlenen ÖÇH'nin değeri her işgünü IMF tarafından ilan edilmektedir ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa, - Kender, s. 167; Çetingil, E.: "Milletlerarası Sözleşmeler ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli - Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar, Ankara 1984, s. 148; Karan, "Carrier's Liability", s. 365 - 366. ÖÇH'nin Türk Lirasına çevrilmesinde fiili ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, TC Merkez Bankasıca belirlenen değer esas alınmaktadır (TTK m 1186/1).

Görüldüğü üzere taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının tespitinde ikili bir sistem getirilmiştir. Daha yüksek olan sınırın geçerli olması kaydıyla, koli ve ünite kavramlarının alternatif olarak eşyanın brüt ağırlığının esas alınması mümkün kılınmıştır¹⁸⁴.

Koli; tedbirli taşıyanın içeriğini görmesini engelleyecek şekilde eşyayı saran bir ambalaj olarak tanımlanabilir¹⁸⁵. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere koliye ilişkin ilk unsur, içerdiği eşyayı taşınmak üzere saran bir ambalajın varlığıdır. Ambalajın eşyanın güvenli şekilde elleçlenmesi ve deniz yolculuğunun getirdiği dış risklere karşı korunmasını sağlayacak yeterlilikte olması gerekmektedir. İkinci unsur olarak kolinin tedbirli bir taşıyanın içerisindeki eşyayı herhangi bir şekilde görmesini engelleyecek şekilde kaplaması gerekir. Zira aksi halde alması gereken tedbirleri alabilecek ancak eşyanın cins ve değerini bilen taşıyan bu yolla sorumluluktan kaçabilir. Nitekim Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesi ile kolinin kıstas olarak getiriliş amacı; taşıyanın içeriğini bilmediği koliler bakımından yüksek tazminat ödemek zorunda kalmasını önlemektir¹⁸⁶.

Ünite ise boşluk dolduran bir kavram olarak, kolinin mevcut olmadığı hallerde sorumluluk sınırını belirlemek için kullanılmaktadır¹⁸⁷. Doktrinde ünitenin

¹⁸⁴ İkili sisteme geçilmesi ile bu sistemlerin tek başına uygulandıkları takdirde doğan sakıncaların önlenilebileceğine ilişkin görüşler için bkz. Çetingil, s. 145; Karan, “Carrier’s Liability” s. 356; Yazıcıoğlu, s. 160.

¹⁸⁵ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 340. Farklı görüş için bkz. Çağa, - Kender, s.169; Çetingil, s. 140; Mineliler/Demirçivi, Z.: “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi, S. 9, s. 973; Seven, s. 196; Yazıcıoğlu, s. 156, Yazarlar koli kavramının esnek yorumlanması gerektiğini yükün genel olarak muhafaza altına alınmış izlenimini doğurmasının yeterli olduğunu, tamamen kaplanması şart olmadığını kabul etmekte ve koliyi,. eşyanın özelliklerine göre muhafazasını sağlayan, ambalajlanmış her türlü eşya olarak tanımlanamaktadır.

¹⁸⁶ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 340.

¹⁸⁷ Çağa, - Kender, s. 168; Çetingil, s. 141; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 351; Seven, s. 197.

navlunun hesabında esas alınması mutlak olan birim olarak kabulü gerektiği benimsenmiştir¹⁸⁸.

Koli – ünite kavramına alternatif brüt ağırlık ise; tek ya da az parça eşyanın mevcudiyeti veya ağır bir eşyanın söz konusu olması durumunda kullanılmaktadır. Dökme yüklerin söz konusu hallerde de sorumluluğun sınırının belirlenmesinde ağırlık ölçütü işlerlik kazanacaktır. Sınır hesaplanırken toplam koli veya ünite sayısı ya da toplam ağırlık değil, zıya veya hasara uğrayan kısım dikkate alınır. Taşıyanın kısmi sorumluluğu halinde ise üst sınırın nasıl belirleneceğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır¹⁸⁹. Son olarak yine madde 1186/1 uyarınca; taşıyanın, eşyanın zıya veya hasarı hallerinde sorumluluğuna üst sınırın uygulanması, eşyanın cins ve değerinin denizde taşıma senedinde yer almaması koşuluna bağlanmıştır. Yüklemeden önce, yükleten tarafından bildirilen eşyanın cins ve değeri denizde taşıma senedine yazılmışsa, üst sınır yerine bildirilen değer geçecektir¹⁹⁰.

Eşyanın geç teslimi halinde doğacak zararlara ilişkin taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı ise 1186. maddenin altıncı fıkrasında düzenlenmiştir. Buna göre; taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluk, geciken eşya için ödenecek

¹⁸⁸ Çağa, - Kender, s. 171; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 353; Seven, s. 198; Okay, s. 206. Hamburg kuralları m.6/1 de ise açıkça yükleme birimi olduğu belirtilmiştir. TTK m. 1186’da ise bilinçli olarak bu kavrama yer verilmemiştir. Zira yükleme biriminin geniş bir kavram olması dolayısıyla koliden bahsedilmesinin bir önemi kalmayacak, iki kavram arasındaki yalnızca teorik bir ayrım olacaktır, bkz. Karan, “Carrier’s Liability”, s. 352; Yetiş/Şamlı, s. 160 - 161.

¹⁸⁹ Konuya ilişkin eleştiriler için bkz.; Çetingil, - Kender, - Ünan, - Yazıcıoğlu, s. 159.

¹⁹⁰ Eşyanın cins ve değerine ilişkin bildirim yüklemenden önce yapılmasının aranması, taşıyanın eşyanın korunması için gereken tedbirleri almasına olanak sağlamak içindir, bkz. Çağa, - Kender; s. 172; Çetingil, s. 139; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 370. Bildirim yükleme yapıldıktan sonra yapılmasına rağmen koniementoya kaydı halinde taşıyan buna itiraz edemez, bkz. Çetingil, s. 139; Okay, s. 207. Ayrıca taşıyan değer bildirimini, taraflar arasında bu hususa ilişkin bir anlaşma olmasa dahi, ek navlun ödenmesi koşuluyla denizde taşıma senedine geçirmekle yükümlüdür. Uygulamada yükletenin ek navlun ödememek için değer bildirimini tercih etmeyip, eşyanın sigortalanması yoluna gittiği görülmektedir, bkz. Çetingil, s. 159; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 371.

navlunun iki buçuk katıyla sınırlıdır. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz. Burada navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan eşya birden fazla partiden oluşuyor ve bunlardan biri veya birkaçı için geç teslim zarara neden olmuşsa, zarara neden olan parti için ödenecek navlunun iki buçuk katı sorumluluğun üst sınırını oluşturur. Bu sınır her halde toplam navlun miktarını aşamaz. Navlun sözleşmesine konu tüm eşya partileri bakımından zarar doğmuşsa veyahut navlun sözleşmesi tek bir eşya partisi için akdedilmişse üst sınır toplam navlun miktarı olacaktır. Eşyanın hem zıya ya da hasara uğraması, hem de geç teslimi halinde ya da doğacak zarardan, taşıyanın tazminle yükümlü olduğu miktar, eşyanın tam zıyaında yükümlü olacağı tutarı geçemez (TTK m. 1186/7).

Belirtmek gerekir ki, sorumluluğun her halde sınırlandırılabilmesi mümkün değildir. Türk Ticaret Kanunu madde 1187 hükmü gereğince taşıyan veya adamları zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebebiyet verdikleri takdirde bu sınırlamadan yararlanmazlar¹⁹¹.

Konteyner taşımalarının söz konusu olduğu hallerde taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı ise 1186. maddenin üçüncü fıkrasında düzenlenmiştir. Buna göre;

¹⁹¹ TTK m. 1187'nin kökenini Lahey/Visby Kuralları m. 4 ile Hamburg Kuralları m. 8 oluşturmaktadır. Ancak buradaki düzenlemelerden farklı olarak, TTK ile taşıyanın adamlarının kastı ve kusuru halinde de sınırlı sorumluluktan faydalanma hakkının kaybı hükmün kapsamına alınmıştır, bu eklemenin gerekliliğine dair bkz. Çetingil, - Kender, - Ünan, - Yazıcıoğlu, s.166 vd. Ayrıca pervasızca hareket kavramının Türk Hukuk sistemine yabancı olduğu gerekçesiyle kıstas olarak getirilmemesi gerektiğine ilişkin bkz. Sözer, "TTK Tasarısı Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümler", s. 334. Farklı görüşte, Kender, R. - Ünan, S.: "Eşya Taşıma Mukaveleleri", 40. yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 306. Pervasızca hareket kavramının ortaya çıkışı, tanımı ve uygulamadaki tezahürü için bkz. Damar, D. – Şamlı/Yetiş, K.: *Milletlerarası Taşıma Hukukunda ve Yeni Türk Ticaret Kanununda "Pervasızca Hareket" (Wilful Miscount)*, İstanbul 2012.

“Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır”.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen bu düzenleme ile sorumluluğun sınırlandırılması bakımından konteynerin mi, yoksa içerisindeki münferit ambalajlı eşyanın mı koli sayılması gerektiğine ilişkin sorun çözüme kavuşmuştur. Zira, 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu madde 1114’te; yükleten eşyanın cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 100.000 TL ile mesul tutulmaktaydı¹⁹². Dolayısıyla konteynerin içerisindeki eşyayla birlikte bir bütün olarak koli teşkil etmesi ile içerisindeki eşyanın ayrı ayrı birer koli sayılması halinde taşıyanın sorumluluk sınırı bakımından çok büyük bir fark ortaya çıkmaktaydı. Yargıtay kararlarına¹⁹³ sıkça konu olan bu husus, doktrinde de tartışma konusu haline gelmiş ve Lahey/Visby Kuralları¹⁹⁴ ile Hamburg Kuralları¹⁹⁵ tarafından da benimsenen; konteynerin ambalaj birimlerinin sayısı konişmentoda gösterilmişse bu birimlerin her birinin, aksi halde konteynerin bütün muhteviyatı ile

¹⁹² Kanun metninde 1500 TL olarak belirlenen sınır 28.02.1983 tarihli ve 83/6133 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 100.000 TL çıkarılmıştır. Bkz. 28.3.1983 tarih ve 18001 sayılı RG. Bu değerın günümüzdeki karşılığı ise 10 Kuruş’tur.

¹⁹³ Yargıtay’ın TTK m. 1114’ü yorumladığı kararları ve tahliline ilişkin bkz. Aybay, G. – Atamer, K.: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Ankara 1989, s. 225 – 273.

¹⁹⁴ Lahey/ Visby Kuralları m. 4/5(c) uyarınca; “Eşyayı bir araya toplamak için bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gereci kullanıldığında, konişmentoda bu taşıma gerecine yerleştirildiği belirtilen koli veya ünite sayısı, bu fıkranın uygulanmasında, söz konusu koliler veya üniteler bakımından, koli ve ünite sayısı olarak kabul edilir. Aksi halde taşıma gereci koli veya ünite kabul edilir”.

¹⁹⁵ Hamburg Kuralları m. 6/2 uyarınca; “Konteyner içerisindeki kolilerin sayısı konişmentoya yazılmışsa her biri ayrı koli, yazılmamışsa konteyner bir bütün olarak koli kabul edilecektir”.

koli sayılması gerektiğine ilişkin görüş, ağırlıklı olarak, kabul edilmiştir¹⁹⁶. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun da koniementoyu esas alan bu görüş çerçevesinde şekillendiği görülmektedir. Türk Ticaret Kanunu madde 1186/3 ile, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin üst sınırın belirlenmesinde konteynerin veya içerdiği koli ya da ünitelerin hangisinin esas alınacağı taraf iradelerine bırakılmıştır¹⁹⁷. Bu düzenleme, konteynerin taşıyan tarafından tedarik ve istif edildiği hallerde, sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınacak birimin, taşıyanın tek taraflı iradesiyle belirlenebileceğine ilişkin tartışmaları doğurmuştur¹⁹⁸. *Yazıcıoğlu* konuya ilişkin; konteynerin taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyanın konteyner içerisine taşıyan tarafından istiflendiği hallerde, taşıyanın taşıma senedinde

¹⁹⁶ Konteyner – koli probleminin çözümüne ilişkin, taraf iradelerini esas alan bu görüş haricinde, birçok farklı görüş daha tartışma konusu yapılmış ve mahkeme kararlarına konu olmuştur. Bunlardan ilki olan Ekonomik Fonksiyon Esası'nda (*Functional Economic Test*) konteyner içerisindeki yüklerin ambalajlarının konteynerize edilmeseler dahi deniz taşımasına ve ardından yapılacak nakliyata elverişli olup olmadığı incelenmiştir. Eğer ambalajlı yükler deniz taşımasına uygunsuz olarak telakki edilmiş aksi halde ise konteynerin, içerisindeki eşya bakımından ambalaj niteliğine sahip olduğundan bahisle tek bir koli olduğu esası benimsenmiştir. Bkz. Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 113-114; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 344 - 345; Tetley, W.: *Marine Cargo Claims*, 3rd edition, London 1988, s. 641 – 643, (Cargo Claims); Treitel, G. – Reynolds, F. M. B. – Carver, T. G.: *Carver on Bills of Lading*, 3rd edition, London 2011, s. 736; Wilson, J. F.: *Carriage of Goods by Sea*, 7th edition, Harlow 2010, s. 197 – 198. Yabancı mahkeme kararlarında tatbik edilen bu görüş doktrinde subjektif oluşu ve konteynerin en büyük avantajlarından biri olan ambalaj masraflarından tasarrufu adeta bertaraf edeceği gerekçesiyle eleştirilmiş ve rağbet görmemiştir, ayrıntılı bilgi için bkz. Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 114 -115; Orchis, s. 252- 279; Simon, “Law of Shipping Containers”, s. 520 vd. İkinci ve fazlaca kabul gören görüş ise; Fonksiyonel Ambalaj Birimi (*Functional Packing Unit*) esaslıdır. Bu kriter yükletenin konteynerlerinin fonksiyonel olmasının yanı sıra taraf iradelerinin de etkili olduğunu ve yük birimlerinin koniementoda gösterilmesi halinde koli sayılacağını aksi halde konteynerin tek bir koli olduğunu kabul etmiştir. Bkz. Deniz, s. 115 -127; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 345 -346; Treitel, – Reynolds, – Carver, s. 737; Tetley, s. 644; Wilson, s. 198. Bu görüşe de Ekonomik Fonksiyon Esasına ilişkin yapılan eleştirilerin yanı sıra taraf iradelerinin esas alınması dolayısıyla kanunun amacına emredici hükümlere aykırı sonuçlar doğduğuna ilişkin eleştiriler için bkz. Deniz, s. 124. Son olarak konteynerin kimin tarafından temin ve istif edildiği ele alan görüş ile taşıyan tarafından tedarik ve istif edilen konteynerin içerisindeki her ambalajlı yükün koli kabul edileceği, konteynerin yükleten tarafından istifi halinde ise de konteynerin bir bütün olarak koli kabul edilmesi gerektiği savunulmuştur, bkz. Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 128-129; Wilson, s. 198.

¹⁹⁷ Çetingil, s. 146; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 348.

¹⁹⁸ Hamburg Kuralları'nın kabulü sürecinde m. 6 bakımından sorumluluk sınırının tayininde konteynerin kimin tarafından istiflendiğinin de esas alınmasını gerektiğine ilişkin değişiklik önerisi kabul edilmemiştir, bkz. Sweeney, J. C.: “Article 6 of the Hamburg Rules”, *The Hamburg Rules Carriage of Goods by Sea*, Leyden 1987, s. 157.

konteyner içeriğini miktar olarak belirtmek zorunda olduğunun kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir¹⁹⁹. Şamlı, taşıyanın koli kavramını tayine ilişkin bir serbestiye sahip olduğu ancak bunun kanunun amacı ile sınırlı olduğunu ve taşıyan konişmentoya konteynerin içeriğini yazmamış olsa dahi, yükle ilgililer tarafından zarar ispatında ortaya konulan miktarın, sorumluluğun üst sınırının tespitinde dikkate alınması gerektiğini ileri sürmektedir²⁰⁰.

Karan ise, konteynerin taşıyan tarafından istiflendiği dolayısıyla içeriğinin bilindiği hallerde, koli olarak nitelendirilemeyeceğini savunmaktadır²⁰¹. Bu çalışmada da kabul edilen görüş doğrultusunda, koliden söz edilebilmesi için taşıyanın içini görmesini engelleyecek bir ambalajın varlığı gereklidir²⁰². Aksi halde, eşyanın cins ve değerini bilen taşıyan, alması gereken tedbirleri almayarak sorumluluktan kaçabileceği gibi, sigortanın kapsamı ve navlunun belirlenmesinde de haksız bir serbestiye sahip olacaktır²⁰³. Dolayısıyla konteyneri istifleyen taşıyan sorumluluğunun üst sınırının hesabına esas alınacak birimi koli olarak belirleyemeyecektir.

Aynı şekilde konteynerin taşıyan tarafından tedarik ve istif edildiği hallerde, eşyanın miktarına ilişkin taşıyanın çekince koyması mümkün değildir. Eşyanın taşıyana kapalı konteyner içerisinde teslim edildiği haller bakımından ise taşıyanın çekince koyma hakkının kabulü gereklidir. Türk Ticaret Kanunu m .1239/1 uyarınca;

¹⁹⁹ Bkz. Yazıcıoğlu, “Hamburg Kuralları”, s. 163.

²⁰⁰ Şamlı/Yetiş, s. 164.

²⁰¹ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 347.

²⁰² Bkz. İkinci Bölüm, I, C, ikinci prgf.

²⁰³ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 347.

“Konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır”.

Bu fıkra doğrultusunda konulacak çekince, ilişkin olduğu kaydın karine teşkil etmesine engel olur (TTK m. 1239/3). Konteynerin taşıyana kapalı teslimi hallerinde taşıyanın yeterli kontrol imkânının bulunmadığı kabul edilmelidir²⁰⁴. Zira yeterli kontrol imkânıyla kastedilen, yalnızca maddi imkânsızlıklar olmayıp, zaman kaybı da bu kapsamda değerlendirilmelidir. Dolayısıyla maliyetin çok yüksek olduğu veya taşımanın gecikeceği haller bakımından taşıyanın eşyayı kontrol etmesi beklenmeyip, yükletenin beyanlarını açıklamalı bir çekince ile konişmentoya geçirebilir²⁰⁵. Konişmentoya konteynerin içeriği yazılmakla beraber geçerli bir çekince konulmuşsa, talepte bulunan zarara uğrayan koli veya ünite sayısını ispatladığı takdirde sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde bu sayı esas alınır²⁰⁶.

²⁰⁴ Bkz. Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 43; Wilson, s. 193. ETTK da ise bu konu 1110. maddenin 2. fıkrasının 2. bendinde düzenlenmiş olup kaptana ambalajlı veya kapalı kaplar içinde teslim edilmiş olan eşyaya ilişkin “içindeki belli değil” ya da aynı anlamda çekince konulması durumunda, söz konusu eşyanın içeriği bakımından konişmento kayıtları karine teşkil etmeyeceği kabul edilmişti. 6102 sayılı mevcut TTK da ise böyle bir düzenleme görülmemiş olup, çekince konulabilmesi için m. 1239/1’de aranan koşulların gerçekleşmesi ve gerekçelendirilmesi aranmaktadır.

²⁰⁵ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 237.

²⁰⁶ Çetingil, s.152; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 349; Yazıcıoğlu, s. 163.

Son olarak; taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere tabi olduğu hallerde, taşıyan lehine, koli veya ünite kavramından ne anlaşılması gerektiğine ya da konteyner ve benzeri taşıma gereçleri bakımından sorumluluğun hesabında esas alınacak birime ilişkin değiştirilen sözleşme şartları geçersizdir²⁰⁷. Zira emredici hükümler sözleşme şartlarından önce gelmekte olup, bunların içerdiği kavramların açıklanmasında Mahkemenin yorumu taraf iradelerinden üstündür²⁰⁸.

II. KONTEYNERİN AYIBI DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Ayıp; eksiklik, sakatlık ve bozukluk gibi nedenlerle eşyanın değerinin ya da elverişliliğinin azalması veyahut ortadan kalkmasını ifade eder²⁰⁹. Ayıp, yalnızca eşyada bulunmaması gereken objektif bozuklukları değil, aynı zamanda zikir ve vaat olunan vasıfların eksikliği halini de kapsamaktadır.

Konteyner, diğer şeyler gibi birçok farklı nedenden ayıplı hale gelebilir. Örneğin, soğutmalı konteynerlerin soğutma üniteleri, havalandırılmalı konteynerlerin fanları bozulabilir veyahut tank konteynerlerin boru, hortum gibi bağlantıyı sağlayan parçaları tıkanabilir, sızdırabilir ya da delinebilir²¹⁰. Bunlar haricinde uygulamada, müteaddit kereler kullanılan konteynerlerin iyi temizlenmemesi sonucu koku, bakteri, böceklenme oluşmasından mütevellit istifli eşyanın hasara uğradığı da

²⁰⁷ Çetingil, s.156; Çağa, - Kender, s. 171; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 343.

²⁰⁸ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 343.

²⁰⁹ Aydoğdu, M. – Kahveci, N.: *Türk Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri*, İzmir 2013, s. 131; Yavuz, C.: *Borçlar Hukuku Dersleri – Özel Hükümler*, İstanbul 2011, B. 9, s. 67; Yılmaz, s. 131.

²¹⁰ Stevens, F.: “Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers”, *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century*, New York 2014, s. 25.

görülmektedir²¹¹. Son olarak; taban, tavan veya duvarlarda kullanılan malzemenin eskimesi sonucu paslanmalar, delikler ya da iskeletin zayıflığı gibi konteynerin yapısındaki eksiklikler de ayıp teşkil etmektedir.

Konteynerin ayıbından ileri gelen zarara ilişkin sorumluluk ise konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine göre belirlenir. Şöyle ki, taşıyan tarafından sağlanan ve gemi ambarı niteliğini haiz konteynerdeki ayıp, taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ihlali, diğer bir deyişle başlangıçtaki elverişsizlik anlamına gelir.

B) TAŞIYANIN GEMİYİ SEFERE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

1- Genel Olarak

Türk Ticaret Kanununun 1141. maddesi uyarınca; her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunmasını sağlamakla yükümlü olup, geminin sefere elverişsizliğinden²¹² ileri gelen zararlardan sorumludur. Meğerki gemiyi başlangıçta denize, yola veyahut yüke elverişsiz hale getiren eksikliği, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen fark edememiş olsun. Geminin denize, yola ve yüke

²¹¹ Konteynerin ahşap tabanına nüfuz eden ve bir önceki seferde taşınan kimyasal üründen kaynaklanan koku istifli pirinç yükünün hasarlanmasına neden olmuştur. Bir diğer örnekte iyi temizlenmeyen konteynere istiflenen çay yükü bozularak ziyaa uğramıştır, bkz. Stevens, s. 26.

²¹² Taşıyanın gemiyi denize, yola, yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü doktrinde taşıyanın sefere elverişlilik yükümlülüğü olarak da adlandırılmaktadır. Bkz. Akan, P.: “Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 1; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 90; Okay, s. 71; Sözer, B.: *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, Ankara 1975, s. 4 (Sefere Elverişlilik).

elverişliliğine ilişkin kıstasların neler olduğu Türk Ticaret Kanununun 932. maddesinde üç bent halinde sayılmış olup, aşağıda ayrıntılı biçimde ele alınacaktır.

Taşıyanın elverişsizlikten ileri gelen sorumluluğu kusur sorumluluğu olup, eksikliğin yolculuğun başlamasına kadar kusurlu olarak tespit edilememesinden kaynaklanmaktadır²¹³. Sorumluluk, yüklemenin başlamasından yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman diliminin tamamını kapsamaktadır²¹⁴.

Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği hallerde ise yüklemenin başlangıcı; eşyanın konteynere istifi ile başlayacak ve konteyner yüklü geminin denize açılmak için hareket etmesiyle sona erecektir. *Stevens*, taşıyanın temin ettiği konteynerin taşıtan tarafından istiflenmesi halinde bu sürelerin tespitinin ve uygulamasının güçlük arz ettiğini ve hatta konteynerin taşıtanın hâkimiyetinde bulunduğu süre zarfında taşıyanın özen yükümlülüğünden bahsedilemeyeceğini savunmaktadır²¹⁵. Yazar, uygulamada taşıyanın temin ettiği konteynerin, taşımadan 3 – 4 gün önce taşıtanın deposuna veya işyerine gönderildiğini, burada istiflenerek mühürlü olarak taşıyana tevdi edildiğini dolayısıyla konteynerin taşıyanın fiili hâkimiyetinde bulunmadığı bu sürede elverişsizliğe ilişkin sorumluluğunu yerine getirmesinin mümkün olmayacağını ve konteynerin kendisine tevdiine kadar taşıyanın sorumsuzluğunu savunmaktadır. Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner gemi ambarı niteliğindedir. Bundaki ayıbın taşıtan tarafından yapılan istif sırasında fark edildiği halde taşıyanın

²¹³ Akan, “Sefere Elverişlilik”, s. 4; Akıncı, s. 317; Çağa, - Kender, s. 160; Sözer, “Sefere Elverişlilik”, s. 7; Taşdelen, s. 949. Bazı yazarlar kurtuluş kanıtından yararlanma imkanının daraltılmış olmasından mütevellit kusur değil ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunun kabulünü savunmaktadır, bkz. Kender, - Çetingil, s. 110; Stevens, s. 28; Okay, s. 185.

²¹⁴ Çağa, - Kender, s. 177; Karan, “Carrier’s Liability”; s. 106 – 107; Taşdelen, s. 945 – 946.

²¹⁵ Bkz, Stevens, s. 32

sorumsuzluğunu kabul hükmün konuluş amacına aykırıdır. Dolayısıyla konteynerin taşıtan tarafından istifi halinde de taşıyanın elverişsizliğe yol açan eksikliği giderme yükümlülüğü yolculuğun başlangıcına dek devam edecektir.

2- Sorumluluğun Şartları

a) Sefere Elverişsizliğin Mevcut Olması

Bu şartın gerçekleşmiş olması için geminin denize veya yola veyahut yüke elverişsiz olması aranır.

aa) Denize ve Yola Elverişlilik

Geminin gövdesinin, yüklerle birlikte icra edilecek belirli yolculukta, olağanüstü olanlar hariç olmak üzere tüm deniz tehlikelerine karşı koymaya elverişli olması demektir²¹⁶. Nitekim Türk Ticaret Kanunu madde 932/1’de de denize elverişlilik

“geminin gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek durumda olması”

olarak tanımlanmıştır.

Geminin yola elverişliliği ise denize elverişlilikten sonra onu tamamlayan bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır²¹⁷. Zira denize elverişli olmayan bir gemi yola

²¹⁶ Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, Ankara 1971, C. I, s. 108; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 416; Taşdelen, N.: “Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu”, Ünal Tekinalp’e Armağan, İstanbul 2003, C. I, s. 941; Okay, s. 91. *Akıncı* maddede “genel donatım” ifadesine yer verilmesini eleştirerek bu hususun denize elverişsizlikten ziyade yola elverişsizlik bakımından incelenmesi gerektiğini ifade etmiştir, bkz. *Akıncı*, s. 96. Teknenin küçüklüğü, dümenin bozukluğu, güvertenin su biriktirmesi, bacaların yangına sebep olacak şekilde yapılmış olması, geminin güvelliğini bozan kötü istif gibi durumlar denize elverişsizlik halleri arasında sayılmaktadır, bkz. Çağa – Kender, s. 18.

elverişli sayılmaz. Ayrıca, yola elverişli olmayan gemi, yolculuğun emniyetle gerçekleştirilmesini, en az denize elverişsiz olan bir gemi kadar tehlikeye atmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu madde 932/2’de de yola elverişlilik;

“denize elverişli bir geminin, teşkilatı²¹⁸, yükleme durumu, yakıtı²¹⁹, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip olması”

olarak anlaşılmıştır.

Maddede yükleme durumu ile kastedilen geminin gerekli yükleme araçlarına sahip olmasının yanı sıra eşyanın geminin dengesi bozacak şekilde aşırı yüklenmemesidir²²⁰. Hemen belirtmek gerekir ki, hatalı istif de bu kapsamda değerlendirilen ve yola elverişsizliğe yol açan haller arasında sayılmaktadır²²¹. Hatalı istiftten doğan zararlar genelde ticari kusur²²² teşkil etmekteyse de, bu halin yola elverişsizliğe sebebiyet vermesi de mümkündür. Bunun için somut olay bakımından geminin bir bütün olarak tehlikeye düşüp düşmediğine bakılmalıdır. Eğer istif

²¹⁷ Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 368; Okay, s. 91. Lahey – Lahey/Visby ve Rotterdam Kuralları’nda denize elverişlilik kavramı yola elverişlilik kavramını kapsar şekilde kullanılmaktadır, bkz. Yetiş, K. “Lahey – Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İÜHF, 2003, C. LXXI, S.2, s. 481, (Sefere Elverişlilik).

²¹⁸ Gemi teşkilatından anlaşılması gereken, geminin güvenliği, yüke, yolculara ve gemi adamlarına karşı taşıma yükümünü yerine getirmesi için gerekli teferruatın gemide bulunmasıdır, bkz. Akıncı, s. 99, Taşdelen, s. 94.

²¹⁹ Geminin yeterince yakıt almamış olması yola elverişsizlik nedenidir. Geminin ilk limandan ayrılırken yolculuk sırasında uğrayacağı ve yakıt ikmali yapabileceği bir ara limana varmasına yetecek kadar yakıt yoksa yetersizlik mevcuttur, bkz. Sözer, “Sefere Elverişlilik”, s. 70; Tekil, s. 276.

²²⁰ Kalpsüz, s. 117; Taşdelen, s. 94.

²²¹ Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 146; Sözer, “Sefere Elverişlilik”, s. 53.

²²² Bu halde taşıyan bundan ileri gelen zararlardan yüke özen borcunun ihlali kapsamında sorumlu olacaktır. Ticari kusur kavramına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa, - Kender, s. 157 – 159.

geminin güvenliğini tehlikeye sokuyorsa teknik kusur, yalnızca eşyanın güvenliğini tehlikeye sokuyorsa ticari kusur mevcuttur²²³.

Konteyner taşımacılığında da sefere elverişlilik bakımından istif unsuru önem taşımaktadır. Zira, konteynerin gemiye veya eşyanın konteynere hatalı istifi, yola elverişsizliğe neden olabilmektedir²²⁴. Konteynerlerin gelişigüzel üst üste güverteye veya güverte altına istifi halinde gemi dengesini kaybedebileceği gibi, devrilme dahi gerçekleşebilir²²⁵. Bu hallerde taşıyanın sorumluluğu, istifin kimin tarafından yapıldığı göz önüne alınarak belirlenir. Şöyle ki, konteyneri gemiye taşıyan istiflemiş ve bunun sonucu yola elverişsizlik meydana gelmişse, taşıyanın sefere elverişlilik yükümlülüğü nedeniyle sorumluluğu açıktır. Ancak gemiye istif yükleyen veya üçüncü kişi tarafından yapılmış ve elverişsizlik bu nedenle doğmuşsa, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için öncelikle konişmento kayıtlarında istifin kendisi tarafından yapılmadığına ilişkin bir çekincenin varlığı ardından tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen elverişsizliğe yol açan eksikliği fark edememiş olması aranır²²⁶.

bb) Yüke Elverişlilik

Geminin; eşyayı taşıma sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı korumaya elverişli olması ve eşyanın teslim alındığı gibi teslim edilmesini

²²³ Glass, D. A. – Cashmore, C.: *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, London 1989, s. 169; Sözer, “Sefere Elverişlilik”, s. 53; Yetiş, “Sefere Elverişlilik”, s. 482. Kopitoff v. Wilson (1876 Q.B.D. 377) davasında gemi sahibinin istiflediği çelik plakaları yolculuk esnasında serbest kalıp geminin dengesini bozarak batmasına sebep olmuş, mahkeme gemi sahibinin hatalı istifini sefere elverişlilik yükümlülüğünün ihlali olarak değerlendirmiştir, bkz. Glass, - Cashmore, s. 189.

²²⁴ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 90; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 369.

²²⁵ Atlantik dolaylarında seyreden bir konteyner gemisinin güvertesine hatalı olarak istiflenen konteynerlerden 22 tanesi rüzgarın şiddetiyle denize düşmüş, gemi dengesini kaybederek devrilme tehlikesiyle karşılaşmıştır. Bkz. Angus, W. D.: “Legal Implications of “The Container Revolution” in International Carriage of Goods”, McGill Law Journal, 1969, C. XIV, S. 3, s. 405.

²²⁶ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 90 – 91.

sağlayacak fiziki olanaklara ve ortama da sahip olmasıdır²²⁷. Türk Ticaret Kanunu madde 932/3 uyarınca da yüke elverişlilik;

“soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması”

olarak tanımlanmıştır. Eşya taşımada kullanılan kısım kastedilen; ambarlar, güverte, küpeşte gibi geminin fiilen eşya taşımada kullanılan tüm yerlerdir²²⁸. Taşıyan, bu kısımların genel olarak eşya taşımada elverişli olmasının²²⁹ yanı sıra eşyanın gerektirdiği özel donanımlara²³⁰ sahip olması hususunda da özen yükümlülüğü altındadır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, elverişsizliğe yol açan eksiklik münhasıran eşyayı tehdit etmekteyse yüke elverişsizlik, eksiklik nedeniyle aynı zamanda geminin de tehlike altında olması halinde ise yola ve hatta denize elverişsizlik söz konusudur.

Konteyner taşımacılığında da, taşıyan tarafından tedarik edilen dolayısıyla hareketli gemi ambarı niteliğini haiz konteynerdeki eksiklik diğer bir ifadeyle ayıp gemiyi yüke elverişsiz hale getirir²³¹. Nitekim konuya ilişkin en çok atıf yapılan

²²⁷ Akıncı, s. 101; Çağa, - Kender, s. 18; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 368.

²²⁸ Akıncı, s. 103; Taşdelen, s. 948; Tekil, s. 227; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 369; Yetiş, “Sefere Elverişlilik”, s. 483.

²²⁹ Birkaç örnekle açıklayacak olursak ham deri taşınmış ambarın müteakip seferinde kahvenin taşınmaması veya birbirinden etkileşimde bulunabilecek sabun ve narenciye gibi yükleri ayrı bölmelerde taşınması gerekir, bkz. Kender, - Çetingil, s. 90; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 369.; Yetiş, “Sefere Elverişlilik”, s. 483.

²³⁰ Taze et yükü için soğutma mekanizması, bozulabilir sebze yükü için havalandırma tertibat, kıymetli eşya için hırsızlığa karşı emniyetli bölmelerin olması halinde gemi somut yükün gerektirdiği özel şartları taşımaktadır, bkz. Yetiş, “Sefere Elverişlilik”, s. 483.

²³¹ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 91; Aladwani, s. 189. Ayrıca belirtmek gerekir ki, konteynerin ambar niteliğini haiz olması için taşıyan tarafından taşıtanın kullanıma sağlanması yeterli olup, taşıyanın konteyneri 3. bir kişi veyahut firmadan kiralaması halinde de yüke elverişsizlikten sorumlu olduğu kabul edilecektir, bkz. Bugden, <http://www.forwarderlaw.com/library/view> (et. 24.11.2014).

kararlardan biri olan taşıyan tarafından tedarik edilen konteynere yüklü bütün balyalarının konteynerde bulunan delikler nedeniyle ıslanarak hasara uğradığı 2008 tarihli NDAL v. Premium Tabacco davasında nihai temyiz mahkemesi;

“çoğu mahkeme tarafından da benimsendiği üzere taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin gemi ambarının bir parçası olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Lahey/Visby kuralları m.3/1’de düzenlenen taşıyanın gemi ve gemi ambarına ilişkin özen sorumluluğunun konteynerler bakımından da uygulanmalıdır”

sonucuna varmıştır²³². Ayrıca Rotterdam Kurallarının yüke elverişliliği düzenleyen 14. maddesinin c fıkrasında da, Lahey Kurallarından farklı olarak, ambar ve geminin yük bölümlerinin yanı sıra konteynerde sayılarak, taşıyan tarafından sağlanan konteynerin gemi ambarı ile bir tutulduğu görülmektedir²³³. Konvansiyonel taşımalarda taşıyan, nasıl ki gemi ambarını yüke elverişli bulundurma mecburiyetinde ise aynı işlevdeki konteyner bakımından da bu zorunluluğun doğması kaçınılmazdır²³⁴.

²³² Stevens, 27 – 28. Bir diğer dava Houlden & Co v. Red Jacket (1977 AMC 1382)’te balık konservesi yüklü taşıyan tarafından tedarik edilmiş ayıplı konteynerlerden 50 tanesi yolculuk sırasında çıkan fırtınada kaybolmuş, mahkemede taşıyanı gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğünü ihlal ettiği gerekçesiyle sorumluluğuna hükmetmiştir, bkz. Aladwani s.190. Aksi görüşte Margetson, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin niteliği itibariyle geminin bir parçası değil, sui generis yapıda bir ekipman olduğundan bahisle, LK m. 3’de düzenlenen taşıyanın gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlünün uygulanamayacağını savunmaktadır, bkz. <http://www.pomorci.com/Pomorskrules.pdf>.

²³³ Bkz. Rotterdam Kuralları m. 14/1 c; “Eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer bölümlerini ve içinde veya üzerinde eşyanın taşındığı kendisinin sağladığı her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için, gerekli özeni göstermelidir” hükmü yer almaktadır. Sefere elverişliliğe ilişkin olarak Rotterdam Kurallarının getirdiği bir diğer değişiklik taşıyanın bu yükümlülüğünün sefer boyunca devam etmesi gerektiğine ilişkindir, ayrıntılı bilgi için bkz. Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, s. 492 – 493.

²³⁴ Aladwani, s. 189.

Yüke elverişlilik için konteynerin ağırlık, hacim, yapı, gibi özelliklerinin yanında donanımının da o tip eşyayı güvenli şekilde taşımaya elverişli olması gerekir²³⁵. Bu da ancak taşıyanın konteynere istiflenecek eşya hakkında bilgi sahibi olmasıyla mümkündür. Zira, konteynerin yüke elverişliliği nispi bir kavram olup; yapılacak yolculuğun koşullarının yanı sıra taşınacak eşyanın özelliklerine göre tayin edilir.

b) Geminin Sefere Elverişsizliği Dolayısıyla Bir Zarar Meydana Gelmesi

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ikinci şart; geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden bir zararın doğmuş olmasıdır. Zarar eşyanın zıyayı, hasarı veyahut geç teslimi hallerinden ileri gelebileceği gibi elverişsizlik dolayısıyla eşyanın gemiye yüklenmemesi veya elverişsizliğin giderilmemesinden mütevellit eşyanın boşaltılmasından da meydana gelebilir²³⁶.

c) Uygun İlliyet Bağı

Zarar başka bir halden diğer bir deyişle denize, yola veya yüke elverişsizlikten doğmadıysa taşıyan sorumlu tutulamaz. Burada hemen belirtmek gerekir, sefere elverişli halde yolculuğa başlayan gemide, yolculuk esnasında

²³⁵ Tetley, "Cargo Claims", s. 648; Bugden, P.: - Black, S.: *Goods in Transit*, London 2010, B. 2, s. 375. İşviçreden Hong Kong'a taşınan çikolata yüklü soğutmalı konteynerlerin ara liman olan Fransa'da yapılan kontrollerde ideal sıcaklık olan 12°C yerine 23°C ısıda olduğu ve çikolataların bozulduğu tespit edilmiştir. Taşıyan kendisi tarafından tedarik edilen konteynerlerdeki gizli ayıp dolayısıyla yüke elverişsizlikten sorumlu tutulmuştur, bkz. Aladwani, s. 193. Ayrıca konteynerin vince takılmasını veya forkliftle taşınabilmesini sağlayan dış aksamlarındaki eksiklikler dahi bu kapsamda değerlendirilmektedir, bkz. Angus, s. 407.

²³⁶ Akıncı, s. 318.

meydana gelen zararlardan taşıyan 1141 maddesi kapsamında değil, 1178 vd. maddeleri uyarınca sorumlu olacaktır²³⁷.

3- Sorumluluktan Kurtuluş

Taşıyanın sefere elverişsizlikten sorumluluğu niteliği itibariyle kusur sorumluluğu olup, elverişsizliğin tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen fark edilemeyecek olduğu hallerde taşıyan sorumluluktan kurtulur (TTK m. 1141). Bunun haricinde taşıtan veya yükletenin gemideki eksiklikten haberdar olup, zararın doğacağını göze alarak herhangi bir kayıt ileri sürmeden eşyanın gemiye yüklenmesine razı olduğu hallerden doğan zararlardan da taşıyanı sorumlu tutmak mümkün değildir²³⁸.

Konuya ilişkin olarak Amerika Birleşik Devletleri Bölge Mahkemesinde görülen “*Skanderborg*” davasında kolilere yerleştirilmiş zeytinyağı tenekeleri taşıyanın tedarik ettiği kuru yük konteynerlerinde havalandırma bulunmamasından ötürü paslanarak hasara uğramıştır. Mahkeme konteynerin çeşidinin taşınacak eşyaya uygun olup olmadığının taşıtan tarafından yapılacak makul bir incelemeyle fark edilebileceğinden taşıyanın sorumlu olmadığına karar vermiştir²³⁹. Taşıyanın taşınacak eşyayı bilmediği ve bilmesinin beklenmediği hallerde, eşyanın niteliğine uygun olmayan konteynere istifinden ileri gelen zararlardan sorumlulukta bu kapsamda değerlendirilmelidir. Zira konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmesine karşın taşıtanın deposunda istifi ve mühürlenerek taşıyana tevdiine

²³⁷ Çağa, – Kender, s. 183; Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, s. 485.

²³⁸ Taşdelen, s. 952. Aksi görüş için bkz. Okay, s. 190.

²³⁹ Davidson, P. W. – Bishop, B.: “To Market, To Market: Issues Arising From International Transportation of Fresh Fruit and Vegetables in Refrigerated Sea Containers”, <http://www.cmla.org/papers/pdf>, (et. 23.12.2014).

sıklıkla rastlanmaktadır. Bu durumda temin edilen konteynerin taşınacak eşyaya uygun olup olmadığının tayini tamamen taşıtanın inisiyatifinde olup, uygun olmayan konteynere istiften ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemez.

4- Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tüm şartların varlığı halinde, sorumluluğun sınırı yukarıda ayrıntılı biçimde ele aldığımız Türk Ticaret Kanunu madde 1186 uyarınca belirlenecektir²⁴⁰. Buna göre; konteynerin ambalaj birimlerinin sayısı konişmentoda gösterilmişse bu birimlerin her biri (“1 konteyner 10 parça eşya içermektedir” = sorumluluğun üst sınırı 10 ünite), aksi halde konteyner bütün muhteviyatı ile koli kabul edilecektir (1 konteyner = sorumluluğun üst sınırı 1 koli). Hemen eklemek gerekir ki, konteynerin taşıyan tarafından tedarik ve istif halinde ise konteynerin içeriğinin bilinmesinden mütevellit konişmentoya bu hususa ilişkin herhangi bir kayıt düşülmesi dahi konteyner tek bir koli olarak nitelendirilemez.

III. KONTEYNERİN GÖNDERİLEN YA DA KONİŞMENTO HAMİLİNCE TESELLÜMÜNDEN KAÇINILMASINA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Taşıyanın navlun sözleşmesinin icrasına ilişkin son yükümlülüğü; eşyayı gecikmeden, belirlenen varma limanında yetkili şahsa teslimdir. Nitekim teslimin tamamlanması ile birlikte navlun sözleşmesi ifa edilmiş ve taşıyan da borçlarından kurtulmuş olur. Ancak, eşyanın teslimi iki taraflı bir hukuki işlem olup vasıtalı veya

²⁴⁰ Bkz. İkinci Bölüm, I, D.

vasıtasız zilyetliğin devri ile gerçekleşir²⁴¹. Bu nedendir ki, taşıyanın teslim yükümlülüğünün karşılığını, gönderilenin²⁴² veyahut konişmento hamilinin²⁴³ tesellüm hakkı oluşturur. Bu hak taşıyanın teslim hazırlanmış olduğuna ilişkin bildiriminden sonra yükümlülüğe dönüşür (TTK m. 1176/1)²⁴⁴.

Gönderilenin eşyayı teslimden kaçınması ise bu yükümlülüğün ihlali anlamına gelip, taşıyana karşı sorumluluğunu doğurur²⁴⁵. Elbette ki, gönderilenin ya da konişmento hamilinin sorumluluğu, teslim almaktan kaçınmanın taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklanmadığı veya mücbir sebebin var olmadığı hallerde söz konusu olur²⁴⁶.

²⁴¹ Çağa, - Kender, s. 61; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 228. Eşyanın teslimi; boşaltmadan önce güvertede, ambarlarda ya da eşya gemiden boşaldıktan sonra supalan (gemi vincinin altında) veyahut eşyanın rihtim idaresine bırakılmasıyla gerçekleşebilir, ayrıntılı bilgi için bkz. Deniz, “Deniz Ticareti II”, s. 42 – 43.

²⁴² Gönderilen; varma limanında eşyayı teslim almaya yetkili kimse olarak tanımlanabilir; Akıncı, s. 41; Çağa, - Kender, s. 5 – 6; Deniz, “Deniz Ticareti II”, s. 6; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 139; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 322; Tekil, s. 231 – 233; Okay, s. 19 – 20. Gönderilenin üçüncü bir kişi olması zorunlu değildir; taşıyan veya yükleten aynı zamanda gönderilen sıfatına haiz olabilir, bkz. Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 139.

²⁴³ Konişmento hamili; eşyanın teslimini talep hakkı usulüne uygun şekilde kendisine devredilmiş olan ve konişmentoyu elinde bulunduran kişidir (TTK m. 1230/1). Dolayısıyla bu kişi gönderilen olabileceği gibi, emre yazılı konişmentolarda gönderilenin kendisine konişmentoyu ciro ettiği kişi de olabilecektir, bkz. Değirmenci/Kula, N.: “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, S. 24 s. 151; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu, s. 173.

²⁴⁴ Taşıyanın bildirim yükümlülüğü, navlun sözleşmesinin; charter veyahut kırkambar sözleşmesi niteliğinde olmasına göre farklı usullere tabidir. Konteyner taşımacılığında navlun sözleşmesinin hemen her zaman kırkambar sözleşmesi olarak ortaya çıkmaktadır. Buna göre TTK m. 1176/1 uyarınca; “Kırkambar sözleşmesinde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür. Gönderilen tanınmıyorsa bildirim yerel adete göre ilan yoluyla olur”. Gönderilene bu bildirim yapıldığında konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği hallerde eşyanın konteynerden boşaltılmış olması, taşıyan tarafından tedarik halinde ise konteynerin gemiden indirilmiş olması teslim hazırlanmış anlamına gelecektir.

²⁴⁵ Akıncı, s. 88; Cumalıoğlu, s. 190 – 198; Çağa – Kender, s. 61 – 63; Deniz/Kaner, “Deniz Ticareti II”, s. 42 – 43; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 385 – 388; Okay, s. 150.

²⁴⁶ Zira eşyanın navlun sözleşmesinde belirlenen varma limanında veya belirlenen tarihte teslim edilmemesi, ya da sıvı dolu konteynerin delinerek tamamen boşalması sonucu teslimin imkansız hale gelmesi durumunda gönderilenin navlun sözleşmesinden doğan borçlardan sorumlu olmayacağı açıktır, ayrıntılı bilgi için bkz. Tetley, “Cargo Claims”, s. 312. Burada eklemek gerekir ki, gönderilenin aynı zamanda alıcı olduğu hallerde taşıyanla arasındaki satım sözleşmesine dayanarak örneğin malın belirtilen özellikleri taşımadığından bahisle teslimden kaçınmaz, Tetley, “Cargo Claims”, s. 313.

Özellikle konteyner taşımacılığına ilişkin uyuşmazlıklarda gönderilenin konteyneri teslim almaması neticesinde doğan sürastarya parası²⁴⁷, depolama masrafları, alıkoyma masrafları²⁴⁸ vb. zarar kalemlerinden kimin sorumlu olacağı tartışma konusu olmuştur. Dolayısıyla çalışmanın bu kısmında öncelikle haklı bir sebep olmaksızın tesellümden kaçınan gönderilen ya da konişmento hamilinin sorumluluğunun şartları incelenecek, ardından taşıyanın bu halden doğan haklarının neler olduğu saptanmaya çalışılacaktır. Burada belirtmek gerekir ki, gönderilenin sorumluluğu bakımından, konteynerin taşıyan veyahut taşıtan tarafından tedariki arasında herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Ancak, konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği hallerde uyuşmazlıkların daha sık ortaya çıkmasından mütevellit konunun bu kısımda ele alınması tercih edilmiştir.

²⁴⁷ TTK m. 1770 ve 1171 uyarınca taşıyanın kararlaştırılan boşaltma süresinden fazla beklemek zorunda olduğu süreye sürastarya bu süre için taşıyana ödenecek paraya ise sürastarya parası denir. Hemen her zaman kırkambar sözleşmesi şeklinde yapılan konteyner taşımacılığına ilişkin navlun mukavelelerinde yükleme ve boşaltmada bekleme süreleri bulunmadığından mütevellit, uygulamada taraflar bu süreleri kendileri tayin etmektedir. Konişmento kayıtlarına bakıldığında serbest zaman (Free time) adı altında 7 ila 14 gün arasında değişen boşaltma sürelerinin aşılmasını takiben sürastarya parası işlemeye başlayacağı kararlaştırılmaktadır, Uygulamada sürastarya parası yerine demuraj kavramının tercih edildiği görülmektedir. demuraj tarifeleri için bkz. <https://www.hapag-lloyd.com/demurrage.html>, (et. 05. 02. 2015); <http://www.maerskline.com/hr/countries/general/demurrage-detention>, (et. 05. 02. 2015); <https://www.msc.com/ecu/country-guides/turkey/demurrage>, (et. 05. 02. 2015).

²⁴⁸ Geminin haksız yere tutulması neticesinde doğan alıkoyma ücreti, uygulamada sıkça kullanılan İngilizce karşılığı “detention”, demuraj ücreti ile karıştırılabilmektedir. Demuraj dolu konteynerin belirtilen süre içerisinde teslim alınmaması veya teslimde gecikmesi neticesinde doğarken, detention konteynerlerin boşaltılıp iade edilmemesi dolayısıyla geminin limanda beklemesinden ileri gelmektedir, ayrıntılı bilgi için bkz. <http://shippingandfreightresource.com/difference-between-demurrage-and-detention/>, (et. 20. 03. 2015).

B) GÖNDERİLENİN YA DA KONİŞMENTO HAMİLİNİN
SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

1- Konişmento veya Konişmentonun Atıf Yaptığı Çarter Partide

Gönderilenin ya da Konişmento Hamilinin Doğacak Borçlardan

Sorumlu Olacağına Yer Verilmesi

Taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca denizde eşya taşıma taahhüdünün karşılığını taşıtanın navlun ödeme borcu oluşturmaktadır. Navlun borçlusu taşıtandır (TTK m. 1200). Ancak Türk Ticaret Kanunu madde 1203'teki şartların varlığı halinde bu borcun gönderilene intikali mümkündür. Buna göre;

“Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur”.

Gönderilenin bu yükümlülüğü navlun sözleşmesinin üçüncü şahıs yararına sözleşme niteliğinden mütevellittir²⁴⁹. Zira bu tarz sözleşmelerde taraflar üçüncü kişinin ediminden istifade etmesini bazı borçları ifa etmesi veya mükellefiyetleri yerine getirmesi şartına tabi tutabilirler. Dolayısıyla gönderilenin de eşyayı teslim alma hakkı navlun ve teferruatlarını ödeme şartına bağlanabilir. Gönderilenin

²⁴⁹ Navlun sözleşmeleri Türk Borçlar Kanununun. 129/2 uyarınca üçüncü şahıs yararına sözleşme olarak kabul edilmektedir, bkz. Çağa, - Kender, s. 5; Akyol, Ş.: *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, İstanbul 2008, s. 45.

sorumluluğu için bu hususlara ilişkin şartın navlun sözleşmesi, konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedinde yer alması aranır²⁵⁰.

Konişmentonun düzenlendiği hallerde gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişki navlun sözleşmesinin hükümlerinden bağımsız olup, konişmentoya göre belirlenir. Nitekim Türk Ticaret Kanunu madde 1237 uyarınca; taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır. Konişmentonun içeriğine ilişkin 1229. maddenin birinci fıkrasının / bendinde belirtildiği üzere; konişmento navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıtları, ödenecekse bunun miktarını içerir²⁵¹.

Yargıtay 11. H.D.’nin 29.01.2004 tarihli, 2003/6939E., 2004/832K. sayılı kararına konu olayda; Singapur’dan Türkiye’ye gönderilen emtianın yer aldığı konteynerlere ait konişmentolarda gönderilen olarak gösterilen davalının, kendisi tarafından ibraz edilen diğer belgelerde alıcı olarak dava dışı E. A.Ş.’nin yazılı olduğu gerekçesiyle konteyner demuraj, terminal vb. ücretlerden sorumlu olmayacağı iddiasına karşılık Yargıtay, taşıyan ile hukuki ilişkilerde konişmentonun

²⁵⁰ Navlun sözleşmesi veyahut denizde taşıma senedinde herhangi bir şartın bulunmadığı hallerde farklı bir belge ile gönderilenin sorumlu olduğunun kabul edilip edilemeyeceği tartışmalıdır. Yargıtay 11. H.D.’nin 03.06.2013 tarihli 2012/12133E., 2013/11552K., sayılı kararına konu olayda; taraflar arasındaki sözleşmede konteyner demuraj ücretine ilişkin her ne kadar bir düzenleme bulunmamaktaysa da, davalının imzasını inkar etmediği taahhütnamede konteyner demuraj ardiye ve benzeri gecikmeyle ilgili her türlü giderin karşılanacağı taahhüt edilmiş olduğundan bu belgeye ilişkin herhangi bir değerlendirme yapmaksızın verilen karar yerinde görülmeyerek bozulması yönünde hüküm kurmuştur, bkz. Drl. Kazancı Bilişim – İtihat Bilgi Bankası.

²⁵¹ Burada mehz Hamburg Kurallarında yer alan “veya” bağlacının kullanılmamış olmaması ödemenin gönderilen tarafından yapılacağına ilişkin kaydın yeterli olmadığı bunun yanısıra miktarında belirtilmesi gerekeceğine ilişkin bir sonuç doğurmuş gibi gözükse de, kaynak Hamburg Kuralları düzenleme göz önüne alınarak yalnızca kaydın bulunduğu hallerde de gönderilenin sorumlu tutulabileceği şeklinde yorumlanmalıdır, bkz. Hamburg Kuralları m. 15/1 (k).

esas alınacağından mütevellit davalı gönderilenin sorumlu tutulmasına ilişkin mahkeme kararını onamıştır²⁵².

Navlunun veya sürastarya parasının gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin herhangi bir kayıt içermeyen konişmento gönderilenin navlun ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur (TTK m. 1240/1). Ancak burada hemen eklemek gerekir ki, konişmentoda charter partisine gönderme yapıldığı hallerde burada navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin hükmün konişmento içeriğine dahil edilmesi mümkündür. Bu hükümlerin gönderilene karşı ileri sürülebilmesi için, konişmento devredilirken charter partinin bir suretinin de konişmento hamiline ibraz edilmiş olması şarttır (TTK m. 1237/3). Ayrıca konişmentoda navlun sözleşmesine yapılan atıf, açıkça belirtilmediği takdirde, boşaltma süresi, sürastarya süresi ve parası hakkındaki hükümleri kapsamamaktadır (TTK m. 1240/3).

2- Gönderilenin Konteynerin Teslimini Talep Etmesi

Gönderilenin sorumluluğunun diğer bir deyişle taşıyanın alacakları bakımından ödeme yükümlülüğünün doğması için konişmentoda veya konişmentonun düzenlenmediği hallerde navlun sözleşmesinde taşıma gereği doğacak tüm borçlardan sorumlu olduğuna ilişkin kaydın yanı sıra eşyanın teslimini talep etmesi aranmaktadır²⁵³. Türk Ticaret Kanunu madde 1203;

²⁵² DrI. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

²⁵³ Deniz/Kaner; “Deniz Ticareti II”, s. 43 – 44; Ögüz/Şeker, Z.: Z.: “Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine”, İÜHFİM, 2008, C. LXVI, S. 1, s. 339.

“Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, ... bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur”

demektedir. Bu madde uyarınca eşyanın teslimini talep etmeyen gönderilenin sorumluluğundan söz edilemez.

Gönderilenin teslim talebi, aksine bir hüküm bulunmadıkça, taşıyanın teslimine ilişkin hazırlık bildirimde olduğu gibi herhangi bir şekilde tabi değildir. Ayrıca gönderilenin açıkça teslimi talep etmediği, ancak davranışlarıyla gösterdiği örneğin eşyanın boşaltılmasına ilişkin direktifler verdiği, numune malların muayenelerini gerçekleştirdiği hallerde bu şartın gerçekleştiği kabul edilmiştir²⁵⁴.

Uygulamada, teslim hususun gönderilenin sorumluluğunun tespitinde inceleme konusu yapılmadığı görülmektedir. Yargıtay 11. H.D.’nin 22.05.2003 tarih, 2002/12721E., 2003/5314K. tarihli kararına konu olayda; Davacı taşıyan, konişmento uyarınca, eşyanın limana tahliyesinin ardından 7 gün içerisinde konteynerlerden boşaltılması gerektiğini buna karşın halen boşaltılmadığı ve doğan demuraj ücretinin gönderilenden tahsilini talep etmiş, davalı gönderilen ise teslim alınmayan ve devletleştirilen yüke ilişkin demuraj ya da ardiye ücreti istenemeyeceği yönünde savunmada bulunmuştur. Yargıtay;

²⁵⁴ Zou, Y.: “Delivery of Goods by the Carrier under the Contract of Carriage by Sea”, 2005, <http://repub.eur.nl/pub/6943>, (et. 05. 01. 2015).

“devletleştirme işleminin davacı taşıyanın herhangi bir işleminden kaynaklanmamış olmasına ve taşıma ilişkisinden doğan demuraj ücretinden davalının sorumlu olmamasını gerektirecek hiçbir hususunda bulunmadığı”

gerekçesiyle konişmento uyarınca da ödeme yükümlülüğü bulunan davalının sorumlu olduğu yönündeki alt mahkeme kararını onamış, gönderilenin eşyanın teslimini hiç talep etmemiş olması hususunu ele almamıştır²⁵⁵. Bu konuya ilişkin olarak *Öğüz/Şeker*; gönderilenin yükü teslim almamasının üçüncü kişi yararına sözleşmede edimin reddi anlamını taşıdığını dolayısıyla sözleşmenin tarafı olmayan gönderilenden, taşıma sözleşmesinden doğan alacakları talep hakkının dayanağının ortadan kalktığını ve taşıtanın borçlu kalmaya devam ettiğini ifade etmiştir²⁵⁶.

Daha önce de değinildiği üzere konişmentonun düzenlendiği hallerde gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişki navlun sözleşmesinin hükümlerinden bağımsız olup, konişmentoya göre belirlenir. Ancak üçüncü kişi gönderilenin konişmento şartlarıyla bağlanması Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararıyla da sabit olduğu üzere; ibrazla yükü teslim almada kullandığı vakit gerçekleşir²⁵⁷. Dolayısıyla konişmentoda gönderilenin navlun vb. borçlardan sorumlu olacağına ilişkin kayıt, gönderilenin konişmentoyu devraldığı an değil, eşyanın teslimini talep ettiği an hüküm ifade eder.

²⁵⁵ Drf. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası.

²⁵⁶ Bkz. *Öğüz/Şeker*, s. 337 – 342.

²⁵⁷ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 1.2.1995 tarih, 1994/11-765E., 1995/39K. sayılı kararı, bkz. http://www.hukuki.net/ictihat/Yargitay_Hukuk_Genel_Kurulu_1994_11_765.php, (et. 10. 02. 2015).

Bu nedenle gönderilenin konteynerin teslimünden kaçınması halinde, taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan borçlara ilişkin gönderilene değil, taşıtana başvurabilir. Nitekim bu husus Türk Ticaret Kanunu madde 1207/1’de;

“Gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, taşıtan, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları ödemekle yükümlüdür”

denmek suretiyle hükme de alınmıştır. Madde gerekçesinde üçüncü kişi gönderilenin teslim talebinde bulunmadığı hallerde kanunun temel kurallarının devrede kalacağı; navlun sözleşmesinden doğan alacakların borçlusunun taşıtan olacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda gönderilenin teslimünden kaçınma nedenine bakılmaksızın ileri gelen zararlar bakımından hiçbir halde taşıyana karşı sorumluluğunun bulunmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

C) TAŞIYANIN HAKLARI

Gönderilenin eşyayı teslimden kaçındığı ve dolayısıyla taşıyan bakımından bir teslim engelinin olduğu hallerde, taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getirmesini ve navlun sözleşmesinden doğan alacaklarını tazmin etmesini sağlayacak birtakım haklarının olması kaçınılmazdır²⁵⁸. Türk Ticaret Kanunu madde 1174. maddesi uyarınca;

²⁵⁸ Doğrucu, M.: “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Alınmaması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 544 – 545; Olsson, J.: *Undelivered Goods Under the Law of Carriage of Goods by Sea*, Lund University Master Thesis Sweden 2013, s. 63. Teslim engeli kavramına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Karan, “CMR Şerhi”, s. 254 – 256. Ayrıca taşıyanlar konşimentolara konulan hükümlerle de bu haklarını saklı tutmaktadır, eşyanın teslim alınmaması halinde taşıyanın sahip olacağı hakları içeren konşimento örnekleri için bkz. <https://www.msc.com/che/contract-of-carriage/bl-standard-terms-conditions>, (et. 09.06.2015); http://www.arkasline.com.tr/sart_ve_esaslar.html, (et. 09. 06. 2015).

“(1) Gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra, Türk Borçlar Kanununun 107 ilâ 109 uncu maddelerinde öngörülen hakları kullanabilir. (2) Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya 1168 inci maddede yazılı bildirim üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez yahut bulunamazsa taşıyan, birinci fıkrada gösterilen tarzda hareket etmek ve aynı zamanda durumu taşıtana bildirmek zorundadır”.

Buna göre gönderilene ve taşıtana bildirimde bulunmak koşuluyla taşıyan Türk Borçlar Kanununda bulunan alacaklının temerrüdüne ilişkin hükümlere başvurabilecektir.

1774. maddenin ikinci fıkrası ile taşıyanın, gönderilenin yanı sıra taşıtana da bildirimde bulunmakla yükümlü kılınması, bu hallerde taşıtanın eşyaya ilişkin talimat verme yetkisinin olup olmadığı sorusunu akla getirmektedir. Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticareti Hukuku Kitabında konuya ilişkin ayrıntılı bir düzenleme bulunmamaktadır²⁵⁹. Ancak konişmentoya ilişkin “yükletenin talimatı” başlıklı 1232. maddenin böyle bir yetkinin varlığına işaret ettiği söylenebilir²⁶⁰. Zira bu hüküm uyarınca; emre yazılı bir konişmento düzenlenmişse, konişmentonun tüm nüshalarının geri verilmesi kaydıyla yükleten eşyanın bir ara limanda veya boşaltma limanında kendisine teslim edilmesini isteyebilir (TTK m. 1232/1). Konişmentonun emre değil de nama düzenlendiği hallerde ise yükleten ve konişmentoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, konişmentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese

²⁵⁹ TTK’nın Taşıma İşleri Başlıklı Dördüncü Kitabı’nda m. 868’de gönderenin tasarruf hakkı düzenlenmiştir.

²⁶⁰ Süzöl, s. 240.

bile, eşya geri verilir veya teslim olunur (TTK m. 1234/4). Taşıtanla yükleten sıfatının birleşmesi durumunda taşıtanın bu maddeden yararlanabileceğine şüphe yoktur. Ancak görüldüğü üzere bu yetkinin kapsamı oldukça sınırlı olup, gönderilenin tesellümden kaçınması halinde taşıtan yalnızca eşyanın kendisine teslimi isteyebilecektir²⁶¹.

1- Tevdi Hakkı

Taşıyanın gönderilenin eşyayı tesellümden kaçınması halinden doğan ilk hakkı Türk Borçlar Kanunu madde 107’de;;

“Alacaklının temerrüde düşmesi durumunda borçlu, hasar ve giderleri alacaklıya ait olmak üzere, teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulabilir. Tevdi yerini, ifa yerindeki hâkim belirler. Bununla birlikte ticari mallar, hâkim kararı olmadan da bir ardiyeye tevdi edilebilir”

şeklinde düzenlenmiştir. Bu madde kapsamında tevdi hakkını kullanan taşıyan teslim borcundan kurtulacaktır.

Madde başlığı her ne kadar “tevdi hakkı” olsa da gönderilenin tesellümden kaçındığı hallerde bu hakkın niteliği itibariyle yükümlülüğe dönüştüğü kabul edilmektedir²⁶². Diğer bir ifadeyle bu durumda taşıyan gecikmeksizin, taşıtan ve gönderilene de ihbarda bulunmak suretiyle, eşyayı emniyetli bir yere tevdi etmek

²⁶¹ Akıncı, s. 272; Süzel, s. 244.

²⁶² Çağa, T.: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1995, s. 55; Doğrucu, s. 544; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu s. 181; Tekil, s. 295.

zorundadır. Aksi halde yani taşıyan kusurlu olarak tevdi yükümlülüğünü yerine getirmez ise gecikmeden doğan zararlarına ilişkin talepte bulunamaz²⁶³.

Gönderilenin tesellümden kaçındığı hallerde yapılan tevdi Türk Ticaret Kanununun 1174/2, 1178/3 (b) maddeleri uyarınca teslim hükmündedir (*farazi teslim*)²⁶⁴. Dolayısıyla taşıyan bu işlemin ardından eşyada meydana gelecek zıya ve hasardan sorumlu değildir²⁶⁵. Taşıyan yükü tevdi etmek zorunda kalması nedeniyle taşıtandan başta navlun olmak üzere navlun teferruatından doğan diğer tüm alacaklar ile sürastarya parası, tevdi masrafları ve gönderilene düşen diğer tüm masrafları isteyebilecektir.

Konteyner taşımacılığında bu hususun sıklıkla uyuşmazlık konusu haline geldiği görülmektedir. Şöyle ki, uygulamada taşıyanlar gönderilenin eşyayı tesellümden kaçındığı hallerde eşyayı boşaltmak yerine konteynerde tutarak beklemekte ve bunun karşılığında “sürastarya parası”²⁶⁶ talep etmektedir.

Konteynerin taşıyan tarafından tedariki halinde gemi ambarı olmasından mütevellit bir sürastarya parası talep edilebileceğinin kabulü gereklidir²⁶⁷. Zira eşyanın konteynerde bekletilmesi ile ardiyeye boşaltılarak bekletilmesi arasında bir

²⁶³ Çağa, s. 55; Doğrucu, s. 545; Kender, - Çetingil, - Yazıcıoğlu s. 181 Tekil, s. 295.

²⁶⁴ Karan, “CMR Şerhi”, s. 275.

²⁶⁵ Tevdi yerinin seçiminde gereken özeni göstermeyen taşıyanın bu halden ileri gelen zararlardan ise sorumlu olduğu kabul edilmektedir, bkz. Çağa, s. 56.

²⁶⁶ Sürastarya parası taşıyana sürastarya süresi için ödenen ücrettir(TTK m. 1171). Sürastarya süresi ise 1170. madde de; “Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir. (2) Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. (3) Sürastarya süresi, boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın işlemeye başlar”. Konteyner taşımacılığı bakımından sürastarya parası, konteynerin gemiden boşaltılmasının ardından taraflarca sözleşme ya da koniementoda kararlaştırılan serbest zaman (free time) sonunda teslim alınmaması veya teslim alınan konteynerin boşaltılarak iade edilmemesi neticesinde doğmaktadır.

²⁶⁷ Karan, “CMR Şerhi”, s. 276.

fark yoktur. Burada taşıyanın hizmeti taşımaya değil, saklamaya yöneliktir. Nitekim taraflar eşyanın konteynerde makul boşaltma süresinden daha fazla bekletilmesine diğer bir deyişle konteynerde saklanmasına karşılık aralarında bir bekleme ücreti de kararlaştırabilirler. Ancak uygulamada taraflar arasında herhangi bir anlaşma olmamasına karşın taşıyan tarafından taşıtandan saklama ücretini aşan bir sürastarya parasının talep edildiği görülmektedir.

Bu durumda öncelikle sürastarya parasının konteynerin değerinden fazla olamayacağı kabulü gereklidir²⁶⁸. Taşıyanın sürastarya parasına ilişkin taleplerinin somut olayın şartları göz önüne alınarak değerlendirilmesi örneğin; taşıyanın konteynerin içerisindeki eşyayı boşaltarak depolanması halinden doğan masraflar ile konteynere istifli halde bekletmesinden doğan sürastarya parası arasında fahiş bir fark olması halinde taşıyanın fazlaya ilişkin talebinin reddedilmesi de hakkaniyete uygun çözüm bir çözüm yolu teşkil etmektedir.

Gönderilenin konteyneri tesellümden kaçınması halinde doğabilecek sürastarya parasının miktarına ilişkin en somut örnek yakın zamanda İngiltere’de görülen *MSC Mediterranean Shipping v Cottonex Ansfalt* davasıdır. Bu dava ile taşıyan taşıtandan, otuz beş adet konteyneri için üç buçuk yıldır işleyen ve dava tarihinde bir milyon dolara ulaşmış sürastarya parasını talep etmiştir. Şöyle ki, taşıyan tarafından tedarik edilen otuz beş adet konteynere istifli işlenmemiş pamuk yükü varna limanı olan Bangladeş’e ulaştığında gönderilen, pamuk piyasasında ortaya çıkan krizden mütevellit, tesellümü reddetmiş ve akreditif hesabından herhangi bir ödeme yapılmaması için işlemlere başlamıştır. Ne var ki, banka ödemeyi

²⁶⁸ Karan, “CMR Şerhi”, s. 276.

gerçekleştirmiş böylelikle pamuk yükünün, mülkiyeti gönderilene geçmiştir. Bu durumda eşya üzerinde herhangi bir hakimiyeti kalmayan taşıtan konteynerleri boşaltıp taşıyana geri gönderememiş ve sürecin çıkmaza girmesiyle dava tarihinde sürasatya parası konteynerlerin değerinin 10 katına ulaşmıştır. Mahkeme ise taşıtanın ancak sürastarya parasının ödenebilir olduğu sürece ilişkin bir sorumluluğunun olduğunu ve konteynerlerin boşaltılıp iadesinin imkansız hale geldiği; diğer bir deyişle hakimiyetin gönderilene geçtiği andan itibaren bu sorumluluğun sona erdiği yönünde hüküm kurmuştur²⁶⁹.

2- Satma Hakkı

Taşıyanın Türk Ticaret Kanununun 1774. Maddesinin ikinci fıkrasından doğan bir diğer hakkı Türk Borçlar Kanununu madde 108’de hükme alınan satma hakkıdır. Buna göre;

“Sözleşmenin konusu olan şeyin niteliği veya işin özelliği tevdi edilmesine uygun düşmez veya teslim edilecek şey bozulabilir ya da bakımı, korunması veya tevdi edilmesi önemli bir gideri gerektirir ise, borçlu, alacaklıya önceden ihtarda bulunması koşuluyla, hâkimin izniyle onu açık artırma yoluyla sattırıp bedelini tevdi edebilir”.

O halde taşıyanın satma hakkını kullanabilmesi için; i- eşyanın hali hazırdaki durumu itibariyle satışı gerektirmesi, ii- eşyanın çabuk bozulabilir cinsten olması iii- tevdi masraflarının eşyanın değeriyle orantısız olması gerekmektedir²⁷⁰. Taşıyan eşya

²⁶⁹ Karara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2015/283.html>, (et. 10. 05. 2015).

²⁷⁰ Karan, “CMR Şerhi”, s. 277; Xiaonan, D.: “Legal Issues Concerning Non- delivery at the Destination Port”, http://shhsfy.gov.cnt/platformData/pub/hsfyenglish_42/docs/201201/d_253548.html, (et. 09.06.2015).

satıldığı takdirde elde edilen semenden tüm alacaklarını tahsil ettikten sonra, kalan bakiye tasarruf hakkı sahibine verilir. Semenın taşıyanın alacaklarını karşılamaya yetmemesi halinde ise eksik kalan meblağ yine tasarruf hakkı sahibinden talep edilebilir.

3- Hapis Hakkı

Türk Ticaret Kanunu madde 1201 uyarınca;

“Taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür”.

Taşıyan navlun sözleşmesinden doğan muaccel alacakları yanında, eşya için uyguladığı ilave tedbirler dolayısıyla ortaya çıkan hak edişleri ve masrafları ödenmezse, hapis hakkının sağladığı yetkiyi kullanarak, eşyayı cebri icra yoluyla sattırabilir ve satış parasından alacaklarını öncelikle tahsil edebilir²⁷¹.

²⁷¹ Çağa, s. 216 – 217;

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITAN TARAFINDAN TEDARİK EDİLEN KONTEYNERE

UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

I. KONTEYNERİN ZİYAI, HASARI VEYA GEÇ TESLİMİ DOLAYISIYLA TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Taşıyanın tedarik ettiği konteynerin ziyayı, hasarı ve geç tesliminde taşıyanın sorumluluğuna uygulanacak hukuki rejim yukarıda ayrıntılı biçimde incelenmiştir²⁷². Bu kısımda ise konteynerin taşıtan (veyahut yükleten) tarafından temininde bu hallerden ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğunun tespiti çalışılacaktır.

Burada da Türk Ticaret Kanunu madde 1178 vd. hükümleri uygulama alanı bulacağından, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin şartlar farklılık arz etmemekte, konteynerin taşıtana veya yükletene ait olmasından mütevellit birkaç husus ayrıca önem kazanmaktadır. Taşıyanın sorumluluk kapsamı ise genişlemektedir. Zira, taşıtan veya yükleten tarafından tedarik edilen konteynerin ziyaa, hasarı veya geç teslimi halinde taşıyan, hem konteyner hem de içerisine istifli eşya bakımından sorumlu olacaktır.

²⁷² Bkz. İkinci Bölüm, I.

B) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

1- Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi

Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi

Konteynerin taşıtan tarafından tedarik edildiği haller bakımından da, taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için bu zararın eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmesi ve taşıyanın sorumluluktan kurtulamaması aranır. Sorumluluğun ilk şartı olan; eşyanın zıyaa, hasarı veya geç tesliminden ileri gelen zararın mevcudiyeti bakımından, konteynerin taşıyan veya taşıtan tarafından sağlanması arasında bir fark bulunmamaktadır. Bu hususta yukarıda ayrıntılı biçimde incelendiğinden burada yalnızca ilgili kısma atıf yapmakla yetinilecektir²⁷³.

2- Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebebiyet Veren Olayın Eşya Taşıyanın

Hâkimiyetindeyken Meydana Gelmesi

Taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için ikinci koşul; zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren olayın eşya taşıyanın hâkimiyetindeyken meydana gelmesidir²⁷⁴. Eşya taşıyan tarafından teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyanın muhafazasında sayılır.

Konteynerin taşıtan veya yükleten tarafından temin ve istif edildiği haller bakımından taşıyana teslim; kapalı konteynerin taşıyana tevdi edilmesiyle meydana

²⁷³ Bkz. İkinci Bölüm, I, B, 1.

²⁷⁴ Bkz. İkinci Bölüm, I, B, 2.

gelir²⁷⁵. Uygulamada pek sık rastlanmasa da, konteynerin taşıtan veya yükleten tarafından sağlandığı ancak eşyanın istifinin taşıyanın adamlarınca yapıldığı hallerde ise, konteynerin kendisi ve istiflenecek eşyanın taşıyana tevdi ile teslim gerçekleşir²⁷⁶. Gönderilene teslim, diğer bir deyişle taşıyanın sorumluluğunun sona ereceği an ise kapalı konteynerin gemiden indirilmesi ve gönderilenin hâkimiyetine girmesiyle meydana gelir. Kapıdan kapıya yapılan taşımalarda konteynerin varma yerine diğer bir deyişle gönderilenin deposuna veya fabrikasına teslimiyle gerçekleşmiş sayılacaktır²⁷⁷.

3- Uygun İlliyet Bağı

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin son şart, eşyada meydana gelen zıya, hasar, veya teslimdeki gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır. Zarar, olayların normal akışına göre, eşyadaki zıyan, hasarın ya da gecikmenin, tedbirli taşıyandan beklenen makul sonucu olmalıdır²⁷⁸. Bu halde taşıyan hem doğrudan hem de dolaylı zararlar bakımından sorumlu olacaktır.

C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ

Taşıyanın eşyanın zıya, hasarı veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğa ilişkin son şart; kusursuzluğunu ispatlayamaması ya da mutlak - muhtemel sorumsuzluk nedenlerinden yararlanamamasıdır. Bu hallere yukarıda

²⁷⁵ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 82 – 85.

²⁷⁶ Ayrıca belirtmek gerekir ki; konteyner ve istiflenecek eşya aynı anda tevdi edilmez; örneğin, taşıtan veya yükleten tarafından konteynerin kendisi eşyadan önce tevdi edilirse, taşıyanın konteynerin zararından sorumluluğuna ilişkin sürenin başlangıcı, konteynerin zilyetliğine geçirmesiyle başlayacak olup, istiflenecek eşya bakımından sorumluluğu ise ancak onlarında teslimi halinde başlayacaktır.

²⁷⁷ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 82 - 85. Daha önce de belirttiğimiz üzere boşaltmadan teslim kadar olan safha emredici kurallara tabi olmayıp, taşıyanın aşama için sorumsuzluk kaydı koyması veya sorumluluğunu sınırlandırması mümkündür.

²⁷⁸ Karan, “CMR Şerhi”, s. 318.

kısaca değinilmiş olup burada yalnızca, özellikle taşıtan tarafından konteyner tedariki halinde taşıyanın başvurduğu ve yargı kararlarına da konu 1182. maddenin e ile h bentleri arasında sayılan muhtemel sorumsuzluk nedenleri üzerinde durulacaktır²⁷⁹.

a) Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri

Zararın yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmallerinden ileri gelmesi halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılır (TTK m. 1182/1(e)). Yükün özellikleri hakkında yanıltıcı beyanlar; yükleme ve istif işlemlerinin taşıtan veya yükleten tarafından gerçekleştirilmesi sonucu zararın doğması gibi haller bu bent kapsamında değerlendirilmektedir²⁸⁰.

Konteyner taşımacılığında, konteynerin taşıtan veya yükleten tarafından istifinin ardından taşıyana tevdi edildiği durumlarda taşıyan, 1182. maddenin birinci fıkrasının e bendinde sayılan kişilerin, yükün özellikleri hakkında yanıltıcı beyanlarından veya yetersiz istiften ileri gelen zararlardan sorumlu tutulamaz²⁸¹. Kural bu olmakla birlikte, uygulamada özellikle mühürlü konteyner²⁸² taşınmasında

²⁷⁹ Bkz. İkinci Bölüm, I, B, 3.

²⁸⁰ Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 92; Akıncı, s. 448; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 310; Sözer; “Deniz Ticareti I”, s. 504; Okay, s. 228; Tetley, “Cargo Claims”, s. 451; Ülgener, s. 131. Bu bendin 6762 sayılı eski TTK’da karşılığı m. 1063/1 (5) kapsamı bakımından ambalaj ve işaret yetersizliği de zararın yükle ilgilinin kusur veya ihmalden kaynaklanması hallerinden sayılmaktaydı, bkz. Akıncı, 448; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 307; Okay, s. 228; Ülgener, s. 131. 6102 sayılı TTK da ise Lahey/Visby Kuralları m.4/2 ile uyumlu bir şekilde, ambalaj ve işaret yetersizliği sırasıyla (g) ve (h) bentlerinde ayrıca belirtilmiştir. Bu değişiklik zaten mevcut iki halin ayrıca zikredilmesinden öte bir anlam taşımamaktadır.

²⁸¹ Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 78 – 79. Bu durumun eşyaya ait bir iç kusur telakki ettiğine ilişkin bkz. Kee, s. 369. Konteynerin yükleme ve istif işlemleri taşıyan tarafından yapılmışsa, taşıtan veyahut yükletenin bu işlemlere müdahalesi sonucu bir zarar meydana gelmediği takdirde taşıyanın sorumluluktan kurtulmasından söz edilemeyeceği ise açıktır, bkz. Treitel, – Reynolds, – Carver, s. 715. Ayrıca yükle ilgililerin fiil veya ihmalleri sonucu gemide bulunan diğer yüklerin zarar görmesi de bu kapsamda değerlendirilemez, bkz. Karan, “Carrier’s Liability”, s. 307.

²⁸² Konteynerin taşıtan veya yükleten tarafından istiflendiği ve mühürlü olarak taşıyana tevdi edildiği hallerde mühürlü konteyner taşımacılığı söz konusudur.

varma yerinde mühür açıldıktan sonra konteyner içerisindeki yükün eksik veya hasarlı çıkması durumunda taşıyanın sorumluluğunu tayin güçlük arz etmektedir²⁸³.

Konuya ilişkin uyuşmazlıklara bakıldığında Yargıtay, taşıtan tarafından istiflenmiş konteynere ait mührün, gönderilene teslim anında bozulmamış olmasının, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için yeterli olmadığı görüşündedir. Nitekim 11. Hukuk Dairesinin 11.5.1984 tarih, 1984/2187E., 1984/2760K.²⁸⁴ ve 14.10.2004 tarih, 2003/13199E., 2004/9838K.²⁸⁵ sayılı kararlarında; konteyner taşımada taşıyıcının sorumluluğunun tespiti için, konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından doldurulduğu, içindeki emtiadan taşıyıcının bilgisinin olup olmadığı, nerede kimlerin huzurunda kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gerektiği, bu hususların ise ancak konişmentodaki kayıtlardan anlaşılacağı, dolayısıyla konteyner mühürlerinin bozulmamış olmasının taşıyanı sorumluluktan kurtarmaya yeterli olmayacağı yönünde hüküm kurulmuştur.

Dolayısıyla bu bendin uygulanabilirliği bakımından konişmento kayıtlarının etkisine kısaca değinmek gerekir. 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanununun 1110. maddenin 2. fıkrasının 2. bendi uyarınca kaptana ambalajlı veya kapalı kaplar içinde teslim edilmiş olan eşyaya ilişkin “içindeki belli değil” ya da aynı anlamda çekince konulması durumunda, söz konusu eşyanın içeriği bakımından konişmento kayıtları karine teşkil etmeyeceği kabul edilmişti. Bu nedenle uygulamada eşyanın yükletenin beyanına göre yüklendiğini ifade eden; “*Said to Contain*” (*İhtiva ettiği*

²⁸³ Cumalioğlu, s. 146; Karaman, M.: “Mühürlü Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu”, http://www.marineandcommerce.com/files/MC1_M.KaramanHukuk.pdf, (et. 12.12.2014).

²⁸⁴ Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası.

²⁸⁵ Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası.

söylenmektedir), “Shipper’s Load and Count” (Yükleten tarafından yüklenmiş ve sayılmıştır), “Container Sealed by Shipper”(Konteyner yükleten tarafından mühürlenmiştir), “Shipper’s Weight, Load and Count” (Yükleten tarafından tartılmış, yüklenmiş ve sayılmıştır) gibi kayıtlar konulduğu görülmektedir²⁸⁶. 6102 sayılı yürürlükteki Türk Ticaret Kanununda böyle bir düzenleme öngörülmemesine karşın, eşyanın taşıyana kapalı konteyner içerisinde teslim edildiği haller bakımından, taşıyanın yeterli kontrol imkânı bulunmadığından bahisle yükletenin beyanlarını açıklamalı bir çekinceyle konişımentoya geçirebileceği kabul edilmelidir²⁸⁷. Aksi halde, Türk Ticaret Kanunu madde 1229 ve 1239 hükümleri uyarınca konişımentonun eşyanın cins, marka, miktarına ilişkin gerekçeli bir çekince ihtiva etmediği veya eşyanın haricen kötü durumda olduğuna ilişkin bir kayıt içermediği halde eşyanın cins, miktarı, markası ile taşıyan tarafından taşınmak üzere haricen iyi durumda olduğuna karine teşkil edecektir. Burada hemen belirtmek gerekir ki, konteyner taşımacılığında, eşyanın taşıyana mühürlü konteyner içerisinde teslim edildiği durumlarda, konişımento eşyanın değil yalnızca konteynerin iyi durumda olduğunu belgeler²⁸⁸. Dolayısıyla konişımentonun konteynerin içerisine istifli eşyanın dış görünüşü bakımından ispat işlevi bulunmamaktadır. Bu hallerde eşyanın taşıyana hasarsız teslim edildiğinin başka delillerle ispatlanması gerekir. Yargıtay 11. H.D. 14.10.2004 tarih, 2003/13199E., 2004/9838K. sayılı kararında da

²⁸⁶ Bu kayıtları içeren konişımento örnekleri için bkz. <http://www.kkfreight.com/bill-of-lading.html>, (et. 13. 12. 2014); <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/Gard%20Guidance.pdf>, (et. 13. 12. 2014).

²⁸⁷ Bkz. Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 43; Wilson, s. 193. Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kurallarında da taşıyanın çekince koyma hakkı açık bir şekilde öngörülmemiştir, bkz. m. 3/3.

²⁸⁸ Konteynerin taşıyan tarafından istiflendiği ve kapalı halde taşıyana tevdi edildiği hallerde temiz konişımentonun yalnızca konteynerin dış görünüşünün iyi olduğuna karine teşkil edebileceğine ilişkin bkz. *Amorex Marine Inc. V. M.V. “Maersk Mango”, 1991 A.M.C.*; *JRJ Enterprises Inc. V. M.V. “Cap Ortegat”, 2009 A.M.C. 714*; *Sam Jin World Trading Inc. V. M.V. “Cap San Nicholas”, 2010 A.M.C. 1970*, <http://law.justia.com/cases/>, (et. 13.12.2014).

belirtildiği üzere temiz konişmentonun ancak konteynerin dış görünüşü bakımından ispat işlevi olabilir dolayısıyla yüke ilişkin çekince konulmamasının varma yerinde yükte çıkan eksiklikten taşıyanın sorumlu olduğu sonucunu doğurmaz²⁸⁹.

Sonuç olarak, konişmentoda yükleme ve istifin taşıtan tarafından yapıldığına ilişkin kaydın bulunduğu ve varma yerinde konteynerin dış görünüşü ve mühürünün sağlam olduğu hallerde taşıyan sorumluluktan kurtulur. Yargıtay 11. H.D. 15.02.1999 tarih, 1998/9108E., 1999/917K. sayılı kararında; istifin taşıtan tarafından yapıldığı ve mühürlü olarak taşıyana tevdi edildiği, konişmento üzerindeki “*Shipper’s Load and Count*” kaydından bu hususun anlaşıldığı, varma yerinde mühürlerin sağlam olması dolayısıyla noksan çıkan emtiaya ilişkin doğan zarardan taşıyanın, yükle ilgilinin ancak taşıma sırasında yükte eksiklik meydana geldiğini ispatlaması sonucu sorumlu olacağı sonucuna ulaşmıştır²⁹⁰. Aynı şekilde Yargıtay 11. H.D. 06.05.2003 tarih, 2002/1348E., 2003/4539K. sayılı başka bir kararında aynen;

“Davacı, taşıma sözleşmesine konu emtiada meydana gelen ziya ve hasar nedeniyle tazminat talebinde bulunmuştur. Davacı tarafından konteynere yüklenen emtia mühürlü konteynerler içinde davalıya teslim edildiği ve varma yerinde mühürde ve konteynerlerde hasar tespit edilmediği, hasar tespiti TTK.nun 1066/2 nci maddesine göre taşıyan veya temsilcisi huzurunda yapılmadığı ve hasar ihbarı da TTK.nun 1066/1 maddesinde öngörülen sürede yapılmadığından, zarardan davalı sorumlu tutulamaz”

²⁸⁹ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

²⁹⁰ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

şeklinde hüküm kurulmuştur²⁹¹.

b) Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın

Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Zararın yüke ait sebeplerden kaynaklandığı sayılan hallerde taşıyanın sorumluluğundan bahsedilmez. Yükün kendine özgü tabiatından kaynaklanan sızma, kendiliğinden akma, kuruma ve buharlaşma gibi haller hacim veya tartı itibariyle eksilme kapsamında yer almaktadır²⁹².

Özellikle kahve veya kakao çekirdeklerinin konteynerlerde taşındığı hallerde bu ürünlerin içerisinde bulundurduğu % 10 civarındaki doğal nem taşıma sırasında buharlaşarak tartı itibariyle kahve çekirdeğinde %1, kakao çekirdeğinde ise %3 oranında kayba karşılık gelmektedir. Dolayısıyla uygulamada, taşıyanlar benzer nitelikteki yüklerin taşındığı hallerde konişmentoya fire oranından sorumlu olmayacaklarına dair kayıt koymaktadırlar²⁹³.

Taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin bir diğer hal eşyanın gizli ayıplarıdır. Gizli ayıpla ifade edilmek istenen, yükü ait olduğu cinsin normal ve tabii özelliklerinden ayıran ve ilk bakışta fark edilmesi mümkün olmayan kusur ve eksikliklerdir.

Örnek olarak İngiliz mahkemesinde görülen *Noten BV v. Harding* davası verilebilir. Davaya konu olayda Kalküta'dan Rotterdam'a taşınmak üzere, kağıt

²⁹¹ Drl. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası. Yargıtay 11. H.D.'nin 26.06.2000 tarih, 2000/5192E., 2000/6045K., sayılı kararında bu kez mühürlü vagon içerisindeki sigara emtiasının eksik çıkması dolayı çıkan uyuşmazlıkta; vagonun mühürler orijinal ve sağlam halde iken supalan tutanağı ile alıcısına teslim edildiğinden yükteki eksiklikten davalı taşıyanın sorumlu tutulamayacağı sonucuna ulaşılmıştır, bkz. Drl. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

²⁹² Akıncı, s. 448; Karan, "Carrier's Liability", s. 314; Ülgener, s. 137.

²⁹³ Cioarec, V.: "The Duty to Weight the Containers and the Risk of Loss of Weight, Wasting in Bulk", http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=396, (et. 03. 03. 2105).

paketler içerisinde karton kutulara yerleştirilen ve ardından konteynerlere yüklenen deri eldivenlerin varma limanında boşaltıldığında nemli, lekeli, küflü ve renklerinin de değişmiş olduğu görülmüştür. Bilirkişiler tarafından eldivenler üzerinde yapılan inceleme sonucunda eldivenlerin konteynere yüklemeye önce nemli oldukları konteyner içerisindeki ısı değişiminden mütevellit nemin buharlaşarak kutuların tavanından tekrar damladığı gizli ayıp teşkil eden bu durum karşısında taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemeyeceği yönünde hüküm kurulmuştur²⁹⁴. Aynı şekilde Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesinde görülen *Amorex Marine Inc. v. M.V. Maersk Mango* davasında da konteynerlere yüklü karideslerde oluşan salmonella bakterisinin taşıma sırasında değişen sıcaklıktan değil davalı taşıyanın iddia ettiği gibi eşyanın yüklemeye önce mevcut gizli ayıbından kaynaklandığına karar verilmiştir²⁹⁵.

Eşyanın kendine özgü doğal niteliğine baktığımızda ise kırılma, paslanma, kızılaşma, bozulma gibi durumların bu kapsamda değerlendirildiği görülmektedir²⁹⁶. Yumurta, cam gibi taşınması hassas olan yükler kırılabilir veyahut taze meyve, sebzeler bozulabilir ya da demir paslanabilir. Burada zararın sebebi yükün kendisinde olmakla birlikte, genellikle bir dış olayın etkisiyle harekete geçmektedir. Bu halde taşıyanın herhangi bir kusuru varsa o oranda sorumlu olacaktır²⁹⁷.

Amerika Birleşik Devletleri Mahkemesinde görülen *Spada Distributing Co. Inc. v. Sea-Land Service Inc* davasında 6 konteyner domatesin bozulmasına ilişkin davada davalı taşıyan zararın domateslerin kendine özgü yapısından

²⁹⁴ Karara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <https://sflawblog12.wordpress.com/category/inherent-vice-in-marine-insurance-law/>, (et. 09. 03. 2015).

²⁹⁵ Davidson, - Bishop, s. 6 -7.

²⁹⁶ Akıncı, s. 449; Çağa, - Kender, s. 161; Karan, "Carrier's Liability", s. 314; Ülgener, s. 140.

²⁹⁷ Okay, s. 231; Ülgener, s. 140.

kaynaklandığından mütevellit sorumlu olmadığını savunmuştur. Yapılan inceleme sonucu bozulmanın domatesin dallarıyla birlikte istifinden ileri gelen bir mantardan kaynaklandığına ve taşıyanın sorumsuzluğuna hükmedilmiştir²⁹⁸.

c) Ambalaj yetersizliği

Taşıtan tarafından konteyner tedarikinde karşılaşılan bir diğer muhtemel sorumluluktan kurtuluş sebebi 1182. maddenin birinci fıkrasının (g) bendinde düzenlenen ambalaj yetersizliğidir²⁹⁹. Ambalaj; içerisine konulan veya sarılan eşyayı, dış etkenlere karşı koruyan ve onların dışarıya tesirini önleyen, kap, zarf gibi araçlardır³⁰⁰. Ambalajlama ise; eşyanın kullanıcılarına dış etkenlerden etkilenmeden ve dışarıya tesir etmeden en az maliyetle ulaştırılmasını sağlayan bir araç içerisine sokulması veyahut sarılması faaliyetidir³⁰¹.

Yetersiz ambalajlama halinde eşya, ambalajından akabilir, sızabilir, devrilebilir, kırılabilir veya herhangi başka bir biçimde hasara ya da ziyaa maruz kalabilir. Ambalajın yeterli olup olmadığının tespitinde, deniz taşımasının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişlilik bakımından, ticarete olağan ve alışagelen ambalajın yeterli sayılacağı kabul edilmektedir³⁰².

²⁹⁸ Davidson, - Bishop, s. 6.

²⁹⁹ 6762 sayılı eski TTK'da m. 1063/1 (5)'te yer alan "zararın yükü ile ilgili kusur veya ihmalden kaynaklanması halleri" kapsamında kabul edilen bu neden, 6102 sayılı TTK'da, Lahey/Visby Kuralları m.4/2 ile uyumlu bir şekilde, ayrıca 1182. maddenin birinci fıkrasının (g) bendinde düzenlenmiştir.

³⁰⁰ Karan, "CMR Şerhi", s. 339; Yılmaz, s. 80.

³⁰¹ Karan, "CMR Şerhi", s. 339.

³⁰² Ambalajın yeterliliği veya yetersizliği, ambalajlanacak eşyaya ve yapılacak taşımaya bağlı olarak değişeceğinden her somut olay bakımından ayrı ayrı ele alınarak incelenmektedir; *Continex, Inc. v. the Flying Independent*, 106 F. Supp. 319 (S.D.N.Y 1952), *David R. Webb Co., Inc. v. M/V Henrique Leal*, 733 F. Supp. 702 (S.D.N.Y 1990) bkz. Akan, "Yükü Özen Sorumluluğu", s. 97; Karan, "Carrier's Liability", s. 308, Tetley, "Cargo Claims", s. 491 - 492.

Taşıyanın ambalaj yetersizliğine dayanılabilmesi için öncelikle yükün ambalajlanmış olması aranır³⁰³. Aksi kararlaştırılmadığı müddetçe ambalajlama taşıtan veya yükleten tarafından yapılmaktadır. Bunun yanı sıra yetersiz ambalajlama olmasaydı zararın doğmayacağına kanıtlanması gerekir. Zira malın ambalajlı veya özel bir ambalaj içerisinde taşınması gerekirken, bu yapılmadan veya yetersiz bir ambalaj içerisinde taşıyana teslimi yükle ilgilinin kusur veya ihmali olarak değerlendirilir³⁰⁴.

Taşıtan tarafından tedarik edilen konteyner ambalaj fonksiyon ve dolayısıyla niteliğine sahip olduğundan, konteynerin içerisindeki eşyayı koruyacak dışarıya tesirini önleyecek yeterlilikte olması gerekir. Aksi halde taşıyan ambalaj yetersizliğine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir³⁰⁵. Ancak taşıma senedinde bu duruma ilişkin herhangi bir kayıt bulunmayıp, temiz konişmento (*clean bill of lading*) düzenlenmişse, taşıyan haricen görülebilir eksiklik veya yetersizliklerden ileri gelen zararlardan sorumsuzluğunu iddia edemez³⁰⁶. Yargıtay 11. H.D.'nin 22.06.2004 tarih, 2004/5207E., 2004/6942K. sayılı kararına konu olayda, taşıtan tarafından temin edilen üstü açık konteynere istiflenen ancak üzeri gereği gibi brandayla örtülmeyen cam yükünün ıslanarak uğradığı zarardan konişmentoya

³⁰³ Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 96; Karan, “CMR Şerhi”, s. 339; Tetley, “Cargo Claims”, s. 493 – 494; Ülgener, s. 132.

³⁰⁴ Tetley, “Cargo Claims”, s. 492 – 493; Ülgener, s. 132.

³⁰⁵ Karan, “Carrier’s Liability”, s. 309, Karan, “CMR Şerhi”, s. 339; Tetley, “Cargo Claims”, s. 498 – 499.

³⁰⁶ Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 97; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 309; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 505; Tetley, “Cargo Claims”, s. 493 - 494; Treitel, – Reynolds, – Carver, s. 726; Ülgener, s. 132. Konuya ilişkin Silver v Ocean Steamship Co Ltd [1930] 1KB 416 davasında temiz konişmentonun verilmesinin ardından donmuş yumurta ihtiva eden konservelerin taşımadan önce patlak veya açık olduğunun diğer bir deyişle ambalaj yetersizliğinin iddia edilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır, bkz. Tetley, “Cargo Claims”, s. 493 – 494.

herhangi bir çekince koymadan taşımayı gerçekleştiren taşıyan da müterafik kusurlu bulunarak, sorumlu tutulmuştur³⁰⁷.

Taşıtan tarafından tedarik ve istif edilerek taşıyana mühürlü halde tevdi edilen konteynerler bakımından, taşıyanın, yalnızca konteynerin dış görüntüsünü kontrol esnasında gördüğü çatlak, paslanma, çürüme gibi halleri konişmentoya çekince koyarak belirtmek mecburiyetinin varlığı kabul edilecektir³⁰⁸. Zira taşıyanın konteynerin içerisine istifli eşyanın ambalajını kontrol imkanı bulunmamaktadır. İstifin taşıyan tarafından yapıldığı durumda taşıyanın ambalaj yetersizliğine dayanabilmesi konişmentoda, konteynerin dış görüntüsünün yanı sıra, eşyanın ambalajında, gözle görülebilir nitelikteki eksiklik ve yetersizliklere ilişkin kayıtların varlığı halinde mümkün olacaktır³⁰⁹. Burada hemen belirtmek gerekir ki, dikkatli bir taşıyanın göstereceği özenle dahi tespiti mümkün olmayan yetersizlikler bakımından bu şart aranmaz.

d) İşaretlerin Yetersizliği

İşaret; üzerinde yer aldığı eşyayı diğerlerinden ayırt etmeye yarayan sembol, damga, imge vb. şeydir³¹⁰. Eşyanın işaretlenmesi bir çok açıdan önem taşır. Örneğin; gönderilenin hangi eşyayı teslim alacağı taşıma senedinde ve eşya üzerinde bulunan işaretlerden anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra taşıyanın yüke özen borcunu gereği gibi yerine getirebilmesi için eşyanın belirleyici özelliklerini gösterir işaretlere ihtiyaç

³⁰⁷ Dr. Kazancı Bilişim – İçtihat Bilgi Bankası.

³⁰⁸ Tetley, “Cargo Claims”, s. 498; Ülgener, s. 132. *Guadano v. S.S. Cap Vincent* davasında; taşıtan - yükleten tarafından yalnızca kağıtlara sarılı halde istiflenen eşya ve antikaların hasarlanmasının ambalaj yetersizliğinden kaynaklanmasından mütevellit taşıyanın sorumlu olmayacağı sonucuna ulaşılmıştır, bkz. Tetley, “Cargo Claims”, s. 498.

³⁰⁹ Tetley, “Cargo Claims”, s. 499.

³¹⁰ <http://thelawdictionary.org/marks/>, (et. 10. 03. 2015).

vardır³¹¹. Konişmentonun içeriğini düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 1229. maddesinin 1. fıkrasının a bendinde de bu hususa ilişkin;

“gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini ... kayıtlarını içerir”

şeklinde bir hüküm mevcuttur. Bu nedendir ki, Türk Ticaret Kanunu madde 1182/1 (h) uyarınca işaret yetersizliği taşıyan bakımından muhtemel bir sorumluluktan kurtuluş sebebi teşkil etmektedir. Burada hemen belirtmek gerekir ki, işaretlerin yetersizliği ve yanlışlığı farklı kavramlar olup, işaretlerdeki yanlışlık halinde bu bende dayanılmaz³¹².

Konteynerlerin üzerinde yukarıda şekil 1’de gösterildiği üzere birçok farklı işaret bulunmaktadır³¹³. Uygulamada, konişmentoya bu işaretlerden konteyner malikinin kodu ve konteynerlerin seri numaraları kaydedilerek, boşaltma limanında hangi konteynerin veya hangi konteyner içerisindeki eşyanın gönderilene teslim edileceği belirlenmektedir³¹⁴. Dolayısıyla bunlardaki bir eksiklikten ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Temiz konişmento düzenlenmesi halinde ise

³¹¹ Tehlikeli eşya bu hususa ilişkin en temel örneklerden birini oluşturmaktadır. Zira bunların işaretlenmesine ilişkin IMO tarafından hazırlanmış yeknesak kurallar bulunmaktadır; IMDG Code’a ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Zorba, Y.: *Uluslararası Deniz Ticaretinde Tehlikeli yüklerle İlişkin Güvenlik Yönetimi: Uluslararası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Standartları (IMDG Code) ve Türkiye Uygulamaları*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İzmir 2009. Bunun yanı sıra eşyanın üzerine koyulacak “kırılabilir” veya “cooled cargo” şeklindeki bir işaret taşıyanın söz konusu eşya üzerindeki özen borcunun sınırlarının ve derecesinin belirlenmesi bakımından önemlidir, bkz. Süzel, s. 390.

³¹² Karan, “Carrier’s Liability”, s. 309. Böyle bir halde taşıyan tarafından düzenlenen konişmentodaki kayıtlar ile eşyanın mevcut durumunun farklılığı taşıyanın sorumluluğunu doğuracaktır, ayrıntılı bilgi için bkz. Treitel, – Reynolds, – Carver, s. 718.

³¹³ Bkz. s. 7.

³¹⁴ Bu işaretleri içerir konişmento metni için bkz. <http://www.unipacshipping.com/import>, (et. 03. 05. 2015).

taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi için işaret yetersizliğinin haricen görülebilir nitelikte olmadığını ispat etmesi de aranacaktır³¹⁵.

D) TAŞIYANIN SINIRLI SORUMLULUĞU

Konteyner taşımasının söz konusu olduğu hallerde taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını düzenleyen 1186. maddenin üçüncü fıkrası uyarınca;

“Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır”.

Burada konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği halden farklı olarak, taşıyan, taşıtanın konteynerinin ziyayı, hasarı ya da geç tesliminden ileri gelen zararlardan yalnızca konteyner içerisindeki eşya bakımından değil, konteynerin kendisi bakımından da sorumludur.

Konteynerin bir bütün olarak ziyayı, hasarı veya geç teslimi halleri ile sadece içerisine istifli eşyanın ziyayı veya hasarında, yukarıda ayrıntılı biçimde açıkladığımız üzere, konişmento kayıtları esas alınarak sorumluluğun üst sınırı belirlenir³¹⁶. Yalnızca konteynerin kendisinin ziyaa veya hasara uğradığı, içerisine istifli yükte herhangi bir zararın meydana gelmediği halde ise taşıtan tarafından tedarik edilen konteyner ayrı bir koli sayılmalı ve taşıyan, sorumluluğa ilişkin diğer tüm şartların

³¹⁵ Treitel, – Reynolds, – Carver, s. 717 – 718.

³¹⁶ Bkz. İkinci Bölüm, I, C.

varlığı halinde, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkını veya ziyaa ya da hasara uğrayan konteynerin gayri safî ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumluluğunu sınırlandırabilmelidir.

II. KONTEYNERİN AYIBI DOLAYISIYLA TAŞITANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Ayıp kısaca; eşyada eksiklik, bozukluk, hata, olması gereken veya vaat edilenin olmamasını ifade etmektedir³¹⁷. Yukarıda ayrıntılı biçimde açıklandığı üzere konteyner de birçok farklı nedenden ayıplı hale gelebilir; mekanik donanımda arıza, paslanma, delinme, kötü koku bu hususta sayılabilecek örneklerden yalnızca birkaçıdır³¹⁸. Ayıplı konteynerden ileri gelen zararlara ilişkin sorumluluk ise, konteynerin kimin tarafından tedarik edildiği esas alınarak belirlenir.

Taşıtan tarafından sağlanan ve ambalaj niteliğini haiz konteynerdeki eksiklik taşıyanın yukarıda ayrıntılı biçimde açıklanan ambalaj yetersizliğine ilişkin muhtemel sorumluluktan kurtuluş sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulmasını sağlarken, taşıtanın sorumluluğunu doğuracaktır³¹⁹. Zira yetersiz ambalajlama dolayısıyla konteyner içerisine istifli eşyanın yanı sıra, diğer yükler ve hatta geminin dahi zarar görmesi mümkündür. Bu hallerde taşıtan, sorumluluğuna ilişkin tüm şartların varlığı koşuluyla, taşıyanın maruz kaldığı zararı gidermekle yükümlü olacaktır.

³¹⁷ Yılmaz, s. 131, Yavuz, s. 67.

³¹⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B.

³¹⁹ Tetley, “Cargo Claims”, s. 508.

B) TAŞITANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

1- Taşıtan Tarafından Tedarik Edilen Konteynerin Ayıplı Olması

Taşıtanın konteynerin ayıbından ileri gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin ilk şart; temin ettiği konteynerin ayıplı olmasıdır. Sorumluluk için konteynerin taşıtana ait olması aranmaz; kira veya başka bir yolla üçüncü şahıslardan tedarik halinde de bu kapsamda değerlendirilir.

Taşıtan veya yükleten tarafından sağlandığı hallerde ambalaj niteliğini haiz konteynerdeki ayıp; ambalaj yetersizliği olarak ifade edilebilir. Ambalaj yetersizliği nispi bir kavram olup, taşıma süresine, taşınacak yüke, mevsim koşullarına, seyredilecek güzergâha göre değişmektedir. Dolayısıyla ambalajın yeterliliği veya yetersizliği, her somut olay bakımından ayrı ayrı ele alınarak incelenmektedir³²⁰. Fransa Temyiz mahkemesi; kakao taneciği yüklü konteynerdeki yükün ıslanarak ziyayı uğradığı davada; taşıyanın, taşıtan tarafından tedarik edilen konteynerin su geçirdiği ve ayıplı olduğu yönündeki savunmasını somut olay çerçevesinde değerlendirerek; konteynerin, içerisindeki yükü mevsim koşullarına karşı korumasının zorunlu olduğunu ancak taşıyanın konteyneri yükleme sırasında suyun içerisinde bekletildiği durumlarda hiç su geçirmezliğin garanti edilebilecek bir unsur olmadığını ve bunun konteynerin ayıplı olduğu anlamına gelmeyeceğinden bahisle taşıtanın sorumlu olmadığı yönünde hüküm kurmuştur³²¹.

³²⁰ Continex, Inc. v. the Flying Independent, 106 F. Supp. 319 (S.D.N.Y 1952), David R. Webb Co., Inc. v. M/V Henrique Leal, 733 F. Supp. 702 (S.D.N.Y 1990) bkz. Akan, “Yüke Özen Sorumluluğu”, s. 97; Karan, “Carrier’s Liability”, s. 308, Tetley, “Cargo Claims”, s. 491 - 492.

³²¹ Karar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Stevens, s. 25.

2- Konteynerin Ayıbı Dolayısıyla Bir Zarar Meydana Gelmesi

Taşıtanın sorumluluğu bakımından, konteynerin ayıplı olması yeterli olmayıp, taşıyanın zarara maruz kalması şarttır. Konteynerin ayıbında ileri gelen zarar sonucu, taşıyanın malvarlığındaki gemi, konteyner gibi aktif değerlerinde bir azalma meydana gelebileceği gibi, taşıyanın sorumlu olduğu kişilere karşı ödeyeceği tazminat dolayısıyla pasifinde de artış ortaya çıkabilecektir³²². Bunun yanı sıra, taşıyanın umulan kar kaybından ve yapmış olduğu masraflardan da taşıtanın sorumlu olduğu kabul edilmelidir.

3- Uygun İlliyet Bağı

Taşıtanın sorumluluğuna ilişkin son şart ambalajdaki yetersizlik ile taşıyanın maruz kaldığı zarar arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır³²³. Zarar, konteynerdeki eksiklikten değil de, örneğin, taşıyanın adamları tarafından güverteye hatalı istifinden ileri gelmişse, konteyner ayıplı olsa dahi taşıtanın sorumluluğuna gidilemez.

Kanada Federal Mahkemesinde 2014 yılında görülen *Oceanex v. Praxair Canada Inc.* davasında taşıtan tarafından tedarik edilmiş güverteye yüklü tank konteyner içerisinde taşınan likit oksijen, sızarak geminin güvertesinde çürüme ve yer yer çatlaklara, güverteye yüklü diğer yüklerde ise ciddi hasara neden olmuştur. Mahkeme konteynerin taşıtan tarafından tedarik edilmesinden mütevellit ambalaj yetersizliğinin mevcut olduğunu, konteynerdeki ayıbın gözle görülebilir nitelikte de olmadığından taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığını açıklamış ardından, taşıtanın,

³²² Karan, “CMR Şerhi”, s. 194.

³²³ Karan, “CMR Şerhi”, s. 194 – 195.

gemi ve diğerk yüklerde ortaya çıkan zararlar haricinde düzenli hat taşımacılığı yapan geminin seferlerine ara vermek zorunda kalmasıyla uğradığı zararı da tazmini yönünde hüküm kurmuştur³²⁴.

C) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ

Taşıtanın konteynerin ayıbından ileri gelen zararlara ilişkin sorumluluğu eşyayı teslim yükümlülüğünün ihlalinden doğmaktadır. Zira eşyanın teslimi; zilyetliğin taşıyana geçmesinin yanı sıra, teslim edilen eşyanın kararlaştırılan taşımaya dayanıklı ve hazır bir şekilde teslimini de kapsamaktadır³²⁵. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde doğan sorumluluk ise hukuki niteliği itibariyle kusur sorumluluğudur. Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 1208. maddesi uyarınca;

“Taşıtan ve yükleten, kendilerinin veya adamlarının kusurundan kaynaklanmış olmadıkça, taşıyanın veya fiilî taşıyanın, geminin zıyayı veya hasarı dolayısıyla ya da diğerk bir sebeple uğradığı zarardan sorumlu değildir”.

³²⁴ Karara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Hearn, G.: “Shippers And The General Accountability For Goods Being “Transit-worthy””, <http://www.fernandeshearn.com/newsletters/2014/March.pdf>, (et. 05. 02. 2015).

³²⁵ TTK'daki düzenlemenin kaynağını teşkil eden Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarında da taşıtanın eşyayı teslim borcu açıkça düzenlenmemiştir. Burada da aynı şekilde taşıtanın veya adamlarının kusur ya da ihmalden kaynaklanmayan sebeplerden taşıyanın veya geminin uğradığı zarardan sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. Bkz. Lahey Kuralları m. 4/3, Hamburg Kuralları m. 12/1. Bu yükümlülük ilk kez Rotterdam Kuralları m. 27'de “taşımaya için teslim yükümlülüğü” başlığı altında düzenlenmiştir. Hükümün ilk fıkrası uyarınca taşıtan eşyayı taşımaya hazır ve kararlaştırılan taşımaya dayanıklı halde teslim yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden doğan zararlardan sorumludur. Dolayısıyla taşıtanın tedarik ettiği ve eşya tanımına giren konteynerin kendisinin taşımaya hazır ve dayanıklı halde bulunmaması örneğin ayıplı olmasının sorumluluğu doğuracağı açıktır. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 354 – 382.

Dolayısıyla taşıtan, konteynerdeki ayıbın kendisinin veya adamlarının gereken tüm özeni göstermelerine karşın fark edilemeyecek nitelikteki olduğunu ispat suretiyle sorumluluktan kurtulabilir.

Bunun haricinde, taşıyan konteynerdeki ayıbı biliyor veya bu ayıbın dışarıdan fark edilebilecek nitelikte olmasına karşın gerekli kontrolleri yapmayarak konşimentoya herhangi bir çekince koymadan konteyneri teslim ediyorsa, ayıptan ileri gelen zararlardan taşıtan sorumlu tutulamaz³²⁶. Zira, bu halde taşıyan eşyayı ambalajı ile birlikte iyi halde teslim almış varsayılır ve eksikliğin tedbirli bir taşıyan tarafından dahi fark edilemeyecek nitelikte olduğunu ispat edemediği takdirde taşıtanın sorumluluğuna gidilemez.

Taşıtanın ayıplı konteyner tedarikinde taşıyanın sorumluluğunun doğabileceği bir diğer hal; taşıma sırasında yetersiz ambalajdan ileri gelen zararı engelleyebilecek olan taşıyanın hareketsiz kalmasıdır. Hemen belirtmek gerekir ki; taşıyanın bu sorumluluğu konteynerdeki ayıbın niteliğiyle birebir bağlantılıdır. Zira, taşıyanın fark edemeyeceği veya konteynerin istif yığınının ortasında olmasından mütevellit ulaşarak müdahale edemeyeceği eksiklikler bakımından sorumluluğu doğmayacağı açıktır. Ancak ayıbın fark edilebileceği ve basit bir müdahale sonucu zararın engellenebileceği durumda taşıyanın hareketsiz kalması Türk Ticaret Kanunu madde 1178'de düzenlenen yüke özen sorumluluğunun ihlali anlamına gelir.

Bu durum özellikle soğutmalı konteynerlere ilişkin uyumsuzluklarda ortaya çıkabilmektedir. Zira soğutmalı konteynerlerde mevcut elektronik termometre

³²⁶ Konteynerin taşıtan tarafından tedarik edildiği ve mühürlü olarak taşıyana tevdi edildiği durumda taşıyanın kontrol mükellefiyeti yalnızca konteynerin dışarıdan görünür durumuna ilişkindir, bkz. Aladwani, s. 193; Deniz, s. 94.

işlevindeki parça tüm yolculuk boyunca sıcaklığı kaydetmesinin yanı sıra ısı değişimi halinde alarmla sorunu belirgin hale getirmektedir. Ayrıca bu konteynerlerin taşındığı gemilerde herhangi bir arıza durumuna karşı ünitelere ait birçok yedek parça bulundurulduğu da bilinmektedir. Dolayısıyla taşıyanın tüm bu önlemlere karşın hareketsiz kalması sorumluluğunu doğurabilmektedir. Konuya ilişkin olarak Belçika Temyiz Mahkemesinin 2007 tarihli bir kararında; taşıtan tarafından tedarik edilmiş 25, donmuş hindi ve tavuk istifli, konteyner Antwerp'den Nijerya'ya taşınırken üç tanesi çalışmayı durdurarak arıza ikazı vermiştir. İlk konteynerdeki arıza kompresör motorundan kaynaklanmış ve gemide buna ilişkin bir parça bulunmadığı gibi arıza komplike nitelik teşkil ettiğinden Mahkeme müdahale etmeyen taşıyanı sorumlu tutmamıştır. Ancak, ikinci ve üçüncü konteynerlerde oluşan minik deliklerin kolaylıkla tamir edilebilir olduğu ve soğutma devresinin tekrar devreye alınması durumunda zararın engellenebileceği gerekçesiyle taşıyanın yüke özen sorumluluğunu ihlal ettiği yönünde karar verilmiştir³²⁷.

III. KONTEYNERİN GÜVERTEDE TAŞINMASI HALİNDE

UYGULANACAK HUKUKİ REJİM

A) GENEL OLARAK

Türk Ticaret Kanununun 1151. maddesi uyarınca

³²⁷ Stevens, s. 33.

“(1) Taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz. (2) Taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsuz ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir”³²⁸.

Buna göre eşyanın güvertede taşınması için taşıyan ile yükleten³²⁹ arasında bir anlaşmanın bulunması, böyle bir anlaşmanın bulunmadığı hallerde ise mevzuatın güverte taşımalarını zorunlu kılması yahut ticari teamülün bu yönde olması gereklidir. Aksi halde taşıyan izinsiz güvertede taşınmadan ileri gelen zararlardan Türk Ticaret Kanunu madde 1178 ve 1179’a göre sorumlu olur (TTK m. 1551/4).

O halde konişmentoda veya diğer denizde taşıma senedinde güvertede taşımaya ilişkin herhangi bir kaydın bulunmadığı hallerde taşıyan konteynerin güvertede taşınmasından ileri gelen zararlar bakımından sorumlu mudur? Yoksa bu taşımacılık şekli her hâlükârda ticari teamül kapsamında değerlendirilerek taşıyanın sorumsuzluğu kabul edilebilir mi?

Bu soruların cevaplarına geçmeden önce ticari teamülün kısa bir tanımının yapılarak bu başlığa neden çalışmanın bu kısmında yer verildiğinin açıklanmasında fayda vardır. Ticari teamül devamlı bir geleneğe dayanan ve ticaret hayatında uyulmasının mecburi olduğu hakkında ticaretle uğraşanların genel kanaat sahibi olduğu kurallardır³³⁰. Buna göre ticari teamülün maddi unsurunu devamlılık,

³²⁸ Hükümün birinci fıkrası ETTK m. 1209 ile aynı doğrultuda olup, ikinci fıkrası Hamburg Kuralları m. 9’dan aynen alınmıştır. Böyle bir düzenlemeye gidilmesinin nedeni güverte yüklerinin deniz tehlikelerine dolayısıyla ziyaa ve hasara uğrama ihtimallerinin daha yüksek görülmesidir. Bkz. Karan, “Carrier’s Liability”, s. 128; Seven, s. 20.

³²⁹ Madde hükmünde güvertede taşımaya ilişkin muvafakatin açıkça yükleten tarafından verileceği belirtilmişse de doktrinde bazı yazarlar bu iznin taşıtan tarafından da bağlayıcı olarak verilebileceği kabul etmektedir. Bkz. Çağa, - Kender, s. 52; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 458. Farklı görüş için bkz. Kaner/Deniz, “Deniz Ticareti Hukuku”, s. 83.

³³⁰ Birsal, M. T.: “Ticari Örf ve Adet”, Ankara Barosu Dergisi, 1968, s. 207.

psikolojik unsurunu ise ticaretle uğraşanların genel kanaati oluşturmaktadır. Dolayısıyla konteynerin taşıyan tarafından tedariki halinde hukuki niteliğinin hareketli gemi ambarı olmasından mütevellit ticari teamülün varlığı açıktır. Zira taşıtanın konteyner taşımacılığı yapan taşıyanın konteynerleri bu taşımacılık türünün gereği olarak güvertede taşıdığına bildiği kabul edilmelidir.. Kaldı ki uygulamada, bu halde konişmento'ya matbu olarak konulan ve güvertede taşımaya izin veren kayıtların varlığı nedeniyle herhangi bir uyuşmazlığa da rastlanmamaktadır³³¹. Bu nedenle konteynerin güvertede taşınmasına uygulanacak hukuki rejimin, konteynerin taşıtan (veya yükleyen) tarafından tedariki başlığı altında incelenmesi tercih edilmiştir.

³³¹ Konişmento'ya "Tacir ve Taşıyan veya Taşıyanın acentesi güverte altına yükleme konusunda yazılı olarak uzlaşmadığı sürece (gerek malların taşıma işinin organize edilmesi esnasında gerekse bundan önce) Taşıyan daha önceden Yükletene yazılı ihbarda bulunmaksızın Konteynerleri güvertenin üzerine yükleme seçeneğine sahip olduğu.." şeklinde matbu kayıtların koyulduğu görülmektedir. Bkz. http://www.arkasline.com.tr/sart_ve_esaslar.html, (et. 20. 03. 2015). Düzenli hat taşımalarında kullanılan CONLINEBILL 2000 arka yüzünün 16. maddesinde de taşıyanın herhangi bir bildirimde bulunmadan konteyneri güverte altında ve üstünde taşıyabileceği belirtilmektedir. Bkz. https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings, (et. 20.03.2015); benzer bir kayıt COMBICONBILL m. 7'de de yer almaktadır, konişmentonun örneği bkz. https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_COMBICONBILL.ashx, (et. 20.03.2015). Tetley, konişmentonun arka yüzünde yer alan bu gibi matbu kayıtlara karşın, temiz konişmento (eşyanın güvertede taşındığına ilişkin "carried on deck" veya "shipped on deck" gibi kayıtların yokluğunda) düzenlenmesi halinde taşıyanın konişmento da yer alan bu seçeneği kullanmadığı sonucuna varılması gerektiğini belirtmektedir. Bkz. Tetley, "Cargo Claims", s. 658 – 666.

B) TAŞIYANIN GÜVERTEDE KONTEYNER TAŞIMASINDAN SORUMLULUĞU

1- Genel Olarak

Taşıyan ile yükleyen arasında konteynerin güvertede taşınabileceğine ilişkin açık veyahut zımni³³² bir anlaşmanın bulunması durumunda bu halden ileri gelen zararlar bakımından taşıyan sorumlu olmayacaktır (TTK m. 1151/3)³³³ Aksi bir durumda yani konişmentoda konteynerin ambarda (güverte altında) taşınacağına ilişkin kaydın varlığı halinde taşıyanın güvertede taşınmasından doğan zararlardan sorumluluğu hususunda da şüphe yoktur (TTK m 1151/5). Son olarak, konteynerin güvertede taşınmasının zorunluluğuna ilişkin herhangi bir mevzuat hükmü de bulunmamaktadır³³⁴.

Dolayısıyla burada incelenmesi gereken husus; taraflar arasında herhangi bir anlaşmanın bulunmadığı diğer bir deyişle; taşıyanın izinsiz olarak konteyneri

³³² Yükleyen malın güvertede taşınması için beyanını açık olarak beyan edebileceği gibi zımni surette de gösterebilir. Matbu şartları arasında güverteye yükleme izni ihtiva eden konişmentonun itirazsız olarak alınması, eşyanın niteliği itibarıyla ambarda taşımaya elverişli olmadığı veyahut navlun sözleşmesinde belirtilen geminin eşyayı güvertede taşıyacak şekilde yapılmış olması zımni muvafakate örnek teşkil eder, bkz. Çağa, s. 46; Seven, s. 21; Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 458 – 459, Okay, s. 105. Yargıtay 11. H.D.’nin 31.01.1991 tarih, 1989/5487E., 1991/401K. sayılı kararında zımni iznin geçerli olabilmesi için; “a) geminin ve yükün özellikleri nedeniyle, yüklemenin güverteye yapılması mutad veya teamülden olmalıdır. b) Yükleyen güverteye yükleme yapılmasına açıkça muvafakat etmiş olmalıdır” denmiştir. Bkz. Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası. Bunun yanı sıra konvansiyonel taşımalarından farklı olarak konteyner taşımacılığında konteyner gemisine yüklemenin yapıldığı hallerde konişmentonun güverte istifine ilişkin herhangi bir kloz içermese dahi susan yüklenenin muvafakati olduğu kabul edilmelidir, bkz. Angus, s. 403; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 102.

³³³ Burada hemen belirtmek gerekir ki, taşıyanın sorumsuzluğu yalnızca güvertenin özel tehlikelerinden ileri gelen zararlara ilişkin olup istif, boşaltma gibi taşıma işlerindeki özen yükümlülüğü devam eder. Dolayısıyla taşıyanın konişmentoya güverteye yüklemeyen doğan tüm zararlardan yüklenenin sorumlu olacağına (*shipped on deck at shipper's risk*) ilişkin koyduğu klozlar geçersizdir. Ayrıca taşıyanla yükleyen arasındaki böyle bir anlaşmanın denizde taşıma senedine kaydı gereklidir, aksi halde taşıyan iyi niyetli konişmento hamillerine karşı güvertede taşımanın yüklenenin muvafakatine dayandığını ileri süremez (TTK m. 1151/3).

³³⁴ Konteynerle tehlikeli eşya taşınmasının gerçekleştirdiği haller hariç olmak üzere.

güvertede taşıdığı hallerin ticari teamül kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğidir. Zira bu durumun teamül kabul edilmediği halde taşıyanın eşyayı izinsiz olarak güvertede taşınması hukuki niteliği itibariyle; taşıyanın yüke özen borcunun ihlali olup, ticari kusur teşkil edecektir³³⁵.

2- Taşıyanın İzinsiz Olarak Güvertede Konteyner Taşınmasından

Sorumluluğu

Türk Ticaret Kanunu 1151/2 ve 1244/1 (a) hükümleri uyarınca ticari teamüle göre güvertede taşınması kabul edilen yükler yükletenin muvafakati olmadan da güvertede taşınabilir ve taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemez. Kanunda konteynerin bu kapsamda olup olmadığı açıkça belirtilmediğinden güvertede taşınmasının ticari teamül teşkil edip etmediği de tartışmalıdır. Ancak, hemen belirtmek gerekir ki, doktrinde genel kabul gören görüş böyle bir teamülün var olduğu yönünde olup, bunu destekler bir çok done ileri sürülmüştür³³⁶.

Buna göre taşıyanın güvertede taşınmadan sorumluluğunu da düzenleyen Türk Ticaret Kanununun “*Güverteye Konacak Eşya*” başlıklı 1151. maddesi Eski Türk Ticaret Kanununda aynen var olan birinci fıkrası haricinde Hamburg Kurallarından alınmıştır. Nitekim bu husus gerekçede

³³⁵ Çağa, s. 62; Deniz, “Konteyner Taşımacılığı”, s. 98; Seven, s. 21. Akıncı ise bu hususun niteliği itibariyle akdin pozitif ihlali anlamına geldiğini ve taşıyanın kusursuz sorumlu olduğunu savunmaktadır, bkz. Akıncı, s. 332.

³³⁶ Konteynerin mutat olarak güvertede taşınması esasına ilişkin bkz. Aybay, A. – Aybay, A. – Aybay, G. – Aybay, R.: *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 600; Çağa, - Kender, s. 53; Deniz/Kaner, “Deniz Ticareti II”, s. 83; Gaskell, N. – Asariotis, R. – Baatz, Y.: *Bills of Lading : Law and Contracts*, London 2000, s. 329; Yazıcıoğlu, s. 107. Aksi yönde Yargıtay 11. HD 15.04.1986 tarih, 1986/1382E. 1987/2176K. sayılı kararında, taşıyanın sorumluluğunun tespiti için konteynerin güverteye yükletenin rızası ile yüklenip yüklenmediğinin araştırılması gerektiğini ve bu doğrultuda karar alınmasını öngörmüştür. Bkz. Gönen, E.: *Açıklamalı – İctihatlı – Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu*, C. III, Ankara 1990, s. 399.

“Maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesinden aynen alınmıştır. 1924-1968 Brüksel-Visby Sözleşmesinde ve 6762 sayılı Kanunda, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler açıkça belirlenmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesi, bu ihtiyacı karşılayan çağdaş ve menfaat dengelerine uygun çözümler getirdiğinden, hükmün aynen iktibas edilmesi uygun görülmüştür”

demek suretiyle belirtilmiştir. Hamburg Kuralları madde 9’a ilişkin hazırlık çalışmalarına bakıldığında konteyner taşımacılığının ticari teamül kıstasının getirilmesindeki en önemli gelişmelerden biri olduğu görülecektir. Nitekim bu kapsamda güvertede taşımının ticari teamül olduğu hallere örnek olarak konteyner, kereste yükü, tren vagonları, buhar kazanları sayılmıştır³³⁷. Ayrıca konteyner dışındakilerin ambara yüklenmesinin mümkün olmadığı, mümkün olsa bile çok yer kaplamaları ve başka yüklerin yüklenmesi ihtimalini ortadan kaldırdıkları belirtilirken konteyner için güvertede ve ambarda taşınması arasında maruz kalacağı tehlikeler bakımından bir fark olmadığı açıklanmıştır³³⁸.

Henüz yürürlükte olmayan Rotterdam Kuralları madde 25/1 (b)’de ise Hamburg Kurallarından farklı olarak güverte de taşınmaları bakımından konteyner taşımacılığına yer verilmiştir. Buna göre; taşıma konusu eşyanın, taraflar taşıma sözleşmesinde açıkça kararlaştırmamış olsalar dahi, güverte taşınmasına elverişli bir konteynerin içerisinde veya üzerinde ya da taşıtın içerisinde bulunması durumunda güvertede taşınması mümkündür³³⁹.

³³⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, s. 105 vd.; Süzer, s. 259 vd.

³³⁸ Bkz. http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1972-e/yb_1972_e.pdf, (et. 17.03.2015).

³³⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 277 – 281.

Kaldı ki, konteyner ve konteyner gemileri göz önüne alındığında da güvertede taşımaya ilişkin bir teamülün varlığı açıktır. Temelde kapalı büyük kutular olan konteynerler yapıları itibariyle de suya ve darbeye karşı dayanıklı malzemelerden imal edilmiştir. Konteyner gemileri ise güvertede yük taşıyacak tarzda yapılmış olup, buradaki güverte konvansiyonel taşımalarından farklı olarak yük taşımaya hasredilmiş bölüm olarak kabul edilmektedir. Gerçekten de, konteyner gemilerinin konteyner taşıma kapasitelerinin %65'ini güverte kısmı oluşturmaktadır. Ayrıca konteynerlerin güvertede taşınması veya ambarda taşınması halinde maruz kalınan tehlike bakımından bir farklılık yoktur³⁴⁰.

Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde konteynerlerin güvertede taşınabileceğine ilişkin ticari teamül oluştuğunu ve taşıyanın bu halden ileri gelen zararlar bakımından sorumlu olmayacağı söylenebilir. Ancak, konteynerin her

³⁴⁰ Bu hususa ilişkin ilk kararlardan biri 1974'te Amerikan Bölge Mahkemesinde *Dupont De Nemours International S.A.U. The Normacevge* davasında alınmış olup, konteyner gemisine çevrilmiş gemiye istifli 5 konteynerin denize uçtuğu dava konusu olayda, konişmentoda güvertede taşımaya ilişkin herhangi bir kayıt bulunmamasına karşın güvertede taşınan yüklerin iç kısımlarda taşınan yüklerden daha fazla tehlikede olmadığından bahisle davalı taşıyan lehine karar verilmiştir, ayrıntılı bilgi bkz. Angus, s. 457; Deniz, "Konteyner Taşımacılığı", s. 97; Karara ilişkin eleştiri için bkz. Simon, S.: "Latest Developments in the Law of Shipping Containers", JMLC 1973, C. IV, S.3, s. 449 – 450, (Latest Developments). Yazar konteynerlerin güverteye ne tarzda yerleştirilirse yerleştirilsin güverte altında taşınan konteynerlere göre daha çok tehlikeye maruz olduğunu ayrıca geminin konteyner gemisi olmasının bu risklere maruz kalıp kalmamayla hiçbir bağlantısının bulunmadığını belirtmiştir. Benzer görüş için bkz. *Tetley*, "Cargo Claims", s. 653; Yazar konteyner gemisi olsa dahi güvertede taşınan konteynerin ambarda taşınana oranla daha fazla tehlikeye karşı karşıya olduğunu savunmaktadır. *Yazıcıoğlu*'da; konteyner taşımalarının ticari teamüle olup olmadığı bakımından geminin konteyner gemisi olup olmadığına önemli olmadığı görüşündedir. Bkz. *Yazıcıoğlu*, s. 107 – 108. Konuya ilişkin Belçika Temyiz Mahkemesinde 2000 tarihinde görülen *OOCL Europe*'un davalı olduğu davada geminin konteyner gemisi olmasına karşın taraflar arasında anlaşma olmamasından mütevellit izinsiz güvertede taşımadan davalı taşıyanın sorumlu olduğu yönünde hüküm kurmuştur, bkz. *Kegels, A.*: "Cargo Claims: Recent Developments in Maritime Law in Belgium", International Maritime Law Conference in Dubai 2006, s. 6 – 7.

halükarda bu kapsamda değerlendirilip güvertede izinsiz olarak taşınabileceğini söylemek ise mümkün değildir³⁴¹.

Konuya ilişkin verilen mahkeme kararlarına bakıldığında da geminin konteyner gemisi olup olmadığının ve konteynerin çeşidinin bu hususta belirleyici rol oynadığı görülmektedir. Alman mahkemesi bir kararında ro – ro gemisinde konteyner içerisinde teslim edilen eşyanın güverteye yüklenmesi sonucu uğradığı zararı değerlendirirken, geminin konteyner gemisi olmaması sebebiyle yük ilgisinin konteynerin güverteye yüklenmesi ihtimalini göz önünde tutmak zorunda olmadığı ve her konteyner taşınmasının teamül gereği güvertede taşınan yüklerden sayılamayacağı yönünde karar vermiştir³⁴². Aynı şekilde ABD Yüksek Mahkemesi 2000 tarihli *D.I. Eng. Corp. V. Nippon Express* davasında³⁴³ konteyner taşınmasının konteyner gemisinde gerçekleştiğinden mütevellit teamüle uygun olduğu yönünde karar vermiştir. ABD mahkemesinde görülen bir diğer dava olan *Encyclopedia Britannica v Hong Kong Producer*³⁴⁴ yük gemisinde taşınan konteynerin güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Konteyner türü göz önünde tutularak kararın verildiği *Nelson Pine Industries Ltd. V. Seatrans New Zealand Ltd.* davasında ise üstü açık (open top) konteynere yüklü eşyanın güvertede taşınması sonucu tuzlu suya maruz kaldığı ve zarara

³⁴¹ Konteynerin yapısı itibariyle güvertede taşınmasının eşya için risk teşkil edebileceği hallerde veyahut konteyner gemisinin güvertede güvenli taşıma sağlayacak nitelikte olmadığı hallerde ticari teamülden söz edilemez. Sözer, “Deniz Ticareti I”, s. 461; Yazıcıoğlu, s. 107.

³⁴² Kararın künyesi ve ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, s. 108.

³⁴³ Dava ve karara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.cbp.gov/bulletins/38slipno48.pdf>, (et. 12. 04. 2015).

³⁴⁴ Karar metni için bkz. <http://openjurist.org/422/f2d/7/encyclopaedia-britannica-inc-v-ss-hong-kong-producer>, (et. 12. 04. 2015), Kararın ayrıntılı tahlili için bkz. Angus, s. 459 – 460; Kee, s. 365.

uğradığı, bu tip konteynerin güvertede taşınmasının mutat olmadığı gerekçesiyle taşıyanın sorumlu olduğu sonucuna ulařmıřtır³⁴⁵.

³⁴⁵ Karara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Gaskell, – Asariotis, – Baatz, s. 325.

SONUÇ

Konteyner; eşyayı çeşitli dış risklere karşı koruyan, hızlı ve kolayca elleçlenmesini, istifini, yüklenmesini, taşınmasını ve boşaltılmasını sağlayan teçhizattır. Günümüzde deniz yoluyla eşya taşımacılığının vazgeçilmezi olan konteyner, navlun sözleşmesinin her iki tarafı; taşıyan ya da taşıtan tarafından tedarik edilebilir. İki taraf bakımından konteynerin tedarikindeki amaç ve taşıma sırasında konteynerin üstlenmiş olduğu işlev birbirinden farklıdır. Bu ikilik konteynerin hukuki niteliği ve dolayısıyla uygulanacak hukuki rejime de yansımaktadır.

Taşıyan tarafından konteyner tedarik edilip taşıtana tahsis edilmesindeki amaç; taşıma süresi ve beraberinde taşıma masraflarını azaltmaktır. Bu amaç doğrultusunda taşıyan konteyneri geminin yük bölümü gibi kullanmaktadır. O halde taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner hukuki niteliği itibariyle geminin bir parçası olup, hareketli gemi ambarıdır.

Bu durumda taşıyan, konteynerin ziyaa veya hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan taşıtana karşı, yalnızca konteyner içerisine istifli yük bakımından sorumlu olacaktır. Ayrıca, ziyaa, hasara veya geç teslim sebebiyet veren olayın konteynerdeki bir eksiklikten kaynaklanması taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ihlali diğer bir deyişle başlangıçtaki elverişsizlik anlamına gelecektir. Bu hallerde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin sınır belirlenirken konteynerin koli olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği meselesinde ise konişmento esas alınmalıdır. Şöyle ki, ambalaj birimlerinin sayısı konişmentoda gösterilmişse bu birimlerin her biri, aksi halde konteyner bütün muhteviyatı ile tek bir koli sayılır. Hemen eklemek gerekir ki, taşıyan tarafından

tedarik ve istif edilen konteynerin içeriğinin biliniyor olmasından mütevellit, konişmentoya bu hususa ilişkin herhangi bir kayıt düşülmese dahi, koli olarak kabulü mümkün değildir.

Taşıtanın konteyner tedarikinin öncelikli amacını ise ambalaj masraflarından tasarruf oluşturmaktadır. Taşınacak her bir şey farklı özelliklere, dolayısıyla farklı ambalaj ihtiyacına sahip olabilir. Bu hallerde taşıtan konteyner tedariki ile değişik boyut ve nitelikteki eşyayı tek bir taşıma ve yükleme birimi haline getirerek kullanılması gereken ambalaj miktarını minimuma indirgemiş olur. Dolayısıyla, taşıtanın konteyneri hukuki niteliği itibariyle eşyayı dış risklere karşı koruyan bir ambalajdır ve geminin değil, eşyanın bir parçasıdır.

Taşıtanın konteynerinin zıyaı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan taşıyan, hem konteyner, hem de içerisine istifli eşya kapsamında sorumlu olup, zararın kendisi veya adamlarının herhangi bir kusurundan değil de, konteynerdeki ayıptan ileri geldiği halde ambalaj yetersizliğine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Konteynerdeki ayıbın içerisine istifli eşya haricinde diğer yüklerde ya da gemide hasara yol açtığı durumda ise taşıtan sorumlu olacaktır. Son olarak taşıyan tarafından tedarik edilmiş ve dolayısıyla ambalaj niteliğinde olsa dahi konteynerlerin izinsiz olarak güvertede taşınması taşıyanın sorumluluğunu doğurmayacak olup, bu taşımacılık türüne ilişkin ticari teamülün varlığı kabul edilmektedir.

TEZİN ÖZETİ

Tez konusu olarak “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim” seçilmiştir. Konteyner kısaca; eşyayı çeşitli dış risklere karşı koruyan, hızlı ve kolayca elleçlenmesini, istifini, yüklenmesini, taşınmasını ve boşaltılmasını sağlayan teçhizat olarak tanımlanabilir. Günümüzde deniz yoluyla eşya taşımacılığının üçte ikisi konteynerler aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Ne var ki, mevcut düzenlemeler bu alanda ortaya çıkan uyuşmazlıkları çözmeye yetmemektedir. Kendine özgü yapıya sahip bu teçhizatın hukuki niteliği ve dolayısıyla hangi hukuk kuralının ne denli uygulanabileceği halen tartışma konusu oluşturmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda da yalnızca taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması başlığı altında yer verilen konteynere, başkaca değinilmediği görülmektedir. Dolayısıyla bu tez kapsamında mevcut düzenlemelerin yanı sıra, uluslararası anlaşmalar, doktrin ve yargı kararları çerçevesinde konteynere uygulanacak hukuki rejimin tespitine çalışılacaktır.

Tez üç ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde konteyner kavramı, tarihçesi, yapısı, çeşitleri, benzerlerinden farkı ve hukuki niteliği ele alınmıştır.

İkinci bölümde ise konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği halde uygulanacak hukuki rejim incelenmiştir. Bu başlık altında konteynerin zıyayı, hasarı ya da geç tesliminde taşıyanın sorumluluğu, ayıplı konteyner tedariki halinde taşıyanın sorumluluğu ve son olarak konteynerin tesellümünden kaçınılması halinde taşıyanın yanı sıra gönderilenin durumu tartışılmıştır.

Üçüncü bölümde taşıtan tarafından tedarik edilen konteynere uygulanacak hukuki rejim değerlendirilmiştir. Konteynerin zıyaı, hasarı veya geç tesliminde taşıyanın sorumluluğu, konteynerin ayıbı halinde taşıtanın sorumluluğu ve güvertede konteyner taşımından taşıyanın sorumluluğuna yer verilmiştir.

ABSTRACT

The subject of the thesis is selected as “The Applicable Legal Regime to Container in Carriage of Container by Sea”. Container shall be defined as an article of transport which protects the goods against external risks and provides the goods to be handled, stowed, loaded, transported and discharged quickly and easily. Nowadays, two-thirds of the carriage of goods by sea is carried out by containers. However, the existing regulations are insufficient to resolve the disputes rise from this area. The legal nature and applicable law to this unique article of transport is still argumentative. In Turkish Commercial Code the law no. 6102, container is solely examined under the restriction of the liability of carrier title. Therefore in scope of this thesis, the applicable legal regime to container will be determined in frame of international agreements, doctrine and judicial decisions besides the existing regulations.

The thesis consists of three main chapters. Container concept, history, structure, types, differences from the likes and legal nature of the container is examined in the first chapter.

The applicable legal regime to container, which is supplied by the carrier, is examined in the second chapter. Under this title the liability of the carrier for the loss, damage and late delivery of the container, the liability of the carrier for the supply of the defected container and besides the carrier, the status of the consignee in case of the refusal to acceptance of the container are discussed.

In the third chapter, the applicable legal regime to container, which is supplied by the shipper, is considered. The liability of the carrier for loss, damage or late delivery of the container, the liability of the shipper for defect of the container and the liability of the carrier for the carriage of container on deck are examined.

KAYNAKÇA

I. TEMEL KAYNAKLAR

A) ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, 1978 (Hamburg Kuralları):

(Bkz.

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf, et. 10.09.2014).

Birleşmiş Milletler Uluslararası Karma Eşya Taşıma Konvansiyonu, 1980 (Cenevre Konvansiyonu): (Bkz. <https://treaties.un.org/1980/pdf>, et. 01.12.2014).

Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1972 (CSC 1972): 17.01.2013 tarihli ve 6403 sayılı kanun (Bkz. 31.01.2013 tarihli ve 28545 mükerrer sayılı RG).

Karayolu Trafığı Antlaşması, 1949: (Bkz. 08.08.2012 tarihli ve 28387 mükerrer sayılı RG).

Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, 2008 (Rotterdam Kuralları):

(Bkz.

http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam_Rules_Turkish.pdf, (et. 10.09.2014)

TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi 1975): 16.01.1985 tarihli ve 244 sayılı kanun (Bkz. 31.03.1985 tarihli ve 18711 sayılı RG).

B) KANUNLAR

(Mülga) Türk Ticaret Kanunu: 29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Kanun (Bkz. 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı RG.)

Türk Borçlar Kanunu: 11.01.2011 tarihli ve 6098 sayılı Kanun (Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı RG.)

Türk Medeni Kanunu: 22.11.2001 tarihli ve 4721 sayılı Kanun (Bkz. 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı RG.)

Türk Ticaret Kanunu: 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Kanun (Bkz. 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı RG.)

C) YÖNETMELİKLER VE DİĞERLERİ

1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik, (Bkz. 16.04.2005 tarihli ve 25788 sayılı RG).

Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama ve Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemlerine Ait Yönetmelik: (Bkz. 16.04.1993 tarihli ve 21554 sayılı RG.)

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmelik, (1Bkz. 9.04.2005 tarihli ve 25791 sayılı RG).

Ulusal Meslek Standardı – Liman Operasyon Elemanı, (Bkz. 14.11.2010 tarihli ve 27759 Sayılı RG).

II. YARDIMCI KAYNAKLAR

A) MAHKEME KARARLARI

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 1.2.1995, E. 1994/11-765, K. 1995/39, (http://www.hukuki.net/ictihat/Yargitay_Hukuk_Genel_Kurulu_1994_11_76_5.php, (et. 10. 02. 2015).

Yargıtay 11. HD., 11.05.1984, E. 1984/2187, K. 1984/2760, (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

Yargıtay 11. H.D., 1.7.2003, E. 2003/1471 K. 2003/7182, (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

Yargıtay 11. HD 14.9.2009, E. 2007/14326, K. 2009/9238, (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

Yargıtay 11. H.D. 12.2.2009, E. 2007/6994, K. 2009/1608, (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

Yargıtay 11. H.D., 03.06.2013, E. 2012/12133, K. 2013/11552, (Dr. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

- Yargıtay 11. H.D., 29.01.2004, E. 2003/6939, K. 2004/832, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 22.05.2003, E. 2002/12721, K. 2003/5314, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 11.5.1984, E. 1984/2187, K. 1984/2760, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 14.10.2004, E. 2003/13199, K. 2004/9838, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 15.02.1999, E. 1998/9108, K. 1999/917, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 06.05.2003, E. 2002/1348, K. 2003/4539, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 26.06.2000, E. 2000/5192, K. 2000/6045, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 22.06.2004, E. 2004/5207, K. 2004/6942, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).
- Yargıtay 11. H.D., 31.01.1991, E. 1989/5487, K. 1991/401, (Drl. Kazancı Bilişim – İctihat Bilgi Bankası).

B) DOKTRİN

1- Kitaplar

- Akan, P.: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2007.
- Akıncı, S.: Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.
- Akten, N.: Taşımacılık Kılavuzu, İstanbul 1995.
- Akyol, Ş.: Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul 2008.
- Alkan, M. – Erdal, M.: Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü, İstanbul 2004.
- Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982.
- Atamer, K. – Süzel, C.: Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları, İstanbul 2013, C.I.

- Aybay, G.: Deniz Hukuku, İstanbul 1998.
- Aybay, A. – Aybay, A. – Aybay, G. – Aybay, R.: Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, İstanbul 1998.
- Brodie, P.: Dictionary of Shipping Terms, New York 2013 (Dictionary).
- Brodie, P.: Commercial Shipping Handbook, New York 2015, B. 3, s. 109 (Shipping Handbook).
- Bugden, P.: - Black, S.: Goods in Transit, London 2010.
- Çağa, T. – Kender, R.: Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, İstanbul 2010, C. II, B. 10.
- Çakıcı, L.: Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978.
- Cumalıoğlu E.: Kırmabarı Sözleşmesi, Ankara 2011.
- Damar, D. – Şamlı/Yetiş, K.: Milletlerarası Taşıma Hukukunda ve Yeni Türk Ticaret Kanununda “Pervasızca Hareket” (Wilful Miscoundt), İstanbul 2012.
- Deniz, İ.: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, (Konteyner Taşımacılığı).
- Deniz/Kaner, İ.: Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmeleri, İstanbul 2014, B.2 (Deniz Ticareti II).
- Eren, F.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2010, B. 12 (Borçlar Hukuku).
- Eren, F.: Mülkiyet Hukuku, Ankara 2014, B. 3.
- Esener, T. – Güven, K.: Eşya Hukuku, Ankara 2012, B. 5.
- Gaskell, N. – Asariotis, R. – Baatz, Y.: Bills of Lading : Law and Contracts, London 2000.
- Glass, D. A. – Cashmore, C.: Introduction to the Law of Carriage of Goods, London 1989.
- Gönen, E.: Açıklamalı, İhtihatlı, Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu, Ankara 1990, C. III.
- Görçün, F. – Görçün, Ö.: Demiryolu Taşımacılığı, İstanbul 2010, B. 2.
- Ham, H. V. – Rijnsenbrij J.: Development of Containerization, Amsterdam 2012.
- Hinkelman, E. G.: Dictionary of International Trade, California 2008, B. 8.
- İşletmeci, R. D.: Denizcilik & İşletim Lojistiği, Kocaeli 1998.
- İzveren, A. – Franko, N. – Çalık, A.: Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1994.

- Kalpsüz, T.: Deniz Ticareti Hukuku I, Ankara 1971, C. I.
- Kara, H.: Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul 2014.
- Karan, H.: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon : CMR Şerhi, Ankara 2011, (CMR Şerhi).
- Karan, H.: The Carrier's Liability under International Maritime Conventions The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules, New York 2004, (Carrier's Liability).
- Karan, H.: Law on International Carriage of Goods, Ankara 2009, B. 2, s. 26, (Carriage).
- Kender,R. - Çetingil, E. - Yazıcıoğlu, E.: Deniz Ticareti Hukuku: Temel Bilgiler, İstanbul 2012, C. I, B. 13.
- Kılıçoğlu, A.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2013, B. 17.
- Köksal, T. – Ece, N. J. – Özkara, B. Y.: Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku, Ankara 2012.
- Levinson M.: The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, New Jersey 2006.
- Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Özdemir S.: Eşya Hukuku, İstanbul 2012, B. 12.
- Oğuzman, M. K. – Öz, M. T.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2011, C. I, B. 9.
- Okay, S.: Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, İstanbul 1971, C. II, B. 2.
- Öztek, Y.: İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı, İstanbul 1996.
- Reisoğlu S.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2011, B. 20.
- Serozan, R.: Eşya Hukuku I, İstanbul 2014.
- Seven, V.: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003.
- Sır, İ. H.: Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması : Sorunlar, Çözümler, Öneriler, İstanbul 1988.
- Sirmen, A. L.: Eşya Hukuku, Ankara 2013.

- Sözer, B.: Gemi – Geminin Müttemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010.
- Sözer, B.: Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş - Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, İstanbul 2014, B. 3 (Deniz Ticareti I).
- Süzel, C.: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul 2014.
- Şamlı/Yetiş, K.: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul 2013, B. 2.
- Tekil, F.: Deniz Hukuku, İstanbul 2001, B. 6.
- Tetley, W.: Marine Cargo Claims, 3rd edition, London 1988.
- Treitel, G. – Reynolds, F. M. B. – Carver, T. G.: *Carver on Bills of Lading*, 3rd edition, London 2011.
- Ülgener, M. F.: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.
- Yazıcıoğlu, E.: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2010.
- Wilson, J. F.: *Carriage of Goods by Sea*, 7th edition, Harlow 2010.
- Zeyneloğlu, A. Taşıma Hukuku, Ankara 1993.

2- Yayınlanmamış Tezler

- Demirlioğlu, H.: Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma Mühendisliği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008.
- Olsson, J.: *Undelivered Goods Under the Law of Carriage of Goods by Sea*, Lund University, Master Thesis, Sweden 2013.
- Yeşilbağ, M. L.: Deniz Taşımacılık Sektöründe Konteynerize Yük Taşımacılığının Yeri ile Dünya ve Türkiye'de Konteynerizasyon Durumu, İstanbul Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992.
- Zorba, Y.: Uluslararası Deniz Ticaretinde Tehlikeli yüklere İlişkin Güvenlik Yönetimi: Uluslararası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Standartları (IMDG Code) ve Türkiye Uygulamaları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İzmir 2009.

3- Makaleler

- Aladwani, T.: “The Supply of Container and “Seaworthiness” – The Rotterdam Rules Perspective”, J. Mar. L. & Com., 2011, C. XLII, S. 2, s. 185 - 209.
- Angus, W. D.: “Legal Implications of “The Container Revolution” in International Carriage of Goods”, McGill Law Journal, 1969, C. XIV, S. 3, s. 395 – 429.
- Armstrong T. J.: “Packing Trends and Implications in the Container Revolution”, J. Mar. L. & Com., 1981, C. XII, S. 4, s. 427- 465.
- Atamer, K.: “Yeni Türk hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitretion London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Dergisi, 2011, S. 1 - 4, s. 241 – 342.
- Aybay, G. – Atamer, K.: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Ankara 1989, s. 225 -273.
- Berlingieri F.: “A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules”, http://www.uncitral.org/pdf/english/working/Berlingieri_paper_comparing_R_R_Hamb_HVR.pdf, (et. 12.12.2014)
- Bordahandy P. J.: “Containers: a conundrum or concept?”, JIML, 2005, C. XI, S. 5, s. 342 – 371.
- Bugden, P.: “The Supply of Containers and Seaworthiness”, <http://www.forwarderlaw.com/library/view> (et. 24.11.2014).
- Çağa, T.: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı”, Batider, 1979, C. X, S. 2, s. 323 – 352.
- Çetingil, E.: “Milletlerarası Sözleşmeler ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli – Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1984, s. 137 – 159.
- Çetingil, E., - Kender, R., – Ünan, S. A., - Yazıcıoğlu, E.: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, 2006, s. 1 – 295.

- Cioarec, V.: “The Duty to Weight the Containers and the Risk of Loss of Weight, Wasting in Bulk”, http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=396, (et. 03. 03. 2105).
- Clarke, J. W.: “Pallets 101: Industry Overview and Wood, Plastic, Paper and Metal Options”, http://www.ista.org/forms/Pallets_101_2004.pdf- (et.19.09.2014).
- Cudahy, B. J.: “The Containership Revolution: Malcom McLean’s 1956 Innovation Goes Global”, TR News, Eylül- Ekim 2006, S.246, s.5 - 9.
- Davidson, P. W. – Bishop, B.: “To Market, To Market: Issues Arising From International Transportation of Fresh Fruit and Vegetables in Refrigerated Sea Containers”, <http://www.cmla.org/papers/pdf>, (et. 23.12.2014).
- Değirmenci/Kula, N.: “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, S. 24, s. 143 – 165.
- Doğrucu, M.: “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 536 – 545.
- Frank, S.: “Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers”, Carriage of Good by Sea, Land and Air Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century, New York 2014, s. 25 – 34.
- Franko, N.: “Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1991, s. 202 - 211
- Hearn, G.: “Shippers And The General Accountability For Goods Being “Transit-worthy””, <http://www.fernandeshearn.com/newsletters/2014/March.pdf>, (et. 05. 02. 2015).
- Howard, S.: “Shipper Owned Containers”, <http://www.csiu.co/soc-shipper-owned-containers>, (et. 28.11.2014).
- İmrak, C. E. – Gerdemeli, İ.: “Parça Yüklerin Depolanması ve Otomatik Depolama”, <http://transport.itu.edu.tr/PDF/mak419/.pdf>- (et. 19.09.2014).

- Karaman, M.: “Mühürlü Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu”, http://www.marineandcommerce.com/files/MC1_M.KaramanHukuk.pdf, (et. 12.12.2014).
- Katims R.: “The 40-Foot Container: Industry Standard Faces Challenges and Change”, TR News, Eylül- Ekim 2006, S. 246, s. 13-17.
- Kee, J. W.: “Containerisation: It’s Legal Implications”, Malaya Law Review, 1970, C. XII, S. 2, s. 364 - 375.
- Kegels, A.: “Cargo Claims: Recent Developments in Maritime Law in Belgium”, International Maritime Law Conference in Dubai 2006, <http://www.kegels-co.be/pdf/file/Kegels%20Andre,%20Recent%20developments%20in%20Maritime%20Law%20in%20Belgium,%20IBA%20Dubai%202006.pdf>, (et. 10.03.2015).
- Kender R.: “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1984, s. 75 – 95.
- Kender, R. - Ünan, S.: “Eşya Taşıma Mukaveleleri”, 40. yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 279 – 305.
- Margetson, N. J.: “Liability of the Carrier under the Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused bu Unseaworthiness of its containers”, <http://www.pomorci.com/Skole/Pomorskrules.pdf>, (et. 21.11.2014).
- Mccormick, T.: “Why Use a Shipper Owned Container?”, <http://goarticles.com/article/Why-Use-a-Shipper-Owned-Container>, (et. 01.12.2014).
- Mineliler/Demirçivi, Z.: “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi, S. 9, s. 957 – 984.
- Orchis, M. E.: “The Container and The Package Limitation – The Search for Predictability”, J. Mar. L. & Com., 1974, C. V, S. 2, s. 251 -279.
- Öğüz/Şeker, Z.: Z.: “Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine”, İÜHFM, 2008, C. LXVI, S. 1, s. 337 – 342.

- Peavy, R. A. – Schmeltzer, E.: “Prospects and Problems of the Container Revolution”, J. Mar. L. & Com., 1969-1970, C. I, S. 2, s. 263 – 299.
- Petrefitte, L.: “The Period of Maritime Transport: Comments on Article 4 of the Hamburg Rules”, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, London 1978, s. 125 – 135.
- Rodrigue, J. P. - Slack, B.: “Intermodal Transportation and Containerization”, <http://people.hofstra.edu/geos/eng/.html>, (et. 01.12.2014).
- Saygılı, M. S. – Erdal, M.: “Konteyner Türleri ve Yükleme”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul 2008.
- Simon, S.: “Law of Shipping Containers”, Journal of Maritime Law and Commerce, Nisan 1974, C.5, S.3, s.507-538 (Shipping Containers).
- Simon, S.: “More on the Law of Shipping Containers” J. Mar. L. & Com., 1975, C. VI, S. 4, s. 603 – 619 (Law of Containers).
- Simon, S.: “Latest Developments in the Law of Shipping Containers”, JMLC 1973, C. IV, S.3, s. 441 – 453, (Latest Developments).
- Sözer, B.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı, 2006, s. 301 – 337, (TTK Tasarısı Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümler).
- Süzel, C. – Damar, D.: “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, Batider, 2010, C.XXVI, S.2, s.149-240.
- Sweeney, J. C.: “Article 6 of the Hamburg Rules”, The Hamburg Rules Carriage of Goods by Sea, Leyden 1987, s. 151 – 166.
- Taşdelen, N.: “Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu”, Ünal Tekinalp’e Armağan, İstanbul 2003, C. I, s. 939 – 959.
- Tetley W.: “US COGSA and Other Developments”, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/tetley-cogsa>, (et. 01.12.2014).
- Tomlinson J.: “History and Impact of the Intermodal Shipping Container”, http://www.johntomlinson.com/docs/history_and_impact_of_shipping_container.pdf- (et.15.09.2014).

- Uluğ, İ.: “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf, (12.12.2014).
- Vigarié A.: “From break-bulk to containers: the transformation of general Cargo handling and trade”, Geo Journal, 1999, C.XLVIII, S.1, s.3-7.
- Yağan, H.: “Konteyner Taşımacılığı ve Konteyner Çeşitleri”, Gümrük Dünyası Gergisi, 2011, S. 68, s. 51 – 56.
- Yetiş, K. “Lahey – Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İÜHFİM, 2003, C. LXXI, S. 2, s. 479 – 496, (Sefere Elverişlilik)
- Zou, Y.: “Delivery of Goods by the Carrier under the Contract of Carriage by Sea”, 2005, <http://repub.eur.nl/pub/6943>, (et. 05. 01. 2015).

C) DİĞERLERİ

- Gültekin E.: “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığı ve Bazı Sorunlar”, Mersin Deniz Ticareti Dergisi, 2011, S. 228, s. 22 – 23.
- Günay, M.: “Konteyner Dünyayı Taşıyor” http://www.zaman.com.tr/ekonomi_konteyner-dunyayi-tasiyor.html, (et.15.09.2014).
- Kaya, O.: “Lojistikte Jenerik Markalar”, <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=10634-> (et. 19.09.2014)
- Mesleki Yeterlilik Kurumu.: Ulusal Yeterlilik – Tren Teşkilcisi, Ankara 2013, <http://www.myk.gov.tr/index.php/tr/pdf> (et. 22.11.2014)
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.: Ulaştırma Hizmetleri Alanı – Karayolu Taşımacılığı, Ankara 2011, (Karayolu Taşımacılığı).
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı.: Ulaştırma Hizmetleri- Konteyner ve Paletler, Ankara 2011, (Konteyner ve Paletler).
- Özyılmaz, M.: Gemi Acenteliği Eğitimleri - Konteyner Bilgi Notu, İzmir 2007.
- Şen, H.: “Konteyner Gemileri ve Sınıflandırılmaları”, <http://www.denizhaber.com/index.php> (et. 17.09.2014).
- http://www.arkasline.com.tr/sart_ve_esaslar.html, (et. 20. 03. 2015).
- https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings, (et. 20.03.2015).

https://www.bimco.org/~/_media/Chartering/Document_Samples/Bill_of_Ladings/Sample_Copy_COMBICONBILL.ashx, (et. 20.03.2015).

<http://www.cargolaw.com/cogsa.html>, (et. 01.12.2014).

http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?/chb.html, (et. 17.09.2014)

http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/stra_01_01_00.html, (et. 15.09.2014).

http://www.denizcilikkutuphanesi.com/FileUpload/op481692/File/konteyner_ve_tasimaciligi.pdf (et. 21.11.2014).

http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.pdf (et. 21.11.2014).

<https://www.hapag-lloyd.com/downloads/pdf/Shipperownedcontainertemplate.pdf>, (et. 25.11.2014)

<https://www.hapag-lloyd.com/demurrage.html>, (et. 05. 02. 2015).

<http://www.imo.org/blast/mainframe.asp> (et. 22. 10. 2014).

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/> (et.01.12.2014).

<http://www.lojistiksozluk.com/etiket/semi-trailer>, (et. 20.09.2014).

<http://www.lojistiksozluk.com/romork.html>- (et. 20.09.2014).

<http://www.maerskline.com/hr/countries/general/demurrage-detention>, (et. 05. 02. 2015).

<http://www.marineinsight.com/misc/marine-safety/what-are-pallets-and-palletizing-in-shipping/> - (et. 19.09.2014).

<http://maritimedictionary.org/ASP/MarineDictionary.asp?WORD=trailer> (et. 19.09.2014).

http://www.marinetraininginc.com/documentos/imdg_code_intro_2012.pdf (et. 22. 10. 2014).

<http://www.matson.co.nz/site/matson/files/Matson%20Cnformation/pdf>, (et. 25.11.2014).

<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/cogsa>, (01.12.2014).

<https://www.msc.com/ecu/country-guides/turkey/demurrage>, (et. 05. 02. 2015).

<http://www.oocl.com/middleeast/eng/localinformation/Documents.pdf>, (et. 25.11.2014).

<http://www.residentialshippingcontainerprimer.com>, (et.17.19.2014).

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9353.pdf>, (et. 01.12.2014).

<http://shippingandfreightresource.com/difference-between-demurrage-and-detention/>, (et. 20. 03. 2015).

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/373/206/case.html> (et. 21.11.2014).

<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=292> (et. 19.09.2014).

<http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com> (et. 19.09.2014).

<http://thelawdictionary.org/marks/>, (et. 10. 03. 2015).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/standard/standard.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/flat/flat.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/plattfor/plattfor.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/kuehlcon.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/tank.htm- (et. 16.09.2014).

http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/bulk/bulk.htm- (et. 16.09.2014).

<http://www.turkcebilgi.com/dorse> (et. 19.09.2014).

<http://www.ttz.uz/en/products/details/4-2013-09-05-07-36-24/8-knt.html-> (et. 20.09.2014).

http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1972-e/yb_1972_e.pdf, (et. 17.03.2015).

<http://www.unipacshipping.com/import>, (et. 03. 05. 2015).