

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Ezgi HEPGÜLERLER

**DENİZ YOLU İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ
YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM AŞAMALARINDA GÖREV
ALANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI**

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2010

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Ezgi HEPGÜLERLER

**DENİZ YOLU İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ
YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM AŞAMALARINDA GÖREV
ALANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI**

Danışman

Yard. Doç. Dr. İlknur ULUĞ CİCİM

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2010

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Ezgi HEPGÜLERLER'in bu çalışması jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Mehmet TOPCUOĞLU
Üye (Danışmanı) : Yrd. Doç. Dr. İlknur Uluğ Cici
Üye : Yrd. Doç. Dr. M. Barış Günay

Tez Konusu: "Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner
Tasımalarının Muhale, İstif, Boşaltma ve Teslim Alınan
Gare Alanların Hukuki Sorumlulukları"

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 29.12/2010

Mezuniyet Tarihi : .../...../201..



Prof. Dr. Mehmet ŞEN
Müdür

.....

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM KONTEYNER VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.1	KONTEYNER	3
	1.1.1. TANIMI	3
	1.1.2. TARİHÇESİ	5
	1.1.3. ÇEŞİT VE YAPISI	8
	1.1.4. HUKUKİ NİTELİĞİ	12
	1.1.4.1 Genel Olarak	12
	1.1.4.2 Eşya Hukukuna Göre Bütünleyici Parça(Mütemmim Cüz) ve Konteyner'in Geminin Bütünleyici Parçası Olarak Değerlendirilmesi	14
	1.1.4.3 Eşya Hukukuna Göre Eklenti(Teferruat) ve Konteynerin Geminin Eklentisi Olarak Değerlendirilmesi	16
	1.1.4.4 Müstakil Bir Eşya Olarak Konteyner	19
	1.1.5 MÜLKİYET SORUNU	20
	1.1.6 KONTEYNER GEMİLERİ	23
1.2	KONTEYNER TAŞIMACILIĞI	35
	1.2.1 KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ TARİHÇESİ	35
	1.2.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA GEÇİŞ NEDENLERİ	39
	1.2.3 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ÇEŞİTLERİ	41
	1.2.3.1 Door to Door (Kapıdan Kapıya Taşımacılık)	41
	1.2.3.2 Point to Point (Terminalden Terminale Taşımacılık)	42
	1.2.3.3 Port to Port (Limandan Limana Taşımacılık)	42
	1.2.4 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KONİŞMENTO	42
	1.2.4.1 Konişmento Hakkında Genel Bilgi	42
	1.2.4.2 Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Konişmento	43

1.2.5	KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	49
1.2.5.1	Karma Taşıma Sözleşmesi Hakkında Genel Bilgi	49
1.2.5.2	Karma(Kombine) Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Konteyner Taşımacılığı	55
1.2.5.3	Karma Taşımalarda Düzenlenen Konşimento ve Konteyner Taşımacılığı	57
1.2.6	KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ FAYDA VE SAKINCALARI	60
1.2.6.1	Konteyner Taşımacılığının Faydaları	60
1.2.6.2	Konteyner Taşımacılığının Sakıncaları	63

İKİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIMA SİSTEMLERİ, YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM AŞAMALARI

2.1	GENEL OLARAK KONTEYNER TAŞIMA SİSTEMLERİ	66
2.1.1	Şasi Sistemi	66
2.1.2	Van Sistemi	66
2.1.3	Straddle Taşıyıcı Sistemi	67
2.1.4	Forklift Sistemi	67
2.1.5	Komputürize Konteyner Elleçleme Sistemi	67
2.1.6	Köprü Vinç Sistemi	67
2.1.7	Lash(Lighters Aboard Ship) Sistemi	68
2.1.8	Huckepack Sistemi	68
2.1.9	RO/RO(Roll-On/Roll-Off)	68
2.2	KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TESLİM ALMA	70
2.3	KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA YÜKLEME	71
2.3.1	GENEL OLARAK	71
2.3.2	YÜKLEMEDE BEKLEME MÜDDETİ SORUNU	73
2.4	KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA İSTİF	76
2.5	KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA BOŞALTMA	82
2.6	KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TESLİM	85
2.6.1	GENEL OLARAK	85
2.6.2	YÜK ZİYA VE HASARINDA İHBAR MESELESİ	92
2.6.3	GÖNDERİLEN TARAFINDAN MALIN TESLİM ALINMASINDAN KAÇINMA	97

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM
AŞAMALARINDA GÖREV ALANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI

3.1	TAŞIYAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU _____	101
3.1.1	GENEL OLARAK _____	101
3.1.2	TAŞIYANIN YÜKE ÖZEN SORUMLULUĞU _____	105
3.1.3	TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ BULUNDURMA BORCU BAKIMINDAN KONTEYNER VE KONTEYNER GEMİLERİ _____	105
3.1.4	TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN KANUNİ SINIRLARI _____	111
3.1.5	TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİN NİTELİĞİ VE EMREDİCİ HÜKÜMLERİN UYGULANMADIĞI HALLERİ	115
3.1.6	GEMİ İŞLETMEYEN TAŞIYAN _____	118
3.1.6.1	Genel Olarak _____	118
3.1.6.2	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Gemi İşletenlerle Yaptığı Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Sorumluluğu _____	119
3.1.6.3	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgileri İle Yaptığı Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Sorumluluğu _____	122
3.1.6.3.1	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi Olarak Değerlendirilmesi _____	122
3.1.6.3.2	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma Sözleşmesi Olarak Değerlendirilmesi _____	123
3.1.6.3.3	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu _____	125
3.1.6.3.4	Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu _____	126
3.1.6.3.4.1	Deniz Yolu İle Eşya Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk	126
3.1.6.3.4.2	Çok Türü Eşya Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk _____	130
3.2	TAŞITAN, YÜKLETEN VE GÖNDERİLENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU	131
3.3	TAŞIMA TERMİNALİ İŞLETİCİLERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU _____	136

3.3.1 TAŞIMA TERMİNALİNDE GÖREV ALAN KİŞİLERDEN BAŞLICALARI	140
3.3.1.1 Yükleme ve Boşaltma Müteahhitleri	140
3.3.1.1.1 Genel Olarak Yükleme ve Boşaltma Müteahhitleri	140
3.3.1.1.2 Konişmentolarındaki Himalaya(The Himalaya Clause) Şartına Göre Yükleme ve Boşaltma Şirketlerinin Sorumluluğu	142
3.3.1.2 Motorcular	144
3.3.1.3 Transitçiler	144
3.3.1.4 Depolama işi ile uğraşanlar	144
3.3.1.5 İstifçiler	144
3.3.2 ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMA TERMİNALİ İŞLETİCİLERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA BİRLEŞMİŞ MİLLETLER SÖZLEŞMESİNE GÖRE TERMİNAL İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUĞU	145
3.3.3 TÜRK HUKUKUNA GÖRE TERMİNAL İŞLETMECİLERİNİN SORUMLULUĞUNUN ÖZELLİK OLUŞTURDUĞU DURUMLAR	147
3.3.3.1 Taşıma terminali işletmecileri yük üzerinde zilyet sıfatına sahiptirler	148
3.3.3.2 Taşıma Terminali İşletmecileri Yükle İlgili Şahısların veya Taşıyanın Yardımcı Şahsıdır	149
3.3.3.3 Taşıma Terminali İşleticilerinin Fiilleri Nedeniyle Taşıyanın Sorumluluğu	152
3.3.3.4 Taşıma Terminali İşleticisi Alt Sözleşmenin Tarafıdır	153
3.4 DONATAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU	154
3.5 GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİ VE HUKUKİ SORUMLULUĞU	161
3.6 FORWARDER ACENTE VE HUKUKİ SORUMLULUĞU	162
3.7 KAPTAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU	165
SONUÇ	168
KAYNAKÇA	174
ÖZGEÇMİŞ	

KISALTMALAR LİSTESİ

'	:	Feet
"	:	Inch
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
AECS	:	Avustralya-Avrupa Konteyner Servisi
ASA	:	American Standarts Association
AŞ	:	Anonim Şirketi
BK	:	Borçlar Kanunu
Bkz	:	Bakınız
C	:	Cilt
CFS	:	Container Freight Station
CMV	:	Container Motor Vessel
CTV	:	Container Turbine Vessel
D	:	Dairesi
DM	:	Deutsche Mark
Doç.	:	Doçent
Dr.	:	Doktor
E	:	Esas
FBL	:	Forwarder's Bill of Lading
FCL	:	Full Container Load
FCR	:	Forwarder's Certificate of Receipt
FCT	:	Forwarder's Certificate of Transport
FEU	:	Forty Foot Equivalent Unit
FIATA	:	Fiata International Federation Of Freight Forwarders Associations
FIO	:	Free in and out-Free in liner out
FIOS	:	Free in, out and stowage
FIOT	:	Free in, out and trimming
GRT	:	Gross Ton
H	:	Hukuk
HBL	:	House Bill Of Lading
HGK	:	Hukuk Genel Kurulu
ICC	:	International Chamber of Commerce
ISO	:	International Standards Organisation
K	:	Karar
Km.	:	Kilometre
LASH	:	Lighters Aboard Ship
LCL	:	Less Container Load
LO/LO	:	Lifton/liftoff
LTD	:	Limited
m.	:	Metre
MARAD	:	The United States Maritime Administration
MS	:	Motor Ship(Motorlu Gemi)
NVOCC	:	Non-Vessel-Operating Common Carrier
Prof.	:	Profesör
PTT	:	Posta ve Telgraf Teşkilatı
RO/RO	:	Rollon/rollof
S	:	Sayı

s.	:	Sayfa
SDR	:	Special Drawing Rights
SWL	:	Safety Working Load
ŞTİ	:	Şirketi
T	:	Tarih
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	:	Twenty Foot Equivalent Units
TL	:	Türk Lirası
TMK	:	Türk Medeni Kanunu
TS	:	Turbine Ship
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
UNCITRAL	:	United Nations Commission on International Commercial Law
UNCTAD	:	United Nations Conference on Trade and Development
USA	:	United States America
USD	:	United States Dollars
Yrd.	:	Yardımcı

ÖZET

Yükleri bir araya getirerek taşıma fikri ilk olarak 1801 yıllarında ortaya çıkmıştır. Bu düşünce, zamanla değişim ve ilerleme geçirerek günümüzde yüklerin konteyner denilen ve belli standartları olan kaplar içerisinde taşınmaya başlanması ile sonuçlanmıştır. Konteynerin icadı deniz taşımacılığının ve özellikle deniz ticaretinin gelişimine gün geçtikçe daha da hızlı ilerleyen bir ivme kazandırmaktadır. Konteynerin taşımacılıkta kullanılması ile deniz taşımacılığında görev alan kişiler çeşitlenmiş, kullanılan evraklar değişmiş ve mevcut hukuki düzenlemeler bu alanda meydana gelen husumetleri çözmeye yetmemeye başlamıştır. Bu nedenle tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de değişime yönelik bir takım kanun tasarıları çalışmaları ve bir takım hukuki düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Hatta Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın genel gerekçe bölümünde dahi kanunun değişimini gerektiren teknik nedenlerin başında taşımacılıkta konteynerin kullanılması sayılmaktadır.

Biz de bu çalışmamızda mevcut hukuki düzenlemeler, tasarı çalışmaları, doktrinde yer alan görüşler ve yargı kararları ışığında konteyner taşımacılığında düzenlenen navlun sözleşmesinin ifası aşamalarında görev alanların hukuki sorumluluklarını üç ayrı bölümde inceledik.

Çalışmamızın ilk bölümünde konteynerin ne olduğunu, tarihçesi, çeşitleri, yapısı ve hukuki niteliği, konteyner gemileri, konteyner taşımacılığı, konteyner taşımacılığının tarihçesi, konteyner taşımacılığına geçiş nedenleri, konteyner taşımacılığında kullanılan konişmento ve karma taşıma sözleşmesi son olarak da konteyner taşımacılığının fayda ve sakıncaları incelenmiştir.

İkinci bölümde ise genel olarak konteyner taşıma sistemleri, navlun sözleşmesinin ifasını meydana getiren teslim alma, yükleme, istif, boşaltma ve teslim aşamalarının konteyner taşımacılığı açısından önem taşıyan özellikleri incelenmiştir.

Çalışmamızın son bölümünde ise konteyner taşımacılığının yükleme, istif, boşaltma ve teslim aşamalarında görev alanların hukuki sorumlulukları incelenmiştir.

SUMMARY

LEGAL RESPONSIBILITIES OF THE ONES WHO TAKE PART IN THE STAGE OF LOAD, STOWAGE, UNLOAD, DELIVERY OF CONTAINER TRANSPORTATION BY SEA

The idea of carrying the shipment by gathering them was born in 1801 for the first time. With the evolution and development of this idea in time, the shipments have begun to be carried by standard repositories called containers. The invention of containers have accelerated the marine transportation and especially the development of shipping trade day by day. With the common use of container as a transporter, the labouring of shipping trade has been varied, the valid documents have been changed and the present legal regulations started to be insufficient to the hostilities appearing in this field. Thus, some law draft projects oriented to change and reform have been started to regulate also in our country as well as the rest of the world. Actually; even in the general preamble of the Draft Turkish Commercial Code, one of the essential technical reasons that caused the change of law is the use of container as a transporter.

Therefore in this study we analyzed the legal responsibilities of the ones who were authorized for the container transportation in the affreightment contract phase, in three different sections in the light of present judicial regulations, doctrinal views and judicial decisions.

In the first section of our study is focused on the function of container, its history, its types, its structure and its legal quality, the reasons for container shipping, the clean bill of lading in container transportation, combined transport agreement and finally the benefits and hazards of container transportation.

In the second section instead, it is focused on the container transportation systems, the acceptance that creates the commission of affreightment contract, shipping, storing, stevedore and the important traits of commission phase in terms of container transportation.

In the last section of our study, we analyzed the legal responsibilities of the labors working in the storing, stevedore and commission phases.

GİRİŞ

İyonya filozoflarından dördüncüsü olan Efesli Herakleitos'un söylediği gibi değişmeyen tek şey değişimin kendisidir. İnsan doğası gereği sürekli daha iyi olanı ve daha güzel olanı yaratmak ve kullanmak istemiştir. Zaman içerisinde yeni keşifler sonucu insanların gereksinimleri ve birbirleri ile olan iletişimleri de artmaktadır. Özellikle son zamanlarda meydana gelen teknik gelişmeler sonucu mesafeler kısalmış, Kumluca'daki tarlasında domates yetiştiren Mehmet Amca, tarlasında ürettiği domatesini Amerika'daki Mr. Brown'a ulaştırabilmektedir. Tabiki tüm bu gelişmeler bir anda meydana gelmemiş, önce fikir olarak oluşmuş, daha sonra uygulaması denenmiş ve geliştirilmiştir. Gelişim ve değişim devam etmektedir. Önemli olan bizim hem birey hem de ülke olarak dünyadaki bu hızlı değişime uyak uydurabilmemiz, iç hukukumuzu bu değişimlere göre geliştirebilmemizdir. Mevcut hali ile hukuki düzenlemelerimizin şu anda dünya standartlarının çok gerisinde olduğunu ancak doktrin çalışmaları, farklı görüşlerin ortaya atılması ve bunlar üzerinde çalışılması ile bu değişim ve gelişimin yakalanabileceğini düşünmekteyiz.

Çalışma konumuzu seçerken ve çalışmamızı oluştururken karşılaştığımız en büyük problem, konteyner, konteyner taşımacılığı ve hukuku konusunda doktrinde fazla çalışma yapılmamış olması ve mevcut çalışmaların da çok eski tarihli olmasıydı. Her ne kadar Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda dünyadaki konteyner taşımacılığının geldiği aşamanın farkında olunduğu ve tasarının buna göre şekillendirildiği söylene de, tasarının incelenmesinde yapılması öngörülen mevzuat değişikliklerinin sadece kaynak kanun olan Alman Kanunu'ndan resepsiyon yolu ile oluşturulduğu görülmektedir. Bizce, Türk toplumunun, Türk denizciliğinin ve taşımacılığının gereksinimleri de göz önüne alınırsa mevcut hali ile Türk Ticaret Kanunu ile yaşadığımız sorunların Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda getirilecek düzenlemeler ile aşılabileceğini düşünmekteyiz.

Konteyner ve konteyner taşımacılığı ve bu konudaki hukuki problemler de gün geçtikçe değişmektedir. Deniz taşımacılığında konteynerin kullanılması taşımacılığın gelişiminde fayda sağladığı gibi bir takım sakıncaları da beraberinde getirmiştir. Taşımacılıkta konteyner kullanımı mekanikleşme sonucu sürati arttırırken, işsizlik problemini de beraberinde getirmiştir. Konteyner içerisinde yer alan yükün daha güvenli taşınabileceği

düşünülürken, taşıma sırasında meydana gelen bir dalgalanma nedeniyle konteyner içerisindeki tüm yük denizin karanlık sularına gömülebilmektedir. Yükün gemiye yüklemesi veya gemiden boşaltılması aşamasında artık bu aşamaların mekanik aletler ile yapılması nedeniyle burada görev alanlar azalırken, gemi işletmeyen taşıyan veya forwerder'ler gibi yeni kişiler taşımacılıkta sahnesinde rol almaya başlamıştır.

Yük, üretildiği ya da var olduğu yerden kullanılacağı veya tüketileceği yere giderken bir çok kişinin elinden geçmektedir. Örneğin Almanya'nın Düsseldorf şehrindeki fabrikada üretilen eşya, fabrikada veya bir istasyonda bir konteynere yerleştirilip trene yüklenmekte, demiryoluyla Hollanda'nın Rotterdam limanına ulaştırılmakta, limanda taşımanın niteliğine göre liman işleticisine bırakılmakta veya başka bir gemiye aktarılmakta, oradan gemiyle İzmir'e taşınmakta, İzmir limanından da eşya geminden karaya alınıp, karayoluyla Manisa'daki nihai teslim yerine götürülmektedir. Eşyanın güvenli bir şekilde yerine ulaşması için tüm bu aşamalarda görev alanlar çeşitli şekillerde sorumlu olmaktadır. İşte yükün güvenli bir şekilde yerine ulaşması ve onun varlığından insanoğlunun faydalanması için taşımacılığın, taşımacılığın aşamalarının, taşımacılıkta kullanılan alet ve araçların, bu alet ve araçları kullanan kişilerin kısacası tüm bu aşamalarda görev alanların kimler olduğunu ve sorumluluklarını bilmek ve düzenlemek gerekmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.1 KONTEYNER

1.1.1 TANIMI

İngilizce ve Fransızcada aynı yazıma sahip olan “container¹” kelimesi dilimize “konteyner” olarak yerleşmiş, hem günlük hayatta hem de terim olarak bu şekliyle kullanılmaktadır. Doktrinde konteynerin farklı özelliklerine değinilerek farklı tanımlamaları yapılmıştır. Bir tanımlamaya göre konteyner, muayyen bir veya çeşitli taşıma prosedürü örneğin teslim, boşaltma gibi işlemler sırasında yükleri içinde bulunduran, bir nakil vasıtasından diğerine aktarılabilen ve bu vasıtalarından kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla “birim yük” vasfına sahip, büyüklük ve teçhizat bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma sandıklarındır². Bir başka tanıma göre ise konteyner, içine konan malların korunup taşınmalarını gerçekleştirilen sandık, kutu vs. her türlü taşıma kapları veya yüklükleridir³. Yargıtay’a göre birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eden, içine konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımıyla kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandık ve taşıma kaplarına konteyner denilmektedir⁴.

¹ Container kelimesinin anlamı kavramın içinde gizlidir; to contain fiilinin anlamı muhafaza etmektir. ÇAKICI Latif, Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık(Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978, s. 33.

² DENİZ İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, s. 3.; Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat bkz. ERDAL Murat(Editör), Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul 2008 s. 19.

³ ÇAKICI, s. 33.

⁴ SIR İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye’deki Uygulaması, Sorunlar, Çözümler ve Öneriler, İstanbul 1988, s. 9; ÇAM Nihat Bozkurt, Konteyner Taşımacılığı ve Sigorta Sorumluluğu, Sigorta Dünyası 1985, S. 303 s. 15; Yargıtay 11. H. D. de aynı tanımlı kabul etmiş ve E:1984/2187, K:1984/2760 ve T:11.05.1984 kararında konteyneri bu şekilde tanımlamıştır, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

International Standards Organisation (ISO) 'nun verdiği tarife göre ise konteyner, tekrar tekrar kullanılabilmek için devamlılık özelliğine sahip ve buna yetecek sağlamlıkta olan, yüklerin açılıp kapanmadan bir veya birkaç vasıtada taşınmasını kolaylaştıracak tarzda inşa edilmiş, özellikle bir vasıttadan diğerine bindirme sırasında kolaylıkla elden geçirilmesini sağlayacak teçhizatta, kolay doldurulup boşaltılacak şekilde yapılmış, en azından 1m³ kapasiteye sahip olan taşıma cihazıdır⁵.

Konteyner için bugüne kadar yapılan tanımlamalarından yola çıkararak konteynerin nitelikleri için diyebiliriz ki;

- *Konteyner tekrar tekrar kullanıma uygun olduğu için devamlılık özelliğine sahiptir.
- *Konteyner tekrar kullanılabilmek için sağlam yapıdadır.
- *Konteyner yüklerin açılıp kapanmadan taşınmasını sağlar.
- *Konteyner birden fazla taşıma tarzı için uygun yapıda yapılmıştır.
- *Konteyner bir vasıttadan diğerine kolayca ve mekanik aletler yardımıyla yüklenebilir ve taşınabilir yapıdadır.
- *Konteyner yüklenmiş hali ile birim yük vasfına sahiptir.
- *Konteynerin büyüklüğü ve özellikle dizaynı indirme ve bindirmeye uygun şekilde yapılmıştır.

Teknik anlamda standart bir konteyneri oluşturan pek çok parça bulunmaktadır. Bunlar, atı paneli, çatı yayı, çatı gergi plakası, yan duvarlar, i kaplamalar, i kaplama korumaları, kapı erevesi, kapı eşik plakası, darbe plakası, dikey destek, forklift boşlukları ve duvar desteğidir. Standart bir konteynerde yan ve n duvarlar, çatı paneli ile taban yapı

⁵ **DENİZ**, s.3;Yürürlükteki Antalya Liman hizmetleri Tarifesi'nde yer alan tanımlara göre konteyner, Uluslar arası Standartlar rgtt'nce(ISO) kabul edilen tip ve ölçülere uygun, her türlü deniz, kara ve hava taşıtları ile taşınabilen, devamlı kullanmaya imkan verecek şekilde hususi ve dayanıklı yapılan, bir veya birden fazla nakil vasıtasına aktarma edilmesinde yklme-boşaltma kolaylığı sağlayan özel tertibatı bulunan yüklerdir.

malzemesi, konteyner içerisine konulan yükleri taşıyabilecek derecede sağlam olmalıdır. Çünkü bu parçalar standart bir konteynerin temel bileşenlerini oluşturmaktadır⁶.

Konteyneri tanımak için üzerindeki işaretlemelerin ne anlama geldiğini bilmek de konteynerin ne olduğunu bilmek kadar önemlidir. Konteynerin kimlik bilgileri plakalar üzerine yazılarak konteyner üzerine monte edilmektedir. Konteynerler genel olarak üç adet büyük harften oluşan mal sahibi kodunu, U, Z, J ve C harflerinin bir tanesini temsil eden ürün grup kodunu, altı rakamlı tescil numarasını ve kontrol numarasını taşımaktadırlar⁷.

1.1.2 TARİHÇESİ

İlk konteyner fikri 1801 yılında Dr. James Anderson adında bir İngiliz tarafından ortaya atılmıştır. Dr. Anderson, aynı biçim ve büyüklükteki tekerleksiz ve şasisi olmayan vagonların içine doldurulmuş eşyanın, demiryolu üzerinde hareket eden tekerlekli bir şasi üstünde taşınmasından sonra, demir yolundan varış yerine, bir vinç vasıtası ile üstüne konulacağı bir karayolu taşıtı yardımıyla taşınması düşüncesini ileri sürmüştür⁸. Buna rağmen ancak 91 yıl sonra bu fikir uygulamaya konulabilmektedir. Konteyner taşımacılığının deniz yolunda ortaya çıkışı ise 1958-1960 yıllarına rastlamaktadır⁹.

Konteynerin babası sayılan Malcolm P. Mclean, 1930'ların sonlarında Hoboken Limanı'nda küçük bir taşıma şirketi işletirken standart yükleme ve indirme yöntemlerinden farklı bir taşıma yöntemi oluşturmuş ve gemilere kamyonları yükleyerek malların gidecekleri yerlere en yakın noktaya kadar gemiyle taşınması fikriyle çalışmaya başlamıştır¹⁰. Zamanla konteynerlerin standartlaşması ve çekiciler ile hareket ettirilen taşıyıcıların gelişmesi ile konteynerin sadece taşıyıcıların üzerinde gemilere yüklemesine

⁶ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat bkz. ERDAL, s.20.

⁷ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat bkz. ERDAL, s.42; ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi:10/06/2010.

⁸ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 9.

⁹ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 9.

¹⁰ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 3; ÇAKICI, s. 154.

imkan tanımıştır. Sonraları Mclean, taşıyıcıları da gemilere yüklemeyerek bugünkine benzer şekilde sadece gemiler ile konteynerleri taşımaya başlamıştır¹¹.

İlk kullanılan konteynerlerde mevcut olmayan standartizasyon eksikliği yani ayrı ebatlarda konteyner kullanma, her birinin kilitleme yerlerinin ayrı ayrı olması gibi farklılıklar, konteynerlerin aynı anda bir terminalde elleçlenmesi halinde zamanla zorluklar çıkarmaya başlamıştır. Her operatörün yapısal farklılıklar gösteren konteynerler kullanması; bunları taşıyabilmek için birbirlerinden farklı gemiler imal etmeleri, farklı emniyet sistemleri geliştirmeleri, elleçlemek için farklı kreynler ve ekipmanlar kullanmaları, hizmet alabilecekleri limanlarla sınırlı kalmaları, kara etabı için farklı tipte şasilerden faydalanmaları, demiryolu kullanımının sınırlılığı, gemi planlanması için farklı programlar oluşturulması gibi olası tehlikeleri de beraberinde getirmiştir. Aslında, operatörlerin pek de farkında olmadıkları ya da ekonomik sebeplerden ötürü önemsemedikleri bu konu, kısa sürede MARAD' ın (Amerikan Denizcilik İdaresi) ilgisini çekmiş ve standartlar hazırlanması için çalışmalara başlamıştır¹².

MARAD, konteynercilikte standart oluşturulması için, Haziran 1958'de iki komisyon kurarak çalışmalarına başlamıştır. Bu komisyonlardan birisi konteyner boyutları, diğeri ise konteyner yapısı için standartlar belirlemekle görevlendirilmiştir. Bu sırada, ASA (Amerikan Standartları Enstitüsü) MARAD'ın çalışmalarına rakip olarak acilen Temmuz 1958'de MH-5 isimli bir komisyon oluşturarak, standartları belirlemek üzere çalışmalarına başlamıştır. MARAD, ilk etapta konteyner eni olarak 8' ve yükseklik olarak 8.5' ' i belirlerken, standart boy ve konteyner yapısı ile ilgili hususları ertelemiştir. ASA ise; yaptığı çalışmalar sonunda, ilk etapta 12'-24' , 17'-35' , 20' ve 40' 'lik konteynerlerin standart olarak kabul görmesi gerektiğine karar vermiştir. Bu boyutlar MARAD tarafından da kabul görmüş ancak MARAD, konteyner yüksekliğinin 8.5' yerine 8' alınması gerektiğine karar vermiştir. Her iki grubun da çalışmaları bağımsız ancak birbirine paralel ilerlerken, 1961 yılında ASA'nın MH-5 komisyonu, ilk aldığı kararı revize ederek, standart konteyner boyunun gerek taşıyana gerekse de taşıtana çeşitli avantajlar getireceğine

¹¹ SÜGEN Yücel, Konteyner Çağında Geleneksel Gemilerin Sorunları, Denizati Dergisi, Ekim 1972, s. 28.

¹² ŞEN Haluk, Konteyner Taşımacılığında Standartizasyon,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100374&links=22, Erişim Tarihi:10/06/2010.

inandığı 10' – 20' – 30' ve 40' olarak belirlenmesine karar vermiştir. Her ne kadar konteynerlerin standart olmaları için ilk çalışma 1961 yılında ASA (American Standart Association) tarafından ele alınmışsa da 1965 sonlarında ISO (International Standart Organization) tarafından daha geniş kitlelere hitap eden bir standardizasyon çalışması yapılmıştır¹³.

Almanya'da yani Avrupa'da ilk üretilen konteyner 6 Mayıs 1966 tarihinde Bremen Überseehafen'deki "Fairland" tarafından üretilmiştir¹⁴. Kuzey Avrupa'daki Sealand şirketi tarafından ilk kullanılan konteyner 35' ASA konteyneri olup Amerikan standartlarında üretilmiştir. Diğer bölgelerde genellikle 27' ASA ve diğer ASA ölçülerindeki konteynerler kullanılmıştır. Amerikan Standartları diğer ülkelerin koşullarına zorlukla uygulanabildiğinden zahmetli çalışmalar ve görüşmeler sonucu Amerikalılar ile bir anlaşmaya varılmıştır¹⁵. Oluşturulan ISO standartlarına göre ise 10', 20', 30' ve 40' boylarında uzunluklar belirlenmiş, genişlik olarak 8' ve yükseklik olarak da 8' 6'' ölçüler belirlenmiştir¹⁶. Bugün dünya üzerinde kullanılan konteynerlerin çoğu ISO standartları ile uyumlu olan genellikle 20'-40' uzunluğundaki konteynerlerdir¹⁷. Son yıllarda çoğu taşıyıcılar daha uzun, geniş ve yüksek konteynerlerin olması gerektiğini savundukları için, gemi sahiplerinin bu baskılara boyun eğmesi nedeniyle ISO standartlarından daha büyük boyutlarda konteynerlere daha çok rastlanmaya başlanmıştır. 45'-48' boyunda, 8' 6''(2,6 m.) genişliğinde ve 9' 6''(2,9 m.) yüksekliğinde "Jumbo" konteynerler üretilmiştir. Hatta ABD'de bazı eyaletlerde 57' uzunluğunda konteynerlere kadar izin verilmektedir¹⁸.

¹³ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 11.

¹⁴ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 3.

¹⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 3.

¹⁶ ŞEN Haluk, Konteyner Taşımacılığında Standartizasyon,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100390&links=22,
Erişim Tarihi:10/06/2010.

¹⁷ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 4.

¹⁸ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 3.

Türkiye’de ise ilk konteyner üretiminin 1991 yılında İzmir Sasalı Kasabasında yapıldığı bilinmektedir¹⁹.

1.1.3 ÇEŞİT VE YAPISI

Konteynerlerin yapılarına göre farklı özelliklere sahip olmalarına rağmen belirli standartlarda üretildiklerini belirtmiştik. Denizyolu konteyner taşımacılığının ilk dönemlerinde kullanılan konteynerler Amerikan Standart Enstitüsü Standartlarına (ASA) uygun olarak üretilmişlerdir²⁰. Günümüzde deniz taşımacılığında kullanılan konteynerler ise Uluslararası Standartlar Örgütü’nün (ISO) belirlediği standartlara uygun olarak imal edilse de pek çok ASA konteyneri ISO ölçülerine uyumlu hale gelmiştir²¹.

Konteynerlerin hepsi aynı boyutta olmamalarına rağmen ISO ’nun bu ölçülerin standartizasyonu için kabul ettiği belirli miktarlar vardır; bu ölçülere uygun olarak yapılan konteynerler 40’(boy 12 m., en 2,435 m., yükseklik 2,435m.), 20’(boy 6 m.,en 2,435 m., yükseklik 2,435 m.), 30’luk olabilmektedirler²². 1973 yılında taşımacılıkta kullanılmaya başlanılan, bir tona kadar yük alabilen, bilinen konteyner görünüşünün dışında ve çuval şeklinde olan, boşaltılması 33 saniye gibi kısa bir zaman alan “mini bulk” ların, ekonomik yönden özellikle bazı yükler bakımından daha avantajlı olduğu ileri sürülse de verilen tarifler bakımından teknik anlamda konteyner olarak kabul edilemeyeceği belirtilmiştir²³. Bizce de günümüzde standartisasyonlaşan konteynerlerin yanında her türlü taşımaya yardımcı sandık veya kabı konteyner olarak değerlendirmek doğru değildir.

Konteyner ölçü birimi olarak kullanılan TEU birimi Twenty Foot Equivalent Units için kısaltma olarak kullanılmaktadır²⁴. TEU ‘nun karşılığı “Twenty Foot Equivalent Unit”,

¹⁹ **SİR**, İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığının Dünü Bugünü Yarını, Denizati Dergisi, Yıl. 7(1993), S.8-9, s. 42.

²⁰ Konteyner Türleri ve Yükleme, **SAYGILI** Mehmet Sıtkı/**ERDAL** Murat bkz. **ERDAL**, s.19; **SİR**,Konteyner Taşımacılığı..., s. 9.

²¹ Konteyner Türleri ve Yükleme, **SAYGILI** Mehmet Sıtkı/**ERDAL** Murat bkz. **ERDAL**, s. 19.

²² **DENİZ**, s. 13; Dökme, makine, soğuk, araba ve değerli ağır parçalar halinde çeşitli yüklerin taşınması için yapılan konteyner ölçüleri genellikle kadem olarak ifade edilmektedir. Konteynerin boyunu ifade eden 10, 20, 30 ve 40 kadem uzunluklar konteynerin genellikle hacmini anlatsalar da konteynerin boyu ile birlikte yüksekliğini ve genişliğini bilmekte de yarar vardır, **AKDOĞAN** Refik, Deniz Ticareti, İstanbul 1988, s. 67.

²³ **DENİZ**, s. 13.

²⁴ **AKDOĞAN**, s. 68.

FEU'nun karşılığı ise "Forty Foot Equivalent Unit" dir. Tüm konteyner gemileri konteyner kapasitelerine göre nesillere bölünmüştür. 1. Nesil: 1000 TEU'ya kadar, 2. Nesil: 2000 TEU'ya kadar, 3. Nesil: 3000 TEU'ya kadar, 4. Nesil: 3000 TEU'dan fazla, 5. Nesil: 6000 TEU'dan fazla, 6. Nesil: 8000 TEU'dan fazla konteyner taşımaktadır²⁵.

Konteynerler standart, hard top, open top, flatrack, platform, havalandırmalı, ısı kontrollü, tank konteyner ile dökme yük konteyneri olmak üzere pek çok türe ayrılmaktadır²⁶. **Standart konteynerler**, tüm kargoların taşınmasına uygun yapıda olan genel amaçlı konteynerlerdir. **Hard top konteynerler**, üstü açılabilir konteynerlerdir ve bu nedenle bu konteynerlerin çatıları çıkarılıp takılabildiği için kapıdan giriş çıkışı mümkün olan yükler ayrıca konteynerin çatısı da açılarak rahatça forkliftler ile yüklenebilmektedirler. Kapıdan girişi elverişli olmayan tek parça yükler ise vinç ile üstten yüklenilebilmekte ve yüksekliği fazla olan kargolar çatı çıkarılarak konteynerin içine yerleştirilebilmektedirler. **Open top konteynerler**²⁷, üstü açık konteynerlerdir. Open top konteynerlerin çatısı sökülüp, katlanıp toparlanabilecek nitelikte yani tente muşamba gibi malzemeden üretilmektedir. Genellikle ağır ve hacimli malların örneğin baskı ve tekstil makinelerinin taşınmasında kullanılmaktadır²⁸. **Flatrack konteynerler**, açık konteynerlerdir, yan duvarları ve tavanı yoktur. Daha çok odun ve odun ürünleri ile demir çelik ürünlerinin taşınmasında kullanılırlar. **Platform konteynerler**, yüksek ağırlıktaki yükleri (örneğin yat, iş makinası gibi) taşıyabilmek için dayanıklı ve güçlü bir tabana sahiptir ve hiçbir şekilde bu konteynerlerde duvar bulunmamaktadır. **Havalandırmalı konteynerler**, uzun deniz yolculuklarında havalandırılmasına ihtiyaç duyulan kargolar için kullanılmaktadır. Bu konteyner türü en fazla yeşil kahve çekirdeği taşımacılığında kullanıldığı için zamanla "kahve konteyneri" adını almıştır. **Isı kontrollü (frigofirik) konteynerler**, içerisindeki sıcaklık derecesini kontrol etmek ve sabit tutmak amacıyla kendi soğutma ünitesine sahiptirler. **Tank konteynerler**²⁹, sıvı ve gaz haldeki kargoların taşınmasında kullanılmaktadır. Sıvı maddeler de gıda maddeleri ve kimyasallar olarak

²⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 9.

²⁶ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat bkz. ERDAL, s. 22-28; ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve KonteynerTaşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi: 10/06/2010.

²⁷ ÇAKICI, s. 55.

²⁸ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 12.

²⁹ ÇAKICI, s. 61.

ikiye ayrılmaktadırlar. Tank konteynerler genelde silindir veya küresel bir görünümde olmaktadır. Silindirik yapıda olup, ayrıca tahta ve tenekeden yapılmış dikdörtgen şeklinde bir çerçeve içine de alınmaktadır. **Dökme yük konteynerleri (Bulk-Schüttgut Container)**³⁰, özellikle tahıl (buğday, arpa, yağlı tohumlar, keten, kenevir) gibi ambalajlanamayan ama toplu halde yüklenen dökme yük taşımalarında kullanılmaktadır. Her bir konteynerin üzerinde yükleme ve boşaltma işleminin yapıldığı üç ana kapak bulunmaktadır. **Soğutmalı konteynerler**³¹;Daha çok kısa sürede bozulabilecek et, balık, yaş sebze, meyve taşımacılığında kullanılan bu konteynerlerde soğutma konteynere bağlanan onun tamamlayıcısı durumunda olan soğutma gereçleri yardımı ile gerçekleştirilmektedir. **Yüzen konteynerler**³²;yüzme kabiliyeti olan ve özellikle büyük gemilerde taşınan ve LASH olarak isimlendirilen bu konteyner şekli daha çok sığ olan bölgelere giremeyen gemilerde taşınır ve sahilden açıkta denize atılır. Oradan konteynerler yavru gemilerle limana çekilmekte ve limanda açılmaktadır.

Konteynerlerin taşımada kimin tarafından temin edildiği açısından bir çeşitlendirmeye gidildiğinde, konteynerler bazen taşıtana(shippers containers³³) bazen de donatana ait olabilmektedirler; bunun dışında konteynerler yükletene veya konteyner işleticisine de (Container Operator imal ettiği konteynerleri isteyenlere kiralamaktadır.) de ait olabilmektedir³⁴. Dünyadaki konteyner stoklarının büyük çoğunluğu deniz nakliyat şirketlerine aittir. Bununla beraber çok az bir kısmı gemi sahipleri ve kiralama şirketleri tarafından yetkilendirilen iştirakçiler tarafından kiralanmıştır. Bazı gemiler kendi konteynerlerini üzerinde taşımaktadır, ancak bunlar genellikle dökme yükler için konteynerler, kimyasal ve sıvı maddeler için sarnıç tipi konteynerler veya çelik endüstrisi için bobin konteynerler gibi özel konteynerlerdir³⁵.

³⁰ ÇAKICI, s. 56; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s.24.

³¹ ÇAKICI, s. 57; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 12; ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı,http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi:10/06/2010.

³² ÇAKICI, s. 64.

³³ DENİZ, s. 18.

³⁴ DENİZ, s. 18.

³⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 5.

Konteynerler ayrıca doktrinde büyüklüklerine göre; küçük boy(iç hacmi 1 m³'ten fazla 3 m³'ten az),orta boy (iç hacimleri 3 m³'ten fazla ancak boyları 6' küçük), büyük boy(iç hacimleri 6 m³'ün üzerinde) olarak sınıflandırıldıkları gibi; yapıldıkları malzemelere göre(çelik-saç, çelik-aliminyum, çelik-plastik)ve kullanıldıkları yerlere göre(genel ve özel, spesifik) de sınıflandırılmışlardır³⁶.

Bir diğer sınıflandırma ise günümüzün ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir. Günümüzde konteynerlerin tamamı sadece tek bir kişinin eşyası ile tamamen doldurulabildiği gibi, müşteri eşyasının bir kısmını başka bir zaman limana göndermek koşulu ile aynı konteynere iç dolun da talep edebilir. Ürettiği malı ihraç etmek isteyen bir müşterinin malı tam bir konteyneri doldurmadığı hallerde konteynerin içinde boşluklar kalmaktadır. Forwarder³⁷ adı verilen firmalar az miktarda malı olan birden fazla müşterileri toplar ve hepsinin eşyasını tek bir konteyneri dolduracak şekilde organize edip iç dolun için limanı ve müşterileri buluşturur³⁸. Bu tip konteynerlere yani içinde birden fazla kişinin eşyası bulunan konteynerlere LCL(Less Container Load) veya parsiyel konteyner denir. Eşya konteyner içindeki eşya sadece tek bir kişiye aitse konteyner FCL(Full Container Load) konteyner olarak adlandırılır³⁹.

³⁶ ÇAKICI, s. 42-65; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 13-14.

³⁷ Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s.137.

³⁸ Bu halde sözleşmenin kırkambar sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkündür, neticede sözleşmeyi ferdileştiren gemi değil yük olmaktadır. Ancak diğer taraftan konteynerin tek bir navlun sözleşmesine konu yük ile doldurulduğu hallerde sözleşmenin çarter veya kırkambar sözleşmesi olarak değerlendirilmesi olayın şartlarına göre belirlenmektedir. Günümüzde daha yaygın şekilde işletilmeye başlanan özel konteyner gemilerinde yükün tümü konteyner içerisinde güverte üzerinde istiflenerek taşınmaktadır. Bu açıdanda belli bir gemi veya gemi bölümü tahsisi gerekmeyeceğinden sözleşmenin kırkambar sözleşmesi türüne yaklaştığı kabul edilmelidir, KOÇANAĞULLARI Özlem, Deniz Yolu İle Yapılan Konteyner Taşımacılığında FCL ve LCL Klotlarının Hukuki Sonuçları(Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi), İzmir 2007, s. 22.

³⁹ Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s. 137; FCL klotu ile teslim edilen bir yükü ihtiva eden konteyner, gemi ambarından çok bir ambalaj türüne yaklaşmaktadır. Diğer taraftan LCL klotu ile taşıyana teslim edilen bir yük söz konusu olduğunda taşıyan konteyneri birden fazla taşıyanın birden fazla yükü ile birlikte kendisi doldurup istif etmektedir. Bu açıdan bakıldığında konteynerin geminin yük yüklenen bir ambarından farkı kalmamaktadır. Şu halde, taşıyanın yüklenmesi, istifi ve mühürlenmesinde müdahalesinin bulunmadığı, FCL klotu ile teslim edilmiş yükler için konteynerin gemi ambarından ziyade ambalaj niteliğine yaklaştığı, diğer taraftan yükleme, istif ve mühürlenmesinin kendisi veya temsilcisi tarafından gerçekleştirildiği LCL klotu ile teslim edilen yükler açısından konteynerin gemi ambarı olarak nitelendirilebileceğinin kabulü gerekir, KOÇANAĞULLARI, s. 28; TANGÜN Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, Galatasaray Üniversitesi (Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı), Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006, s. 12.

1.1.4 HUKUKİ NİTELİĞİ

1.1.4.1 Genel Olarak

Konteynerin hukuki niteliği hakkında doktrinde bir görüş birliği yoktur⁴⁰. Bir görüşe göre konteynerler temel olarak yük değil yükleri ihtiva eden kaplardır; ancak konteynerlerin boşaltıldıktan sonra geri dönmesi durumunda bunlar ayrı bir taşıma sözleşmesinin konusu oldukları için bu durumda yük olarak kabul edilmiştir⁴¹. Bizce de taşıma sözleşmesinin konusunu konteynerin kendisinin oluşturduğu durumlarda yani o taşınmanın konteynerlerin bir yerden başka bir yere nakli için yapılması halinde yük olarak kabul edilmelidir. Zaten böyle bir halde konteyner kullanılarak yapılan bir taşımada değil, konteynerlerin taşınmasından bahsedilebilir. Böyle bir durumda taşıma sözleşmesi ile taşınacak olan konteynerin içindeki yük değil, konteynerin kendisidir. Taşıma sözleşmesinin konusunu konteynerin kendisi oluşturmaktadır. Öte yandan konteynerlerin ne bir taşınan mal ne de taşınan malın bir kısmı olmadığını kabul edenler de vardır⁴².

1972 tarihli Konteynerlerle İlgili Uluslararası Gümrük Sözleşmesi ile bu sözleşmenin uygulanması hakkında çıkarılan yönetmelik'in 4. maddesinin 5. fıkrasına göre, konteyner, kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı olarak tanımlanmıştır. Tanımlamanın aksi bir görüşe göre ise konteyner bir nakil vasıtası olarak

⁴⁰ Yargıtay 11. H. D. 'nin E:1984/2187, K:1984/2760 ve T:11.05.1984 kararına göre, gerek Uluslararası Standartlar Örgütü'nün tanımlamasına, gerekse doktrindeki tarif ve açıklamalara göre birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi halinde gelmesine yardım eden, içinde konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir. Konteyner doğrudan doğruya yük değildir. Nakil vasıtası ve ambalaj da değildir. Taşımada sür'ati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir, ambarlar olarak tavsif edilebilir. Konteynerler, bir gemiye veya taşıma aracı sahibine ait olabileceği gibi, yükletene veya başka konteyner işletmecisine de ait olabilir, Kaynak: Corpus[Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁴¹ Hamburg Kuralları ise konteynerin yükleten tarafından temin ve istif edilmesi halinde onu da eşya kavramına dahil etmiştir, **DENİZ**, s. 4.; Konteynerler imal edildikten sonra ilk defa sahiplerine teslim edilmek üzere taşınmaları dışında bir emtia yani ticari akit konusu mal değildir. Bunların ticari malların naklinde kullanılan hareketsiz nakil aracı, yada geminin seygar ambarı yani geminin teferruatıdır. Bu bakımdan konteynerlerin emtia sayılmaları yanlıştır. Bunların koli, kap veya ambalaj olarak emtia kapsamına girecek bir şekilde nitelendirilmiş olması hatalı bir değerlendirme olmuştur. Aksi görüş için bkz. **ÇALIK** Ahmet, Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşınması, *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:2(1997), S.1, s. 55; Yargıtay 11. H.D. 'nin E: 84/2187 veK: 84/2760 ve T:11.05.1984 sayılı kararında konteyner için, konteyner doğrudan doğruya yük değildir. Taşımada sür'ati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir ambarlar olarak tavsif edilebilir denilmiştir.

⁴² **ÇAKICI**, s. 35; **ÇAM**, s. 15.

kabul edilmemiştir, ancak intermodal⁴³ özelliğinden dolayı farklı teknik teçhizata sahip olan çeşitli araçlarda taşımaya uygun bir yapıya sahiptir⁴⁴. Bizce de konteynerin bir taşıma aracı olarak değerlendirilmesi konteynerin kendi başına ve hiçbir teçhizata gerek olmadan yükü taşıma imkanının olmaması sebebiyle mümkün değildir.

Konteyner her ne kadar ambalaj masraflarından tasarruf sağlasa da bir ambalaj da sayılmaz, çünkü bu fonksiyon konteynerin kullanım amacına değil, mahiyet ve yapısına bağlıdır ve ayrıca konteyner ambalaj gibi kısa süreli değil, devamlılık niteliğine sahiptir⁴⁵. Konteyner ambalajdan farklı olarak malı muhafaza amacıyla değil, taşımada verimliliği, sürati sağlama, taşıma masraflarını azaltma gibi hususları gerçekleştirmek üzere kullanılmaktadır⁴⁶.

Doktrinde bu konuda bir görüş birliğinin olmamasına rağmen bizimde katıldığımız görüşe göre denilebilir ki, konteynerler gördükleri iş açısından geminin yük bölümleridir, bunlar taşımada verimliliği sağlamak amacıyla uygun olarak yükletenin yükleme gönderilenin boşaltma için ayağına getirilmiş hareket edebilir gemi ambarlarıdır⁴⁷.

Konteyneri geminin yük bölümü olarak nitelendirdiğimizde TTK' ya göre taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğünden doğan sorumluluğu gibi birçok konuyu daha kolay anlamamız ve değerlendirmemiz için konteyner ve gemi arasındaki ilişkiyi de açıklamak gerekir. Bunun içinse eşya hukuku açısından konteynerin geminin bir bütünleyici parçası (mütemmim cüz'ü) olup olmadığı, konteynerin geminin eklentisi (teferruatı) olup olmadığı veya her ikisi de olmayıp müstakil bir eşya olup olmadığını araştırmak gerekir.

⁴³ İntermodal taşımacılık yükün yüklendiği taşıma ünitesinde ya da karayolu taşıtında bir ulaşım sisteminden diğerine geçişi sırasında yüke herhangi bir elleçleme yaptırılmaksızın peş peşe iki yada daha çok ulaşım sistemi kullanılarak taşınması işidir, İntermodal Taşımacılık ve Karayolu Demiryolu Entegrasyonu, GÖRÇÜN Ömer Faruk/GÖRÇÜN Özhan, bkz. ERDAL, s.306.

⁴⁴ DENİZ, s. 4.

⁴⁵ DENİZ, s. 5; ÇAM, s. 15; ÇAKICI, s. 34; Bir defaya mahsus olan konteyner ISO tarifi uyarınca konteyner sayılmayacağı gibi kullanma sayısı birkaç defa ile sınırlı olan konteynerlerde bu tarif dışında kalmaktadır. Sürekli kullanma konteynerin en önemli vasfıdır, SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 10; Aksi görüş için bkz. TEKİL Fehiman, Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s. 76.

⁴⁶ DENİZ, s. 5.

⁴⁷ DENİZ, s. 6.

1.1.4.2 Eşya Hukukuna Göre Bütünleyici Parça(Mütemmim Cüz) ve Konteyner'in Geminin Bütünleyici Parçası Olarak Değerlendirilmesi

TMK. 'nın 684. maddesine göre; *Bütünleyici parça, yerel âdetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır. Bir şeye malik olan kimse, o şeyin bütünleyici parçalarına da malik olur.* Doktrinde bir şeyin, asıl şeyin bütünleyici parçası olabilmesi için bir takım kıstaslar oluşturulmuştur. Buna göre, bir şeyin başka bir şeyin bütünleyici parçası olabilmesi için asıl şey ile harici yani dış bağıllık⁴⁸ ilişkisi içinde olması, asıl şeyle dahili yani iç bağıllık⁴⁹ ilişkisi içinde olması ve son olarak bağıllığın devamlı olması gereklidir⁵⁰.

Dışsal yani harici bağıllık ile anlatılmak istenen asıl şeyle bütünleyici parça arasında dıştan görülebilen bir bağıllığın olmasıdır. TMK. 'nın 684. maddesinin 2. fıkrasına göre de harici bağıllığın ölçüsü *asıl şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değişmedikçe bütünleyici parçanın ondan ayrılmasının mümkün olmaması* gerekir. Bunun ölçüsü ise her zaman fiziki anlamda değişiklik olarak yorumlanmamalıdır, eğer bütünleyici parça sayılan şey, asıl şeyden ayrıldığında asıl şey fonksiyonunu önemli ölçüde kaybedecekse, bunlar fiziki anlamda hiçbir hasar ve değişikliğe uğramasa bile bütünleyici parça ilişkisi var sayılmalıdır⁵¹. Bu anlamda geminin makine, kazan gibi parçaları gemiden her iki şeyde tahrip olmadan ayrılabilirdiği halde, geminin bu hali ile fonksiyonunu yerine getirememesi sebebiyle bu şeyler geminin bütünleyici parçalarını teşkil etmektedir.

⁴⁸ Yazar bu bağıllığı sıkı maddi bağlantı olarak tanımlamıştır. Yazara göre, sıkı maddi bağlantıdan anlaşılacak olan o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değişmedikçe bütünleyici parçanın ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır. Bu bağıllığın mutlaka kaynaşma, çivilenmiş veya yapışmış olma anlamına alınmaması gerekir. Yer çekimi unsurunun da maddi bağlantı unsurunu gerçekleştireceği kabul edilmektedir. Bu hususta verilen klasik örnek olarak yer çekimi kanunu uyarınca damda duran kiremitlerin evin bütünleyici parçası sayılacağıdır, OĞUZMAN Kemal/SELİÇİ Özer, Eşya Hukuku, İstanbul 2002, s. 227; KARAHASAN Mustafa Reşit, Yeni Türk Medeni Kanunu, Eşya Hukuku, Öğreti-Yargıtay Kararları-Mevzuat, C. I, İstanbul 2007,s. 84.

⁴⁹ KARAHASAN, s. 84.

⁵⁰ ERTAŞ Şeref, Eşya Hukuku, Bilimsel Katkıları ile Yrd. Doç. Dr. İlnur Serdar/ Yrd. Doç. Dr. Damla Gürpınar, Ankara 2008, s. 240.

⁵¹ Örneğin bir otomobilin veya bir çamaşır makinasının motorunu kolaylıkla motora veya asıl şeye zarar vermeden birbirinden ayırabiliriz. Ancak bunu yaptığımız an asıl şey fonksiyonunu göremeyecek hale gelecektir. ERTAŞ, s. 240.

İçsel yani dahili bağıllık ile ifade edilmek istenen durum ise, asıl şeyle bütünleyici parçanın işlevsel bir bütünlük arz etmesidir. TMK. 'nın 684. maddesinin 2. fıkrasına göre dahili bağıllığın ölçüsü bütünleyici parçanın asıl şeyin *yemel adetlere göre temel unsurunu teşkil etmesidir*. Bu, asıl şey ile bütünleyici parça arasındaki ekonomik bağıllığı ifade eder ve bütünleyici parçanın asıl şeyden ayrılması, asıl şeyin ekonomik bakımdan tahsis edilme amacını sağlamayacak duruma düşmesine sebep olacaktır⁵². İki şey arasındaki bağıllık fiziki bakımdan ne kadar sıkı olursa olsun aralarında bu işlevsel bağ olmadıkça bütünleyici parça ilişkisi doğmaz⁵³.

Bunların haricinde bütünleyici parça ile asıl şey arasındaki dahili ve harici bağıllık devamlılık arz etmezse bütünleyici parça ilişkisi doğmaz⁵⁴. Bu özellik bizce konteyner açısından da önem arz eder. Bir an için konteyner ile gemi arasındaki dahili ve harici bağıllığın sağlandığı düşünülse bile konteynerin gemi malikinin mülkiyetinde olmadığı hallerde özellikle günümüzde deniz taşımacılığı yapan kişilerin konteynerleri başkalarından kiraladıkları düşünülürse kısa bir süreliğine ya da bir seferliğine kiralanan konteynerlerin geminin bütünleyici parçası sayılması mümkün olmaz.

Doktrinde hakim olan ve bizimde katıldığımız görüşe göre, konteyner ve gemi arasında böyle bir ilişki yoktur. Doktrinde bu görüşe gerekçe olarak da gemi ile bütünleyici parçaları arasında bütünleyici parça olmaksızın geminin gemi sayılmayacağı ve geminin sahip olduğu gemi tipini kaybedeceği, oysaki konteyner ile geminin nitelikleri değişmeksizin birbirinden ayrılabilceği, konteynerin sadece deniz yoluyla değil diğer nakil vasıtalarıyla da kullanılabileceği öne sürülmüştür⁵⁵.

⁵² OĞUZMAN/SELİÇİ, s. 228.

⁵³ Bir duvara çok sıkı şekilde raptiyelenmiş bir tablo, bu sebepten bir binanın bütünleyici parçası sayılmaz. Bir evle, kapısı, penceresi, sıhhi tesisatı, bir otomobil ile motoru, tekerlekleri arasında böyle bir işlevsel bağ vardır, ERTAŞ, s. 241.

⁵⁴ Örneğin başkasından birkaç günlüğüne alınan otomobil akümülatörü, hatta tekerleği otomobile geçici bir süre takılmakla, otomobilin bütünleyici parçası olmaz, ERTAŞ, s. 241.

⁵⁵ DENİZ, s. 7.

1.1.4.3 Eşya Hukukuna Göre Eklenti(Teferruat) ve Konteynerin Geminin Eklentisi Olarak Değerlendirilmesi

TMK. 'nın 686. maddesine göre; *eklenti asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre işletilmesi, korunması veya yarar sağlanması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır. Eklenti asıl şeyden geçici olarak ayrılmakla bu niteliğini kaybetmez. Bir şeye ilişkin tasarruflar, aksi belirtilmedikçe onun eklentisini de kapsar.*

Doktrinde bir şeyin asıl şeyin eklentisi sayılması için objektif ve subjektif olarak adlandırılan iki grup unsurları bünyesinde barındırması gerektiği belirtilmiştir⁵⁶.

Objektif unsurlar, taşınır eşya olma, harici bağlantı ve iktisadi tahsistir. Asıl şey taşınır veya taşınmaz olsa da eklenti daima taşınır bir eşyadır⁵⁷. Eklenti ve asıl şey arasında bütünleyici parça ile asıl şey arasındaki kadar sıkı olmasa bile yine de dıştan görülebilir bir bağlantının olması gerekir⁵⁸. Eklenti asıl şeyin muhafazası, ondan yararlanılması veya veriminin artırılması için ona tabi kılınan şeylerdir ve eklentisinin asıl şeye tahsisi sürekli bir tarzda olmalıdır. Konteynerlerin gemi malikinin olması halinde bu gemi malikinin konteynerlerini birden fazla gemide kullanması ya da uygulamada olduğu gibi konteynerlerin şirketler aracılığıyla kiralanması, bir konteynerin birden fazla taşımada ve birden fazla taşıyan tarafından kullanılması durumunda konteynerin gemiye sürekli tahsisinden bahsetmek mümkün değildir. Doktrindeki bir görüşe göre de konteynerlerin donatan olan taşıyana ait olması veya onun tarafından temin edilmesi durumunda devamlı tahsis de söz konusu ise konteyner geminin eklentisi sayılmalıdır⁵⁹.

⁵⁶ **ERTAŞ**, s. 244.

⁵⁷ Taşınmazlardan birinin mülkiyetinin diğerine bağlanmış olması halinde bir eklenti durumu değil, eşyaya bağlı mülkiyet durumu söz konusu olur, **OĞUZMAN/SELİÇİ**, s. 232.

⁵⁸ Asıl şey ile harici bağlantının muhakkak fiziki temas şeklinde olması gerekmez. Birçok halde asıl şey ile bağlantı arasındaki ilişki bisikletle pompa arasında olduğu gibi kullanma anında kurulur, **ERTAŞ**, s. 244; **OĞUZMAN/SELİÇİ**, s. 233.

⁵⁹ **DENİZ**, s. 11.

Denizcilik örfüne ve gemi malikinin açık arzusuna göre geminin işletilmesi, korunması veya istifade olunması için daimi⁶⁰ bir tarzda tahsis olunan ve gemiye tabi kılınan, takılan veya gemi ile birleştirilen eşya eklentidir⁶¹.

Bir gemide nelerin bütünleyici parça nelerin eklenti olduğunun bilinmesi birçok açıdan önem arz etmektedir. Gemi mülkiyetinin intikali bakımından, bilindiği gibi bir şeyin bütünleyici parçaları ayrı bir hak konusu teşkil etmez; eklentileri ise istisna edilmedikleri sürece intikale tabidirler. TTK.'nın 869. maddesi de buna uygun olarak aksi kararlaştırılmadıkça iktisap anında mevcut ve temlik edene ait eklentinin mülkiyetinin dahi, gemi mülkiyeti ile birlikte iktisap edene geçeceğini hükme bağlamıştır. Bütünleyici parçalar mutlaka, eklentiler ise istisna edilmedikçe geminin akıbetini takip ederler⁶². Gemi ipoteginin kapsamı bakımından, TMK. 'nın 862. maddesine göre ipotek, taşınmazı bütünleyici parçaları(mütemmim cüzleri) ve eklentileri (teferruatları) ile birlikte yükümlü kılar. TTK.'nın 900. maddesi gereği bütünleyici parçalar normal bir işletmenin gereği olarak sürekli olarak gemiden ayrılır ve uzaklaştırılırsa ve gemiye alacaklı lehine el konmazdan önce temlik edilerek gemiden uzaklaştırılırsa ipoteye konu olmaktan çıkarılır⁶³. Bütünleyici parçalarda hal böyle olmakla beraber eklenti açısından ise gemi mülkiyetindeki durumun aksine ipotek sadece gemi malikinin mülkiyetinde olan eklentiye kapsar. Yani bu durumda gemi malikine ait olmayan konteynerler bu hüküm uyarınca ipoteye konu olamaz. Bu durum ise kanunda üçüncü kişilerin teferruatlar üzerindeki hakları ise saklıdır ifadesi ile hükme bağlanmıştır⁶⁴. Donatanın sorumluluğu açısından,

⁶⁰ Donatanın veya taşıyanın konteyneri üçüncü bir şahıstan kiralaması halinde teferruat olabilmenin önemli bir unsuru olan daimilik gerçekleşebilecek midir? Gerek sınırlı aynı sorumluluğun gerekse gemi ipoteginin karşılığı olarak bu tür teferruatlar alacaklılarca nazara alınabilecek midir? Kira sözleşmesinin varlığı daimilik unsurunun varlığını şüpheli hale sokar. Zira kirada geçici bir kullanma söz konusudur. Bazı hukukçulara göre kira sözleşmesi belirsiz süreli ise veya belirli bir sürenin bitimiyle kendiliğinden uzayacağı kararlaştırılmışsa devamlı bir kira ilişkisi ortaya çıkabilir. Bu ilişki içinde kiracı kiralanan şeyi kendisine ait bulunan şeyin teferruatı haline getirebilecek ve daimilik unsuru da bu suretle gerçekleşebilecektir, **OMAĞ** Merih Kemal, Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, 1973, S.2, s. 429.

⁶¹ **OMAĞ**, s. 429.

⁶² **KALPSÜZ** Turgut, Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1971, s. 89.

⁶³ Uzaklaştırmadan fiili olarak ayrılmış olma anlaşılmaktadır. Gemide bırakıldığı halde zilyetliğinin devri ile mütemmim cüz ipoteye konu olmaktan çıkmaz, **KALPSÜZ** Turgut, Gemi Rehni, Ankara 1999, s. 84.

⁶⁴ **KALPSÜZ**, s.89; Eklenti niteliğinde olan şeyin gemi malikinin değil de, başkasının malı olduğu durumlarda, TMK. 'nın 862. Maddesine göre eklenti de rehne dahil olmakla beraber üçüncü kişilerin hakları saklı tutulmuştur. Doktrinde bu konu tartışmalı olmakla beraber, bazı yazarlarca bu hükmün menkullerdeki iyiniyet iktisabına dair 988. Maddenin uygulanmasına engel olmayacağı, ipotekli

deniz servetine gemi, bütünleyici parçaları ve eklentileri de dahildir. Taşıyanın sınırlı aynı sorumlu olduğu hallerde eğer konteyner gemi eklentisi olarak kabul edilirse deniz servetine dahil olacaktır, donatanın konteyneri kiralamış olması durumunda eğer devamlı tahsis durumu söz konusu ise konteyner yine eklenti sayılacağından deniz servetine dahil olacaktır⁶⁵. Gemi alacaklısı hakkının kapsamı bakımından, gemi icra takibinin başladığı sıradaki hali ile gemi alacaklısı hakkının karşılığını teşkil eder. TTK.'nın 1236. maddesine göre, deniz ödücündeki akdi rehin dışında gemi alacaklılarının gemi ve eklentisi üzerinde kanuni bir rehin hakkı vardır. Ayrıca gemi alacaklılarının menfaatlerini korumak için gemi malikine ait olmayan eklentiler de bu kapsamda değerlendirilmektedir. Bu uygulamanın ise iyiniyetli üçüncü şahısların aleyhine olduğu açıktır⁶⁶. Bu rehnin paraya çevrilmesinde mücerret gemi eklentisinin satışına da İİK.'nin 112. ve 121. maddeleri yani taşınırların satışına ilişkin maddeler uygulanır. Müşterek avarya, zarar ve tazminatının tespiti bakımından, TTK.'nin 1198. ve 1199. maddelerine göre, avarya, zarar ve tazminatının tespitinde ve hesabında gemi, bütünleyici parçaları ve eklentileri ile birlikte dikkate alınır ve tamir yapıldığı, eski parçalar yenileri ile değiştirildiği takdirde yeni ile eskinin farkı maddelerde belirtilen esaslar ışığında ayrı ayrı tespit edilir. Buna göre geminin eklentisi ve bütünleyici parçaları avaryaya dahil olan ve avarya tazminatı istenebilecek olan değerlerdir⁶⁷.

Bize göre konteynerin bir geminin eklentisi sayılıp sayılmayacağını belirlenmesi açısından uygulamada karşılaşılan farklı durumları ayrı ayrı değerlendirmek gerekir.

Konteynerin yükletene ait olması halinde konteyner geminin eklentisi olamaz. Çünkü eklenti niteliğine sahip olduğu söylenen şeyin asıl şeyin ekonomik gayesine tahsis edilmesi

alacaklının iyiniyet sahibi olması halinde başka kişilere ait teferruat üzerinde de rehin hakkını iktisap edeceği söylenmektedir. Yazara göre ise eklenti ve bütünleyici parça niteliğinde olan şeylerin üçüncü şahıslar tarafından ipotekten ari olarak iktisabı TMK.'nin 988. Maddesi hükmü ile mümkündür, **ÇAĞA/KENDER**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 115; **KALPSÜZ**, Gemi Rehni, s. 86.

⁶⁵ **DENİZ**, s. 108.

⁶⁶ **GÜNAY Barış M.**, Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009, s. 49.

⁶⁷ **KALPSÜZ**, s. 90; Avarya gemi ve yükün maruz kaldığı bütün normal dışı zarar ve ziyanlarla yolculukta yapılan olağanüstü masrafları ifade eder. Eğer normal dışı zarar ve masrafın gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması öngörülmekte ise müşterek avarya söz konusudur. Buna karşın normal dışı zarar ve masrafın yolculuktaki ilgililer arasında paylaşılmadığı hallerde ise hususi avaryadan bahsedilir, **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 177.

ve bu tahsise uygun maddi bir bağlantı bulunması gerekir ve tahsisten bahsedebilmek için eklenti olduğu söylenen eşyanın asıl şeyin ekonomik gayesine hizmet etmesi gerekir⁶⁸.

Konteynerin donatana ait olması ve bu konteynerin tek bir konteyner gemisine tahsis edilmemesi veya donatanların konteynerleri kendi aralarında değiş tokuş etmeleri halinde de konteyner geminin eklentisi sayılamaz. Burada da tahsis unsurunun sürekli olması şartı yerine getirilememektedir. Doktrinde böyle bir durumda konteynerin gemilerin hepsine birden tahsis edilmiş olabileceği de savunulmuřtur⁶⁹.

Konteynerlerin konteyner şirketlerinden veya bir başkasından kiralanması halinde de tahsisin sürekliliğinden söz edilemez ve bu haldede konteynerin geminin eklentisi olması söz konusu olamaz.

1.1.4.4 Müstakil Bir Eşya Olarak Konteyner

Konteynerin bir geminin bütünleyici parçası olmasının mümkün olmadığını, ancak bazı hallerde geminin eklentisi olarak kabul edilmesine ilişkin görüşlerin bulunduğunu ve bizim de bu konuda ileri sürülen fikirlere karşı düşündüklerimizi yukarıda belirtmiştik. Konteynerin bir geminin bütünleyici parçası veya eklentisi olmasının mümkün olmadığı hallerde konteyner müstakil bir eşya teşkil eder. Bu düşünceye kaynak olarak ilk alka gelen TMK 'nın 687. madde olmaktadır.

Kanunumuzun 687. maddesi ise bir şeyin eklenti olma hususundaki tüm şartları taşısa dahi bazı hallerde bu şeylerin eklenti sayılmayacaklarını hüküm altına almaktadır. TMK.'nın 687. maddesine göre "*Asıl şeye zilyet olan kimsenin sadece geçici olarak kullanması veya tüketmesi için özgülenen ya da asıl şeyin özel niteliği ile herhangi bir ilişkisi bulunmadan sadece korunmak, satılmak veya kiraya verilmek üzere onunla birleştirilen şeyler eklenti sayılmaz.*" Buna göre; pipo içen bir kişiye kullanması için verilen kül tablası pipo içen kişiye geçici tahsis edildiği için; bir tabağa yenilmesi için konulan çerez asıl şeyin zilyedinin tüketmesi için tahsis edildiğinden; bir elbisenin yakasına takılan rozet asıl şeyin mahiyetine yabancı olduğu için; satılmak üzere bir

⁶⁸ DENİZ, s. 8.

⁶⁹ DENİZ, s. 10.

gömleğin yakasına takılan kravat kendisinin satılması için gömleğe takıldığından eklenti sayılmazlar⁷⁰.

Bizce, konteyner açısından, bir geminin deniz ticaretinde kullanılmak amacıyla A kişisinden kiralanması halinde konteynerlerin de gemiyi deniz ticaretinde kullanacak olan kimse tarafından B kişisinden kiralanması durumunda konteynerin o gemide sadece geçici olarak kullanılması söz konusu olduğu için konteynerin müstakil bir eşya olduğu söylenebilir. Ya da gemisine ancak konteyner taşımacılığının yapımına uygun olması şartı ile kiralayabilen bir donatanın gemisini kiralamak adına bir konteyner şirketinden konteyner kiralaması ve gemisini bu şekilde taşıyana teslim etmesi halinde de konteynerin müstakil bir eşya olduğu söylenmelidir.

1.1.5 MÜLKİYET SORUNU

Konteyner birçok farklı kişinin mülkiyeti altında deniz taşımacılığında kullanılabilir. Bu durumlardan ilki konteynerin bir taşıyıcının özel mülkiyetinde olması hali⁷¹dir. En sık raslanılan mülkiyet hali konteynerin armatörlere ait olması durumudur. Bunun haricinde konteynerlerin gemi malikine veya donatana ait olması durumu ise ender rastlanılan bir durumdur. Bir diğer durum ise konteynerin kiralama şirketinin özel mülkiyetinde olmasıdır⁷². Kendi kendilerine konteyner temin eden

⁷⁰ ERTAŞ, s. 246.

⁷¹ ÇAKICI, s. 176.

⁷² ÇAKICI, s. 179; YARGITAY 11. H.D., E: 2003/13123, K: 2004/7141, T: 28.06.2004 kararında, davacı vekili, müvekkili ile davalı arasındaki ticari ilişki nedeniyle düzenlenen faturanın davalı tarafından ödenmediğini, davalı aleyhine yapılan takibin de itiraz üzerine durduğunu ileri sürerek, davanın kabulüne karar verilmesini istemiştir. Davalı vekili, müvekkilinin davacı ile yapılmış hiçbir anlaşması olmadığını, müvekkilinin ithal ettiği bir mal için yetki verdiği gümrük komisyoncusunun davalının konteynerlerini kullanarak malı ithal ettiğini, davacıya bu nedenle de 500 USD ödendiğini savunarak, davanın reddini talep etmiştir. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamından davanın kısmen kabulü ile, takibin 615 USD üzerinden devamına, fazla istemlerin reddine, karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Davacı, demuraj alacağının tahsili amacıyla başlatılan icra takibine itirazın iptali istemiştir. Davalı tarafından ithal edilen emtia için yetki verdiği gümrük komisyoncusunun, davacının konteynerlerini kullanarak malı ithal ettiği taraflar arasında tartışmasızdır. Yani, davalı tarafından, davacıya ait konteynerin kullanılmasına ilişkin sözlü sözleşme yapıldığı kabul edilmekle beraber, alacak miktarında uyuşmazlık bulunmaktadır. Mahkemece, alacağın tesbitine yönelik yapılan araştırma ve alınan bilirkişi raporu yetersizdir. Zira; bilirkişi uzman olmadığı gibi, raporunda tarafların defterleri incelenmiş, dosyaya sunulan belgeler incelenmemiştir. Davacı vekili, bilirkişi raporuna itiraz dilekçesinde, demuraj bedelinin geminin limana gelişinden itibaren 7 günlük ücretsiz sürenin aşılması, malın alıcısı tarafından geç çekilmesi nedeniyle tarifesi önceden mal alıcısına gönderildiği üzere gecikilen her gün üzerinden hesaplanan konteynerin 27 günlük bekleme ücreti olduğunu, davalının da kabulü üzere ödediği 500 USD'nin depo makbuzu olduğunu belirterek, dilekçe ekinde, konşimento ve gemi varış ihbarnamesi konteynerin boşalma tarihine ilişkin armatör tarafından gönderilen yazıyı dosyaya ibraz etmiştir. Bu itibarla mahkemece, dosyanın

armatörlerin yanında, kiralama şirketleri de konteyner sahibi olabilmektedirler. Onların müşterileri göndericiler, speditörler gibi kendilerinin özel konteyneri olmasına ihtiyaç duymayan işletmelerdir. Kiralama şirketinden kiralanın konteynerin masrafları genellikle konteyneri bizzat temin etmekten daha düşük olmaktadır⁷³.

Konteyner kiralama şirketlerinin hizmetleri ise şöyle sıralayabiliriz; Bunlardan ilki yan hizmetleri olmaksızın yalnızca konteyner kiralama şeklindedir. Bu şekil en basit kiralama işlemi olup, şirket, müşteriye boş konteyneri temin ve teslim eder. Kiralanan konteynerlerin geri verilmesi ve toplanması belli bir limanda serbest depoya yapılır. Diğer bir hizmet çeşidi ise bir tur için konteyner kiralama. Bu şekilde müşteri konteyneri bu tur için kiralar, aynı zamanda geri taşımayı da kabul eder. Bu özel durum bazı taşıma şirketlerinin arz şekillerini değiştirmeye zorlamıştır. Bu zorlama sonucu sadece bir sefer için yani dolu gideceği yöne ait olmak üzere kiralama yapan şirketler kurulmuştur. Bu şirketler çıkış limanında konteyner kiralama ve varış limanında ya da tespit edilen başka bir yerde boş teslim almayı yüklenmektedirler. Bunun başarılı olması için kiralama şirketlerinin hemen her limanda temsilciliklerinin veya acentelerinin olması gerekir. Konteyner kiralama şirketlerinin bir diğer hizmet biçimi de taşımacılık hizmetleri ile birlikte konteyner kiralama şeklindedir. Bu şekilde belirli bir büyüklüğe ulaşmış sanayi ve ticaret şirketleri, faaliyet alanlarının genişlemesi sonucu hizmet işletmelerinin işbirliğine ihtiyaç duymuşlardır. İhtiyaç duyan işletme, kiralama şirketinin en yakın acentesine başvurarak boş konteyneri ve bu konteyneri doldurulup gemiye yüklenmesini ister. Bu şekilde tüm bürokratik işlemleri de kiralama şirketi yapmaktadır. Bu sistemde boşalan konteyner boşalma yerine en yakın depoya teslim edilir⁷⁴.

Kiralama şirketleri yoluyla konteyner temini, armatörlerin bizzat konteynere sahip olmaları ile konteynerlerin konteyner_POOL(Konteyner Havuzu)'üne ait olmalarına geçişte bir ara aşama olarak değerlendirilmiştir⁷⁵. Konteyner taşımacılığı sektörü ile uğraşanların konteyner birliklerinin kurulmasını istemelerinin nedeni, bu kişilerin bir

aralarında deniz hukukunda uzman bilirkişinin de olduğu bilirkişi kurulundan rapor alınmak ve davacının itirazları da değerlendirilmek suretiyle sonucuna göre karar vermek gerekirken, yazılı şekilde eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmemiştir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁷³ Speditör taşıma komisyoncusu anlamına gelmektedir, **DENİZ**, s. 30.

⁷⁴ **ÇAKICI**, s. 180.

⁷⁵ **ÇAKICI**, s. 182.

yandan gereğinden fazla sayıda bulundurmak zorunda kaldıkları konteynerler için gerekli park yeri bulamamaları veya bu durumun büyük yatırımları gerektirmesidir. Öte yandan da konteynerin boş dönmesini önlemek istemektedirler. POOL kavramı taşımacılıkta “taşıma işletmelerinin her birinin kuracakları birliğin araçlarını müşterek kullanma konusunda bir mukavele ile kooperasyon kurmaları” olarak tanımlanmıştır⁷⁶. Müşterek kullanılan bu konteynerler üyelerce itinalı kullanılmakta, hasarlar, tamiratlar nerede ve kimin elinde ortaya çıkarsa o zamanında gerekli özeni göstererek konteyneri tamir ettirmektedir. Birliğe katılan her firma belli ve yeterli miktarda konteyneri elinde bulundurmaya zorundadır ki ancak bu şekilde değişim sağlanmaktadır. Aynı zamanda bu sistem sayesinde konteynerlerin boş dönmesi de minimuma indirilmektedir. POOL anlaşmalarında önemli olan pool’a verilecek olan konteynerlerde kalite birliğinin sağlanmasıdır. Burada ortaya iki sorun çıkmaktadır. POOL’un bir üyesi diğerlerine nazaran daha çok konteyner kullanabilmektedir veya her üye POOL’un emrine verdiği konteynerin kalitesinin iyi olduğunu ve akım esnasında değerinden kaybettiğini iddia edebilmektedir⁷⁷.

Mülkiyet açısından konteynerlerin boş dönmesi ise sorunların başında gelmektedir⁷⁸. Boş konteynerlerin taşınması da oldukça pahalıdır. Boş konteynerlerin taşınmasının pahalı oluşu zaman içinde organize çözümler aranmasına neden olmuştur. Bu sebeple konteyner kiralama şirketleri armatörlere olanak sağlayarak müşterilerine konteynerlerin nerde boşaltıldığını, konteynerlerin nerede boş beklediğini bilgisayar yardımı ile izleyerek bilgi vermiştir⁷⁹. Ancak burada da malların akışındaki dengesizlik ve çift yönlü olmamanın ortaya çıkardığı sorunlar vardır. Buna çözüm olarak konteyner taşımacılığında özel ve düşük navlun miktarı uygulanması öngörülmektedir⁸⁰.

Boş konteynerlerin yönetimi konusunda çözüm bulabilecek ve sahiplik sıfatını taşıyan iki taraf bulunmaktadır. Boş konteynerlerin sahibi durumundaki ilk taraf yukarıda da

⁷⁶ ÇAKICI, s. 182.

⁷⁷ ÇAKICI, s. 182.

⁷⁸ ÇAKICI, s. 180-183; 2001 yılında yapılan araştırmalar her yıl 16,8 milyar USD’nin boş konteynerlerin taşınması gibi işler için harcandığını ortaya koymuştur. 2003 yılında ise boş konteynerler toplam konteyner hareketinin yaklaşık %20’sini oluştururken, yılda yaklaşık 11 milyar USD maliyet yaratmıştır. Bu konuda taşıma şirketleri açısından en önemli dezavantaj boş konteyner taşınmasının herhangi bir kar sağlamaması, aksine önemli lojistik maliyetler sağlamasıdır, Boş Konteyner Yönetimi, YAZICI Selim, bkz. ERDAL, s. 225.

⁷⁹ ÇAKICI, s. 181.

⁸⁰ ÇAKICI, s. 181.

belirtildiği gibi taşıyıcılar, ikinci tarafı ise konteyner kiralama şirketleridir. Depolama şirketleri ise boş konteynerlerin elleçleme, depolama ve bakımı gibi işleri yaparlar ve konteynerlerin ufak bir kısmının sahibidirler. Taşıma şirketleri boş konteyner yönetimi açısından etkin olabilecek bir uygulama yaparak son on yıl içerisinde birbirlerinin kapasitelerini kiralamaktadırlar. Taşıma şirketleri bu sayede leasing şirketlerinin avantajlarının kullanarak fazla konteyner bulunan yerlerde kısa vadeli konteyner talebinin yoğun olduğu yerlerde ise uzun vadeli sözleşmeler yapmaya başlamışlardır⁸¹.

Bu soruna daha kolay çözüm üretmeye çalışanlar katlanabilir konteyner uygulamasının yaygınlaşması ile birlikte bir seferde daha fazla konteyner taşıyarak hem boş konteyner taşıma maliyetlerinin azalacağını, hem de limanlar ve çevrelerindeki bekleme alanlarındaki bekleyen konteynerlerin hacminin azalarak çevresel sorunlarında giderilebileceğini savunmaktadırlar⁸².

1.1.6 KONTEYNER GEMİLERİ

TTK.'nın deniz ticaretine ilişkin ilk hükmü olan 816. maddesine göre, tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne "Gemi" sayılır. TTK.'da geminin tanımı yapılırken bir şeyin gemi sayılabilmesi için gereken unsurlar da belirtilmiştir. Buna göre her şeyden önce geminin bir tekne şeklinde olması gerekmektedir⁸³. Bu nedenle sal tekne olmadığı için gemi sayılamaz⁸⁴. Bunun yanında gemi denizde hareket edebilmeli, böyle bir amaca tahsis edilmiş olmalı ve pek küçük de olmamalıdır. Bir geminin büyük veya küçük olması denizcilik tekniğinin belirlediği bir husustur. Gemi, hukuken gemi sayılma niteliğini geminin onarım kabul etmez duruma gelmesi, parçalanması, enkaz haline gelmesi,

⁸¹ ÇAKICI, s. 181.

⁸² Boş Konteyner Yönetimi, YAZICI Selim, bkz. ERDAL, s. 229.

⁸³ Aslında her gemi bir teknedir ve bir tekneye sahiptir. Geminin şeklini oluşturan ve onu yüzdüren kısmı teknesidir. Bu teknelerin donatılması, kamaralarının yapılması, makinelerinin monte edilmesi daha başka bir anlatımla yapacağı işe uygun olarak bir tekneyi donatarak kişilik verilmesi onu gemi yapmaktadır, AKDOĞAN Refik, Deniz Ticareti, İstanbul 1988, s. 6; ÖZMAN AYDOĞAN, Deniz Hukuku I, (Giriş-Kaynaklar-Kişiler-Nesneler-Ulusal Alanlar), Ankara 2006, s. 175; ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, (Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan), İstanbul 2005, s. 46.

⁸⁴ TEKİL Fehiman, Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s. 67; Bir sandal TTK uyarınca gemi olarak kabul edilmezken Deniz İş Kanunu'nun uygulanması açısından sandallarda gemi sayılmaktadır, ÖZMAN, s. 175.

kurtarılmayacak biçimde batması, denizde seyrüseferden başka bir amaca devamlı tahsisi hallerinde kaybeder⁸⁵.

Gemilerin sahip oldukları ekonomik değer sebebiyle ve ihtilaf durumunda uygulanacak kuralların tespit edilebilmesi için gemilerin ferdileştirilmesi gerekmektedir⁸⁶. Bir gemiyi diğer gemilerden ayıran unsurları adı, bağlama limanı, tonajı ve milliyetidir. Tescil bir devletin resmi sicillerine düşülen kayıttır ve geminin vatandaşlığını gösteren en önemli faktördür⁸⁷.

Doktrine göre gemi öncelikle deniz gemisi-içsu gemisi ayrımına tabi tutulmuştur⁸⁸. TTK.'da hüküm altına alınan gemiler ise deniz gemileridir. Deniz gemileri ise ticaret gemiler ve ticaret gemisi olmayan gemiler olarak ikiye ayrılmıştır. TTK.'nın 816. maddesine göre, *denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, "Ticaret gemisi" sayılır*. Buna göre denizde kazanç elde etmek maksadı ile kullanılan her gemi kime ait olursa olsun ticaret gemisidir ve gemi geçici olarak kazanç elde edemese bile ticaret gemisi olma niteliğini kaybetmez. Çünkü önemli olan geminin kazanç getirmesi değil denizde kazanç teminine tahsis edilmiş olmasıdır⁸⁹.

Konteyner taşımacılığında "Ideal X" adlı gemiden ilk konteyner taşıyıcı gemi olarak bahsedilir. Bu gemi 26 Nisan 1956'da Newark Limanı'ndan ayrılarak 58 konteyneri Houston Limanı'na götürmüştür⁹⁰. Sadece konteyner taşımak için diyazn edilmiş ilk gemi ise 1956 yılında tankerden dönüştürülmüş 60 konteyner taşıyabilen "Maxton" isimli gemi

⁸⁵ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 69.

⁸⁶ **KURAN** Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2007, s. 15.

⁸⁷ **KURAN**, s. 18.

⁸⁸ **KENDER** Rayegan/**ÇETİNGİL** Ergon, Deniz Ticareti Hukuku(Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), İstanbul 2007, s. 34; İç su gemileri ile ilgili taşımalar ülkemizde özel olarak bir düzenlemeye konu yapılmadığından bu gemilerle gerçekleştirilen taşımalar için TTK.'nın 762. vd. maddeleri uygulanır, **TEKİL**, s. 68.

⁸⁹ **KURAN**, s. 25; **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 80.

⁹⁰ **ŞEN** Haluk, Konteyner Gemileri ve Sınıflandırmaları, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100390&links=22, Erişim Tarihi:10/06/2010.

olduğu bilinmektedir⁹¹. Normal ticaret gemileri ile taşınan yükler genellikle yükleme, taşıma ve boşaltma sırasında bazı hasarlara maruz kalmaları nedeniyle yükler konteynerlere konularak taşınmış ve bu konteynerlerin taşınması için yapılan gemileri de konteyner gemileri denilmiştir. Konteyner gemilerinde yükleme ve boşaltmanın çok hızlı yapılabilmesi büyük avantaj olarak kabul edilmektedir⁹².

Konteynerler farklı tipteki gemiler⁹³ ile taşınabilmektedir. Bu gemileri ise şöyle sıralayabiliriz;

1-Genel Maksatlı Yük Gemisi(General Cargo Vessel)⁹⁴, bu gemiler kuru yük taşımak üzere tasarlanmışlardır. Genel maksatlı yük gemileri eski tasarım gemiler olup artık üretimden kaldırılmıştır fakat dünyanın her yerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Eğer iyi yüklenmiş ve emniyete alınmış iseler konteyner için güvenli bir seyir sağlayan gemileridir.

2-Çok amaçlı konteyner gemisi⁹⁵, bu tip gemiler açık yapıdadır. Ambar kapağı alanları nispeten güverte alanından daha büyüktür. Bu durum kaldırma vinçlerinin direkt olarak konteynerlere ulaşmasına izin verir. Deniz aşırı taşımacılık yapan bu tip gemilerin güverte altında sekiz, güverte üstünde ise dört konteyner üst üste istiflenmektedir. Genellikle yükün 2/3 ambarda, 1/3'ü ise güvertede taşınmaktadır. Bu tip bir oranlama konteynerin ve dolayısıyla içindeki malların hasara uğramaması açısından önemlidir⁹⁶.

⁹¹ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 3.

⁹² **AKDOĞAN**, s. 27.

⁹³ Denizcilik dökümanlarında sıklıkla yer alan gemi tipi kısaltmaları; MS:Motor Ship"Motorlu Gemi", TS: Turbine Ship" Türbinli Gemi", CMV:Container Motor Vessel"motorlu konteyner gemisi, CTV: Container Turbine Vessel" Türbinli Konteyner Gemisi", Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 5.

⁹⁴ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 8; **DENİZ**, s. 21; **ÇAKICI**, s. 103.

⁹⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 8.

⁹⁶ **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 30.

3-Yarı konteyner gemisi(Semi Container Vessels)⁹⁷, Boyutları, güverte yükleme ekipmanları, yük taşıma kapasitesi gibi özellikleri standart konteyner taşımacılığına uygun olarak tasarlanmıştır. Bu tip gemiler aslında kargo gemisi iken konteynerler için ambarlar eklenerek konteyner gemisi haline getirilmiştir. Bu tip gemilerin diğer özelliği gemi içinde yeterli kaldırma kapasitesine sahip bumbaların bulunmasıdır. Yarı konteyner gemilerinin avantajı bu tip araç ve gerece sahip olmayan limanlardan konteyner yüklemesi yapılabilmesidir. Bu tip gemilerin özel konteyner gemilerine göre dezavantajları da mevcuttur. Limanlarda daha az süre kalması ve dolayısıyla zaman tasarrufu imkansızdır. Gemilere yükleme, dökme yük gemilerinin yüklendiği kadar zaman almaktadır⁹⁸.

Konteyner gemileri prensip olarak her bir konteynere kaldırma ekipmanları ile direk erişimi sağlayan açık yapıda dizayn edilmişlerdir. Konteyner gemilerinde güvertenin (tween deck) olmadığını kabul edenler vardır⁹⁹. Bu gemiler esas olarak konteyner taşırlar ve bu maksatla ekipmanlarla donatılmışlardır. Konteyner gemilerinde güvertenin olmaması ya da bunun kabulü yükleme konusu açısından önem arz etmektedir. Şöyle ki, TTK.'nın 1029. maddesine göre *yükletenin muvafakati olmadan eşya güverteye konamayacağı gibi küpeşteye de asılamaz¹⁰⁰. Aksi halde ziya ve hasar meydana geldiği halde taşıyan sorumlu olur.* Ancak Yargıtay'ın, yükün güvertede taşınmasına yükletenin muvafakati olmasına rağmen taşıyanının 1061. madde gereğince sorumluluğunun da devam edeceğini kabul eden kararları bulunmaktadır¹⁰¹. Kanunun güverteye yükleme için yükletenin rızasını

⁹⁷ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s.9; **DENİZ**, s. 21; **ÇAKICI**, s. 103.

⁹⁸ **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 30.

⁹⁹ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s.9

¹⁰⁰ **YARGITAY HGK.**, E: 1958/38, K: 1958/37, T: 09.07.1958 kararında yükletenin onayı olmadıkça güverteye yük yüklenemez. Yükleme yapıldıktan sonra, tutanağı imzalayan kişilerin, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerini değiştirmeye yetkilerinin bulunmaması durumunda, taşıyan ya da yükletenin güverteye yüklemeye onayı bulunduğu kabul edilemez görüşü benimsenmiştir. Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

¹⁰¹ **AYBAY** Atilla/**AYBAY** Aydın/**AYBAY** Gündüz/**AYBAY** Rona, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1998, s. 600; **YARGITAY** 11. H. D. E: 1989/5487,K: 1991/401,T: 31.01.1991 kararında, davacı vekili, müvekkili sigorta şirketine nakliyat sigortalı 208 deste beyaz kerestenin izafeten davalı acentenin temsil ettiği donatana ait gemiyle Yugoslavya'dan İzmir'e taşındığını, kerestenin güvertede taşınması nedeniyle deniz suyuyla ıslanıp karardığını ve nitelik yitirdiğini, ekspertiz raporuyla saptanan 18.845.055 TL.nın sigortalı yükün sahibine ödediğini ileri sürerek mezkur meblağın ödeme, tarihinden itibaren faiziyle birlikte rücuen tahsilini talep etmiştir.Davalı vekili cevabında yükün gemiden hasarsız tahliye edildiğini, hasar tespitinde TTK.'nın 1065. maddesi hükmüne uyulmadığını, kargo raporunda çekinge bulunmadığını savunarak davanın reddini istemiştir.Mahkemece kargo raporunda sadece kerestelerin güvertede taşındığı belirtilmiş olup

aramasının sebebi güverte yüklerinin fazlasıyla deniz tehlikelerine maruz kalmalarından başka hukuki durumlarının da ambar yüklerine göre daha güvencesiz olmasıdır. Gerçekten de güverte yükleri müşterek avaryadan garame alamazlar. Konişmentoya güverteye yüklendikleri yazılmış olur ve yükler fiilen de böyle taşınırlarsa emredici hükümlere tabi olmazlar, sorumsuzluk şartları geçerlidir, sigorta himayeleri sınırlıdır¹⁰². Normal olarak güverteye yerleştirilen mallar ambara yerleştirilmiş olanlara oranla daha çok risk altındadır. Mum yüklü bir konteynerin güverteye ulaşan okyanus dalgaları ile ıslanması ve mumların hasar görmesi mümkündür. Kaldı ki fırtınalı havalarda geminin dengesinin korunması gerekçesi ile ilk elde güvertedeki konteynerlerin harcandıkları olağandır. Konteynerli taşımalarda bu tür taşımaların nitelikleri gereği belirli sayıda konteyner güvertede taşınmak zorundadırlar. Aksi halde ise tüm malların güvertede taşınmasına müsaade edilmediği takdirde gemi taşıma yükünün çok altında sefere zorlanmış olacaktır. Belirli bir konteynerin ambarda taşınması için özel bir ikaz olursa TTK.'nın 1029. maddesi uygulanabilecektir. Aksi halde uygulamada olduğu gibi yükleme ile görevli şahıslar konteyner geminin bordasına gelir gelmez hangisinin güvertede taşınacağına dair özel bir

herhangi bir hasardan söz edilmediği, gemiden tahliye edildikten sonra gümrük ambarındaki yük üzerinde yapılan sigorta ekspertizinde saptanan ıslanma ve değer kaybının deniz taşıması sırasında meydana geldiğinin anlaşamadığı, kaldı ki keresteler yükleme limanlarında teamül veçhile güverteye yüklenmiş olup yükletenin buna karşı çıkmamış olması kerestelerin yükletenin rızasıyla güverteye yüklendiğini ortaya koyduğu, bu durumda güvertede taşımadan doğan ıslanmanın sonuçlarından taşıyanın sorumlu tutulamayacağı gerekçeleriyle davanın reddine karar verilmiştir. Hüküm davacı vekilince temyiz edilmiştir. Kargo raporunda rezerve beyanında bulunmaya lüzum hissedilerek yükün güvertede taşındığının belirtilmesi, puantaj cetvellerinde havanın yağışlı olduğunun kaydedilmesi, tahliyeyi izleyen üç gün içinde yapılan ekspertizde kerestelerin tuzlu suyla ıslanmış ve bu nedenle doğal rengini kaybetmiş olduğunun saptanması gibi olgular karşısında TTK.'nın 1066. maddesinin son fıkrasındaki taşıyanın yükü konişmentoda yazılı halde teslim ettiği karinesinin aksi kanıtlanmıştır. Yükün güvertede taşınmasının geminin ve yükün özellikleri icabı mutad sayılması, bu durumda açıkça muhalefeti bildirmeyen yükletenin malın güvertede taşınmasına zımnen muvafakat etmiş addolunması taşıyanın TTK.'nın 1061. maddesinden kaynaklanan yüke ihtimam gösterme yükümlülüğünü ve bu yükümlülüğe riayetsizlikten doğan sorumluluğunu bertaraf etmez (Prof. Tahir Çağa/Navlun Sözleşmesi, 1982, s. 62; Prof. Fahiman Tekil/Deniz Hukuku 1988, s. 167; Prof. Sami Okay/Deniz Ticaret Hukuku, C. 2, İkinci Baskı, 1971, s. 192 v.d.). Bu durumda davalı taşıyanın güvertede taşınan yükü deniz ve yağmur sularından korumak için bir takım önlemler almasının gerekli olup olmadığı ve gerekli görüldüğü takdirde bu önlemleri alıp almadığı hususunda davalı vekilinden delilleri sorularak varsa incelenmek, yüke ihtimam mükellefiyetinin gereğince yerine getirilip getirilmediği ve getirilmemişse bu hususun taşıyanın sorumluluğunu ne ölçüde davet ettiği hakkında bilirkişilerden ek rapor alınmak, deliller hep birlikte değerlendirilerek sonucuna göre bir hüküm kurulmak icap ederken aksine düşüncelerle ve noksan tahkikatla davanın reddi cihetine gidilmesi isabetsiz olup bozmayı gerektirmiştir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İhtihat Programı]

¹⁰² Denizaşırı satışlarda eğer satıcı navlun sözleşmesini akdedecekse CIF satışlarda olduğu gibi satılan malın şayet güvertede taşınması olağan olan mallardan değilse, ambarda taşınması asıdır, akreditifli satışlarda bankalar, akreditif şartları açık olarak müsaade etmedikçe güverteye yüklendikleri yazılı mallara ait konişmentoları kabul etmezler. ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 52.

işaret olmazsa ambarda taşınacak malların da hangi konteynerde olduğuna dair bir ikaz yoksa konteynerlerin yüklenmesini rastgele yapacaklardır¹⁰³.

Doktrindeki bir görüşe göre ise bazı yükler güvertede taşınması mutata olan yüklerdir ve bu yüklerin güverteye istifi için taşıtanın rızası aranmamalıdır. Yazara göre hangi yüklerin güvertede taşınmasının mutata olacağı sorusuna kesin bir cevap verilemese de son yıllarda olağanüstü bir hızla gelişen konteynercilik güvertede taşınması mutata olan yeni bir yük çeşidini ortaya çıkarmıştır. Konteynerler de esas bakımından taşıtanın rızası olmadan güvertede taşınabilecek yüklerdendir¹⁰⁴.

Aynı doğrultuda bir diğer görüşe göre ise, güvertede taşınması mutata olan yüklerden biri de konteynerdir. Geminin eşya taşımaya elverişli kapalı alanları gibi fonksiyona sahip olmak şartıyla konteynerin güvertede taşınması bu tür taşımacılığın mahiyetine uygundur. Gemi işletmeyen taşıyanın taşıma faaliyeti özellikle konteyner taşımacılığına ilişkindir ve gemiler güvertede konteyner taşımaya uygun gemilerdir. Ancak yüklerin rizikoya maruz kalıp kalmaması geminin bu tarzda inşa edilmiş olup olmadığıyla doğrudan bağlantılı değildir. Çünkü özel olarak inşa edilmiş konteyner gemilerinde bile güverte üzerinde bulunan konteynerler(on-deck containers) güverteden düşme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Güverte yükünün daha çok riske maruz kalması nedeniyle yük ilgilerinin, konteynerlerin nereye yüklendiğini bilmeye hakları vardır. Yükün özelliği gereği bazı konteynerin özel olarak gemiye istif edilmeleri gerekir. Bazı konteynerler güvertenin altında taşınmazken, bazı vantilatörlü, ısıtıcı veya soğutuculu konteynerlerin güverte altına istifi gerekir. Konteyner gemileri güvertede yük taşımaya uygun şekilde inşa edildiklerinden konteynerin denize uçması gibi tehlikeler ortadan kaldıracak donanıma da sahip olmaları gerekir. Bu donanım yeterli ise ve konteynerin sabitlenmesinde de gereğince kullanılmışsa, konteynerin güverteye istif tarzıda da bir kusur yoksa artık geminin elverişli olduğundan bahsedilir. Ancak gerekli donanımın yokluğu gemiyi elverişsiz hale getireceğinden bir zarar meydana geldiğine bu güvertede taşınmaktan değil, elverişsizlikten doğmuş olacaktır. Eğer konteyner gemiye yeterince sabitlenmemişse istif hatası var demektir. Bu durumda

¹⁰³ OMAÇ, s. 423.

¹⁰⁴ AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 600.

gemi işletmeyen taşıyanın hangi hükümlere göre sorumlu olacağını belirlemek için istifin kim tarafından yapıldığı önem taşıyacaktır¹⁰⁵.

Bizce bir geminin güvertesinin olup olmaması teknik bir husustur ve öncelikle bu hususun aydınlatılması gerekir. Teknik oteritelere göre konteyner gemilerinde güverte bölümünün olmadığı kabul edilirse o zaman yükün güvertede taşınması hususu bir özellik arz etmez. Bunun yanında konteyner yükünün güvertede taşınması mutata olan yüklerden olduğu görüşünün kabulü de mümkündür. Gerçekten de, günümüzde konteynerin tamamen güverte dışına ya da basit tabirle geminin kapalı kısımlarına taşınması da imkansız görünmektedir. Bu durumda yükletenin yükün güvertede taşınmasına razı olmaması taşımanın gerçekleştirilememesine dahi neden olabilir. O halde konteyneri yükünün güvertede taşınması mutata olan yüklerden sayılması halinde, yükletenin rızası aranmasa bile, meydana gelen zarar, geminin elverişliliği açısından değerlendirilmelidir. Yani güvertede taşınan bir konteyner içindeki yükün hasarlanması halinde sadece yükletenin bu konuda bir rızasının olmaması sebebiyle taşıyanın sorumluluğuna doğrudan gitmek doğru gözükmemektedir.

Konteyner gemilerinde her ne kadar güverte bölümünün olmadığını, konteyner gemilerine güvertede yük taşımanın kaçınılmaz olduğu belirtilse de uluslararası alanda da yükün güvertede taşınmazı konusunda çeşitli ülkelerce yayınlanmış talimatlar bulunmaktadır. Bu konuda en çok kullanılan doküman ise İngiltere hükümeti tarafından yayınlanmış olan 1167 numaralı **M NOTICE**'dir¹⁰⁶.

Rotterdam Kuralları ise bu konuda gemi güvertesinde ancak yasa bu şekilde taşımayı gerektiriyorsa, güvertede taşımaya uygun konteynerlerde veya taşıtlarda taşınıyorsa ve güverteler özellikle bu konteynerler veya taşıtları taşımaya uygunsa ya da güvertede

¹⁰⁵ TANGÜN, s. 198.

¹⁰⁶ Buna göre konteynerler başkış istikametinde istiflenmelidir. Konteynerler geminin emniyet mülahazaları ile gemi personelinin önemli bölümlerine giriş çıkışına mani olmayacak şekilde yüklenmelidir. Konteynerlerin yüklendiği alt satır kaygan olmamalı, üst satır ise herhangi bir darbeye karşı korumalı değildir. Konteyner yükü geminin normal boyutlarından taşmamalıdır. Güverte üstü yükler solid tek bir blok halinde yüklenmelidir. Güverte üzerine binen konteyner yükü yükleme yapılan yerde aşırı bir gerilme yapmamalıdır. Konteyneri emniyete almak için takılan gergi sistemleri konteynerlerin üzerine aşırı bir baskı yapmamalıdır, Gemilerde Konteyner Operasyonları, **DEMİREL** Ergün, bkz. **ERDAL**, s. 215.

taşıma, taşıma sözleşmesine veya söz konusu kullanımlar veya uygulamalara uygunsuz yük taşınabileceğini belirtmiştir¹⁰⁷.

4-Yağmur Çatılı, Ambarsız Konteyner gemileri¹⁰⁸, bu gemiler genellikle Avrupa ile Uzak Doğu arasında çalıştıklarından, yoğun tropikal yağmurlara maruz kalmaktadırlar. Bu sebeple gemiler hafif çelik yapıdan oluşturulmuş yağmur koruma tentesi ile donatılmışlardır.

5-Soğutmalı Konteyner Gemisi¹⁰⁹, hemen hemen tüm konteyner gemileri soğutmalı konteynerler için ayrı bağlantı noktalarına sahiptir.

6-Besleyici Gemiler(Feeder Ship)¹¹⁰, besleyici gemiler asıl taşıma şirketlerinin çalışmadığı ana konteyner terminalleri ile diğer limanlar arasında konteyner taşımacılığı yaparlar.

7-Maden Cevheri, Dökme Yük, Konteyner Gemileri(Ore Bulk Container Carrier)¹¹¹, adından da anlaşılacağı gibi çok yönlü gemilerdir. Bu gemiler yüksek kapasiteli elektrohidrolik vinçlerle donatıldıkları için, kaldırma aparatları bakımından zayıf olarak teçhiz edilmiş limanlarda bile kolaylıkla hizmet verebilmektedirler.

¹⁰⁷ Konvansiyonun taşıyanın sorumluluğuyla ilgili hükümleri maddenin 1. fıkrası uyarınca, güvertede taşınan yüklerin kaybolması, hasar görmesi veya teslimatındaki gecikme içinde geçerlidir ancak taşıyan, yüklerin maddenin 1(a) veya (c) bentlerine uygun olarak taşınması durumunda, güvertede taşınmaları sırasında maruz kalabilecekleri özel risklerin neden olduğu mal kaybı, hasarı veya mal teslimatı gecikmesinden sorumlu olmayacaktır. Yükler, işbu maddenin 1. fıkrasında izin verilenler dışındaki durumlarda güvertede taşınmışsa, taşıyan, yüklerdeki yalnızca güvertede taşınmaları nedeniyle oluşan kayıp, hasar veya teslimat gecikmelerinden sorumlu olacak ve 17. madde çerçevesinde belirtilen savunma hakkına sahip olmayacaktır. Taşıyan, sözleşme detaylarında, yüklerin güvertede taşınabileceği öngörülmedikçe, iyi niyetle ciro edilebilir bir taşıma belgesi veya ciro edilebilir bir elektronik taşıma kaydı edinmiş bir üçüncü şahıs aleyhine, işbu maddenin 1(c) bendine başvurma hakkına sahip değildir. Taşıyan ve taşıtan açıkça, yüklerin güverte altında taşınacağına karar vermişlerse, taşıyan, söz konusu kayıp, hasar veya gecikmenin güvertede taşımadan kaynaklanması ölçüsünde, herhangi bir mal kaybı, hasarı veya teslimat gecikmesine ilişkin sorumluluk sınırından yararlanma hakkına sahip olmayacaktır.

¹⁰⁸ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 11.

¹⁰⁹ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 12.

¹¹⁰ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 12.

¹¹¹ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 13.

8-Açık Dökme Yük Konteyner Gemileri (Open Bulk Container Carriers)¹¹², yükleme ve boşaltma işleminin tekerlekli yükleniciler ve vinçler ile seri şekilde gerçekleşebilmesi için gemiler düz zeminlere sahip olacak şekilde tasarlanmıştır.

9-Baş ve Arka Tarafında Kapıları Bulunan Feribotlar¹¹³, feribotlar hem yolcu hem de tekerlekleri üzerinde taşınan otomobil, kamyon, treyler¹¹⁴ ve demir yolu araçları gibi kargoları taşımak için tasarlanmıştır. Konteynerler sadece tekerlekli çekiciler ve bunlara benzer araçlar ile dolaylı olarak yüklenir ve indirilirler. Geminin baş, kıç ve bordaları çabuk yük elleçlemek için uygundur.

10-Konteyner RO/RO Gemileri¹¹⁵, hem konteyner hem de tekerlekler üzerinde yüklenen kargo taşır. Ro/Ro kargoları genel olarak geminin alt güvertesine yüklenirken, konteynerler üstteki güverteye yüklenirler. Bir RO/RO gemisi yolcu, otobüs ve kamyon taşıyan bir feribot gibi aynı tarzda taşıt araçlarını yükler ve boşaltır. Roll-on/roll-off terimleri gerçekte yükleme ve boşaltma prensiplerini ifade eder¹¹⁶. Yüksek kargo kapasiteli bölgelerdeki limanlarda konteyner elleçlemesi limanlarda bulunan vinçler sayesinde yapılmaktadır. Bu bölgelerde çalışan gemilerin genelde kendi vinçleri yoktur.

11-RO/RO-LOLO Gemileri¹¹⁷, denizyolu ile demiryolu veya karayolu taşıma araçlarının müşterek çalışmaları neticesinde gerçekleştirilen taşımacılık sistemi RO/RO taşımacılığıdır¹¹⁸. Hem roll on/roll of metoduyla kargoların rampalar üzerinde veya lift on/lift off metoduyla kaldırma aparatlarının kullanılarak gemiye yüklendiği veya indirildiği gemi tipidir. Bu tip gemiler üzerlerine monte edilmiş kreynler ile limanda vinçler

¹¹² Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 13.

¹¹³ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 13.

¹¹⁴ Yürürlükteki Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'ne göre treyler, Feribot, Ro/Ro veya benzeri tipteki gemilere, çekici veya iticiden ayrılabilen ve yük taşımaya uygun kapalı veya açık yeri bulunan kamyon dahil taşıma araçlarıdır.

¹¹⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 14.

¹¹⁶ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 31.

¹¹⁷ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 14.

¹¹⁸ ÇAKICI, s. 127.

olmaksızın kendi yükünü yükleyebilir veya boşaltabilir. Yükleme ve boşaltmanın çok hızlı yapılabilmesi nedeniyle deniz taşımacılığında çok etkin rol oynamaktadır.

12-Mavna(barge) taşıyıcılar¹¹⁹, özel tasarlanmış konteyner taşıyıcılarıdır. Mavna taşıyıcıları çok yaygın olarak havanın ve denizin sakin olduğu bölgelerde limanlardan bağımsız olarak kullanılır. Mavnaların sahilde herhangi bir yere bırakılıp alınabilmesi sistemin stratejik özelliğini açıklamaktadır. Mavna taşımacılığı faaliyetlerinin, sadece çift taraflı ve eşit kapasiteli taşımacılığın yapıldığı ekonomik bölgelerde ve özellikle iç suyollarının karanın içlerine kadar ulaşarak, yüzebilir konteynerlerin avantajlarının kullanılabilceği bölgelerde yapılması ekonomi açıdan uygundur. Bu tip taşıyıcılar olarak çok değişik sistemler mevcuttur. Bu sistemleri şu şekilde sıralayabiliriz;

Bunlardan ilki **LASH**lerdir. LASH, Lighters Aboard Ship kelimelerini simgeler. Bu sistemde mavnalar geminin üzerinde bir alabandan diğer alabandaya kadar yerleştirilerek taşınırlar. Mavnalar güverteye kıç tarafındaki köprü tipi kreynerler ile alınır ve indirilirler. Bu kreynerler mükemmel yapıları ile güvertenin en uç kısmından en son kısmına kadar uzanma kabiliyetine sahiptirler. Lash mavnalarının boyutları 18,5 m×9,5 m×3,9 m'dir¹²⁰.

Klasik taşımacılığın yanı sıra konteyner taşımacılığı ve konteyner taşımacılığına nazaran daha basit bir taşıma şekli olan barge veya layter denilen ve mavnalarla yapılan taşımacılığın modern bir şekli olan lash taşımacılığı özellikle son zamanlarda iyice gelişmiştir¹²¹.

Konteynerler deniz, içsu, hava, kara ve deniz taşımacılığı gibi değişik türde yani multimodal taşımalarda kapıdan kapıya servis, çalınma, ıslanma, ezilme, büzülme, kırılma ve hırsızlık gibi dış etkilere karşı yükün korunması ve bu nedenle sigorta primlerinde ekonomi, markalamada ekonomi, gümrük kolaylığı, insan emeği ve zamandan kazanma, daha az ve standartlaşmış doküman kullanma, ambalaj giderlerinde ekonomi, yükleme ve

¹¹⁹ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 15, **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 31.

¹²⁰ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 16.

¹²¹ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 76.

boşaltmada çabukluk ve ucuzluk, eksik ve yanlış boşaltmaların önlenmesi gibi çeşitli yararlar sağlarlar. Ancak konteynerlerin yapım giderleri de önemlidir. Özellikle konteynerlere kaldırma veya taşımaya yarayan vinçli maçuna ve benzeri araçların, yapımı da oldukça külfetlidir. Konteynerler gemide önemli bir yer kaplar, Boşalan konteynerin dönüş için de kullanılması ve sökülmesi yukarıda değinildiği gibi ayrı bir sorun olur. Ayrıca kabaran bir deniz güvertedeki konteyneri kolayca suya kaydırabilir. Lash sistemi ise şöyle farklıdır, ortada bir mavnaya grubu ile yapılan taşıma söz konusudur. Çok sayıda yüklü layteri taşımakta olan gemi ki buna ana gemi denir daha limana varmadan bünyesindeki layteri suya bırakır ve yüklü olarak bekleyen diğer layteri alır. Bu sayede liman sıkışıklığı ve bekleme gibi büyük sorunlar önlenir, yükleme ve boşaltma giderleri önemli ölçüde azalır¹²².

Bir diğer sistem olan **SEABEE**, taşıyıcılarda mavnalar kıç tarafında bulunan vinçlerle hareket ettirilen kaldırma platformlarıyla gemiye yüklenebilirler. Mavnalar genellikle çiftler çiftler yüzdürülerek geminin kıç tarafındaki kaldırma platformlarının üzerine alınırlar ve bu platformların yukarı kaldırılması ve raylı sistemler üzerinde kaydırılması ile gemiye yüklenirler. Bu tip yükleme sistemi "lift and roll" olarak bilinir. Yükleme gemiye vinç yerine asansörle olur¹²³. Seabee gemileri üç güvertesi üzerine 38 mavnaya kapasitesine sahiptir. Özel yapısı üst güvertesine mavnaya yerine konteyner yüklemeyi de mümkün kılmaktadır. Ama bu tip gemiler konteynerlerin yüklenmesi için güvertelerinin üzerinde kendi kaldırma sistemlerine sahip değildir. Seabee mavnalarının boyutları 29,72 m.×10,67 m.×5,18 m.'dir¹²⁴.

BACO LİNER, mavnaya/konteyner taşıyıcıları havuz prensibine uygun olarak çalışırlar. Bu Alman sisteminde mavnalar balast suları ile daldırılmış gemiye baş tarafındaki kapıdan yüklenerek alınırlar. Baş taraftaki kapı kapatılınca geminin içerisindeki su dışarıya pompalanır ve gemi yükseltilerek mavnaların gemiye yüklenmesi sağlanmış olur. Baco mavnalarının boyutları 24 m.×9,5 m.'dir¹²⁵.

¹²² **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 76.

¹²³ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 77.

¹²⁴ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 17.

¹²⁵ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 17.

CONDOCK, konteyner(container) ve havuz(dock) kelimelerinden oluşturulmuş bir kelimedir. Bu sistemde kargolar tekerlekleri üzerinde geminin arka tarafındaki rampa ile gemiye yüklenebileceği gibi, lolo sistemi ile de yüklenebilir. Bu gemiler ağır kargolar için yüksek kapasiteli kendi kaldırma aparatlarına sahiptir. Konteynerler gemiye üç sıra halinde yüklenebilir¹²⁶.

13-Kanallar ve Ren nehrinde taşıma yapan motorlu kıyı gemisi¹²⁷, Ambarları 20' ve 40' konteynerlerin yüklenmesine uygundur.

Gemi taşımacılığında gemilerin görevleri birbirinden farklıdır, bu nedenle Ro/Ro gemileri kısa mesafeler arası taşımacılıkta tercih edilirken, konteyner gemileri daha uzun denizaşırı taşımacılıkta elverişli olmakta ve Lash gemileri ise deniz ve iç su taşımalarını birleştirmektedir¹²⁸.

Konteyner gemilerinin kapasiteleri metrik ton ve metreküp olarak ifade edilebilir. Bununla beraber 20' ve 40' konteynerlerden kaç adedinin gemiye alınabileceği de hesaplanabilmektedir. Konteyner uzunluğu Konteynerin dış tarafının uzunluğudur. En çok ISO standartlarında intermodal konteynerler için 20' ve 40' kullanılmaktadır. 24, 28, 44, 45, 46, 48, 53 ve 56 feet'lik konteynerler seyrek kullanılmaktadır. Konteyner yüksekliği ise konteynerin dış tarafının yüksekliğidir. ISO konteyner standartlarına göre 8' 6" ve 9' 6" dir¹²⁹.

¹²⁶ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**, s. 17.

¹²⁷ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, **SOLMAZ** Murat Selçuk/**SAYGILI** Mehmet Sıtkı, bkz. **ERDAL**,s.16.

¹²⁸ **ÇAKICI**, s. 101-102.

¹²⁹ **ECE** Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve KonteynerTaşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107,Erişim Tarihi:10/06/2010.

1.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.2.1 KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ TARİHÇESİ

Deniz taşımacılığı; özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkanını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir¹³⁰.

Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazla bölümü deniz yoluyla taşınmakta olup dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde ivme kazanmıştır. Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması ürünlere olan talebin de artmasına yol açmaktadır. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Teşkilatı (UNCTAD) Raporlarına göre; Dünya ticaret filosu 1 Ocak 2005 tarihi itibarıyla 46.222 gemi ve toplam 597.709.000 gross ton (GRT)'dur. Bunun 18.150'si karışık eşya, 11 356'sı tanker, 6 139'u dökme yük, 5 679'u yolcu gemisi ve 3 165'i konteyner gemileri olup diğer gemiler 1 733'dür. UNCTAD raporlarında; 2005 yılında ticari gemilerin global ekonomiye yaklaşık 380 milyar katkı yaptığı bunun da toplam dünya ticaretinin %5'i olduğu belirtilmektedir¹³¹.

Konteynerlerin kullanılması deniz taşımacılığında 1960'lı yıllarda ortaya çıkmışken, kara ve demir yolu ile taşımada daha eskilere dayanır¹³². İlk deniz aşırı konteyner taşımacılığını Rotterdam, Bremen limanlarına özel konteyner gemileri ile sefer yaparak American Sea_Land Konzern'i 1966'lı yıllarda Kuzey Atlantik'te başlatmış, bunu American Export Isbrandsten Lines takip etmiştir. Daha sonra bunları da USA ve Avrupa

¹³⁰ ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi:10/06/2010.

¹³¹ ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi:10/06/2010.

¹³² DENİZ, s. 14; ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi:10/06/2010.

arasında taşıma yapan, 240 ila 732 arasında konteyner taşıma kapasiteli gemileriyle Norveç'e ait Meyer Line ve Atlantic Container Line izlemiştir¹³³.

Modern konteynercilik ve yük taşımacılığında ise ilk adım 1957 senesinde Pan Steamship Company'nin altı konvaksiyonal gemisinde yani yapılışı itibariyle konteyner gemisi niteliğinde olmayan bir gemide konteyner peteklerinin yapılmasıyla başlar. 1959'un başlarında Matson Navigation Company Hawai ile Amerika'nın batı sahili arasında konteyner taşımacılığı yapmıştır¹³⁴.

1970'li yıllarda ise İngiltere-Avustralya ve Avrupa-Avustralya taşımacılık trafiği de konteynerize olmuştur¹³⁵. Bu gelişmelere Uzak Doğu da ayak uydurmuş ve Japonya, Singapur, Malezya bu bölgenin ilk örneklerdir¹³⁶.

Doktrinde denizcilikte konteyner taşımacılığının tarihi gelişiminin dört aşamaya ayırarak incelenmiştir¹³⁷. Buna göre;

Birinci aşama sistematik olmayan bir şekilde kullanım aşamasıdır. Bu aşamada bugünkü anlamda konteynerler henüz mevcut değildir. Bu aşamada armatörler gemilerde özel donanıma gitmemişlerdir. Sadece Avrupa'da değil kuzey Amerika, yeni Zelanda ve Avustralya'da uygulama alanları bulmuştur.

İkinci aşama askeri amaçlarla konteynerin sistematik bir şekilde kullanım aşamasıdır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerikalılar kap taşımacılığının kullanım olanaklarını ciddi şekilde incelemişler ve etüt etmişlerdir. İkinci Dünya Savaşı'nda işgal bölgelerine nihayet Kore ve Vietnam savaşlarında askeri malzemelerin taşınmasında ve son olarak Avrupa'daki Amerikan güvenlik güçlerinin ihtiyaçları olan yiyecek ve giyecek malzemelerinin taşınmasında konteyner denilen taşıma sandıklarından yararlanmışlardır.

¹³³ DENİZ, s. 16; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 9.

¹³⁴ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 9.

¹³⁵ Avustralya-Avrupa Konteyner Servisi, bu iki devlet arasındaki yük hacminin %80'ini elinde bulundurmaktaydı, DENİZ, s. 16.

¹³⁶ DENİZ, s. 16.

¹³⁷ ÇAKICI, s. 145.

Üçüncü aşama ise sistematik Kıta içinde kullanım aşamasıdır. Sistematik kullanım yararlarını göz önüne alan armatörler yükleme ve taşıma üniteleri oluşturulmasına ağırlık vermişlerdir. 1956'dan beri özellikle USA'da konteyner kullanımını hızla artmıştır.

Son aşama sistematik Kıtalararası kullanım aşamasıdır. 1966'da ilk defa Kuzey Atlantik'e bir konteyner gemisinin gelişi ile konteynerin kıtalararası kullanılmaya başlandığı görülmektedir.

Konteyner taşımacılığına yapılan büyük yatırımlar sonucu konteyner trafiği günümüzde büyümeye devam etmektedir¹³⁸. Bu büyümenin bütün taşıma türlerinde konteyner kullanılmasına kadar devam edeceği ve o zamana kadar 910 milyon standart konteyner kapasitesi ile çalışan 8000 geminin işletilmekte olacağı tahmin edilmektedir. Dünyada deniz yolu ile konteyner taşımacılığında Avrupa-Amerika arası olan TRANSATLANTİK HAT, Asya-Amerika arası olan TRANSPASİFİK HAT ve Uzak Doğu Ülkeleri ile Avrupa arasında olan AVRUPAASYA HATTI kullanılmaktadır. Bahse konu hatlar içerisinde ise en yoğun olanı TRANSPASİFİK hattıdır¹³⁹.

Konteyner taşımacılığının ülkemizdeki durumuna gelince yatırım problemleri nedeni ile Türkiye'deki konteyner taşımacılığı dünyaya ayak uyduramamıştır¹⁴⁰. Limanlar konteyner limanı olarak hazırlanmış değildir¹⁴¹. Oysaki, konteyner gemilerinde özel vinçlerin eksik olması, konteynerlerin yüklenmesi, gemiye yerleştirilmesi, gemiden indirilmesinin kendine has özelliklere sahip olması nedeniyle konteyner limanları klasik limanlardan farklı bir yapıya sahip olmak zorundadır¹⁴². Ülkemizde konteyner taşımacılığının hak ettiği yerde olmamasına rağmen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın genel gerekçesinde konteynerlerle

¹³⁸ Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri, SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, bkz. ERDAL, s. 4.

¹³⁹ Konteyner Güvenlik Girişimi, KOZANHAN Murat Kağan, bkz. ERDAL, s. 234.

¹⁴⁰ Bugün konteyner taşımacılığına en uygun liman Mersin Limanıdır, DENİZ, s. 21.

¹⁴¹ DENİZ, s. 21; Konteyner gemileriyle ve diğer birleştirilmiş yük sistemleriyle yapılan taşımalarda görülen artış karşısında limanlara yapılacak yatırımların zamanının, türünün, büyüklüğünün ve dağılımının planlanmasına sistematik biçimde yaklaşılması zorunludur, GENCER Filiz, Konteyner Taşımacılığı ve Liman Planlaması, Denizati Dergisi, Mayıs 1976, s.22.

¹⁴² ÇAKICI, s. 137.

taşımanın teknolojik bir gelişme olduğu belirtilmekte¹⁴³ ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın hazırlanmasında konteynerlerle yapılan taşımanın da etkin olduğu belirtilerek kanunun değiminde önemli bir etken olduğu belirtilmiştir. Mevcut hali ile günümüzün gereksimlerinin çok gerisinde kalan ve ticaret hayatımızı düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun uygulamadaki gelişmeleri takip edip ona göre şekillendirilmesi bizim açımızdan son derece sevindiricidir.

Komşumuz olan Ortadoğu ülkelerinin hiçbirinin gelişmiş ülkeler safhasında olmamasına rağmen bu tip taşımacılığın komşu ülkelerde geliştiği görülmektedir. Ülkemizin konteyner hareketlerinin ortasında bulunmasına rağmen bu tip taşımacılık gerekli olan alt yapı yetersizliği ve yük akışında süreklilik kazandırılmaması nedeniyle gerçekleştirilememiştir. Konteyner taşımacılığı ile birlikte zincirleme taşımacılık da düşünülünce, bu tip taşımacılıkların alt yapı yatırımlarını, belirli bir organizasyonu, çağdaş teknolojiyi takip etmeyi ve bunların tümünü içeren bir taşıma politikası gütmeyi gerektirmektedir¹⁴⁴.

Türkiye sahip olduğu stratejik ve coğrafik konumu nedeniyle büyük bir avantaja sahip olmasına rağmen, taşımacılık ve lojistik sektöründe sahip olduğu bu avantajı limanların hinterland ile bağlantı yollarındaki eksiklikler, limanların teknolojik gelişmelere ayak uyduramaması, karayolu, demiryolu gibi diğer taşımacılık modlarının yetersizliği, üstyapı ve altyapı yatırımları gereksinimi nedeniyle kullanamamaktadır. Limanlarımızın gelişen teknolojiye paralel olarak taşıma şekillerine ayak uydurup ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması için limanlarımızın Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin etkin, verimli, güvenilir ve hızlı olarak elleçlenmesini sağlayacak şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, transit taşımacılık trafiğinin geçiş koridoru olma özelliğini kazanması, Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta Mersin ve İzmir limanlarının bölge limanlarıyla rekabet edebilecek bir ana aktarma limanı ve dağıtım merkezi konumuna getirilmesi, Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği çerçevesinde ülkemizin bu alanda daha etkin bir rol üstlenme amacıyla Karadeniz limanlarımızın geliştirilmesi, konteyner taşımacılığımızın ve filomuzun desteklenmesi ve

¹⁴³ 09.11.2005 Tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Genel Gereğesine Göre" Geniş anlamda, yani Türk Ticaret Kanunu kapsamında ticaret hukuku teknolojik gelişmelerden etkilenmiştir: Evraksız kıymetli evrak, konteynerle taşıma, denizlerde petrol kirliliği, yeni kurtarma araçları ve teknikleri gibi."

¹⁴⁴ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 33.

geliştirilmesi gerekmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili 8333 km. kıyısı bulunan ülkemizin Akdeniz'deki avantajını kullanması, Türkiye'nin denizcilik sektöründe dünya ve bölgede hak ettiği yeri alabilmesi açısından dünyadaki teknolojik, siyasi ve ticari gelişmeleri izleyerek konteyner taşımacılığına tam geçişi sağlayabilmesi için birbirinin tamamlayıcı unsurları olan filomuza, limanlarımıza, karayolu ve demiryollarımıza gerekli yatırımların yapılarak taşımacılığın, limanlarımızın ve gemi inşa sanayimizin geliştirilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir¹⁴⁵.

Günümüzde dünya konteyner trafiğinin % 25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta olup Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve Doğu Akdeniz'de ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, Larnaka, İskenderiye, Damietta, Port Said, Haifa, Valetta ve Ravenna gibi Limanlardan hizmet almaktadır. Türkiye'nin konteyner yükü ana aktarma limanlarına (transshipment-hub port) gelerek buralardan aktarma gemileri (feder) ile Türkiye'ye gelmekte veya Türkiye'den aktarma gemileri ile ana aktarma limanlarına taşınarak nihai hedeflerine ulaşmakta olup, iki aşamada gerçekleşen taşımacılık zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Özellikle Mersin ve İzmir Limanları ana aktarma limanı (transshipment-hub-port) ve Orta-Doğu ile Türk Cumhuriyetlerine yönelik bir dağıtım merkezi (distribution centre) konumuna getirilerek bölge limanları ile rekabet gücünü arttırmalı ve dolayısıyla Türkiye'nin konteyner taşımacılığında daha fazla pay alması sağlanması düşüncesine katılıyoruz¹⁴⁶.

1.2.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA GEÇİŞ NEDENLERİ

Konteynercilik dünyada 1966 yılına kadar uyuyan bir dev olarak kalmıştır. Ancak zamanla bu alanda meydana gelen değişim ve ilerlemeler örneğin konteyner boyutlarında anlaşma, deniz-kara ulaştırma zincirinin kurulması, rekabet, kamyon konteynerlerinin ülkeler arasında çalışması konusunda anlaşma, konteyner değişiminin sağlanması gibi faktörler etkisiyle konteyner taşımacılığı zamanla çığ gibi artmıştır¹⁴⁷.

¹⁴⁵ ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi: 10/06/2010.

¹⁴⁶ ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, Erişim Tarihi: 10/06/2010.

¹⁴⁷ SÜGEN, s. 29.

Konteynerlerin kullanılmadığı taşımalarda(konvansiyonel taşımalarda) yükleme ve boşaltma işlemleri iş gücüne dayalı bir çalışma ile gerçekleştirilir. Bu tip taşımalarda yükleme ve boşaltma yüklerin tek tek yüklenmesi ve boşaltılması şeklinde olduğu için hem maliyeti arttırmakta hem de yükleme ve boşaltma aşamaları daha fazla zaman aldığından bekleme müddeti uzamaktadır. Örneğin bir konteynerin yaklaşık 15 tonluk yükü ihtiyaç ettiği düşünülür ve bunun iki, üç dakikada boşaltılabildiği de göz önüne alınırsa bir saatte 350-450 ton yük indirilebildiği sonucuna ulaşılır ve böylece yükleme ve boşaltmada zamandan tasarruf sağlanmaktadır¹⁴⁸.

Yüklerin konteynerize edilmesi bir birleştirme tarzıdır, birleştirme ise yüklerin parça parça işlem görmesi yerine mümkün olduğu kadar toplu bir şekilde yükleme ve boşaltmaya tabi tutulması için yüklerin bir araya getirilmesidir. Birleştirme sonucunda da birleştirilmiş yük kavramı ortaya çıkmıştır, birleştirilmiş yük ise birbirinden sadece ağırlık ve uzunluk olarak ayrılan, içindeki yüklerin özelliklerinin ön planda olmadığı ve heterojen yüklerden homojen taşıma ünitelerinin oluşturulduğu yüklerdir¹⁴⁹. Konteynerlerin yükü birleştirme özelliği sayesinde birçok fayda elde edilebildiği için bu da bir geçiş nedeni olmuştur.

Konteyner taşımacılığına geçiş nedenlerinin bir diğeri ise limanlarda sık sık görülen ve buna bağlı olarak artan işçi ücretleridir¹⁵⁰. Çünkü konvansiyonel taşımalarda yükleme ve boşaltma aşamalarında daha çok el faaliyetine ihtiyaç duyulmasına karşın konteyner taşımacılığında bu işlemler mekanik aletlerle gerçekleştirilmektedir. Bu sayede iş gücü taşıyıcı, kaldırıcı olmaktan çok sevk eden ve yöneten olmuştur.

¹⁴⁸ DENİZ, s. 14.

¹⁴⁹ DENİZ, s. 15.

¹⁵⁰ DENİZ, s. 15.

1.2.3 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ÇEŞİTLERİ

Konteyner taşımacılığında yük sadece bir limandan ötekine değil kara içinde bir yerden alınıp bir limana veya bir limandan kara içinde bir yere taşınmaktadır. Bu açıdan konteyner taşımacılığı ana hatları ile üçe ayrılmıştır¹⁵¹.

1.2.3.1 Door to Door (Kapıdan Kapıya Taşımacılık)

Konteynerli taşımacılığın amacına en uygun taşıma şekli olarak görülen bu taşıma da, yük satıcının bulunduğu yerden alınıp alıcının deposu veya işyerine götürülmektedir. Bu nedenle buna gerçek konteyner taşımacılığı da denilmektedir¹⁵².

Bu tip taşımacılık hat taşımacılığının da gelişip değişmesinde büyük etken olmuştur. Genel anlamda hat taşımacılığında laynerler sabit bir hatta önceden tespit edilmiş bir tarifeye göre çalışan gemilerdir. Kötü hava şartları dışında hiçbir şekilde esnekliğe müsaade edilmediğinden hat ve tarifeler önceden tespit edilmiş durumdadır. Konteyner hizmetlerinin gelişmesi servislerin limandan limana yerine kapıdan kapıya temeline oturmuş, kara taşımacılığını da kapsamış ve konteyner yükünü bir nakliye birimi olarak ortaya çıkarmıştır¹⁵³.

¹⁵¹ **DENİZ**, s. 17; **SİR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 24; **House to house: evden eve taşımacılık**; yükleyici malı kendi deposunda konteynere yükler ve kapısını kapatır, bazı ülkelerde konteyner yüklendiği depoda mühürlenir, bazısında ise yükleme limanına geldiğinde mühürlenir. Konteyner boşaltma limanında açılmadan alıcının deposuna gider ve orada açılarak boşaltılır. Konteyner taşımacılığında en çok kullanılan yöntem budur. **House to Port; evden limana taşımacılık**; Yüklenici malı deposunda konteynere yükler ve konteyner boşaltma limanında açılarak mal sahibine teslim edilir. **Port to house; limandan eve taşımacılık**; Yüklenici malı limana kadar getirir, orada mal konteynere isitflenir ve boşaltma limanında alıcının deposunda açılarak mal boşaltılır. **Port to port: limandan limana taşımacılık**; bu tip taşıma genelde yüklenici konteyneri dolduracak kadar mal bulamadığında olur. Bu takdirde birkaç yükleyici limanda bir konteynere mal koyar ve boşaltma limanında boşaltılarak mal sahiplerine teslim edilir, Limanlarda Konteyner Lojistiği ve Kapasite Hesapları, **GÜLER Nil**, bkz. **ERDAL**, s.165.

¹⁵² **DENİZ**, s. 17; İçinde deniz taşımacılığı olmayan kapıdan kapıya taşımalara Rotterdam Kuralları uygulanamamaktadır, **ŞİŞMANYAZICI Harun**, Rotterdam Kurallarının Değerlendirilmesi, www.denizhaber.com, Erişim Tarihi: 30/12/2010.

¹⁵³ **SİR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 35.

1.2.3.2 Point to Point (Terminalden Terminale Taşımacılık)¹⁵⁴

Bu tip konteyner taşımacılığında konteyner içinde çeşitli kimselerin yükleri kara içindeki bir yerden alınıp, deniz yolu ile taşımadan sonra kara içindeki bir yere taşınıp konteyner açılarak dağıtım gerçekleştirilir.

1.2.3.3 Port to Port (Limandan Limana Taşımacılık)¹⁵⁵

Burada yük konteynere bir hava veya deniz terminalinde yerleştirilmekte ve yine deniz aşırı bir limana gönderilmekte ve burada dağıtım tabi tutulmaktadır.

1.2.4 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KONİŞMENTO

1.2.4.1 Konişmento Hakkında Genel Bilgi

Konişmento taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, malın gemiye yükletildiğini veya teslim alındığını tevsikle, taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünü belirlemeye yarayan, malı temsil eden, kıymetli evrak niteliğinde bir senet olarak tanımlanmıştır¹⁵⁶. Konişmentoların teslim belgesi, emtiayı temsil, taşıma sözleşmesi ve karine fonksiyonları bulunmaktadır¹⁵⁷.

Konişmento mal gemiye alındıktan sonra ve yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından düzenlenir. Konişmentonun düzenlenmesi her ne kadar yükletenin talebine bağlı gibi görünse de bugün uygulamada her taşımada akreditif muamelelerinde zorunlu olarak konişmento düzenlenmektedir. Taşıyandan başka kaptan veya donatanın bu konudaki yetkili temsilcisi de örneğin acentası da konişmento düzenleyebilir¹⁵⁸.

Konişmento teslim ve yükleme konişmentosu olarak ikiye ayrılmaktadır. Teslim konişmentosu malların gemiye yüklenmesini beklemeden taşıyan tarafından teslim

¹⁵⁴ DENİZ, s. 17.

¹⁵⁵ DENİZ, s. 17.

¹⁵⁶ KENDER/ÇETİNGİL, s. 121; Konişmento yükün hangi durumda gemiye alındığını, yüklendiğini ve hangi koşullar altında taşınacağını ve teslim edileceğini belirten kıymetli bir evraktır, AKDOĞAN, s. 151.

¹⁵⁷ TEKİL, Deniz Hukuku, s. 253-255.

¹⁵⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 122.

alınması halinde verilen konişmentodur¹⁵⁹. Yükleme konişmentosu ise adından da anlaşıldığı gibi mal gemiye yüklendikten sonra düzenlenen konişmentodur¹⁶⁰.

TTK.'nın 1100. maddesine göre konişmento taşınacak yükün cinsi, miktarı, haricen belli olan vaziyeti ve markalarına dair kayıtlar hakkında karine teşkil eder. TTK.'nın 1110. maddesine göre ise yükler taşıyana kapalı kaplarda veya ambalajlı olarak teslim edilmiş ise taşıyan *belli değil*¹⁶¹ klozu koyabilir. Bu takdirde konişmento adı geçen kayıtlar bakımından karine teşkil etmez ve ayrıca 1100. maddenin son fıkrası uyarınca bir şerhin yazılması halinde de konişmento karine teşkil etmez¹⁶².

1.2.4.2 Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Konişmento

Konteyner taşımacılığında asıl olan iki tip konişmento kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi tesellüm konişmentosu olan Atlantic Container Line'nin konişmentosudur. Konişmentonun arkasına malların yüklendiği yazıldığı takdirde yükleme konişmentosu haline gelmektedir. Konişmentoya göre zararın hangi safhada meydana geldiği anlaşılamiyorsa taşıma esnasında meydana gelmiş sayılacak ve sorumluluk Lahey Kurallarına göre belirlenecektir. Bu konişmentonun bir özelliği de taşıyana yükleri güverteye koyabilme imkanı tanımasıdır. Konişmentoya göre taşıyan deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmekte, gemiye kadar veya gemiden sonra yapılacak olan taşımanın ise teminini üzerine almaktadır¹⁶³.

İkinci tip konişmento ise Mersey Groupage konişmentosudur. Bu tip konişmentonun özelliği ise ne gemi çalıştıran ne de geminin sahibi olmayan konteyner işleticileri tarafından düzenlenmesidir. Bu kimseler yükleri toplayan, konteynere istif eden ve teslim alma yerinden varma yerine kadar taşınmasını temin eden kimselerdir. Bu konişmento ise

¹⁵⁹ KENDER/ÇETİNGİL, s. 122; AKDOĞAN, s. 155.

¹⁶⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 122.

¹⁶¹ Unknown Clause'un yanında konişmentoya derc edilen diğer bir clause ise (said to contain) klozudur. Bu kloz "...içerdiği beyan edildi" anlamı taşımakta olup yükün yükleten tarafından konteynere istif edilerek konteynerin mühürlendiği durumlarda taşıyan konteynerin içeriğini yükletenin beyanı ile öğrenmiş olur. Bu durumda taşıyan yükün tür, miktar ve ağırlığını konişmentoya said to contain klozu ile yazar, KOÇANAĞULLARI, s. 29.

¹⁶² DENİZ, s. 42.

¹⁶³ DENİZ, s. 47.

yükleme konişmentosudur. Fakat malların nerede teslim alındığı, istif edildiği yazılıdır. Konişmento mallar gemiye yüklendikten sonra düzenlenmekte fakat teslimden itibaren geçerli olmaktadır¹⁶⁴.

Yargıtay da konteynerin tanımını da yaptığı 1984 tarihli kararında konişmento ve konişmentodaki kayıtların önemli olduğunu vurgulamış ve konişmentodaki kayıtların incelenmemesini eksik inceleme kabul ederek yerel mahkemenin kararını bozmuştur. Söz konusu kararda davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat sigortası ile sigortalı bulunan X'e ait Soya Fasulyesi tohumluğunun, davalının acentesi olduğu, Y Gemisi ile Baltimore'den Mersin'e taşındığını, yükleme limanından 300 ton Soya Fasulyesi'nin tam ve noksansız yüklenmesine rağmen, tahliye limanı Mersin'de konişmentoya nazaran 517 Kg.'nın noksan olduğunun tesbit edildiğini, meydana gelen noksanlıktan ötürü müvekkili şirketin sigortalısına 49.625 lira tazminat ödediğini, davalıya müracaat edilmesine rağmen ödeme yapılmadığını bildirerek, 49.625 lira tazminatın ödeme tarihinden itibaren yasal faizi ile birlikte davalıdan rücuen tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili ise, müvekkili acentenin donatanın acentesi olduğunu kabul ettiğini, ancak konişmentonun tetkikinde "18'/20' 'lik konteynerler muhteviyatı beyana göre 300 tondur" kaydının görüldüğünü, yükleme, istif ve sayımın beyana göre yapıldığının yazılı bulunduğunu, konteynerlerin kapalı, mühürlü ve belirli adette teslim alındığını ve aynen boşaltma limanına teslim edilmiş olması nedeni ile donatanın mesul olamayacağını, ayrıca süresinde gerekli ihbarların yapılmamış olduğu bildirerek davanın reddini istemiştir. Yerel Mahkemece, toplanan delillere ve konteynerdeki 19 çuval manifesto noksanının tutanakla tespit edilmiş olmasına göre davanın kabulüne karar verilmiştir.

Yargıtay bu konudaki değerlendirmesini ve görüşünü şu şekilde açıklamıştır; TTK.'nın 781. maddesi hükmünde taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen müddet içinde uğradığı ziya ve hasardan mesul olduğu hükme bağlanmıştır. Taşıyıcı ziya ve hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten, eşyada zaten mevcut noksan ve ayıplardan ileri geldiğini ispat edecek olursa mesuliyetten kurtulur. Genel kural bu olmakla beraber davalı vekilinin de cevabında belirttiği gibi, konişmentodaki kayda göre 18'/20' 'lik konteynerler muhteviyatının beyana göre 300 ton

¹⁶⁴ Konteyner işleticilerinin düzenledikleri konişmentolar, TTK.'nın 1097. Maddesine göre konişmento düzenleyebilecek kimseler taşıyan, kaptan ve donatan olarak belirtildiği için geçerli sayılmamaktadır, DENİZ, s. 47.

olduğu ve yine yüklemenin, istif ve sayımın beyana göre yapıldığının belirlendiğini, kaptanın kapalı ve mühürlü belli sayıdaki konteynerleri teslim aldığı, konteynerlerin içindeki emtianın miktarı yönünden yükleyici beyanına dayandığını, konteynerlerin mühürleri sağlam olarak gümrük sahasına indirildiğinin tutanak ile sabit olduğunu, bu suretle taşıma sırasında emtia eksilmesinin bahse konu olamayacağını savunmuştur. Konteynerlere yükün doldurulması bazen taşıyan tarafından yapılır. Bazen konteynerler yükleten tarafından doldurulup kapalı olarak taşıyana teslim edilir. Doldurulan konteynerin kapıları kapatılır, kapı kolu çeşitli şekillerde bağlanır ve mühürlenir. Konteyneri taşıyan doldurmuş ise taşıyan onun içindekiler hakkında bilgi sahibi olmayabilir. Taşıma sırasında açılması da mümkün olmayıp teslim alındığı gibi nakil ve teslim edilir. Konteyner taşınmasında da konişmento düzenlenir ve klozlar eklenebilir. Konteyner taşınmasında taşıyıcının sorumluluğunun tespiti için, konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından doldurulduğu, içindeki emtiadan taşıyıcının bilgisi olup olmadığı, nerede kimlerin huzurunda kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gereklidir. Bu hususlar ise konişmentodaki kayıtlardan anlaşılabilir. Olayımızda, davacı konişmento örneğini ibraz etmiş ve mahkemenin emri üzerine onu tercüme ettirmekle yetinmiştir. Davalı ise duruşmada, konşimentonun arka yüzünün de tercümesine gerek olduğunun ve arka yüzde TTK.'nın 1114. maddesi hükmüne uygun olarak eğer değer yazılmamışsa parça başına 1500 liradan fazla tazminat istenemeyeceği yolunda hüküm bulunduğunu, bu hususun da nazara alınması gerektiğini ileri sürmüştür. Davacı, konişmento arkasındaki yazıların önemi olmadığını ve davalı ısrar ediyorsa tercümeyi onun yaptırmasını bildirmiş ve davalı vekili de ispat külfetinin davacıya ait olduğu iddiası ile ibraz edilen konşimento ile yetinilmesine muvafakat ettiğini söylemişse de, taşıma sırasında konteyner mühürlerinin bozulmamış olması davalıyı sorumluluktan kurtarmaya yeterli olmayıp, taşıyıcının TTK.'nın 781. maddesine göre kurtuluş beyyinesi getirmek durumunda olduğu kendisine bildirilip bu hususta ve yukarıda açıklanan konteyner taşımacılığının mahiyetine uygun şekilde delilleri olup olmadığı kendilerinden sorulmak ve delilleri varsa bildirmesine, ibraz ve ikame etmesine imkan verilmek, konişmentonun münderecatı değerlendirilmek ve sonucuna göre bir karar ittihaz etmek gerekirken, buna uyulmayarak ve eksik inceleme ile davanın aynen kabulüne karar verilmesi uygun görülmemiş ve kararın bozulması gerekmiştir¹⁶⁵. Bizce de Yargıtay'ın bu konudaki görüşü yerindedir.

¹⁶⁵ Yargıtay 11. H. D. 1984/2187 E., 1984/2760 K. ve 11.05.1984 T., Kaynak: Corpus[Copyright © Ced

Konteynerler genellikle yükleten tarafından istiften sonra mühürlenerek taşıyana teslim edilmektedir. Yürürlükteki Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'nce de konteynerlerin içlerinin doldurulduktan sonra mühürlenmesi iş sahibi ve/veya acentesinin yetki ve sorumluluğundadır. Ayrıca mühürsüz dolu konteyner işletme tarafından dolu istife kaldırılamaz ve işletmeye bu konuda herhangi bir sorumluluk yükleyemez. Konvansiyonel taşımalarda yükün kapalı kaplarda taşınması hali istisnai bir durumdur ve böyle bir halde *belli değil* klozu tam olarak fonksiyonunu yerine getirir. Oysa ki konteyner taşımacılığında asıl olan yüklerin kapalı konteynerlerde taşıyana teslim edilmesidir ve *belli değil* klozu gerekçelendirilmeden tam olarak fonksiyonunu gerçekleştirmez. Burada gerekçe ile açıklanmak istenen istiflenen yüklerin niteliği hakkında taşıyan tarafından bilgi sahibi olunmadığının gösterilmesidir. Konteynerize yüklere dair konişmentolarda görülen Shipper's Load and Count (yükletenin istifi ve bildirdiği sayı)klozu bu görüşü desteklemektedir¹⁶⁶.

Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

¹⁶⁶ Bu klot taşıyanın istif sırasında bulunmadığı zaman koyulabilmektedir. Aksi halde geçersiz kabul edilmektedir, DENİZ, s. 44; Shipper's Load , Stow and Count yüklemeye, istif ve sayımın yükleten tarafından gerçekleştirildiğini anlatan bir klotdur. Konişmentoya derc edilen bu ifade ile yükün konteynere yerleştirilmesinin, istiflenmesinin ve yüklenmesinin yükletence yapıldığını beyan ederek taşıyan istiften doğabilecek herhangi bir hasar zıyada kendisinin sorumlu tutulamayacağını karine olarak ispatlamış sayılacaktır, KOÇANAĞULLARI, s. 29; YARGITAY 11. H. D., E: 1998/9109, K: 1999/917, T: 15.02.1999 kararında davacı vekili, müvekkiline nakliyat poliçesiyle sigortalı kent şekerleme emtianının deniz yolu ile Türkiye'den Ukrayna'ya davalıya ait gemi ile taşındığını varma yerinde iki konteynerden 308 koli eksik çıktığını tesbit edildiğini, eksik emtia bedelinin müvekkilince sigortalıya ödendiğini ileri sürerek, 840.490.000 liranın rücuen davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, konişmento rezervi bulunduğunu, ayrıca konteynerin mührünün sağlam teslim edildiğini bu nedenle eksik teslimden müvekkilinin sorumlu olmadığını savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve yaptırılan bilirkişi incelemesine göre, taşınan yükteki eksikliğin kamu kurumu niteliğinde olan Sanayi ve Ticaret Odası tarafından tesbit edildiği, bu kurumun resmi tesbit yapmayı yetkili olduğu, bu nedenle bu eksiklikten taşıyıcının sorumlu bulunduğu ve hasar bedelinin 840.496.000 lira olarak belirlendiği gerekçesiyle, davanın kabulüne karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dava, taşınan emtianın eksik tesliminden kaynaklanan tazminatın rücuen tahsili istemine ilişkindir. Davalı vekili, dava konusu emtianın konteyner içinde taşındığını, taşıtan tarafından sayılıp yüklendiğini ve varma yerinde mühürleri sağlam olarak teslim edildiğinden kendilerinin eksiklikten sorumlu tutulamayacaklarını savunmuştur. Taşımanın konteyner içinde yapıldığı, varma yerinde mühürlerin sağlam olarak teslim edildiği konusunda taraflar arasında bir uyuşmazlık yoktur. TTK.'nın 1100/1 maddesinde. taşıyan ile gönderilen arasındaki münasebetlerde konişmentonun esas tutulacağı hükme bağlanmıştır. Ancak. TTK.'nın 1100/2 ve 1110/2 maddeleri hükümlerinde, taşıtanın beyanları hakkında rezerv konulması halinde konişmentonun doğruluğuna ilişkin karine oluşmaz ve emtianın konişmento kayıtlarına uygun olarak teslim edilmiş bulunduğu kanıt yükü de konişmento hamiline düşer. Görüldüğü üzere, kapalı kaplarla taşıma yapıldığında emtianın taşıyıcıya ne şekilde teslim edildiği önem kazanmaktadır. Somut olayda, gönderen (taşıtan) tarafından konteynerlerin mühürlendiği ve bu şekilde taşınana teslim edildiği konişmento üzerindeki "shippers Laud and caunt" kaydından anlaşılmaktadır. Dava konusu tazminat, hasara değil, noksan çıkan emtia bedeline ilişkin bulunmasına göre, davalı taşıyıcının nezaret görevini yerine getirmediğinden dolayı sorumlu tutulması doğru görülmemiş ve kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

Yargıtay'ın yukarıda yer verdiğimiz kararında da belirttiği gibi konteynerin kimin tarafından ve kimlerin huzurunda istifinin yapıldığı, mühürleme işleminin ne zaman gerçekleştirildiği hususları son derece önem arz etmektedir. Bu nedenle bu konuyu durum değerlendirmesi biçiminde incelemek yerinde olacaktır.

Konteyner taşıyan tarafından istif edilmiş ise; kontrol imkansızlığı söz konusu olmayacağı için böyle bir kloz konişmentoda yer almayacaktır. Bu durumda yükler ambalajlı ise her bir ambalaj için geçerli olmak kaydıyla *belli değil* klozu koyulabilir ve bu durumda konişmento yalnızca ambalajların sayısı bakımından karine teşkil edecektir¹⁶⁷. Böyle bir durumda veya istif aşamasında taşıyanın da hazır bulunması durumunda yük haricen iyi hal ve mahiyette değilse, taşıyan yükletenin beyanına uymak zorunda olmayıp, gerçeği olduğu gibi belirtme hakkına da sahiptir. Bu gibi kayıtlara marjinal kayıtlar denilmektedir¹⁶⁸. Marjinal kayıtların konişmentoya konulması ile taşıyan malların harici durumu bakımından TTK.'nın 1110. maddesindeki karine ile yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu bertaraf etmiş olmaktadır. Ancak uluslararası ticaretin gereği olarak uygulamada marjinal kayıtlara konişmentoda yer vermek hemen hemen imkansızdır. Marjinal kayıtların aksine yükün haricen iyi hal ve mahiyette olduğunu belirten konişmentolara ise temiz, net, clean konişmento denilmektedir. Yükünü gemiye getiren yüklenici yükletenin temiz bir konişmento alabilmesi için yükünü her bakımdan hasarsız, eksiksiz, noksansız, sağlam ve temiz bir şekilde gemi bordasına getirmesi şarttır. Çünkü özellikle ülkemizde yükleyicinin/yükletenin bankadan yük bedelini tam olarak alabilmesi için yükün az önce belirtilen şekilde gemiye yüklenmesi ve bunun sonunda da temiz bir konişmento alması gerekir. Aksi halde yüklenicinin mal bedelini bankadan alması engellenebilmektedir¹⁶⁹.

¹⁶⁷ DENİZ, s. 44, 45.

¹⁶⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 129.

¹⁶⁹ AKDOĞAN, s. 153; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 255; Türk Kamu Hukuku bakımından dış satımcı temiz konişmento almak zorundadır. Garanti Mektubu ise konişmentoyu temiz olarak düzenlemesi için yükletence taşıyana verilen ve yazmayı öngördüğü kaydın yazılmamasından dolayı oluşacak zararı giderme garantisini içeren bir yazıdır. Garanti Mektubunun geçerli sayılıp sayılmaması açısından halen uluslararası arenada tartışmalar devam etmekle beraber Yargıtay'ca benimsenen çözüm garanti mektubunun sadece 3. Kişiler ile alıcı yani gönderilene karşı geçersiz sayılacağı ancak yükleten veya taşıyana karşı geçerli sayılacağı doğrultusundadır; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 644; Aksi görüş, YARGITAY 11. H.D., E: 1994/565, K: 1994/3295, T: 21.04.1994 kararında ülkemizdeki yasal düzenlemeyi teşkil eden TTK.'nın 1064/2. maddesindeki açık ve emredici hüküm karşısında taşıyanın garanti mektubuna dayanarak gönderene rücu etmesi mümkün değildir. Yasanın emredici hükmüne aykırı davranan taşıyıcının bizim yasal düzenlememiz karşısında bunun sonucuna katlanması gerekir. Yorum yolu ile bu hükmün değişik bir şekilde uygulanmasının yasanın açık hükmüne aykırılık teşkil

Konteyner taşımacılığında konişmentonun karine olma vasfı yükün cinsi bakımından, istif yükleten tarafından yapılmışsa ve taşıyanda bu aşamada hazır bulunmamışsa ne yüklerin cinsi ne de ambalaj sayısı bakımından önemi yoktur¹⁷⁰.

İthalat ve ihracat durumlarında konteyner ve içindeki mallarla ilgili başka bir boyut için gümrük uygulamaları tarafıdır. CFS¹⁷¹ operasyonlarının bir kısmını oluşturan kontrol, muayene ve tespit amaçlı liman ya da taşıma terminali tarafından gerçekleştirilen işlemler konteyner içindeki yüklerin kapalı kaplarda taşınması ve taşıyanın konteyneri kapalı ve mühürlü olarak teslim alması aşamalarını değiştirebilmektedir. Tespit konteynerlerin gümrük nezdinde açılıp içindeki eşyanın nevi ve kap adeti olarak beyana uygun olup olmadığını belirlenmesi için konteyner içindeki eşyaların tek tek sayılabilecek şekilde boşaltılması gümrük tarafından kontrol edilmesi ve tekrar doldurulup konteynerin kapanması işlemidir¹⁷².

Son dönemlerde ve uygulamada konteyner taşımacılığında konişmentonun vasfını yitirdiği görülmektedir. Özellikle yükleme konişmentosunda amaç satıcının satış bedelini temin olduğu ve konteyner taşımacılığında yükleten malı ilk taşıyana teslim ettiği anda satış bedelini alabildiği için, yükleme konişmentosuna gerek kalmadığı kabul edilmektedir¹⁷³. Ayrıca konteyner taşımacılığı genellikle karma taşımaların konusu haline geldiği için burada Through bill of lading denilen konişmento tipi düzenlenir olmuştur¹⁷⁴.

edeceği açıktır, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

¹⁷⁰ DENİZ, s. 45.

¹⁷¹ CFS(Container Freight Station) konteynerin elleçlendiği ve konteyner içindeki eşyaların konteynere istiflendiği saha anlamında kullanılmaktadır, Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s. 129; TANGÜN, s. 13.

¹⁷² İhracat tam tespit müşterinin fabrikasında dolmuş yapıp liman sahasına ihracat amaçlı giriş yapmış konteynerin gümrük işlemlerinin tamamlanması için konteyner gemiye yüklenmeden önce yapılmaktadır. İthalat tam tespit ise gemiden tahliye edilmiş konteynerlerin gümrük işlemlerinin tamamlanması için konteyner liman sahasından çıkmadan önce yapılmaktadır, Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s. 140.

¹⁷³ DENİZ, s. 46.

¹⁷⁴ DENİZ, s. 46.

1.2.5 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1.2.5.1 Karma Taşıma Sözleşmesi Hakkında Genel Bilgi

Birden fazla taşıma türünün ve aracının kullanılmasıyla müşteriden alınan yükün varış noktasına kadar taşınması şeklinde gerçekleşen taşımacılık, literatürde modlararası (intermodal¹⁷⁵), çokmodlu (multimodal) ve kombine taşıma (combined transport) olarak adlandırılmaktadır¹⁷⁶.

Uluslararası karma (multimodal) taşıma ise, bir sözleşmeye dayalı olarak, eşyanın multimodal taşıma operatörünce bir ülkede teslim alındığı yerden, diğer bir yerdeki teslim yerine, en azından iki taşıma modeli ile taşınması anlamını taşımaktadır. Uluslararası karma (multimodal) taşımanın en son şeklini alıp, karma taşıma için tek bir kişinin görev alması, bu kişinin taşıma açısından malın kendisine tesliminden, gönderilene teslimine kadar sorumlu olması ve aslında içerisinde iki veya daha fazla taşımayı barındıran bu taşıma biçimi için tek bir konişmentonun düzenlenmesi aşamasına gelinceye kadar karma taşıma sözleşmesi ve karma taşıma sözleşmesi ile ilgili sorumluluk konusu birçok farklı safhadan geçmiştir¹⁷⁷.

¹⁷⁵ İntermodal taşımacılık yükün yüklendiği taşıma ünitesinde yada karayolu taşıtında bir ulaşım sisteminden diğerine geçişi sırasında yüke herhangi bir elleçleme yaptırılmaksızın peş peşe iki yada daha çok ulaşım sistemi kullanılarak taşınması işidir. Konteynerler, taşıma süresince taşınan mal ve ürünlerin elleçlemeye gerek görülmezsizin bir taşıma türünden diğerine aktarılarak taşınmasına olanak tanıyan taşıma araçları olarak intermodal taşımacılıkta kullanılmaktadırlar. İntermodal taşımacılıkta alıcı gönderilenin yüklediği taşıma kabını teslim almaktadır. Dolayısıyla elleçleme mevcut olmadığı için zaman kaybı söz konusu olmamaktadır. Diğer taraftan ürünlerin hasar görmesi veya zarara uğramaları çoğunlukla elleçleme sırasında olmaktadır. İntermodal taşımacılıkta da elleçleme süreci olmadığı için hasar riski de azalmaktadır. İntermodal taşıma taşıma ünitelerine göre konteynerlerle yapılan kombine taşımacılık, romörk-yarı romörkle yapılan kombine taşımacılık, hareketli kasalarla yapılan taşımacılık ve paletlerle yapılan kombine taşımacılık olarak sınıflandırılmaktadır. Taşıma türlerine göre ise denizyolu/demiryolu, denizyolu/karayolu, Demiryolu/karayolu şeklinde sınıflandırılmıştır. Hareketli kasalar sadece demiryolu/karayolu şeklinde gerçekleştirilen intermodal taşımacılıkta kullanılırken, konteynerler ise diğer iki türde kullanılmaktadır. İntermodal Taşımacılık ve Karayolu Demiryolu Entegrasyonu, GÖRÇÜN Ömer Faruk/GÖRÇÜN Özhan, bkz. ERDAL, s.306.

¹⁷⁶ Limanlarda Konteyner Lojistiği ve Kapasite Hesapları, GÜLER Nil, bkz. ERDAL, s. 165; DEĞİRMENCİ KULA Nil, Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, S.2, C.1, s.79.

¹⁷⁷ ANKARALI Egemen Gülsel, uluslararası Karma (Multimodal) Taşıma, http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_784.htm, Erişim Tarihi:30/10/2009.

Konteyner içine konmak suretiyle birleştirilmiş malların karma taşımalarında taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen pek çok konvansiyon taslağı hazırlığı yapılmıştır¹⁷⁸.

¹⁷⁸ **Roma Projesi;** Bu konvansiyonun konteynerin kullanıldığı ve asgari iki taşıma safhasının (kara/deniz) bulunduğu Uluslararası bir kombine taşımada uygulanması öngörülmektedir. Bu projeye göre kombine taşıma sözleşmesi asıl taşıyan denilen şahısla(principal carrier) taşıtan arasında kurulacaktır. Asıl taşıyan ya bizzat veya diğer taşıyanlar aracılığıyla taşımanın bütün safhaları ile birlikte geçici istiflemeleri ve gemiden gemiye aktarmaları da üstlenecektir. Projeye göre taşımanın bütün safhalarına ilişkin sorumluluk asıl taşıyanın omuzlarına bırakılmıştır. Zararın meydana geldiği yer itibariyle (sorumluluk hükümlerinin tespiti için) ziya, hasar ve gecikmeden ötürü bütün tazminat talepleri ona karşı yapılacaktır. Konteyner el değmeden ve hiç açılmadan bir noktadan diğerine taşındığında bir zarar meydana geldiğinde çoğu zaman bunun taşımanın hangi safhasında meydana geldiğinin tespiti güçtür. Bu halde projeye göre asıl taşıyan olsa olsa kusurlu hareketinden veya ödevlerini ihmalinden dolayı sorumlu olacaktır. Kusur ve ihmalin kriteri ihtiyatlı ve dikkatli bir taşıyanın göstereceği özen ve davanış olacaktır. Zararın sebebini, kusur ve ihmalin bulunmadığını asıl taşıyan ispat etmelidir. Sorumluluk ünite teşkil eden mallar için ton başına muayyen bir meblağdır. Zararın meydana geldiği yer biliniyorsa taşıyan o safhaya ait kaideler uyarınca sorumlu olacaktır. **Cenova Projesi;** Projenin taşıyanın sorumluluğu yönünden ana kuralı zararın malların zati ayıbından veya zarar görenin şahsi kusur veya ihmalden doğmuş bulunması hali hariç sorumluluğun doğrudan doğruya kombine taşımayı gerçekleştiren taşıyana ait olacaktır. Proje asıl taşıyan yerine exploitant yani işletici deyimini kullanmaktadır. Projenin sorumlulukla ilgili 4. Maddesine göre kombine taşımayı gerçekleştiren taşıyan malların kendisi tarafından teslim alınmasından malların kombine taşıma konşimentosunda öngörülen son varma yerinde gönderilene teslimi anına kadar geçen süre içindeki her çeşit kayıp, zarar ve gecikmeden sorumludur. Bu kurala bazı istisnalar getirilmiştir. Taşıyan yükleten tarafından gerekli özen gösterilmiş olsa bile ambalaj kusurundan ve yükleten tarafından temin edildiği takdirde konteynerin yetersizliğinden sorumlu değildir. Bu iki istisnadan başka taşıyan malların bünyesinden zati ayıplarından ve şahsen veya kendi adamları vasıtası ile önleyemediği veya neticelerine engel olamadığı her türlü sebepten doğacak zararlardan da sorumlu değildir. Kombine taşımayı gerçekleştiren taşıyan yükletenin talebi üzerine kendisi için kombine taşıma konşimentosu denilen bir belge düzenler. **Tokyo Projesi;** Konşimentoda taşımanın bu konvansiyona tabi olacağını kararlaştıranlara bu kaideler uygulanır. Proje taşıyan malı teslim eden ve tedavül kabiliyetine sahip fakat ismini tespit etmediği bir senedin düzenlenmesini öngörür. Tokyo Kaideleri'ne göre sorumluluk açısından iki esas belirlenmiştir. Taşıyanın sorumluluğunu tayin bakımından zayı ve hasarın vuku bulduğu yerin tespit olunabildiği her yerde sorumluluk için taşımanın o safhasına ilişkin kaideler uygulanacaktır. Zayı ve hasarın taşımanın hangi safhasında gerçekleştiğinin tespit edilemediği hallerde konvansiyonun belirlediği sorumluluk esası uygulanacaktır. (Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre de zarar yerinin bilindiği hallerde taşımanın o kısmına uygulanacak hükümler geçerli olacaktır; dolayısıyla 853. maddedeki genel kuraldan farklı olarak, taşıyıcı veya yüklenici, sorumluluğunun, ilgili taşıma kısmının sorumluluk rejimine tâbi olmasını talep edebilecektir. Bu sebeple, maddeye ikinci bir cümle eklenmiş ve değişik tür araçlar ile yapılan taşımaya ait düzenlemeler saklı tutulmuştur.) Bu projeye göre yükleten malların taşıyan tarafından teslim alınması anında açıkladığı marka, sayı, miktar, adet ve ağırlığa ilişkin beyanlarının doğruluğundan taşıyana karşı sorumludur. Bu hususların doğru olmamasından doğacak ziya, hasar ve masraflardan dolayı yükleten taşıyanın zararını gidermekle yükümlüdür. Taşıyanın böyle bir tazminata hak kazanması konşimentodan doğan sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Yükleten tehlikeli bir madde teslim ettiği takdirde, tehlikenin türünü ve alınması gereken tedbirleri gerçeğe uygun bir şekilde taşıyana bildirmelidir. taşıyan ise malların kendisine teslimi anından varma yerinde gönderilene teslimi anına kadar geçen zaman parçası içindeki her çeşit ziya ve hasardan sorumludur. Bu kaidenin de bazı istisnaları vardır. Taşıyan yükletenin veya gönderileninin kusurlu hareketinden verdikleri bilgilerden doğan zararlardan bertaraf edilemeyen bir sebep veya olayın makul bir özene rağmen önlenemediği hallerdeki sonuçlardan, denizdeki veya iç sulardaki taşıma sırasında çıkan yangınlardan, kaptanın gemi adamlarının, geminin sevk ve idaresindeki fiil ihmal veya hatalarından gerekli şekilde paketlenmediği takdirde zarara uğrayacak veya israf olacak malların noksan, yetersiz veya kusurlu bir şekilde paketlenmelerinden, yükleten tarafından temin edildiği takdirde malları birleştirmede kullanılan konteynerdeki kusurdan, yükleten gönderilen veya onların nam ve hesabına bir başka şahıs tarafından malların tesliminden, yüklenmesinden, istifinden veya boşlatılmasından, malların zati ayıplarından, konteynerin üzerindeki sayı ve markaların eksikliğinden grev veya iş faaliyetinin durdurulmasından doğacak zararlardan sorumlu değildir. Ziya, hasar halinde taşıyanın sorumlu bulunacağı tazminat

1980 Tarihli Cenevre Konvansiyonu'na göre eşyanın değişik türdeki taşıtlarla taşınması ücret karşılığında tek bir taşıma sözleşmesine dayanılarak en az iki değişik türde taşıt ve safhada taşınacak olması durumunda söz konusudur. Eşyanın gemi, kamyon ve uçak gibi değişik türdeki taşıtların en az ikisi ile taşınmış olmasına rağmen bu araçlarla eşya taşınmasına ilişkin sorumluluk, eğer eşyanın yolculuğun başlangıç yerinde teslim alınmasından, nihai varma yerindeki teslimine kadar süren bütün safhaları kapsar şekilde tek bir taşıma belgesine dayanıyorsa ancak o zaman konvansiyon anlamında bir multimodal taşımadan bahsedilebilir. Yani multimodal taşımalarda eşyanın değişik türdeki taşıtlarla taşınmasına ilişkin bir sözleşmeye dayanması, en az iki türde değişik taşıtla gerçekleştirilmesi ve eşyanın değişik türde taşıtlarla uluslararası taşınması işleminin yolculuğun tüm safhalarından söz konusu sözleşme gereği sorumlu olması gerekir¹⁷⁹.

Türk Hukukunda karma taşımalara ilişkin olarak birkaç özel maddenin dışında, genel anlamda düzenleme yoktur. Bu konuyu düzenleyen ilk yazılı kural 1980 tarihli Multimodal Taşımalar Üzerine Birleşmiş Milletler Uluslararası Taşıma Konvansiyonu'dur. Bu konvansiyonu Türkiye henüz onaylamamıştır. Ortada onaylanmayan böyle bir konvansiyon olması sebebiyle oluşan boşluğu ise FIATA kuralları doldurmaktadır. Bu konuda dünya üzerindeki 40.000 üyesi ile çalışmalarını yürüten FIATA Taşıma işleri organizatörü (Taşıma işleri organizatörleri) Dernekleri Federasyonu' nun koyduğu kurallar, ülkemizde uygulamada kabul görmüş kurallar olarak uygulanmaktadır. FIATA kuralları, uluslararası konvansiyon hükmünde değildir, dolayısı ile herhangi bir makamın onayına da gerek duymamaktadır. Uluslararası taşıma da bir teamül olarak kabul görmüştür. FIATA kurallarına göre, uluslararası taşıma işleri komisyoncularının uluslararası karma taşımalarda kullandıkları belge , (Multimodal Bill of Lading) Karma Taşıma Konişmentosu (FBL) dir. FBL'yi taşıma işleri organizatörü düzenler ve bu belgeyi düzenleyerek müşterisine sunduğu andan itibaren sorumluluğu başlar. Taşıma işleri organizatörü taşınacak emtiayı teslim aldığı andan itibaren, teslim edene kadar tüm sorumluluğu üzerine almaktadır¹⁸⁰. Taşıma işleri organizatörü sadece kendisinin değil,

miktarı yükün ağırlığı nazara alınarak kilo başına belirli bir miktar ile sınırlandırılmaktadır., OMAĞ, s. 412;TEKİL Fehiman, Container Nakliyatı Hakkında Kombine Taşımalar ve 1969 Tokyo Kaideleri, Sigorta Dünyası, 1970 Ocak sayısı s. 4-25.

¹⁷⁹ TEKİL, Deniz Hukuku,s. 329.

¹⁸⁰ Kombine taşımaları ve kombine taşıma konişmentosunu düzenleyen 1969 Tokyo Konvansiyonu'na göre kombine taşıma işleticisi kombine taşıma konişmentosunu düzenlemekle yüklerin teslim alındığı yerden konişmentoya göre teslim edileceği yere kadar taşınmasının tamamını yapmayı veya

çalışanlarının, acentelerinin ve emrindeki üçüncü şahısların kusurlu ve kasıtlı davranışlarından sorumludur. Bu yüzden kayıp, hasar ve gecikmelerde sorumluluğu vardır¹⁸¹.

FIATA Multimodal Bill Of Lading kurallarına göre taşıma işleri organizatörünün kayıp, hasar ve gecikmeden dolayı genel olarak sorumluluğu bulunmaktadır. Bu eşyanın değerine göre saptanır. Eşyanın değeri, kayıp ve hasarın kesinleştiği günkü borsa fiyatına, böyle bir borsa fiyatı yok ise eşyanın aynı kalitedeki benzerinin eşdeğer değerine göre belirlenir. Ancak, bu esaslara göre ödenecek bu tazminatın sınırı birim başına 666.67 SDR, her kilo başına ise 2 SDR 'yi geçemez. (SDR Özel çekme hakkı- Special Drawing Rights). Taşınan emtiaya herhangi bir zarar geldiği veya mal kaybolduğu takdirde sorumluluk sınırı bu şekilde belirlenmiştir. Bu şekilde getirilen sınırlı sorumluluk, taşıma işleri organizatörü koruyan bir düzenlemedir. Bu açıklamanın ışığı altında, gönderenler kendi nakliye veya mal sigortalarını mutlaka yaptırmalıdır. Aksi halde taşınan mal bedeli ile orantılı olmayan çok düşük tazminat bedellerine razı olmak zorunda kalabilirler. Eğer malın tesliminde bir gecikme var ise taşıma işleri organizatörü sorumluluğu gecikmeden dolayı tazminat taleplerinde navlun bedelinin iki katı ile sınırlıdır¹⁸².

Ülkemizde karma, kombine taşımalar hakkında mevcut bir düzenleme olmamasına rağmen 09.11.2005 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile artık DEĞİŞİK TÜR ARAÇLARLA YAPILAN TAŞIMA başlığı altında ticaret hayatımızda yer alan bu taşıma türü hukuk düzenlemelerimizde de yer alacaktır. Tasarı ile taşıma hukuku anlamında büyük bir değişikliğe gidilmektedir. Mevcut hali ile deniz taşımacılığında kanunun deniz ticareti hukukuna ilişkin hükümler uygulanırken artık konteynerle gerçekleştirilecek karma, kombine taşımalarda Tasarının dördüncü kitabını oluşturan 850. ila 893. Maddeleri arasında düzenlenen GENEL HÜKÜMLER ve EŞYA TAŞIMA'ya ilişkin hükümler uygulanacaktır. Tasarının değişik tür araçlarla yapılan taşıma başlıklı 902. Maddesinin

yapılmasının teminini taahhüt ve konvansiyonun böyle bir taşıma için öngördüğü mesuliyeti kabul etmiş olur. Tokyo Kaideleri'nin uygulanabileceği bir kombine taşımada yolculukla ilgili safhalardan birinin deniz yolu olması şartıyla en az iki safhanın bulunması gerekir. Bu kaideler uyarınca ayrıca işletici yükün çıkış noktasından varma yerine kadar taşınması taahhüt eder ve böylece tüm taşıma safhası bakımından taşıyan sıfatına sahiptir. Ayrıca kaidelere göre, taşıyan taşımanın yerine getirilmesinde kullandığı kişilerin ihmal ve hareketlerinden sorumludur, **DENİZ**, s. 31.

¹⁸¹ **ANKARALI** Egemen Gülsel, uluslararası Karma (Multimodal) Taşıma, http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_784.htm, Erişim Tarihi:30/10/2009.

¹⁸² **ANKARALI** Egemen Gülsel, uluslararası Karma (Multimodal) Taşıma, http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_784.htm, Erişim Tarihi:30/10/2009.

gerekçesine göre “Eşya taşımalarında kullanılan araçlardan karayolu, demiryolu, denizyolu, içsu yolu ve havayolu araçları ile yapılan taşımalar için çok sayıda milletlerarası sözleşme bulunmaktadır. Türkiye karayolu ile eşya taşımalarına ilişkin CMR, demiryoluna ilişkin COTIF, CIV ve CIM, denizyoluna ilişkin 1924 Brüksel Sözleşmesi ve havayoluna ilişkin Varşova/Montreal Sözleşmelerine taraf olmuştur. Ayrıca, bu sözleşmelerin düzenledikleri alanlara ilişkin olarak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda ve çeşitli başka kanunlarda hükümler bulunmaktadır. Çağdaş taşıma uygulamasında, özellikle konteynerli taşımaların büyük gelişme göstermesi sebebiyle, her bir taşıma kısmı için ayrı sözleşmelerin yapılmasının yerine, tek bir taşıyıcı ile taşıma parkurunun tümü için bir sözleşme yapılması baskın hale gelmiştir. Örneğin Almanya'nın Düsseldorf şehrinde üretilen bir eşyanın Manisa'ya taşınmasında şöyle bir süreç izlenmektedir: eşya Düsseldorf'taki fabrikada bir konteynere yerleştirilip demiryoluyla Hollanda'nın Rotterdam limanına ulaştırılmakta, oradan gemiyle İzmir'e taşınmakta, İzmir limanından da karayoluyla Manisa'daki nihai teslim yerine götürülmektedir. Konteyner yol boyunca hiç açılmadığından, bir zararın meydana gelip gelmediği ancak nihai teslim yeri olan Manisa'da konteyner açıldığında anlaşılabilir. Zararın hangi taşıma kısmında meydana geldiği belli değilse, taşıyıcının sorumluluğunun hangi kurallara göre tayin edileceği önemli bir sorundur. Tek tek ele alındığında, Düsseldorf-Rotterdam demiryolu taşımaya Türkiye'nin de tarafı olduğu CIM Sözleşmesi, Rotterdam-İzmir denizyolu taşımaya yerine göre 1924/1968 Brüksel/Visby Sözleşmesi veya ulusal hukuk, İzmir-Manisa karayolu taşımaya da yine ulusal hukuk tatbik edilecektir. Uygulanması gündeme gelen bu kuralların tümünde, sorumluluk sınırları, ispat külfetleri, yardımcı kişiler için sorumluluk, sorumsuzluk halleri, ihbar ve zamanaşımı süreleri farklı düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının hangi kurallara göre sorumlu tutulacağı büyük önem taşımaktadır. Bu sorunları aşmak üzere Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış olan 24/05/1980 tarihli Milletlerarası Sözleşme bugüne kadar yürürlüğe girmemiştir. Çeşitli ülkelerin hukukunda farklı çözümlerin kabul edildiği görülmüştür. Tasarıda, taşıma sözleşmesine ilişkin genel kuralları esas alan Alman hukukunun yeni çözümü benimsenmiştir. Bu sisteme göre, Tasarının 902 ilâ 905 inci hükümlerinin uygulanabilmesi için taşıyıcının, eşyayı tek bir taşıma sözleşmesi tahtında en az iki değişik taşıma aracıyla taşımayı yükümlenmiş olması gerekmektedir. Böyle bir sözleşme dahi, kural olarak, dördüncü kitabın birinci ve ikinci kısmında düzenlenen hükümlere tâbi tutulmuştur, çünkü değişik tür araçlarla taşıma işinin taahhüt edilmesi,

Tasarının 850. maddesinde tarif edilen taşıma sözleşmesinin bir özel hâli olarak ele alınmıştır. Ancak, bu genel atıf uyarınca 850 ilâ 893 üncü hükümlerin uygulanmasından önce 903 ilâ 904 üncü maddelerin özel hükümleri ve somut uyumsuzlukta uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerin hükümleri (Örneğin CMR'nin 2. maddesi, CIM'in 28. ve 48. maddeleri, Varşova/Lahey Sözleşmesinin 18. maddesinin üçüncü fıkrası ve 31. maddesi) önceliği haiz olacaktır. Maddenin son cümlesi, bilhassa önem taşıyan deniz taşımaları bakımından da aynı kuralın uygulanacağını tasrih etmektedir. Dolayısıyla, yukarıda verilen Düsseldorf'tan Manisa'ya taşınan konteyner örneğinde olduğu gibi, değişik tür araçlarla yapılacak taşımanın bir kısmının denizyoluyla cereyan ettiği hallerde dahi, kural olarak, Tasarının 850 ilâ 893 üncü hükümleri tatbik edilecektir; dolayısıyla bu haller bakımından Tasarının 852.¹⁸³ maddesi dikkate alınmayacaktır." Sonuç olarak diyebiliriz ki konteynerle yapılan deniz taşımacılığı Türk Ticaret Kanunu sistemimizi ve sorumluluk hukukumuzu baştan sona değiştirecektir. Deniz taşımacılığını da içeren konteynerle yapılam karma ve kombine taşımalarda artık deniz ticareti hükümleri yerine taşıma işlerine ilişkin genel hükümler ve eşya taşımaya ilişkin hükümler uygulanacaktır.

Ancak tasarının 903. Maddesine göre, ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, genel hükümler ve eşya taşımaya ilişkin hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir¹⁸⁴. Ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir. Madde gerekçesine bu durum şu şekilde açıklanmıştır. Eşyadaki zararın veya gecikmeyi doğuran olayın belli bir taşıma kısmında meydana geldiği tespit edilebiliyorsa (Örneğin konteyner gemideyken devrilmiş ve eşya zarar görmüştür veya konteyner kamyon ile taşınırken yanmıştır), 902. maddedeki genel atıf uygulanmayacaktır. Bu hallerde, bir faraziye tesis edilmektedir. Taşıyıcı ile gönderen, zararın veya gecikmenin meydana geldiği taşıma kısmı için tek bir sözleşme yapmış olsalardı o sözleşme hangi hükümlere tâbi tutulacak idiyse, o hükümler burada da taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacaktır. Dolayısıyla, zarar veya gecikmenin belli bir taşıma kısmında meydana geldiği ispat edilebiliyorsa, o taşıma

¹⁸³ Tasarının 852. Maddesi"Deniz ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır."

¹⁸⁴ Aynı uygulama Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilirliği açısından da kabul edilmiştir. Buna göre malın nerede hasarlandığı belli değilse Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Hasarın hangi aşamada olduğu belli ise o taşımaya ilişkin konvansiyon hükümleri(örneğin kara taşıması esnasında meydana gelmişse CMR hükümleri) uygulanacaktır, **ŞİŞMANYAZICI** Harun, www.denizhaber.com, Erişim Tarihi: 30/12/2010.

kısımının hukuksal rejimi, değişik tür araçlar ile taşımaya taahhüt etmiş olan taşıyıcının sorumluluğunu belirleyecektir. Maddenin ikinci cümlesi ispat yüküne ilişkin kuralı, Türk Medeni Kanununun genel hükümlerine paralel biçimde belirlemektedir; zararın veya gecikmenin belli bir taşıma kısmında meydana geldiğini iddia eden taraf, bu iddiasını ispat etmekle yükümlü tutulmuştur.

Yukarıda yaptığımız açıklamalara göre konteynerlerle yapılan ve bir ayağı deniz taşımacılığı olan karma veya kombine taşımalarda tasarıya göre taşımaya ilişkin genel hükümler ile eşya taşımaya ilişkin hükümler uygulanacaktır. Ancak bu taşımada zararın hangi aşamada meydana geldiği belli ise yani zarar deniz taşıması aşamasında meydana gelmişse bu halde deniz ticaretine ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır. Zararın meydana geldiği aşamanın belli olmaması halinde bu istisna uygulanmayacaktır.

1.2.5.2 Karma(kombine) Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Konteyner Taşımacılığı

TTK.'nın 1016. maddesine göre navlun sözleşmesinde taşıyan belirli bir ücret karşılığında deniz yolu ile yük taşımaya taahhüt eder. Navlun sözleşmesinin asli edimleri denizde yük taşıma taahhüdü ve navlun ödeme borcudur. Yani bu iki edim sözleşmenin navlun sözleşmesi sayılmasını sağlar. Navlun sözleşmesini taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafaza altına almak suretiyle bir gemi ile deniz yolu üzerinden bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşme olarak tanımlamak mümkündür¹⁸⁵.

Navlun sözleşmesinin iki ana çeşidi vardır. Bunlar çarter ve kırkambar sözleşmeleridir. Eğer navlun sözleşmesi ile yükün taşınması için belirli bir geminin tamamı veya bir kısmı tutulmuşsa ortada bir yer tahsisi yani çarter sözleşmesi vardır. Bu tür navlun sözleşmesinde taşıyanın taşıma taahhüdünü belirleyen ferdileştiren husus taşınacak maldan ziyade nakil vasıtası sözleşmede belirtilen gemidir. Kırkambar sözleşmesi ise konusu çeşitli mallar ve mal partileri olan navlun sözleşmesidir. Navlun sözleşmesinin bu türünde taşıyan geminin

¹⁸⁵ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 102; Navlun sözleşmesinin varlığı için taşıma deniz yolu ile yapılmalı, eşya yada yük taşınması üstlenilmiş olmalı, yük taşımaya üstlenen kişinin zilyetliğine geçmeli ve taşıma karşılığı bir navlun ödenmelidir. Navlun sözleşmesi bir mukaveleyi anlatmasına karşın, Çarter parti ise bu sözleşmenin yazılı olduğu senedi, belgeyi ifade eder. Bu nedenle navlun sözleşmesi yaptık yerine çarter parti yaptık denmesi doğru olmaz. Bir navlun sözleşmesi üzerinde anlaşık ve çarter parti imzaladık denmesi doğru olur, **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, s. 578.

ne tamamını ne de bir kısmını taşıtana tahsis etmez, sadece belli miktarda malı veya mal partisini ücret karşılığında deniz yoluyla taşımayı taahhüt eder¹⁸⁶.

Başlangıçta taşıyan sadece denizde yük taşıma taahhüdünde bulunmaktaydı. Ancak konteynerin icadıyla karma taşımaların gelişmesi sonucunda artık taşıyan sadece deniz yoluyla taşımayı yüklenmemiş, karma taşımacının gelişme göstermesi üzerine malın taşınması gereken kara, hava, demir yolu ile taşıma safhalarını da taahhüt etmeye başlamıştır¹⁸⁷.

Burada aslında çeşitli safhalara ait birden fazla mukavele yoktur, aksine iki veya daha fazla taşıma safhasına ait tek bir akit vardır. İşte bu sözleşmenin navlun mukavelesi olarak adlandırılıp adlandırılmayacağı hususunda sorun çıkmaktadır. Sözleşme ile kararlaştırılan diğer edimlere dikkat edildiğinde bunların kara, hava ve demir yolu taşımalarına ait asli edimlerden oluştuğu görülmektedir. İlk akla gelen burada karma sözleşme grubuna giren kombine bir akit olduğudur. Kombine sözleşmeler bilindiği gibi birden fazla sözleşme tiplerine ait edimlerin kararlaştırıldığı sözleşmelerdir ve karşı tarafın edimi ise (navlun ödeme borcu) tektir. Bu durumda kombine taşıma sözleşmesi bir deniz taşıyanı ile akdedilirse navlun mukavelesi olarak değil, borçlar hukuku anlamında bir karma sözleşme grubuna giren kombine bir sözleşme olacaktır. Konteynerin ortaya çıkışının deniz taşımacılığında birçok alanda zorunlu olarak farklılaşmaya neden olduğu kabul edilirse, konteynerden önce navlun mukavelesi sadece deniz yoluyla yük taşımayı içeren bir sözleşme olduğu halde, bugün diğer yollarla yapılacak taşıma taahhütlerini de konu edinebilen bir sözleşme olduğu sonucuna varılabilir¹⁸⁸. Bizce de her ne kadar içinde

¹⁸⁶ ÇAĞA, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 6,9.

¹⁸⁷ Direkt taşıma ise tek bir taşıma sözleşmesi altında birden fazla taşıma safhasını kapsayan ve tek türde taşıtlarla yapılan bir taşıma biçimidir. Bu nedenle çoğu zaman bu tip taşımalarda kullanılan belge direkt konişmento(through bill of lading)dur. Direkt konişmentoyu tanzim eden taşıyanın direkt konişmento hamili gönderilene karşı sorumluluğu kural olarak taşımanın bütün safhaları içindir. Fakat uygulamada taşıyanlar sözleşme yolu ile taşımanın kendi safhaları dışındaki kısımları için başka taşıyanlar adına taahhüde girmekten çekinmektedirler. Bazı direkt konişmentolarda yolculuğun kendi parkuru dışında kalan kısım için ilk taşıyan sadece vekil sıfatı içinde olduğunu bildirebilmektedir. Fakat ister komisyoncu ister vekil olsun ilk taşıyanın işi bu şekilde bitemez. Çünkü direkt konişmento düzenlediği için bu durumda yolculuğun sonraki kısımları için de taahhüt ettiği taşıyandan gönderilen yararına ona direk başvuru hakkı veren bir konişmento tanzim ettirip bunu yükle ilgiliye teslim ile yükümlüdür. İlk taşıyan direkt konişmento ile yolculuğun kendi parkuru dışındaki kısmı için dahi sorumluluk kabul etmekle beraber bu sorumluluğunu sonraki taşımalar için çıkartılacak konişmento hükümlerinin saklılığı koşuluna bağlamak suretiyle de hafifletmiş olabilir, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 328.

¹⁸⁸ Gemi işletmeyen taşıyan tarafından taahhüt edilen deniz yolu ile eşya taşımalarında sözleşmenin ifası gayesiyle yan edim olarak eşyanın teslim alınmasına ve teslim edilmesine yönelik taşıma işleri değişik

Borçlar Hukuku anlamında birden fazla edimi içeren bir sözleşme olsa da deniz taşımacılığında kullanılan karma taşıma sözleşmelerini navlun sözleşmesi olarak adlandırmakta herhangi bir sakınca yoktur. Karma Taşıma sözleşmesinin hukukumuzda bir kanuni düzenlemeye tabi tutulması sonucu bu kargaşanın sona ereceğini düşünmekteyiz. Zaten Türk Ticaret Kanunu'muzdaki yeni düzenlemeler ışığında konteynerlerin de kullanıldığı karma ve kombine taşımalarda deniz ticaretine yönelik hükümler yerine eşya taşımaya ilişkin hükümler uygulanacak ve tek bir taşıma sözleşmesi düzenlenecektir. Tasarıdaki haliyle bu sözleşmeye de değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesi terimi kullanıldığı görülmektedir.

1.2.5.3 Karma Taşımalarda Düzenlenen Konşimento ve Konteyner Taşımacılığı

Konteynerli taşımanın karma taşıma biçiminde yapıldığı hallerde çeşitli taşıma safhalarını kapsayan ve kombine taşıma konişmentosu denilen bir evrak düzenlenmektedir. Bu yolculukla ilgili kısımlar bakımından ortak bir konişmentodur. TTK.'da konişmentoya birçok fonksiyon yüklenmiştir. Kombine taşıma sözleşmesinin ise bazı niteliklerinden dolayı bir konişmento sayılıp sayılamayacağı hususu doktrinde tartışılmıştır. Kombine taşıma konişmentosu TTK.'da bir kıymetli evrak olarak gösterilmiş değildir. Kıymetli evrak arasında sayılan bir çeşit emtia senedi ve taşıma senedi olan konişmento deniz taşımaları için düzenlenmiştir. Oysa kara taşımaları için düzenlenen taşıma senedi cirosu mümkün bir kıymetli evrak olarak emtia senetlerinin yanında sayılmıştır. Bu iki taşıma safhasını kapsayan ortak bir taşıma senedi ise TTK. 'da öngörülmüş değildir. Uygulamada ise deniz safhası dahil olmak üzere birden fazla taşıma safhasını ortak bir konişmentoda birleştirildiği görülmektedir. Oysa bu konişmento TTK.'da bir kıymetli evrak olarak sayılmamıştır.

ortamlarda mesela karada hareket eden araçlarla gerçekleştirilmiş olsa bu durumda yapılan taşıma sözleşmesini nasıl nitelendirmemiz gerekecektir? Cevabı asli edim ile yan edim açısından değerlendirecek olursak yan edimler bilindiği gibi asli edim dışında kalan edimlerdir. Bunlar kanundan doğabileceği gibi sözleşme ile de kararlaştırılabilirler. Acaba bir yan edim başka bir tip sözleşmenin asli edimini teşkil etmesine rağmen asli edimin amacını gerçekleştirmeye yaradığında o sözleşmeye ait bir yan edim mi sayılacak yoksa karma bir sözleşmenin varlığından mı söz edilecektir? Eğer bu edimler asli edimin yerine getirilmesine hizmet ediyorsa bunlar o sözleşmeye ait yan edimler sayılmalıdır. Asli edim olmasa bu yan edimler de olmayacaktır, TANGÜN, s. 117.

Kanunda düzenlenmeyen bir kıymetli evrakın düzenlenip düzenlenemeyeceği hususu numerus clauses prensibi ile açıklanmaya çalışılmıştır¹⁸⁹. Bu görüşe göre; kanunda kıymetli evrakın tahdidi olarak sayılması karşısında, taraflar bir kıymetli evrak düzenlemek istedikleri takdirde muayyen bir tipi seçmek zorundadırlar. Bu sayılanların dışında bir kıymetli evrak düzenlenemez. Türk Hukuku'nda kıymetli evrakın tanımı için genel bir hüküm(TTK. madde 557) bulunduğu aslında kanunda kıymetli evrakın tahdidi olarak sayılmadığı konusunda bir görüş atılmıştır. Ancak diğer bir görüşe göre Türk Hukuku 'nda numerus clauses prensibinin geçerli olduğu ve genel hükmün kanunda sayılan kıymetli evrak tipleri için ortak bir tarif teşkil ettiğini savunmaktadır. Birinci görüşün kabulü halinde kombine taşıma konişmentosu bir kıymetli evrak olarak kabul görecektir. Ancak ikinci görüşe göre numerus clauses prensibinin buna engel olacağı düşünülebilir. Ancak numerus clauses prensibinin dahi karma taşıma sözleşmesinin kıymetli evrak sayılmasına engel teşkil etmeyeceğine ilişkin görüşler vardır¹⁹⁰. Kısmen veya tamamen deniz yolu ile gerçekleştirilecek uluslararası yük taşımalarına ilişkin Rotterdam Kuralları'na göre ise artık kullanılan belge konişmento olarak adlandırılmamakta bunun yerine taşıma senedi(Transport Document) terimi karma taşımada kullanılan belgelerin yeni ismi olarak kullanılacaktır¹⁹¹.

Görüldüğü gibi; karma taşıma, taşıma ediminin birden fazla yöntemle gerçekleştirilmesinin söz konusu olduğu taşımalarıdır. Taşıyıcı, taşıma sürecinin tamamını birden fazla yöntemle gerçekleştirmeyi üzerine almakta ve kendisi fiilen gerçekleştirmese

¹⁸⁹ DENİZ ,s. 50.

¹⁹⁰ Bir kere bir evrakın kıymetli evrak olabilmesinden maksat kıymetli evraka bağlanan hukuki sonuçlara sahip olması demektir. Bu hukuki sonuçlara kıymetli evrakın özellikleri diyebiliriz. Bunlar hakkın senede bağlılığı,senedin tedavül kabiliyeti gibi özellikleridir. İşte, numerus clauses prensibinin diğer bir ifadesi de tarafların bir evraka muayyen hukuki sonuçlar bağlayabilmeleri için kanunun o sonuçları bağladığı evrak tiplerinden birini seçme zorunluluğudur. Bu esasa aslında irade beyanı ve hukuki sonuç arasındaki ilişkiyi örnek göstererek de varabiliriz. Taraflar irade beyanlarıyla bir hukuki sonucu gerçekleştirebiliyorlarsa bunu sırf istedikleri için değil kanun koyucunun aynı zamanda o istek doğrultusundaki beyana bu sonucu bağlamış olduğu içindir. Olayda bu sonuçlar muayyen bir şeye yani kanunda öngörülen evraklara bağlanmıştır. Burada olgu A veya B tipi bir evrak düzenlenmesi veya onun devredilmesidir. İşte hakkın senede bağlılığı hakkın ancak senetle birlikte devredilebilmesi hukuk nizamının bu sonuçları o senede veya senetlere bağladığı içindir. Taraflar bu neticeyi herhangi bir senetle sağlayamazlar. Numerus Clauses prensibinin ise müdahale ettiği yer buraya kadardır. Bu belgenin ne zaman, hangi ilişkide düzenlenip düzenlenmeyeceğinde bu ilkenin herhangi bir etkisi yoktur. Bu yüzden deniz taşımaları için öngörülen konişmentonun kara taşımaya da konu olan yük üzerine tanzim edilmesine bu prensip herhangi bir engel teşkil etmez. Taraflar isterlerse bu safhayı da aynı konişmentoya tabi tutabilirler. Fakat rastgele bir belgeye konişmento sıfatı yükleyemezler, DENİZ, s. 51.

¹⁹¹ DEĞİRMENCİ KULA, s, 87.

bile sözleşmesel olarak taahhüt etmektedir. Bu durum günümüzdeki çağdaş lojistik kavramına uymaktadır. Bu uygulamanın hukuki alt yapısı 08.05.1980 tarihli Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu'dur. Bu konvansiyonun bazı ülkelerce henüz onaylanmaması (Türkiye de henüz onaylamamıştır) sebebi ile, uygulamada uluslararası Taşıma İşleri Organizatörü Dernekleri Fedarasyonu (FIATA) dünyadaki tüm karma taşıma operasyonlarında temel hizmetleri kapsayan standart belgeler düzenleyerek uygulamaya tekdüze bir sistem getirmeye çalışmıştır. Taşıma işleri Organizatörü Dernekleri Fedarasyonu (FIATA) 'nın önderliğinde ve onun belirlediği şartlarda; bu sözleşmenin özelliğinden kaynaklanan bir takım belgeler düzenlenmektedir. Hemen hemen dünyadaki tüm karma taşıma operasyonlarında temel hizmetleri kapsayan standart belgeler söz konusu olmaktadır. Bu belgelerden önemli nitelikte olanları aşağıda belirtilmiştir¹⁹²;

1-FIATA Karma Taşıma Belgesi (Konışmentosu), Combined Transport Bill Of Lading (FBL); Taşıma işleri organizatörünün eşya üzerindeki sorumluluğu FBL'nin düzenlenip müşteriye sunulması ile başlamaktadır. Taşıma işleri organizatörü eşyayı gönderenden teslim aldığı andan itibaren, FBL'de belirtilen teslim yerine malı teslim edene kadar tüm taşıma operasyonunun sorumluluğunu üzerine almaktadır. Böyle bir ilişkide taşıma işleri organizatörü aracı değildir¹⁹³.

2-Forwarder Mal Teslim Alındı Makbuzu, Forwarder's Certificate of Receipt; (FIATA FCR) malın göndericiden karma taşıma operatörüne teslim edildiğini kanıtlayan bir belgedir. Uluslararası ticarete bu belgenin düzenlenmesi ve malı teslimi ile birlikte mal karşılığı kısmi ödeme yapılabilmektedir¹⁹⁴.

3-Forwarder Taşıma Makbuzu, Forwarder's Certificate of Transport; (FIATA FCT) FIATA tarafından kabul edilen kurallara göre düzenlenen nakliyeci taşıma sertifikasıdır. Emre yazılı olarak düzenlenir. Varış yerinde mallar FIATA-FCT'nin orijinal

¹⁹² ANKARALI Egemen Gülsel, uluslararası Karma (Multimodal) Taşıma, http://www.turkhukuksitesi.com/makale_784.htm, Erişim Tarihi:30/10/2009.

¹⁹³ Bu belge birden fazla multimodal taşıma aracı ile gerçekleştirilen ve taşıma sürecinde deniz yolu bulunması şart olmayan bir taşımaya ait konışmentodur. Navlun komisyoncuları veya adına combined transport operator denen işletmecilerce düzenlenir, KÖKSAL, s. 48.

¹⁹⁴ Seçilen duruma göre alıcının emrine hazır etmek veya alıcıya sevk edilmek üzere malların forwarder tarafından dış görünüş itibariyle iyi durumda teslim ve kontrol altına alındığını belgeler. Nama düzenlenir, ciro edilemez, KÖKSAL, s. 51.

nüshasını ibraz eden alıcıya ya da onun ciro ettiği firma ya da kişiye teslim edilir. FCR'nin aksine FCT'de malın sigortasına ilişkin özel ayrıntılar bulunmaktadır. FCT sigortanın kapsamını belirtir¹⁹⁵.

1.2.6 KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ FAYDA VE SAKINCALARI

1.2.6.1 Konteyner Taşımacılığının Faydaları

1-Konteynerler yükün yükleme yerinden varma yerine kadar açılıp kapanmasına gerek kalmadan kolayca bir vasıttan diğerine aktarılabilirdiği için, konteyner taşımacılığı, çeşitli nakil vasıtaları ile yapılan kombine taşımacılığın da hızla gelişmesine sebep olmuştur¹⁹⁶.

2-Konteynerler çeşitli boylarda ve çeşitli maddelerle ambalajlanan heterojen malların tek bir taşıma ve yükleme birimi haline getirilmesini sağlamıştır. Bu durumun en güzel örneği olarak doktrinde şu örnek verilmektedir¹⁹⁷; Batı Almanya'da yapılan Volkswagen marka otomobillerin fiyatlarının yüksekliği nedeniyle Amerika'ya ihracı belirli sayıda olmaktadır. Bu otomobillerin 1960 yılında parçalar halinde konteyner vasıtasıyla Amerika'ya nakli sayesinde fiyat ve hasar asgariye indirilmiş, Amerika'da yıllık satış miktarı 700.000 adete yükselmiştir. Bu nedenle konteynerlerin kullanılması ambalaj masraflarından tasarruf sağlamaktadır¹⁹⁸.

3-Malların depolama masraflarını gidermektedir¹⁹⁹.

4-Sigorta masraflarında da azalma beklenmektedir²⁰⁰.

¹⁹⁵ Belge emre yazılıdır. Ciro edilir. Varış yerinde mallar belgenin orijinal nüshasını ibraz eden alıcıya veya onun ciro ettiği şahsa teslim edilir, **KÖKSAL**, s. 51.

¹⁹⁶ **DENİZ**, s. 17; **KÖKNEL** Melih, Deniz Taşımacılığında Konteynercilik ve Türkiye, Denizati Dergisi, Ağustos 1976, s. 21.

¹⁹⁷ **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 18.

¹⁹⁸ **DENİZ**, s. 22; **ÇAKICI**, s. 36; **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 17.

¹⁹⁹ Çünkü mallar zaten kapalı kutularda olup, özellikle zincirleme taşımalarda depolamaya gerek kalmamaktadır, **DENİZ**, s. 22; **ÇAKICI**, s. 40; **ÜSKÜP** Metin, Deniz Taşımacılığında Sanayileşme:Konteyner Taşımacılığı, Denizati Dergisi, Yıl:11(1997), S. 1-2, s. 35; **SIR**, Konteyner Taşımacılığı..., s. 17; **OMAĞ**, s. 409.

²⁰⁰ Konteynerlerin malların ziya ve hasara uğrama ihtimalini en aza indirmek suretiyle rizikoyu hafifletmiş olmasından dolayı primlerin düşmesine ve mesuliyet ile yük sigortasının ucuzlamasına yol açacağı ileri sürülmüştür. Fakat sigortacılar ziya ve hasar hallerinin konteynerli taşımacılıkta böyle bir sonuca yol açacak kadar az olmadığını söylemektedirler. Konteynerlerin çalındığı, gemi bordasından düştüğü, konteynerin istifi sırasında gerekli istif kurallarına riayet edilmemesi sebebi ile malların hasar gördüğü

5-Taşıyanlar konteyner kullanılmasını teşvik için navlunda bir indirim yapmaktadırlar²⁰¹.

6-Diğer bir fayda da yük hasarlarındaki azalmadır. Zarar hallerinin bir kısmı da kötü istif nedeni ile ortaya çıktığı için, ilgililerin, istifte başarılı olmalarını temin edecek yeterli bilgiye sahip olmaları için çalışmalar yapılmaktadır²⁰².

durumlar ortaya çıkmaktadır, **DENİZ**, s. 22; **ÇAKICI**, s. 40; Konteyner taşımacılığının Avrupada ilk yapıldığı yıllarda Management Consultant Mc Kinsey Company tarafından yapılan incelemeye göre tasarruf miktarları oransal olarak tespit edilmiştir. Bu rapora göre konteyner taşımacılığı ile ambalaj ve taşıma masraflarında %20; Birmingham-Chicago arasında 10-20 günlük zaman tasarrufu, depolama masraflarında %10, depolama, hasar ve hırsızlık olaylarındaki azalma nedeniyle sigorta primlerinde %30 tasarruf sağlanmıştır, **ÜSKÜP**, s. 35; **KORTAN Dündar**, Konteyner Nakliyatında Gemi Sahibinin Mesuliyeti, Sigorta Dünyası Dergisi, 1969, S.116,s.4 ve 23; **YARGITAY 11. H. D.E: 2004/4533, K: 2005/1189, T: 14.02.2005** kararında; dava, ödenmeyen bakiye navlun ücretinin tahsili, karşı dava ise hasarlanan mal nedeniyle uğranılan ve dava dışı sigorta şirketince karşılanan ve hasar bedeli dışında kalan zararın tazmini istemine ilişkindir. Mahkemece her ne kadar emtiadaki hasarın "deniz halinden" kaynaklandığı ve taşımayı yapanın sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle karşı davanın reddine karar verilmişse de, dosyada bulunan fotoğrafların incelenmesinden taşımayı gerçekleştiren tırın devrilmediği, sadece dorsesinde bulunan yükün, tırın tentesini de yırtarak güverteye düştüğü anlaşılmaktadır. Davacı-karşı davalı vekilinin, dava konusu tırın her iki yanındaki tırların neden devrilmediği konusundaki itirazı da bilirkişilerce karşılanmamıştır. Ancak istif hatasından kaynaklansa dahi, Dairemizin istikrar kazanmış uygulamaları uyarınca, davacı-karşı davalı taşıyıcının da yüklemeye nezaret yükümlülüğü dolayısıyla müterafik kusuru vardır ve tazminat miktarından bu kusuru oranında sorumlu tutulmalıdır. O halde mahkemece, karşı dava yönünden davacı-karşı davalının sorumlu olup olmayacağı üzerinde durularak, sorumlu bulunduğu sonucuna varılırsa karşı davadaki talepler ayrı ayrı incelenmek ve sonucuna göre karar verilmek gerekirken, yazılı şekilde eksik incelmeye dayanılarak hüküm kurulması doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir. “,Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

²⁰¹ **DENİZ**, s. 22.

²⁰² **DENİZ**, s. 22; **OMAÇ**, s. 409; Malların yanlış veya mala uygun olmayarak ambalajlanması sonucunda meydana gelen zararlarda da taşıyan TTK.'nın 1061. Maddesi gereğinde sorumlu tutulmaktadır. Yargıtay Kararlarına da konu olan bir olayda Yargıtay şu şekilde hüküm kurmuştur. **YARGITAY 11.H. D., E: 1983/2645, K: 1983/2811, T: 30.05.1983** kararında davacı vekili, davalıya ait gemiyle taşınan müvekkili şirkete nakliyat sigortalı çimentoların noksan teslimi nedeniyle sigortalıya ödenen 38.458 liranın rücuen davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili cevabında, kağıt torbalarda taşınan çimentolarda zayıflığın kaçınılmaz olup talep edilen miktarın fire hudutları içinde kaldığını, parça başı sorumlu olabileceklerini savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece, toplanan delillere, alınan bilirkişi raporuna göre noksan teslim olunan çimentoların akıcı bir madde olup kağıt torbalar içinde taşınması halinde, yükleme, boşaltma istifleme sırasında zayıflık verebileceğinin muhakkak olduğu ve zayıflık miktarı % 2'yi geçmediğinden tazminat istenemeyeceği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Hüküm davacı vekilince temyiz edilmiştir. TTK. nun 1061. maddesi gereğince taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyıcının dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların ziyayı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mes'uldür. Meğerki ziya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelsin. Davada taşınan mal, kağıt torbalara konulmuş bulunan öğütülmüş çimentodur. Mahkemece, taşınan bu malın 14 torbasının istif, boşaltma, sapanlama gibi muhtelif işlemlerde yırtılıp patlamasının mümkün olacağı ve teamüle göre bu miktarın fire sayılmasının uygun olacağı görüşüyle dava reddedilmiştir. Oysa torbalar içerisinde taşınan çimento TTK. m. 1063/f-7'de sayılan hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilen yahut malın kendisine has tabii cins ve mahiyetinden ziyaa uğrayan emtiadan değildir. Yine TTK.'nın 1380/f-3 uyarınca sigortacı malların tabii mahiyeti iktizası, hususiyetle içten bozulma, kendiliğinden eksilme, malların fena ambalaj yapılmış olmasından doğan zararlardan mes'ul değilse de, yukarıda açıklandığı gibi torba içerisinde bulunan çimento bu haliyle ve bu ambalaj

7-Konteynerler bir vasıttan diğerine kolayca aktarılabildiği için yükleme ve boşaltma işlemlerinin sayısı azalarak taşımada hız sağlanmış olmaktadır²⁰³.

8-Konteyner gemilerinin taşıma kapasitesi de konteyner gemisi olmayan gemilere göre daha fazladır²⁰⁴.

9-Zamanımızda modern taşımacılık yöntemi olarak adlandırılan kapıdan-kapıya taşımacılık ancak bu büyük taşıma kapları sayesinde mümkün olabilmiştir²⁰⁵.

10-Konteynerler malların emniyetli ve düzenli bir şekilde yerleştirilmesini ve düşme, kayma ve mekanik hasarlara karşı en iyi şekilde üst üste konmasını sağlar²⁰⁶.

11-Konteynerler içindeki malları hava ve iklim şartlarına göre korumaktadır²⁰⁷.

12-Konteynerler sayesinde limanda yükleme ve boşaltma hizmetlerinde sağlanan hız sayesinde geminin limanda bekleme süresi azaltılmıştır. Bu da gemiden yararlanma imkanını arttırmıştır²⁰⁸.

13-Taşımada gümrük kolaylığı sağlanmaktadır²⁰⁹.

şekliyle maddede sayılan cinsten eksilmeye tabii emtiadan da bulunmamaktadır. Kaldı ki malların kötü ambalajlandığı hususu da davalı tarafından ispat edilmemiştir. Bu durumda taşınan çimentoların gemide taşıma sırasında kağıt torbaları yırtılmak suretiyle akarak zayi olduğu anlaşıldığına ve TTK.'nın 1061. maddesi gereğince taşıyıcının taşıma esnasında malın telef olması için gerekli tedbiri almak görevi bulunduğu göre noksan teslim olunan maldan sorumlu tutulması gerekir. Davalı vekili cevabında zarar miktarına da itiraz etmiş olduğundan bu konuda gerekli incelemeler yapılarak hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde davanın reddedilmesi doğru görülmemiş, hükmün bozulması gerekmiştir.”, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

²⁰³ DENİZ, s. 23; ÇAKICI, s. 35; Bilinen klasik tipteki gemilerden bir ambardan bir saatte 11 kişilik işçi postası ile ortalama 10-20 ton karışık eşya boşaltma imkanına karşılık, konteyner taşıyan gemilerde bir saatte sadece 4 kişi ile 300-350 ton yükün boşaltılması mümkündür, SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 17.

²⁰⁴ Örnek olarak onaltı konvansiyonel geminin taşıdığı yükü altı konteyner gemisi taşıyabilmektedir, DENİZ, s. 23.

²⁰⁵ ÇAKICI, s. 36.

²⁰⁶ ÇAKICI, s. 37.

²⁰⁷ ÇAKICI, s. 37.

²⁰⁸ ÇAKICI, s. 40.

²⁰⁹ OMAĞ, s. 409.

1.2.6.2 Konteyner Taşımacılığının Sakıncaları

1-Konteynerler mekanik yöntemlerle yüklenip boşaltıldığı için buna uygun liman tesisleri, özel vinçler ve araçlar gerekmektedir²¹⁰. Özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından bir diğer zorluk çoğu zaman var olan döviz ihtiyacıdır. Limanlar yönünden pahalı olan konteyner taşımacılığı taşıt yönünden de pahalı olup konteyner gemilerinin maliyeti veya satış fiyatları da diğer gemi fiyatlarına göre daha fazladır. Yeni kurulan ve kısıtlı finansman imkanları olan bir taşımacılık şirketi, elinde bulundurduğu finansman imkanıyla taşımacılık yapmak istediğinde konteyner gemisi satın alamayacak daha makul bir fiyatlı bir gemiyi tercih edecektir²¹¹.

2-Sosyal açıdan konteyner taşımacılığının artması ile işsizlik problemleri de ortaya çıkmıştır; şöyle ki konteynerizasyondan dolayı limanlarda yükleme ve boşaltma işlerinde uğraşanların sayısında azalma olmuştur. Aynı zamanda üç konteyner gemisi olmayan gemi ile yapılan taşıma, bir konteyner gemisi ile kolayca yapılabildiği için gemi adamlarının sayısında da azalma olmuştur²¹².

3-Konteynerlerin boş beklemesinin azaltılması için konteyner kontrol firmaları kurulmuştur. Bu firmalar çeşitli kimselere ait konteynerlerin ne zaman ve nerede bulunduğunu ilgililere bildirmekle görevlidirler ve konteyner firmaları ilgililerden almış oldukları bilgileri yani konteynerin kime ait olduğunu gösteren işaretleri ve her konteynerin durumuna ait bilgiyi de buradan öğrenmektedirler²¹³.

4-Yine konteyner taşımacılığında amaçlardan biri bekleme müddetini azaltmak olduğundan konteynerlerin limana zamanında yetişmesini sağlayacak genişlikte liman hinterlandı da gerekmektedir²¹⁴.

²¹⁰ DENİZ, s. 16; ÜSKÜP, s. 35.

²¹¹ ÜSKÜP, s. 35.

²¹² DENİZ, s. 24; İş yaratma imkanı kolay olan gelişmiş ülke ekonomilerinde bu durum bir sorun teşkil etmemektedir. Ayrıca endüstrinin gelişmesine de neden olmaktadır. Gelişmekte olan ülke ekonomilerinde ise işsizlik oranı yüksektir. Konteyner taşımacılığının gelişme aşamalarında iş gücünün azaltılması deniz sektöründe büyük oranda işsizliği arttırabilecektir. SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 18.

²¹³ DENİZ, s. 18; OMAÇ, s. 409.

²¹⁴ DENİZ, s. 17.

5-Konteynerizasyonun bir diğerk sakıncası da yük hırsızlığı sayısının azalması iddiasına karşı, bu kez de tüm konteynerin çalınması ile büyük yük kayıplarıdır²¹⁵. Konteynerli taşımaların uygulanması ile önlendiğı iddia edilen hırsızlık rizikosu yepyeni şekiller altında varlığını devam ettirmektedir. Konteynerin çarpma ve benzeri sebeplerden dolayı köşelerinden hasar görmesi hırsızlığa kolaylıkla olanak vermektedir²¹⁶

6-Konteynerin bir olumsuz yönü de yeni bir zarar tipi yaratmasıdır; Kondensasyon zararı(sweat damage²¹⁷) denilen bu zarar konteynerlerin iklim değışikliği nedeniyle yani ısı farkından dolayı diplerde su birikintileri oluşmasından dolayı yüklerde paslanma ve boyanma şeklinde meydana gelmektedir. Bu zararın engellenmesi için havalandırma sistemleri kullanılmakta ve yine konteyner kapanmadan önce nem alıcı maddeler kullanılmaktadır.

7-Sigorta açısından ise özellikle konteynerlerin güvertede taşınmasından dolayı riskin artmış olduğu sebebiyle primler daha yüksek tutulmaktadır²¹⁸. Geleneksel şekilde ambalajlanmış yüklerin darbesinden doğacak hasarlara oranla konteyner gibi sert, hacimli ve ağır bir cismin çarpmasından doğabilecek hasarların daha şiddetli ve ağır olabileceğı doğaldır. Rıhtımdaki yükleme işlemlerinden dolayı tekne, yükleme araçları ve bizzat konteynerler böylesine ağır hasarlara uğramaktadırlar. Tek şekil ve ölçü altında yapılmamış konteynerleri gemiye istifi de benzer problemler ortaya çıkarmaktadır. İstif sırasında iyi dengelenemeyen konteynerler liman işçilerine cismani zararlar vermektedirler. Güvertede taşınan konteynerler ise riziko oranını arttırmaktadır. Güvertede taşınan konteynerlerin kötü hava şartlarından, ani manevralardan korunması şarttır. Ayrıca konteynerizasyon nedeniyle ortaya çıkan Insured Bill of Lading denilen konişmento tipinde taşıyan sadece mesuliyet değıil sigortayı da üzerine almış durumdadır ve bu nedenle navlun da yükselmektedir²¹⁹.

8-Konteyner taşımacılığının yapılabilmesi için yeterli miktarda yükün bulunabilmesi de başlı başına bir sorun teşkil etmektedir. Yeterli yük bulunması konteyner gemilerinin

²¹⁵ DENİZ, s. 25.

²¹⁶ OMAĞ, s. 434.

²¹⁷ DENİZ, s. 26; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 19.

²¹⁸ DENİZ, s. 26; Aksi görüş: OMAĞ, s. 435.

²¹⁹ DENİZ, s. 27.

hareketini planlar, belirler. Yük bulunmaması hali taşımayı ekonomik olmaktan çıkarmakta, limanda lüzumsuz bekleme zaman tasarrufu avantajını ortadan kaldırmakta ayrıca, eksik yükle hareket ise konteyner taşımacılığının ekonomik yönünü zayıflatmaktadır²²⁰.

²²⁰ ÜSKÜP, s. 35.

İKİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIMA SİSTEMLERİ, YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM AŞAMALARI

2.1 GENEL OLARAK KONTEYNER TAŞIMA SİSTEMLERİ

2.1.1 Şasi Sistemi

Konteyner sadece kara yolu ile taşınacak şekildedir ve taşıma şasiler üzerinde yapılır. Şasiler ise tekerlekli ve düz yüzeylidir. Konteyner gemiden öyle bir tarzda boşaltılır ki doğrudan doğruya şasinin üzerine yerleştirilir¹.

Bu sistemde konteyner, bir köprü vinç aracılığı ile treyler üzerine indirilip, depolama alanına traktör vasıtasıyla çekilerek götürülür. Bu sistemde şasi veya treyler, konteynerle birlikte istifleme alanında, konteyner yük istasyonuna veya dahili alanlara dağıtılincaya kadar bekletilir. Alandaki her konteyner tekerlekli vasıta üzerindedir. Bu şekilde depolanmış konteynerler için çok geniş transit depolama alanına gerek vardır. Bu nedenle gemi şirketi için kiralanmış veya kendisine tahsis edilmiş bir iskele olması ve hazır treylerleri bulunması halinde bu sistem faydalı sonuç vermektedir. Genellikle iç taşımaların kamyonlarla yapıldığı durumlarda tavsiye edilir².

2.1.2 Van Sistemi

Konteynerlerin büyük bir kısmını demir yolu ile taşırlar. Bu durumda konteynerleri gemi, terminal ve vagon arasında hareket ettirecek boşaltma cihazları bulundurmamak liman idaresine bırakılmıştır. Gemi sadece konteyneri indirmekle boşaltma işini gerçekleştirmiş olur³.

¹ DENİZ, s.20.

² SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 73.

³ DENİZ, s. 20.

2.1.3 Straddle Taşıyıcı Sistemi

Bu sistemde konteyner, basit bir terminal hizmeti treyleri üzerine bırakılarak terminal traktörü ile istifleme alanına taşınır. İstifleme alanında treylerden straddle taşıyıcı ile indirilen konteyner orada taşıyıcının cinsine bağlı olarak iki, üç ve hatta dört tanesi üst üste olmak üzere alana istif edilir. Terminal içinde mesafenin çok kısa olması ve depolama alanının çok kısıtlı bulunması halinde bu sistem verimlidir⁴.

2.1.4 Forklift Sistemi

Bu sistemde straddle taşıyıcılar yerine ağır forkliftler kullanılabilir. Bu sistemin avantajları forkliftlerin konvansiyonel yük ve ro/ro yüklerinin elleçlemesinde de kullanılabilmesidir. Dezavantajları ise forkliftlerin terminal içi taşımalar için elverişli olmamasıdır⁵.

2.1.5 Komputürize Konteyner Elleçleme Sistemi

Bu sistemde konteyner varış noktasına kadar hiç yere değmez. Konteyneri boşaltan rıhtım vinci onu konteyner konveyörüne bırakır. Konveyör konteyneri aldığı yerden başka bir yere nakleder, orada da raylı köprü vinci konteyneri alarak önceden yeri planlanan istif sırasına götürüp bırakır. Buradan konteyneri alan lastik tekerlekli transtreynler onu bir şasi üzerine teslim eder⁶.

2.1.6 Köprü Vinç Sistemi

Bu sistemin başlıca özelliği istifleme alanlarında üst üste dört veya beş konteyneri istiflemek için lastik tekerlekli veya raylı gentry vinçlerinin kullanılmış olmasıdır. Gemi bordrasından depolama alanına taşımada normalde çekici treyler ünitesi kullanılır. Bu sistemin başlıca avantajları kara alanlarının ekonomik olarak kullanılabilmesidir⁷.

⁴ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 73.

⁵ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 76.

⁶ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 76.

⁷ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 73.

2.1.7 Lash(Lighters Aboard Ship) Sistemi

Burada barge(mavna)⁸ denilen tekneler ana gemi ile limana taşınır ve limanda boşaltılır. Konteynerler bu bargelerin içinde veya güvertesinde taşınır. Bu tür taşımacılıkta konteynerler gemi limana yanaşmaksızın denize indirilerek bargelerin içinde limana çekilir⁹.

2.1.8 Huckepack Sistemi

Kara ve demiryolu taşıma araçlarında iş birliği mevcuttur. Vagon şasi üzerindeki konteyneri ve bazen de kamyonu birlikte taşır. Böylece konteynerin bir araçtan başka birine bindirilmesi için kat etmesi gereken yol giderilmiş olur¹⁰. Kapıdan kapıya taşımacılığın en kısa zamanda gerçekleştirildiği bir taşımacılık yöntemi olan bu işbirliğinin başarılı olabilmesi için yüksek düzeyde organizasyon gereklidir. Çünkü konteyner, kasis ve kamyon kasası birbirine uymalıdır. Bu sayede kasise konteyner yüklenirken, kamyon başka bir iş yapabilmektedir. Bunun sağlayabilmek için kamyon ile kasisin hareket zamanları, konteynerin yükleme-boşaltma zamanları da göz önüne alınarak çok iyi ayarlanmalıdır¹¹.

2.1.9 RO/RO(Roll-On/Roll-Off)

Şasi, konteyner ve kamyon Ro/Ro gemisine bindirilmektedir. Bunun için konteynerin gemiye indirilip bindirilmesine yarayan liman yükleme-boşaltma sistemlerine gerek kalmamakta fakat geminin iç hacminden faydalanma oranı azalmaktadır¹².

Deniz yolu ile eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu TTK.'nın ilgili hükümlerince yükün taşınmak üzere teslim alındığı andan başlayıp, varma limanında hukuken yükü almaya yetkili kimseye yani gönderilene teslim edildiği ana kadar devam etmesi nedeniyle konteynerlerin taşıma terminali içerisindeki hareketi bile oldukça önemli ve büyük meblağlı sorunlara neden olabilmektedir.

⁸ Barge taşıyıcılar özel tasarlanmış konteyner taşıyıcılarıdır. Bunlara yüzen konteyner ve panton da denilmektedir. Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat bkz. ERDAL, s:15; DENİZ, s. 20.

⁹ Konteyner taşınmasının söz konusu olduğu fakat klasik konteyner taşımacılığının dışında bir sistem olarak kabul edilmiştir, DENİZ, s. 20.

¹⁰ DENİZ, s. 20.

¹¹ ÇAKICI, s. 127.

¹² DENİZ, s. 20; ÇAKICI, s. 129; SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 78.

Yargıtay'a yansıyan bir olayda davacı vekili, taraflar arasında 02.02.2000 gününde imzalanan sözleşme ile Haydarpaşa Limanı Göztepe Kara Terminali arasında çekici ve trayler seti ile boş ve dolu konteyner taşınması işinin müvekkili tarafından üstlenildiğini, davalı tarafından teknik şartnamenin 4.maddesine aykırı olarak 20' konteynerlerin tek olarak taşındığı gerekçesiyle 5.372.250.000 TL.'nin müvekkilinin hakedişinden kesildiğini, oysa teknik şartnamenin 2.maddesine göre, konteynerlerin treylere yüklenmesi ve indirilmesinin liman işletmesi tarafından yapıldığını ileri sürerek anılan meblağın dava gününden itibaren işleyecek reeskont oranında faiziyle birlikte davalıdan tahsilini istemiştir. Davalı vekili ise sözleşmede her bir seferde iki adet 20' veya bir adet 40' konteyner taşınacağı kararlaştırıldığı durumda davacının 1131 adet seferde yalnız bir adet 20' konteyner taşıyarak sözleşmeye aykırı davrandığını ve gereksiz yere fazla sefer yapılmasına neden olduğunu, bu durumun teftiş raporları sonucu ortaya çıktığını, davacıdan istenmesine rağmen bu bedelin ödenmediğini hakedişten yapılan kesintinin sözleşme ve hukuka uygun olduğunu savunarak davanın reddini istemiştir. Yerel mahkemece, toplanan deliller ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, teknik şartnamenin 2.maddesine göre yükleme/boşaltma işinin sorumlusunun davalıya ilişkin olduğu, davalının 9 aydan beri Göztepe Terminali'nden Haydarpaşa'ya bir seferde tek bir adet 20' dolu konteyner taşıyan davacıya uyarıda bulunmadığı, davacı tarafından düzenlenen fatura ve sevk listelerini onayladığı, bu yüzden davalının navlun ücretinden kesinti yapmaya hakkı olmadığı gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmiştir.

Yargıtay ise kararında taraflar arasındaki teknik şartnamenin 4.maddesinde açıkça "yüklenici firma her bir seferde bir araç ile 2 adet 20' veya 1 adet 40' konteyner taşıyacaktır" hükmü yer aldığını, bu hüküm davalının yükleme sorumluluğu ile davacı yükümlülüğünü bertaraf eden bir husus olarak yorumlanamayacağını, anılan hükümde konteynerin dolu ya da boş olması halleri için ayırım yapılmadığı da görüldüğünü, şartnamenin 2.maddesi gereğince yükleme ve boşaltma işinin sorumlusu davalıya ilişkin ise de, dosya kapsamına göre davacının 1131 adet seferde yalnız bir adet konteyner taşıdığı ve fazla sefer yapıldığının çekişmesiz olduğunu, bu sebeple mahkemece uzman bilirkişi aracılığıyla davacının dava konusu bu seferlerde hak ettiği navlun ücreti ile TTK 20/2 nci maddesi gereğince basiretli ve iyi niyetli bir tacir gibi hareket etmediğinden şartnameye göre yükleme yapılmasını sağlamadığı ve sözleşmeye aykırı davrandığı daha açık bir deyimle sözleşmeye aykırı yaptığı taşıma ile yapması gereken taşımalara ait konteynerlere

göre sebep olduğu zarar miktarı saptanarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yetersiz bilirkişi raporuna dayanılarak yazılı biçimde hüküm kurulmasının bizce de yerinde olarak bozmayı gerektirdiğini belirtmiştir¹³.

2.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TESLİM ALMA

Teslim alma, yükün taşınmak üzere taşıyan tarafından kabul edilmesidir. Teslim alma ile yük taşıyanın zilyetliğine geçmektedir¹⁴.

Konteyner taşımacılığında yükü teslim alma, limandan limana şeklinde yapılan konteyner taşımacılığında deniz taşıyanı tarafından yükün ya da yük dolu konteynerin limanda teslim alınması şeklinde gerçekleşmektedir. Kapıdan kapıya şeklinde yapılan konteyner taşımacılığında ise deniz taşıyanı tarafından teslim alma, yükün deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alınmasıdır. Deniz taşıyanı bu halde yükü ya da yük dolu konteyneri kendisinden önce taşıma gerçekleştirmiş kara, demir veya hava taşıyanından limanda teslim alır. Deniz taşıyanı aynı zamanda kendinden önceki taşıma safhalarını da üstlenmiş ise, teslim alma bu sefer yükün kabul edildiği yerde meydana gelmiştir. Terminalden terminale şekline gerçekleştirilen konteyner taşımacılığında ise birden fazla taşıyanın yükleri bir terminalde toplanmaktadır. Deniz taşıyanı açısından yine teslim alma, yükün deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alınmasıdır. Deniz taşıyanı bu halde de yükü ya da yük dolu konteyneri kendisinden önce taşıma gerçekleştirmiş kara, demir veya hava taşıyanından limanda teslim alır. Deniz taşıyanı aynı zamanda kendinden önceki taşıma safhalarını da üstlenmiş ise, teslim alma bu sefer yükün kabul edildiği yerde yani terminalde meydana gelmiştir.

Deniz taşıyanının diğer taşıma safhalarını da üstüne aldığı hallerde ister gemiye kadar taşıyan ister speditör sıfayitle hareket etsin teslim alma limanda değil, yükün kabul edildiği yerde meydana gelmiş sayılır¹⁵.

¹³ YARGITAY 11. H. D.E: 2002/12235, K: 2003/4498,T: 05.05.2003, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

¹⁴ DENİZ, s. 66.

¹⁵ DENİZ, s. 67.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluk süresi taşıyanın veya bir ifa eden tarafın yükleri taşımak üzere teslim aldığı anda başlamakta, yükleri teslim ettiği anda ise sona ermektedir. Taşıyanın sorumluluk süresini düzenleyen 12. madde hükmüne göre teslim alma yerinin yasa ve düzenlemeleri, yüklerin bir makama veya taşıyanın bunları alabileceği başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini gerektiriyorsa, taşıyanın sorumluluk süresi taşıyanın yükleri söz konusu makam veya diğer üçüncü şahıstan teslim aldığı anda başlar. Taşıyanın sorumluluk süresini belirlemek amacıyla taraflar yüklerin teslim alınma yerini ve zamanını kararlaştırabilirler. Ancak taşıma sözleşmesine göre yüklerin teslim alınma zamanı ilk yüklemenin başlamasından sonraki bir tarihte olamaz¹⁶. Bu hükme göre kapıdan kapıya yapılan konteyner taşımacılığı için yukarıda yapmış olduğumuz ayrım ortadan kalkacak ve Rotterdam Kuralları'na göre taşıma sözleşmesini ifa edecek olan taşıyanın yükü taşıtanın deposundan alması ile sorumluluğu başlayacaktır.

2.3 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA YÜKLEME

2.3.1 GENEL OLARAK

Yolculuğa hazırlık aşamasında taşıtana düşen ilk görev yükü usulüne göre gemiye kadar getirmektir. Yükün taşıtan veya onu temsil eden yükleten tarafından gemiye getirilmesi ve gemi tarafından da teslim alınması yüklemedir¹⁷. Bir başka tanımlamaya göre yükleme, (Load, Chagement) teknik olarak malların gemiye borda edilmesinin yanı sıra, gemi içinde doğrudan ambarlara veya yük taşımaya tahsis olmuş diğer yerlere yerleştirilmesini de (stowege, arrimage) ifade eder¹⁸.

¹⁶ Taşıma sözleşmesine göre ilk yükleme gemi, tren, kamyon veya bir uçak şeklinde olabilecek ilk taşıma aracını kastetmektedir. Eğer taraflar taşıtanın fabrikasından karayolu taşımalarını da ihtiva eden bir kapıdan kapıya taşıma sözleşmesi hususunda anlaşmaya varırlarsa, yüklerin kamyonu yüklenmesinden sonra başlayacak bir sorumluluk süresine dair bir anlaşmaya varmaları imkansızdır, YAMAN Emrah, Rotterdam Kuralları II, www.virahaber.com, Erişim Tarihi:30/12/2010.

¹⁷ ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II, s.23.

¹⁸ KUBİLAY, Huriye, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşletmecilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, s. 130; Yürürlükteki Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'nde de yükleme hizmetleri için eşyanın rıhtım, ambarlama yerleri, kara ve deniz vasıtasından alınıp gemi bordasına getirilmesi, gemiye yüklenmesi, gemi ambar veya güvertesine istif edilmesi veya mukabil hizmetleri ile dökme katı ve sıvı eşya için işletmeye veya izin verilmesi halinde iş sahibine ait mekanik vasıtalar ve tesisler ile yapılan hizmetlerdir, denilerek yükleme kavramı oldukça geniş kullanılmıştır. Tarifinin Konteyner hizmetleri başlıklı bölümünde ise konteyner yükleme ve boşaltma hizmetleri ayrı tanımlanmıştır. Buna göre, konteyner yüklemek veya boşaltmak amacıyla Ortadoğu Antalya Limanı'na gelen gemilere dolu veya boş konteynerlerin iskeleden, terminal sahasından, CFS veya kamyon üstünden alınarak rıhtımda gemiye yüklenmesi hizmeti yüklemedir. Gemide bulunan boş yada dolu konteynerleri direk kamyon üstüne, terminal sahasına, CFS istasyonuna alınması boşaltma hizmetidir.

TTK.'nın 1061. maddesine göre ise yükleme, yükün geminin yanından alınıp gemiye bindirilmesidir. Konteyner taşımacılığında ise yüklemeden maksat konteynerlere yerleştirilmiş yüklerin gemiye bindirilmesidir; ancak uygulamada yüklerin konteynerlere yerleştirilmesi içinde yükleme (load) terimi kullanılmakta ve konişmentolarda da aynı anlamda kullanıldığı görülmektedir¹⁹.

Yükleme sözleşmede belirtilen yükün yolculuğa hazır hale getirilmiş olan gemiye, belirli bir zaman içinde konması suretiyle yerine getirilir. Buna karşın limanla gemi arasındaki mal hareketlerinin tümü yükün elleçleme faaliyetidir ve genel olarak yükleme, boşaltma ve depolama aşamalarını kapsar²⁰. Doktrindeki bir görüşe göre ise konteynerlerle yapılan taşımacılığın gelişmesi üzerine yükleme faaliyetinin alanının genişlemiş olduğu ifade edilmiş ve konteyner taşımacılığındaki yükleme aşamasını konteyner kabul, depolama, ön istif ve yükleme şeklinde sınıflandırmıştır²¹. Ancak bu görüşe terim kargaşası yaratması tehlikesi nedeniyle katılmıyoruz. Bunun yerine özellikle istif teriminin yükün konteyner içine istifi ve yük ile dolu konteynerin gemide istifi biçiminde ayrı olduklarını kabul ediyoruz.

Yükleme ve boşaltmada kullanılan araçların neler olduğu ve bu araçların nasıl kullanılması gerektiğinin bilinmesi de yükleme aşamasında meydana gelebilecek yük zararlarının tanınması ve en aza indirgenmesi açısından önemlidir. Ambarlara, güvertelere yük alıp vermek için çeşitli araçlar kullanılmaktadır. Bunların başında kuşkusuz bumbalar gelmektedir. Bumbalar yükleme boşaltma işini hareketini bir vinçten alan, çelik tel halatın ucuna bağlanmış bulunan yük kancası ile yapmaktadırlar²². Bir bumbanın hangi açıda ve ne kadar ağırlık kaldırabileceği bumbanın üzerine yetkililerce yazılmaktadır. Safety Working Load sözcüklerinin baş harfleri alınan "SWL... ton" olarak yazılan bu uyarı o bumbanın hangi derecede ne kadar yükle güvenli olarak çalışabileceğini gösterir²³. Gemiye normal bumbaların taşıyabileceği ağırlıktan daha fazla ağırlıkta bir yük alınacağı zaman ağır bumbalar kullanılmaktadır. Bunun yanında gemilerde yalnız yükleme, boşaltma

¹⁹ DENİZ ,s. 36.

²⁰ TANGÜN, s. 21.

²¹ KUBİLAY, s. 130.

²² AKDOĞAN, s. 47.

²³ AKDOĞAN, s. 49.

işlerinde değil tüm kaldırma ve indirme işlerinde kullanılan araçlar vinçlerdir. Vinçler gemilerde bumbalarda, ağır bumbalarda, kreynlerde, borda iskelelerinin mayna ve viralarında, tankerlerde hortum kaldırmalarda can filikalarının mayva ve virasında ve daha bir çok kaldırma ve indirme işlerinde kullanılır. Gemilerde yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılan bir diğer araçlar da kreynlerdir²⁴.

Konvansiyonel taşımalarda yükleme kural olarak taşıyan tarafından yapılır ve bu işi genelde gemi adamları yapar. Ancak konteyner taşımacılığında yükleme genellikle stevedor firmaları tarafından yapılmaktadır ve bu kişiler taşıyanın adamı olmadığı gibi gemi adamı da değildirler. Yükleme işlerinde uğraşanlar genellikle stevedor firmalarının adamları veya limandaki yükleme- boşaltma işini yapan çalışanlardır²⁵. Eğer navlun mukavelesinde FIO şartı varsa böyle bir şart ile taşıtan masrafı kendisine ait olmak üzere yükleme işini de üzerine almaktadır. Yükleme yapan ve vinci kullanan işçiler artık taşıyanın değil, taşıtanın yardımcı şahıslarıdır ve bu nedenle yük taşıyan tarafından yüklemeyen sonra gemide tesellüm edilmektedir.²⁶

2.3.2 YÜKLEMEDE BEKLEME MÜDDETİ SORUNU

Bekleme müddeti geminin yükü almak veya boşaltmak için kanunen beklemekle yükümlü olduğu süredir²⁷.

Bekleme müddetine ilişkin kurallar charter mukaveleleri için geçerli olup kırkambar mukavelelerinde uygulanmalarına rağmen, konteyner taşımacılığında navlun mukavelesi her iki türlü de olabilir²⁸. Bu nedenle bu konuda konteyner taşımacılığı açısından önem arz etmektedir.

Charter mukavelelerinde bir yükleme süresi, sürestarya ve üç günlük ihbar süreleri vardır. Her üçü birden geminin bekleme müddetini oluşturur. Charter sözleşmelerinde taşıyanın malları yükletilmesi için kanunen bir süre beklemek zorundadır ve bu süreye

²⁴ AKDOĞAN, s. 50.

²⁵ DENİZ, s. 35.

²⁶ Yükleme safhasında yük gümrüğe tabi bir mal olsa dahi yükün taşıyana teslimi açısından farklı bir durum söz konusu olmamaktadır, KENDER, s. 249.

²⁷ DENİZ, s. 86.

²⁸ DENİZ, s. 86.

starya denilmektedir²⁹. TTK.'nın 1036. maddesine göre starya süresi sözleşmede başka türlü kararlaştırılmamışsa kural olarak geminin yük almaya hazır olduğunun taşıyan tarafından taşıtana ihbar edildiği günü takip eden iş günü başlar. Birçok hallerde ihbar ile yüklemenin başlangıcı arasında belirli bir sürenin geçmesi kararlaştırılır ve bu süreye serbest zaman (free time) denir. Taraflar starya süresine ilaveten sürestarya³⁰ süresi denilen bir ek süre de kararlaştırabilmektedirler. Sürestarya süresi staryanın bitmesini takip eden gün işlemeye başlar ve sözleşme ile belirlenmemişse starya süresinin yarısı olarak öngörülmüştür. Starya süresi iş günleri sürestarya süresi ise aralıksız hesaplanmaktadır. Sürestarya süresi için cezai şart veya tazminat niteliğinde olmayan bir ücret de ödenmektedir. Bunun yanında taşıyanın bu sürelerin bitiminde yola çıkabilmesi için üç gün önce bunu taşıtana bildirmesi gerekir, aksi halde starya veya sürestarya süresine ihbardan itibaren üç günlük bir süre daha eklenir. Bu süreye de munzam bekleme süresi denilmektedir ve aralıksız hesaplanır³¹. Kırkambar sözleşmelerinde ise kanuni bir bekleme süresi öngörülmemiştir ve taşıtan veya taşıtanlar kaptanın daveti üzerine yükü gecikmeksizin yüklemek zorundadırlar³².

²⁹ Dilimize astarya, starya, istalya olarak geçen laytime yükleme yada boşaltmanın kaç gün saat ve dakika içinde yapılacağını gösteren bir deyimdir, **AKDOĞAN**, s.99; Yargıtay 11. H. D. E: 80/125, K: 80/536, T: 07.02.1980 kararına göre geminin limanda liman yönetimi tarafından yükleme/boşaltma için sıra beklemesi taşıyanın faaliyet sırasında ortaya çıkan bir durumdur. Gönderilenin kusurunun bulunmadığı bu durumda bekleme süresi işlemeye başlamaz, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s.336.

³⁰ Dilimize sürestarya olarak geçen bu sözcükle starya süreleri aşıldığı zaman taşıtanın taşıyana ödemeyi kabul ettiği bir ücreti içerir. Dilimize dispeç olarak geçen sözcük ise sürestaryanın tersi olup, taşıtanlar hızlı davranıp yükleme yada boşaltmayı belirlenmiş bulunan starya sürelerinin bitiminden önce tamamladıkları takdirde bu durumda taşıtanlar gemi sahiplerinden taşıyanlardan bir ücret isteme hakkına sahip olurlar ki buna da dispeç denilmektedir, **AKDOĞAN**, s.99; **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 116.

³¹ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 117.

³² Yükleme ve boşaltma müddetini düzenleyen TTK hükümlerinin emredici olmaması sebebiyle bir takım klozlar öngörülebilir. Bunlardan bir kaçısı şu şekildedir; *Cancelling Clause*:Geminin belli bir tarihte yükleme yerinde yüklemeye hazır olmazsa karşı tarafın sözleşmeyi ek süre tanıma, tazminat veya pişmanlık navlunu ödeme yükümlülüğü altında olmaksızın sözleşmeyi fesih hakkının bulunacağını anlatmaktadır. *Whether In Berth Or Not Clause*: Hazırlık bildirimiminin gemi limana vardığı andan itibaren yapılabilmesi hakkını veren klozdur. *Whether In Port Or Not*: Limana ulaşılmış ancak belli nedenlerle liman içine girememiş geminin buna rağmen hazırlık bildirimini yapabildiğini sağlayan klozdur. *So Near As Clause*: Sözleşmelere kararlaştırılan limana veya onun mümkün olduğu kadar yakınına şeklide konulan klozdur. *As Orderer Clause*: Yükleme yerinin belirlenmesinin chartererin emrine bırakılmış bulunmasını ifade etmektedir. Ancak *Safe Port, Safe Berth Clause* ile yükleme veya boşaltma yerini belirleme hakkını elde eden charter'a karşı taşıyan da korunmaktadır. *At Or Of Port Clause*: Bu kloz geminin sözleşmede kararlaştırılmış limana veya liman önüne varışından belirli bir saat sonra staryanın başlayacağını şart koşmaktadır. *In Regular Turn Clause*: Sırada bekleme süresinin starya süresine dahil sayılmamasıdır. *As Fast As Clause*: Bu kloz ile gönderilenler yükü geminin teslim edebildiği ölçüde çabuk teslim almayı taahhüt ederler, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s.282; **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 119.

Oysa konteyner taşımacılığının özelliğinden dolayı bu sürelerin uygulanması fiilen mümkün olmamaktadır. Konteyner taşımacılığında yükleme süresi günlerden saatlere inmektedir³³.

Bekleme müddetinin başlangıcı için aranan şart yani geminin yüklemeye hazır olduğunun ihbarı konteyner taşımacılığı genelde kırkambar sözleşmesi olarak yapıldığı için söz konusu olmamaktadır³⁴. TTK.'nın 1046. maddesine göre kaptanın daveti üzerine yükleme yapılır³⁵.

Konteyner taşımacılığında yüklemenin başlama zamanı doktrinde konteyner taşımacılığının üç şekli açısından da ayrı ayrı değerlendirilmiştir³⁶. Buna göre durum aşağıdaki şekildedir.

Limandan limana yapılan konteyner taşımacılığında; yük konvansiyonel taşımalarda olduğu gibi teslim alınmakta ve istif limanda yapılmaktadır. Doktrinde TTK.'nın 1117. maddesinin konteyner taşımacılığında doğrudan doğruya uygulanamayacağı yani yükün konteynere alınmasının gemiye alınma olmayacağı kabul edilmiştir³⁷. Denilebilir ki madem yükleme malların geminin bordasını aşmasıyla başlamıştır, malların geminin bir parçası veya yer değiştirebilir ambarı olarak kabul edilen konteynerin içine yerleştirilmesiyle de yükleme başlamıştır. Sorumluluğa ilişkin hükümler emredici niteliğe bürünmüşlerdir. Bu düşüncenin bizi ulaştıracağı sonuca göre ülkenin kıyı şeridinden elli mil hatta yüz mil içeride bulunan depolarda yüklerin konteynere yerleştirilmesiyle gemiye yükleme başlamış sayılacaktır. Ancak böyle bir düşünce tarzı kara zararlarında da sorumluluğun emredici olması sonucun doğuracak ve kanun koyucunun kara zararlarını

³³ DENİZ, s. 87; Yürürlükteki Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'ne göre, Gemilerin rıhtım, iskele ve şamandıralara yanaşma ve bağlama sıraları liman geliş zamanına göre düzenlenir. İlk Beyan esas olmak üzere boşaltacağı veya yükleyeceği yüklerin toplamı 100 tona kadar(100 ton dahil) olan gemiler ile yükünün tamamı konteyner olan ve manifestosundaki konteyner adeti 50 ve 50'den az olan gemilere Liman Başkanlığı'nın oluru ile öncelik tanınarak, sıralarına bakılmaksızın iş altı edilebilirler. Ancak bunların yükleme-boşaltma ile ilgili her türlü iş istekleri, sırada gemi olduğu takdirde dikkate alınmaz. Bu hüküm ile yükünün tamamı konteyner olan ve manifestosundaki konteyner adeti 50 ve 50'den az olan gemilere ayrıcalık tanınmaktadır.

³⁴ DENİZ, s. 87.

³⁵ Kapıdan kapıya taşıma varsa ihbarın olmayacağı kendiliğinden anlaşılır. Çünkü bu taşımalarda yüklenenin yükü gemiye getirmesi gibi bir husus yoktur, DENİZ, s. 87.

³⁶ DENİZ, s. 70.

³⁷ DENİZ, s.71; OMAÇ, s. 416.

emredici hükümlerin istisnası haline getirmekteki iradesine de aykırı düşmüş olacaktır. Bu nedenle yükleme yüklü konteynerin geminin bordasını aşması ile başlar ve sorumluluğa ilişkin hükümler de bu andan itibaren emredici olmaya başlar. Çünkü TTK.'nın 1117. maddesi gemiye yapılan yüklemekten bahsetmektedir. Taşıyanın henüz karada bulunan yük üzerinde yani teslim alma-yükleme süresinde gemi bordasındaki yük kadar bir hakimiyet ve kontrol imkanı sahip olamayacağı için TTK. 1117. maddesi taşıyanın sorumluluğunun bir kısmını emredici hükümlerin dışında tutmaktadır. Bu nedenle de doktrinde bir kısım yazarlara ve bize göre yükleme konteynerin gemiye bindirilmek üzere vince takılmasıyla başlar³⁸. Bir başka görüşe göre ise yükleme yükün konteynere istifi ile başlamış sayılır³⁹.

Kapıdan kapiya yapılan konteyner taşımacılığında ise; yükleme yine konteynerin gemiye bindirilmesidir ve yüklemenin konteynerin gemiye bindirilmek üzere vince takılmasıyla başlayacağını kabul edilmelidir⁴⁰.

Terminalden terminale yapılan taşımalarda da durum kapıdan kapiya yapılan konteyner taşımacılığında olduğu gibidir.

2.4 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA İSTİF

İstifleme genel olarak emtiayı ve eşyayı uygun bir metodla toplayama denir⁴¹. TTK.'da yer alan istif kavramını konteynerli taşımalar açısından yükün konteynerde yerleştirilmesi olarak mı yoksa yük ile dolu konteynerin gemiye istifi olarak mı kabul etmenin doğru olacağı hususunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Bir görüşe göre, malların konteynere karadaki istifi ile dolu konteynerin gemiye istifi kanundaki istif kavramı içinde değerlendirilebilir, çünkü yüke özen yükümlülüğü yükün teslim alınması ile başlamaktadır. Bu hallerde ise yükü teslim alma karada da gerçekleşebilir. Ancak bu durumda taşıyan

³⁸ TTK.'nın 1117. maddesi karada bulunan yükleri kastetmektedir. Yük konteynere yerleştirildiği ve gemiye yüklenmeksizin konteynerin içinde bulunduğu sırada henüz karadadır, **DENİZ**, s. 72.

³⁹ **DENİZ**, s. 72.

⁴⁰ **DENİZ**, s. 72.

⁴¹ **ALTINÇUBUK**, s. 165; Yürürlükteki Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'ne göre, gemiye yüklenen konteynerlerin gemi kaptanının isteği üzerine bar, bridge, rod bağlanarak sağlamlaştırılması lashing veya bunun tersine çözülmesi unlashing hizmetidir. Tarife konteyner içi doldurma ve boşaltma başlıklı hükmünde konteyner içi lashing hizmetinin işçiliğinin liman işletmesi tarafından yapılıp yapılmaması işletme yetkisi dahilindedir diyerek konteyner içi yük istifi ile konteynerin gemide istifini ayrı kabul etmektedir.

yüke özen kusurundan sorumlu tutulması gerektiği halde, yüklemmeden önce uygulanacak hükümler emredici olmayacaktır⁴².

Bir diğer aynı doğrultudaki görüşe göre konteynerli taşımalarda yük, ambarlara değil konteynerlerde taşınır ve konteyner gemiye konteyner hücrelerine yerleşecek biçimde oturtulması sağlanır. Bu nedenle istif kavramını konteyner taşımacılığı olmayan taşımalarda yükün ambarlara yerleştirilmesi, konteynerli taşımalarda ise yükün konteynere yerleştirilmesi biçiminde kabul edilmelidir⁴³.

Bize göre ise her iki görüşe de katılmak mümkün değildir. TTK, istif faaliyetini yüklemeyi takip eden bir safha olarak değerlendirmiştir. Dikkat edilecek olursa yük konteynere karada istif edilirken bir zarar geldiğinde emredici nitelik arz eden hükümler emredici olmaktan çıkmakta, yük dolu konteynerin yüklemeyi takip eden istif faaliyeti sırasından bir zarar gelmesi halinde ise sorumluluk açısından hükümler emredici niteliklerini korumaktadırlar. Deniz taşımacılığının yükleme, istif, boşaltma ve teslim aşamalarının özellikle karada vurgulanmasının nedeni bizce yükün denizde iken karadakinden daha tehlike arz ediyor olmasıdır. Örneğin yük dolu konteynerin karada zarara uğraması halinde konteyner içindeki yükün bir kısmının kurtarılması mümkün iken, yük dolu konteynerin gemiye istifinden sonra meydana gelecek bir batma sonucu yükün tamamının kurtarılması imkansız olmaktadır. Anlam kargaşasını engellemek açısından da biz istif faaliyetini yüklemeyi takip eden aşama olarak değerlendirip, konteyner içi istifi ayrı tutuyoruz.

Konteynerlere yüklerin yerleştirilmesi bazen taşıyan tarafından bazen de yükleten tarafından gerçekleştirilir. Konteynerler bazen üçüncü bir şahıs olan kargo konsolidatörleri (yük toplayıcıları) tarafından da konteynerin içine istif edilebilmektedir. Bu durumda birden

⁴² TTK.'nın 1061. Maddesinde taşınacak malların istifinden bahsedilmekte ise de aynı mallarla dolu konteynerin gemiye yerleştirilmesini de istif kavramının kapsamına dahil etmemiz gerekir. Amaca uygun yorum bunu icap ettirir. Zira gelişmiş güzel yerleştirilen konteynerlerin birbirine verecekleri zarar netice itibarıyla kapsadıkları mallara da yansiyacaktır. Bundan doğacak ziya ve hasardan taşıyan yüke özendeki kusurundan dolayı sorumlu olmalıdır, **OMAĞ**, s. 420.

⁴³ Konteyner taşımacılığı olmayan taşımalarda istif gemide yapıldığı halde konteyner taşımacılığında karada yapılır. Konteynerli taşımalarda konteyner ambarların görevini üstlenir, **DENİZ**, s. 37.

fazla yükletenin yükü bu kişilerce toplanarak konteynere yerleştirilir ve taşıyana teslim edilir⁴⁴.

İstifin taşıyan tarafından yapılması durumunda, taşıyan istif işinde kendi işletmesinde çalıştırdığı kimselerden yararlanabileceği gibi uygulamada genellikle stevedor firmalarından yararlanılmaktadır. Bu durumda istif firmalarının adamlarının kusurlarından taşıyan ne kadar ve nasıl sorumlu olacaktır? Konteyner taşımacılığı biçiminde olmayan taşımalar açısından doktrinde istifin tipik gemi hizmetlerinden olması sebebiyle taşıyanın TTK.'nın 1062. maddesine göre sorumlu olması kabul edilmiştir⁴⁵. Aksi görüşe göre istifin gemi hizmetlerinden sayılması aksi kararlaştırılmadıkça bunun taşıyana ait bir borç olmasındandır. İşte taşıyan bunu gemi adamları ve kendi adamları dışında bir şahsa bıraktığı zaman o kişi yetkili kişi olmaktadır. Aynı zamanda stevedor firmalar ile taşıyan arasındaki ilişki TTK.'nın 1062. maddesine göre bir istihdam ilişkisi olmadığı için taşıyan BK.'nın 100. maddesine göre sorumlu olmalıdır ve bu durumda taşıyanın gözetim borcundan da söz edilmez⁴⁶. İstif kusuru yani ticari kusur konteyner taşımacılığında, istif mekanik aletlerle yapıldığı için pratik önemini kaybetmiştir⁴⁷.

İstifin taşıtan tarafından yapılması durumunda ise taşıtanın istifte kullandığı kimselerin kusurundan taşıyan sorumlu tutulmamaktadır, ancak bu durumda dahi taşıyanın istife gözetim borcunun devam ettiği kabul edilmektedir. Bu nedenle konteynerin yükleten tarafından istif edildiği hallerde taşıyan açısından TTK.'nın 1061. maddesi ancak konteynerin gemiye istifi meselesinde uygulama alanı bulur⁴⁸. Ancak konteynerli taşımalarda istif yükleten tarafından yapıldığında yükü teslim almanın dahi meydana gelmemiş olması sebebiyle aynı esas geçerli olmaz. Bu nedenle istif taşıtan veya yükleten tarafından yapıldığında taşıyan istif kusurundan sorumlu olmayacağı gibi istif gözetim borcunun ihlalinden doğan bir sorumluluğu da olmayacaktır⁴⁹.

⁴⁴ DENİZ, s. 19, 37.

⁴⁵ Aksi Görüş DENİZ s. 76.

⁴⁶ Taşıyanın gözetim borcu ile şu kastedilmiştir. İstif taşıyan tarafından yapılacaksa taşıyanın bu konuda tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermesi gerekir. İstif gemi adamları tarafından yapılıyorsa taşıyanın bu borcu değişmez. Gemi adamı kusursuz ise taşıyan doğrudan doğruya sorumluluktan kurtulamaz. Gerekli özeni göstermiş olması gerekir, DENİZ, s. 76.

⁴⁷ DENİZ, s. 75.

⁴⁸ DENİZ, s. 79.

⁴⁹ DENİZ, s. 78.

TTK.'daki hükümler de hep bu esas çerçevesinde şekillendirilmiştir. İstifin sözleşme ile taşıtana bırakıldığı durumlarda bile taşıyanın istife nezaret borcunun devam ettiği kabul edilmektedir⁵⁰. Konteyner taşımacılığında ise istif faaliyetinin malların konteyner içine yerleştirilmesi olarak kabul edilenlerce, bu işlem yükleten tarafından gerçekleştirilince artık istifin gemide taşıyan tarafından yapılan bir faaliyet olduğu esası ortada kalktığı, dolayısıyla istif taşıyanın sorumluluk sahası dışında kaldığı ifade edilmektedir⁵¹. Oysa konteyner taşımacılığı biçiminde olmayan taşımalarda istifin taşıtana bırakıldığı hallerde dahi istif gemide yapıldığı için taşıyanın sorumluluk sahası içinde kalmaktadır⁵².

Yargıtay da 2002 tarihli bir kararında yerel mahkemenin konteynerin içine malların yerleştirilmesinin, sayılması ve istifinin tamamen gönderene ait olması sebebiyle taşıyanın bu yükün hasarlanmasından sorumlu olmayacağı şeklindeki hükmünü bizce de yerinde olarak onamıştır. Temyize konu olaya Davacı vekili, X A.Ş.'ye ilişkin kağıt emteasının Rusya'dan Türkiye'ye nakli sırasındaki rizikolara karşı müvekkili şirkete sigortalı olduğunu, emtianın varna limanında hasarlı olduğunun tespit edildiğini ileri sürerek, müvekkilince sigortalısına ödenen 694.735.569 liranın faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili ise, dava konusu emtianın konteyner içerisinde geldiğini ve bu biçimde taşınarak varna limanına ulaştırıldığını, hasar var ise, bunun malın süresinde gümrüklenecek teslim alınmadığından kaynaklandığını, tutanakdaki imzanın kaptana ilişkin olmadığını, dava konusu olayda müvekkilinin kusuru olmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Yerel Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, davaya konu konişmentoda, kağıt emtiasının 3 adet konteynere yüklendiği ve konteynerlerin gemiye sağlam alındığının belirtildiği, taşıyanın yalnızca konteynerin kendisini taşımayı üstlendiği, konteynerin içine malların yerleştirilmesi, sayılması ve istifinin tamamen gönderene ilişkin olduğu, TTK.nun 1019. maddesi gereğince konteynerin yüke ve taşımaya elverişli olmamasından donatanın sorumlu olacağı, 6.9.1999 günlü tutanak ile gümrük ambarında emtianın hasarı saptanmış ise de bu hasarın

⁵⁰ **DENİZ**, s. 74 ;YARGITAY 11. H. D., 2000/8805 E., 2001/438 K., 25.01.2001 T. Kararında hatalı istifin de yol açacağı elverişsizlikten taşıyanın sorumlu olacağı nazara alındığında, taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli durumda bulundurması, aldığı yükün özelliklerin uygun istifleme yapması ve yine, o sefere mahsus sair alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁵¹ **DENİZ**, s. 74.

⁵² **DENİZ**, s. 74.

konteynerin kendisine ilişkin kusurdan kaynaklandığının belirtilmediği, bu zabtın TTK'nın 1066/2. maddesi anlamında taşıyanın da hazır bulunduğu bir hasar tespiti olmadığı, sair hasar tutanaklarının da tek taraflı düzenlendiği, TTK'nın 1066/1. maddesi gereğince yük alıcısının taşıyana hasar ihbarına dair kanıt sunulmadığı gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir. Yargıtay ise bizce de yerinde olarak hükmün onanmasına karar vermiştir⁵³.

İstifin ne taşıyan ne de yükleten tarafından yapılmadığı yani konteyner işletmecisinin olduğu durumlarda taşıyan istif kusurundan sorumlu olmayacak ve gözetim borcundan da bahsedilmeyecektir⁵⁴.

Yüklerin konteynere yüklenmesi, yüklerle dolu olan konteynerlerin gemiye yüklenmesi ve konteynerin gemiye istifi aşamalarında görev alanlar kadar bu aşamalarda kullanılan başlıca araçları ve bu araçların özellikleri ve ne amaçlı nasıl kullanılması gerektiğini bilmekte de fayda vardır. Yüklerin inceleme konumuz olan taşımacılığın çeşitli aşamalarında zarar görmesi ve bu nedenle kişilerin sorumluluğuna gidilmesinde kullanılan araçların talimatlara uyulmadan kullanılması, bu konuda ehil olmayan kimselerin bu araçları kullanmaları da etkilidir. Bu araçların başlıcaları ve özellikleri şunlardır⁵⁵;

Gabelstepler;(kaldırıcı, yerleştirici) bu araçlar sandıkları veya paletleri koridorlarda taşıyan, bunların üst üste konulmalarını sağlayan ve paletlerin konteynere taşınıp orada konteynerin içinde yerleştirilmesine yarayan araçlardır. Konteynerlerin doldurulmasını kolaylaştırmak için konteynerin arka kapısından değil de yan kapısından yükleme yapılabilecek gabelstepler de geliştirilmiştir. Bu araçlar ya pille ya da petrole çalışmakta ve hidrolikle ayaklarını kaldırarak ayakları üzerine konan yükleri taşımakta, indirip bindirmektedir. Taşımalarda istif elle değil gabelstapler denilen mekanik araçlarla yapılır⁵⁶.

Yükleme köprüleri; Çelik borulu konteyner vinçleri olarak adlandırılan bu araçlar, yere sabit veya ray üzerinde hareket edebilecek şekilde yapılmışlardır. Genellikle rıhtımlarda ve

⁵³ YARGITAY 11. H. D. E: 2002/2171, K: 2002/5870, T: 10.06.2002, Kaynak: Corpus, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İhtihat Programı]

⁵⁴ DENİZ, s. 80.

⁵⁵ ÇAKICI, s. 96.

⁵⁶ DENİZ, s. 37; ÇAKICI, s. 96.

limanlarda bulunan bu araçlar hareket eden bir kanca yardımı ile konteynerleri bir yerden alıp gemiye veya gemiden alıp bir diğer araca yüklemektedirler.

Hareketli vinçler(mobiler, portalkran); herhangi bir ray veya lastik tekerler üzerinde elektrik veya benzinle çalışan bir motor yardımıyla hareket eden iş yapan vinç tipidir. Bu vinçlerin manevra kabiliyetleri oldukça fazladır. Lastik tekerleri sayesinde çok fazla sağlam olmayan arazi de bile çalışma olanağı vermektedir. Genellikle denizyolu terminallerinde kullanılmaktadırlar.

Konteynerin yüklenmesinde yani istifinde dikkat edilecek hususlar birçok kaynaktan konunun önemi nedeni ile yer verilmiştir⁵⁷. Buna göre;

- 1-Yüklenecek malların ağırlığı taşıma kabının her tarafına eşit şekilde dağıtılmalıdır.
- 2-Ağır olan mallar tabana hafif olanları daha yukarı konulmalıdır.
- 3-Yükleme emniyete alınmalı, taban ve yan taraflarla, ön ve arka taraflar özellikle kapıyı emniyete alacak şekilde yüklenmelidir.
- 4-Mallarla duvarlar arası boşluklar doldurulmalıdır.
- 5-Eğer konteynere konan mal sıvı ise bu takdirde çift ambalaj yapılarak akma, sızma asgariye indirilmelidir.
- 6-Tehlikeli mal konulmuşsa uluslararası taşımacılıkta kullanılan işaretlerle belirlenmelidir.
- 7-Palet dışında bir usulle mal yüklenmişse üst üste gelenler birbirine bağlanmalı böylece yolda konteynerin duvarlarına yapılacak baskı azaltılmalıdır.
- 8-Yüklenen miktar konteyner için tespit edilenden fazla ise bu husus mutlaka belirtilmelidir.

⁵⁷ SIR, Konteyner Taşımacılığı..., s. 14-15.

9-Gerekli haller dışında konteyner ve taşıyıcı araçları taşıma araçları kapasitelerini aşacak şekilde yüklenmemelidir.

10-Konteynerin kapıları üst tentesi itinalı bir şekilde kapatılıp mühürlenmeli, anahtar mühür numaraları alınmalıdır.

İstif faaliyeti geminin yolculuğunu zararsız ve ziyansız bir şekilde tamamlayabilmesi için büyük önem arz etmektedir. Burada istif faaliyeti açısından hesaplamalar bakımından önemli olan istif faktörü de açıklamakta yarar görüyorum. Yükün gemide emniyete alınması için kullanılan bir takım istif gereçleri vardır. Bu istif gereçleri de dahil olarak yükün bir tonunun kaplayacağı hacme stowage factor olan istif faktörü denilmektedir. Uluslararası deniz ticaretinde hemen hemen tüm yüklerin istif faktörü bilinmekte olup bu değerler birçok yerli ve yabancı kitaplarda yayınlanmıştır. Konteyner paletli yük gibi yükleme çeşitlerinde istif faktörü yükün gerçek istif faktöründen daha yüksektir. Ama gemi sahibi hesaplamalarını işte bu istif faktörünü dikkate alarak gemisine ne kadar yük alabileceğini hesaplar ve ona göre navlun talep eder⁵⁸.

2.5 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA BOŞALTIMA

Boşaltma, yükün teslim alınması için gönderilenin emrine hazır bulundurulmak maksadıyla boşaltma limanında, gemiden anlaşmaya göre karaya veya layterlere çıkarılmasıdır⁵⁹.

Çarter sözleşmesinde boşaltmadaki bekleme süresi kural olarak yüklemedeki gibidir, ancak boşaltmada üç günlük ihbar süresi yoktur. Boşaltma süresi de geminin boşaltmaya hazır olduğu hususunda kaptanın gönderilen veya gönderilenlere yaptığı ihbarı takip eden iş günü başlar⁶⁰. Kırkambar sözleşmelerinde ise gönderilen kaptanın daveti üzerine

⁵⁸ AKDOĞAN, s. 72.

⁵⁹ DENİZ, s. 38; ÇAĞA/KENDER Deniz Ticareti Hukuku II, s .57.

⁶⁰ YARGITAY 11. H. D., E: 1997/9601, K: 1998/325,T: 05.02.1998 kararında, taraflar arasındaki uyuşmazlık konteyner Demurrage- bekleme ücretinden kaynaklanmakta olup, boşaltma ve sürastarya kuralları, Deniz Ticaret Hukukunun, diğer hukuk dallarından farklı ve özellik arzeden önemli ilkelerindedir. Mahkemece hükme dayanak alındığı anlaşılan 14.5.1997 günlü raporunun Emekli Banka Müdürü- Hesap Uzmanı bilirkişi tarafından verildiği anlaşılmakla, bilirkişinin deniz ticaret hukuku alanında uzman olduğundan sözetmeye imkan bulunmadığı anlaşılmıştır. Ayrıca konişmentoda yer alan "konteynerler geminin boşaltılmasından sonra birinci günü takip eden 7 günlük süre boyunca bedelsizdir" cümlesiyle anlatılmak istenilenin boşaltma süresi mi, yoksa sürastarya müddetini mi

gecikmeden yükü teslim almak zorundadır. Aynı şekilde taşıyan da asli edimi olarak yükün bir yerden başka bir yere taşınmasını üstlenirken, taşımak üzere teslim aldığı yüke özen göstermekle ve belirlenen varna yerinde yükü teslim almaya yetkili gönderilene gecikmeden teslim etmekle⁶¹ yükümlüdür.

Konteyner taşımacılığında ise yükün teslim amacıyla boşaltıldığı yer her zaman varna limanı değildir, konteynerin taşınacağı yer çoğunlukla kara içinde bulunan bir alan olduğundan yükün teslim amacıyla boşaltılması da burada yapılır⁶². Burada da yük dolu konteynerin gemiden boşaltılması ile yükün teslim amacıyla konteynerden boşaltılması sorunu karşımıza çıkmaktadır. Burada da istif konusundaki gibi bir anlam kargaşası meydana gelmektedir. Biz yine TTK anlamında boşaltma kavramının yük dolu konteynerin gemiden karaya indirilmesi şeklinde anlaşılması gerektiği hususunun kabul etmekteyiz.

Ticaret eşyası ile gümrüklü eşyanın ambarlama yerine konulmaksızın eşya sahibine teslimine supalan işlemi denir. Gümrüğe tabi yüklerde boşaltma işlemine Gümrük İdaresi de karışacaktır. Gümrüğe tabi yükler açısından gümrük yönetmeliğine ekli listelerde supalan teslimine imkan verilen eşyalar gerekli formalitelerin yerine getirilmesi şartı ile gemiden boşaltıldığı anda mal sahibine teslim edilebilecektir. Bunlar dışındaki mallar

amaçladığı hususu ve ne anlama geldiği mahkemece gerekçeleri gösterilip tartışılmamıştır. Bu durumda, dosyanın deniz ticareti hukukunda uzman bir bilirkişi veya bilirkişi heyetine tevdi ile konteynerlerin boşaltma müddetinin saptanması ile varsa davacı demurrage alacağının belirlenmesi gerekirken, yetersiz araştırmaya dayalı bilirkişi raporuna dayanılarak hüküm tesisi doğru görülmemiştir. Kabule göre de, hükme dayanak alınan bilirkişi raporunda davacının demurrage alacağının 3000 DM olarak hesaplanmış olmasına rağmen, mahkemece gerekçesi gösterilmeksizin 7140 DM demurrage alacağına hükmedilmesi de doğru olmamış ve hükmün bozulması gerekmiştir.” , Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁶¹ Türk Hukuku'nda taşıyanın yükün gönderilene geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu düzenlenmemiş olup gecikme zararlarından sorumluluğunun kural olarak genel hükümlere tabi olduğu kabul edilmektedir. Yük yükleme esnasında veya FIO/FIOS kaydına göre yüklemeye sonra gemide teslim alınacaksa ve taşıyan gemiyi yüklemeye hazır bulundurmakta veya yüklemeye önce karada yükü teslim almakta gecikirse Borçlar Kanunu'nun 101. Maddesi ve devamı maddeleri uyarınca temerrüde düşmekte kusurlu bulunmadığını ispat edemediği takdirde gecikme zararlarından sorumlu tutulabilir. Taşıyanın temerrüde düşmekte kusuru bulunmadığını ispat ettiği durumlarda taşıma terminali işleticisinin sorumluluğu söz konusu olabilir, **KUBİLAY**, s. 161; BK.'nın genel hükümlerine göre sonucu çözmek her zaman mümkün olmasına rağmen deniz hukuku yönünden gecikmeye kanunda yazılı diğer sorumluluk halleri sebep olmuşsa bu takdirde zararı soyut olarak gecikmenin değil, fakat o sebeplerin doğurduğuna hükmedebilmek gerekir. Gecikme ve ondan doğan zarar geminin sefere elverişsizliği veya haksız sapmadan doğmuşsa bu takdirde gecikmeden doğan zarar için o sebeplerle ilgili sorumluluk hükümleri uygulanır. Bazen gecikme yükün ziya veya hasarına sebep olabilir. Bu durumda sözü geçen hasar, yükün ambalaj ayıbı veya yetersizliği gibi yükleten veya temsilcilerine ait bir kusurdan ileri gelmiyorsa taşıyanın yükün ziya ve hasarından doğan sorumluluğuna dair hükümlerin uygulanması gerekir, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s:325.

⁶² **DENİZ**, s. 38.

ardiyelere alınacaktır. Sundurma ve antrepo işletmeleri Gümrük İdaresi'ne karşı sorumlu tutulmuşlardır. Hatta sundurma ve antrepoların giriş ve çıkış kapıları Gümrük İdaresi'nce de kilit ve mühür altında bulundurulur. Ayrıca antrepo işletmeleri eşya antrepoda iken meydana gelen bir eksiklik veya değişiklik olması halinde, bunlara ait gümrük, resim, vergi ve cezaları tazminat olarak ödemekle yükümlüdür. Eşyanın tabiatından doğan kayıplar, gümrüğün denetlemesi altında antrepoda yapılan temizleme, ayıklama gibi işlemlerden ileri gelen eksiklikler ile antrepo işletmelerinin kusur ve hatalarından meydana gelmediği gümrük idaresine ispat edilen yanma, kaybolma, çalınma ve diğer haller nedeniyle meydana gelen eksiklikler için bu sorumluluk söz konusu olmaz⁶³.

Gümrüklü mallar için, Gümrük İdaresi'nin denetimi altında işletilen sundurma ve antrepoculuk işinde ise, işletme ile yük sahibi arasında akdi bir ilişki söz konusu değildir. Çünkü mal buraya kanun emri nedeniyle konmaktadır. Bu nedenle burada kanundan doğan bir hukuki ilişki mevcuttur ve eşya sahipleri tarafından işletmelere karşı kendi muhafazaları altında iken yüke gelen zıya ve hasar için tazminat davası açılabilmektedir.

Gümrüğe tabi olmayan mallar için ise boşaltmadan sonra liman işletmesinin ardiyesinde iken yani gönderilene teslim edilmeden meydana gelen zararlar için işletme taşıyana karşı sorumludur. İşletme bu aşamada taşıyanın yardımcı şahsıdır. Yükle ilgili ise bu aşamada işletmeye karşı haksız fiil nedeniyle tazminat talebinde bulunabilir⁶⁴. Eşyanın sundurma veya antrepoda iken maruz kalacağı zararlar için mal sahibine karşı kimin sorumlu olacağı önemli bir husustur. Bu husus açık bir yasal düzenlemeye tabi olmadığı için doktrinde eşyanın mal sahibi veya gönderilene teslimi anına kadar taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği kabul edilmiştir. Buna göre sundurma veya antrepoda meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu tutulabilecektir⁶⁵. Bu husus taşıyanın sorumluluğun çok uzun süre devamını öngördüğü için tartışmalara neden olmuştur. TTK 'nın bu hususa ilişkin hükümlerine göre de taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi için taşınan malın gönderilene teslimi gerekir. Bu durumda en önemli sorun teslim anının tespitindedir. Doktrine göre bu

⁶³ KENDER, s. 251.

⁶⁴ KENDER, s. 255.

⁶⁵ KENDER, s. 253.

husus mevzuatta yapılan bir değişiklik ile belirlenmelidir⁶⁶. Bu konu ayrıntılı olarak konteyner taşımacılığında teslim başlığı altında açıklanmıştır.

Türk Ticaret Kanunu tasarısına göre artık konteynerle yapılan karma ve kombine taşımalarda eşya taşımaya ilişkin genel hükümlerin uygulanacağını belirtmiştik. Tasarının yükleme ve boşaltma başlıklı 863. maddesine “Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticarî teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.” Bu hüküm ile taşıyanın yükleme ve boşaltma aşamalarındaki sorumluluğu tamamen değişmektedir. TTK.’nın 1061. maddesi ile yükleme ve boşaltma aşamalarında asıl sorumlu taşıyan olmasına rağmen tasarıya göre tüm bu aşamaları gönderen yerine getirmek zorundadır. Ancak bu hükmün deniz taşımacılığını da içeren karma, kombine taşımalarda uygulanacağını önemle belirtmekteyiz.

2.6 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TESLİM

2.6.1 GENEL OLARAK

Teslim, teslim eden ile teslim alanın iradelerinin birleşmesi ile yapılan iki yanlı bir hukuki işlemdir⁶⁷.

⁶⁶ Kabul edilecek bir madde ile ya yükün bir kamu teşekkülüne tesliminin gönderilene teslimi hükmünde olacağı veya liman işletmesinin yükü gönderileni temsilen tesellüm etmekle mükellef bulunduğu hükme bağlanabilir. Kanun değişikliği eğer zaman alacaksa navlun sözleşmesine bazı şartlar koymak suretiyle de bir çözüm bulunabilir. Örneğin taşıyan mal gemiden boşaltıldıktan sonra meydana gelecek zararlardan yani kara zararlarından sorumlu olmayacağı şartını mukaveleye koyarsa bu zararlar için sorumluluk kuralları TTK.’nın 1117. Maddesine göre emredici nitelikte olmadığından bu şartlar Borçlar Kanunu’nun 99. ve 100. Maddelerinin sınırları içerisinde olmak kaydıyla geçerli sayılacak ve böylece taşıyan boşaltmadan sonra yükte meydana gelen zararlar için sorumlu tutulmayacaktır. Bu aşamada yükle ilgili kişi haksız fiil hükümleri göre mala gelen zarara ilişkin liman işletmesinden talepte bulunabilir. KENDER, s. 254.

⁶⁷ Malları teslim etme veya teslim almaya hak kazanmış bir kişinin hesabına bir yere yerleştirme kavramının anlamı da her olayın özelliğine bağlıdır. Teslim etme terminal işleticisinin deposundan malların verilmesi suretiyle ve taşıyanın veya gönderilenin emrine verilmesi suretiyle gerçekleşmiş teslim anı terminal işleticisinin malları zilyetliğinden veya kontrolünden çıkardığı andır. Terminal işleticisinin hizmetleri malları taşıyanın sorumluluğunda iken ifa edilen hizmetlerle sınırlandırılmışsa, terminal işleticisinin sorumluluk süresi terminal işleticisinin mallarla ilgili işini tamamladığı anda sona erer, KUBİLAY, s. 171; Teslimin Deniz hukuku açısından kısaca sonuçları şunlardır. Teslim eğer eksiksiz ve hasarsız ise taşıyanın TTK.’nın 1061. Maddede yazılı sorumluluğunu sona erdirir. Teslim üzerine malların zıya ve hasarı TTK.’nın 1066 maddesindeki yazılı koşullar çerçevesinde tespit ettirilmiş değilse taşıyanın malları konişmentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve şayet mallara bir zıya veya hasar sabit olursa bu zararın taşıyanın sorumlu olmayacağı bir sebepten ileri geldiği karine olarak kabul

Deniz taşımacılığında teslimin bir yerde, belli koşullara tabi olarak, sabit kişiler tarafından yapıldığını belirtmek imkansızdır. Teslim aşaması niteliği gereği birçok farklı şekilde gerçekleşmektedir. Bunlardan bir kaçısı şu şekildedir;

Supalan teslim⁶⁸, charter partide veya konişmentoda teslimin supalan yani planga altında yapılacağı yazılı olabilir. Bu durumda donatan veya taşıyanın sorumluluğu bordada teslim ile başlar ve sona erer. Ülkemize eşyanın supalan teslimine tabi olması için supalan istek taahhütnamesinin geminin limana gelişinden en geç bir gün önce saat 16.00'ya kadar düzenlenip verilmesi gerekmektedir. İthal eşya açısından ise, gümrük yönetmeliği gereği supalan teslimi istenilen eşyanın supalan teslimine izin verilen eşyalardan olması ve gümrük yönetimince kabul edilmiş supalan istek kağıdı ile istek makbuzu ve gemi acentasının teslim ordinosu karşılığında ve gümrük kolcusunun gözetimi altında gönderilenin kara veya deniz araçlarına boşaltılması gerekir⁶⁹.

Layterlerde teslim, sözleşmede taşıyanın sorumluluğunun yükün bordadan layterlere boşaltılması ile sona ereceği bildiriliyorsa taşıyan boşaltma yerinde yükü layterlerde teslim ile sorumluluktan kurtulur ve bu anda yükleme ve boşaltma müteahhidinin sorumluluğu başlar. Yükün sözleşmede yazılı boşaltma yerine varılamaması nedeniyle mutat demirleme yerine varılmaksızın layterlere boşlatılması durumunda Taşıyanın TTK.'nın 1061. maddesi anlamında taşıyanın teslim borcu yerine getirilmiş olmaz⁷⁰.

Liman işletmesinde teslim, supalan teslim kararlaştırılmadığı takdirde yük liman işletmesinin tesislerine indirilir. Bu durumda gönderilene teslimin hangi anda

edilir. Teslim aynı zamanda taşıyana karşı açılacak sorumluluk davasının süresi yönünden de başlangıç teşkil eder, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 303.

⁶⁸ **KUBİLAY**, s. 172; **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 120.

⁶⁹ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 304; **YARGITAY** 11. H. D. E: 1975/39, K: 1975/6557, T: 20.11.1975 kararında davalı taraf savunmasında, gemiden boşaltılan malların deniz araçlarına yüklü olarak bekletildiği, sorumluluğun davacıya ait olduğunu, araçların davacı idareye kiralanmış olduğunu, supalan teslimi ile taahhütname gözönünde tutulunca yükün 48 saat içinde boşaltılması gerektiğini ileri sürerek davanın reddini istemiştir. Mahkemece tütünlerin davalıya ait vapura sağlam olarak yüklendiği, tahliyesi sırasında dubaların iyi örtülmediği, zemininin ıslak olduğu, bu sebeple hasarın husule geldiği, davalının teslim aldığı tütünleri hasarsız olarak teslim etmesi gerektiği, davacıya teslim almakta geciktiğine dair ihtarda bulunmadığı kabul edilerek bilirkişice tesbit edilen 36.953, 91 lira hasar bedelinin davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre tarafların bütün temyiz itirazları yerinde değildir.”, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁷⁰ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 304-305.

gerçekleşeceği yani yükün liman işletmesine teslim edildiği anda mı yoksa yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden teslim alındığı anda mı gerçekleşeceği sorunu ortaya çıkar. Bu sorunun cevabı yükün liman işletmesine bırakıldığı andan gönderilene teslim edildiği ana kadar uğrayacağı zıya ve hasardan kimin sorumlu olacağının belirlenmesi açısından önemlidir⁷¹.

Bilindiği gibi TTK.'nın 1061. maddesi uyarınca taşıyan, yükün taşıyan tarafından teslim alınmasından gönderilene teslim edildiği ana kadar geçen dönem içinde ortaya çıkacak zıya veya hasardan sorumludur. Taşıyanın bu hükme ilişkin sorumluluğu deniz serveti ile sınırlı değildir. TTK.'nın 1065. maddesinin uygulanması bakımından da teslim anının belirlenmesi önem taşımaktadır. Bir görüşe göre teslim yükün gümrükten çekilmesiyle gerçekleşir; liman işletmecisi taşıyanın yardımcı şahsıdır ve taşıyan buna göre sorumludur. Bir başka görüşe göre ise yükün liman işletmesine teslim edilmesi gönderilene teslim sayılır⁷². Doktrindeki hakim görüşe göre ise⁷³ ve Türk Mahkeme kararlarında yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden alınması anı teslim anı olarak kabul edilmektedir. Bu görüş uyarınca teslim iki tarafın birbirine uygun iradelerinin birleştiği bir hukuki işlem olduğundan yükün zilyetliği devralmak kastı ile gönderilen veya yetkili temsilcisine teslim edilmesi gerekir. Teslim yetkisi de ya teslim olunanın rızası ile temsilciye verilir veya kanundan doğar. Mevcut yasalarımızda liman işletmelerine gönderileni temsilen yükü teslim alma yetkisini veren bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda yükün liman işletmesine bırakılması anından gönderilen tarafından alınması anına kadar oluşan zıya ve hasardan taşıyan sorumlu tutulmaktadır. Böyle olunca da TTK.'nın 1065. maddesinde öngörülen hasar ihbarı da yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden teslim alınmasında sonra yapılabilecektir. Bu durumu kabul etmeyen bir

⁷¹ KUBİLAY, s. 173.

⁷² Ancak taşıyanın taşıma borcunu belirli sürede ifa yükümlülüğü bakımından ise taşıyan yükü taşıma terminali işletcisine teslim ettiği takdirde gönderilene yükü teslim alabileceği gecikmeksizin haber verilmiş olmak ve gönderilenin yükü taşıma terminali işletcisinden teslim almasında taşıyan veya acentasının kusurundan kaynaklanan bir gecikme söz konusu olmamak kaydıyla yükün taşıma terminali işletcisine teslimi gönderilene teslimi olarak kabul edilmelidir, KUBİLAY, s. 165.

⁷³ Teslim yükün gönderilenin vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğine geçirilmesi ile olur. Bu nedenle yükün liman idaresine bırakıldığı hallerde teslim henüz gerçekleşmemiştir, liman idaresince yükün gönderilene verilmesiyle teslim gerçekleşmiş olur, DENİZ, s. 81,82.

görüŖe göre Türk Medeni Kanunu'nun 1. maddesinde öngörülen yetkiye dayanılarak sorumluluk taşıyandan alınıp gönderilene yüklenmelidir⁷⁴.

Bizim bu konudaki görüşümüz Ŗu Ŗekilde Ŗekillenmektedir. TTK'da yükün teslimi ve yükün teslimine iliŖkin hükümler hep yükü deniz taşımacılığında sonra teslim alan kişinin gönderilen olduğu varsayımı ile oluşturulmuŖtur. Doktrindeki bu görüş ayrılığı da maalesef kanunlarımızın günün gereklerinin çok gerisinde kalmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle kanunda yer aldığı Ŗekilde teslim anını yükün gönderilenin zilyetliğine geçtiği an olarak kabul edersek, yükün liman iŖletmesinde kaldığı sürede meydana gelen zarar ve zıyandan taşıyan sorumlu olmaktadır. Ancak aksi halde de, yükün teslimi eğer limanda teslim Ŗeklinde kararlaŖtırılmıŖsa ve deniz taşımacılığının özelliği de bu teslim biçimine göre Ŗekilleniyorsa, taşıyanın sorumluluğunun yükün liman iŖletmesine teslimi anında son bulması gerekliliği de haklı bir görüŖtür. Her ne kadar bu aŖamada yük gönderilenin zilyetliliğine geçmese de aynı zamanda taşıyanın zilyetliliğinden çıkmaktadır. Yükü başarı ile ulaŖması kararlaŖtırılan yere ulaŖtıran taşıyana bu aŖamadan sonra yükün kendi gözetimi ve denetimi altında olmadığı bir yerde bulunmasından ve bu yerde yüke zarar veya zıyanın meydana gelmesinden sorumlu tutmak taşıyanın sorumluluğunu arttırmaktadır.

Deniz yolu ile yapılan uluslararası taşımacılıkta yani alıcı ve satıcının çoğu zaman birbirlerinin yüzünü görmeden mal alıŖ veriŖi gerçekteŖtirdikleri durumlarda mal satıŖ Ŗekilleri yükün teslim yerine göre farklılık göstermektedir. DenizaŖırı satıŖ sözleşmesi ifası satıŖ konusu emtianın deniz yolu ile taşınmasını gerektiren bir emtia satıŖ sözleşmesidir. Genel olarak denizaŖırı satıŖlar yüklemeye satıŖ ve boşaltmada satıŖ olarak ikiye ayrılmıŖlardır. Ancak satıŖın nerede yapılacağı kararlaŖtırılmıŖ olursa olsun bir deniz aŖırı satıŖı normal satıŖtan ayıran temel unsur yükün deniz yolu ile taşınmasıdır⁷⁵.

⁷⁴ Yargıtay 11. H. D. 'nin 928 Esas, 1178 karar ve 05.03.1985 tarihli kararında kargo raporu olarak anılan ve boşaltmadan sonra hasar durumunu tespit eden belgenin taşıyanın ve taşıtanın temsilcileri tarafından imzalanması halinde sonraki hasarlardan taşıyanı sorumlu tutmamaktadır, **KUBİLAY**, s.174.;Yürürlükte olan Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi'nde de terminal alanı veya CFS istasyonları ile rihtim ve iskelelere istiflenen dolu veya boş konteynerlerin gemiye yüklenmesine veyahut tasfiye gibi sebeplerle liman sahasından çıkarılmasına kadar iŖletmenin sorumluluğu altında olduğunu belirterek ardiye aŖaması olarak tanımlanan bu alanda asıl sorumlulunun liman iŖletmesi olduğunu kabul etmektedir.

⁷⁵ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 369.

Bir deniz aşırı satışta ifa yeri satışın yükleme veya boşaltmada olmasına göre değişir. Buna göre denizaşırı satışlar ifa yerine göre, işletmelerde teslim(EXW⁷⁶), demiryolunda ya da taşıt aracında teslim, gemi doğrultusunda teslim(FAS⁷⁷ Satış), gemi bordasında teslim (FOB Satış⁷⁸), Mal bedeli ve navlun ödenerek teslim(C AND F Satış, CFR⁷⁹), Mal bedeli, navlun ve sigorta ödenerek teslim(CIF Satış⁸⁰), gemiden teslim(DES⁸¹), rıhtımdan teslim(DEQ⁸²), sınırda teslim(DAF), gümrük resmi ödenmiş olarak teslim, FOB

⁷⁶ Satıcı malları işletmesinde daha önce belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıya bildirir. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren malla ilgili bütün masraf ve risk alıcı tarafından karşılanır, **KÖKSAL** Tunay, Uluslararası Ticarete Pratik Bilgiler ve Yaygın Kullanılan Belgeler, Ankara 2009, s.17.

⁷⁷ Satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle yükümlüdür. Mallar gemi rıhtımında ise yükleme yerine getirerek, gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına götürerek teslim eder. Teslimden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren bütün masraf ve navlun alıcı tarafından karşılanır, **KÖKSAL**, s.18.

⁷⁸ Free on board yani bordaya kadar masrafsız koşulu altında yapılan bu satışta sözleşmenin ifa yeri taraflarca seçilmiş yükleme limanıdır. TTK.'nın 1138. Maddesine göre yükleme limanı belirtilerek FOB satılan malların satıcı tarafından mukavele şartları dairesinde ve bunlar yoksa yükleme yerindeki teamüllerle muayyen olan suret ve zamanda ve ambalaj içinde alıcı tarafından tayin olunacak gemide teslim edilmesi lazımdır, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s.373; Mallar geminin küpeştesini geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır, **KÖKSAL**, s. 19.

⁷⁹ Bu teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve riskleri üstlenerek malları yükleneceği limana kadar getirir. Navlun ücretinin ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya ait olur, **KÖKSAL**, s. 19.

⁸⁰ CIF Satış, mal bedeli, sigorta ve navlundan ibaret götürü bir satış fiyatı karşılığında yüklemeye teslim olunacak emtia için satıcı uhdesine ayrıca bir deniz sigorta poliçesi temin ve deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış yere sevk borcu yükleyen satış çeşididir. Malın mülkiyetinin alıcıya geçmesi onu temsil eden konişmentonun ciro ve teslimi ile olur. Buna karşılık alıcı konişmento ve diğer belgelerin düzenli bir biçimde ibrazı üzerine aksi sözleşmede kararlaştırılmasının hariç olması üzere satış bedelini ödemekle yükümlüdür. CIF satılan emtianın gemiye yüklenmesi sözleşme koşulları yoksa liman teamüllerine uygun şekil ve zamanda ambalaj içinde olması gerekir. TTK.'nın 1144. Maddesi gereğince malın hangi gemiye yükletileceği akitle kararlaştırılmış olmadığı takdirde, satıcı malları, yükleme yeri ve zamanında bu gibi malların yollanması için mutat olan ve yükleme ve varma limanları arasındaki mutat yolu takip eden bir gemi ile taşıtabilir. TTK.'nın 1140/3. Maddesine göre de mukavele yapıldığı anda satılan mallar gemiye yükletilmiş veya bir tesellüm konişmentosu ile teslim alınmış yada herhangi bir gemiye yükletilmiş olup da satıcı, satılan eşyanın cins, çeşit ve nitelik itibarıyla aynı tedarik hakkına haiz olursa, satıcı malların mukavelenin ifası için tayin ve tahsis edilmiş olduğunu alıcıya bildirmekle bildirim borcunu yerine getirmiş sayılır. Böyle bir halde, daha önce bildirme yapılmamış ise, konişmento ve sair belgelerin alıcıya teslimi bildirme hükmündedir. CIF satılan malların geminin küpeştesini aştığı andan itibaren yarar ve hasarı alıcıya aittir. Bununla beraber geminin yüklenmiş eşya ile deniz yolculuğuna başlamış olması da gerekli değildir. TTK.'nın 1140/3 yazılı hallerde ise yarar ve hasar bildirme tarihinden itibaren alıcıya ait olur. Satıcı bu maddedeki haller hariç yükleme yerinden varma limanına kadar taşınması için ve navlun kendisi tarafından ödenmek üzere malların cins ve niteliğine elverişli bir taşıma sözleşmesi yapmak ve bu sözleşme gereğince sözleşmede yazılı tarih ve süre, yoksa uygun bir süre içinde teslimi gereken mallar karşısında bir konişmento tanzim ettirmekle yükümlüdür, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 370; YARGITAY 11. H. D.,E: 2003/8878,K: 2004/2871,T: 22.03.2004 kararında davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı televizyon yükünün İzmir'den Valencia'ya taşınması işini, davalının acentalığını yaptığı geminin üstlendiğini, varma yerinde Lloyd's tarafından yapılan inceleme ile 6 adet televizyonun ıslak olduğunun ve bunun konteynerin üst ön bölümündeki delikten sızan yağmur sularından kaynaklandığının tesbit edildiğini, hasarın davalının yetkili acentasına aynı gün ihbar edildiğini, satıcı olan sigortalısına zararın müvekkilince ödendiğini ileri sürerek, 71.532.000.-TL'nin temerrüt faiziyle birlikte tahsilini talep ve

Havalimanı teslim, Taşıyıcıya teslim, Navlun ve taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim, Navlun ve sigorta ücreti ödenmiş olarak teslim(CIP⁸³) gerçekleştirilmektedir⁸⁴.

Konteyner taşımacılığında ise çeşitlerine göre teslimin ne zaman yapıldığının belirlenmesi gerekir.

Limandan limana taşımalarda, konteyner gönderilene olduğu gibi teslim edilir ve bundan sonra yükler gönderilen tarafından boşaltılır ya da konteyner taşıyan tarafından boşaltıldıktan sonra liman idaresine tevdi edilen yükler gönderilene teslim edilir⁸⁵.

Kapıdan kapıya yapılan taşımalarda ise yükün limanda gönderilen tarafından teslim alınması söz konusu değildir. Deniz yolu ile taşınan yük taşıyan tarafından daha sonraki taşıyıcıya varma yerine nakledilmek üzere teslim edilir. Bu durumda bir görüşe göre teslim yükün bir sonraki taşıyanın zilyetliğine bırakılması ve böylece önceki taşıyanın yük

dava etmiştir. Davalı vekili, CIF satış nedeniyle davacının dava hakkının doğmadığını, TTK.'nın 1065. ve 1066. madde hükümlerine uygun hasar tesbiti ve ihbarının bulunmadığını, müvekkilinin taşınma ile ilgili bir kusurunun bulunmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, dosya kapsamına ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, tarafların yarı yarıya kusurlu oldukları, yasaya uygun tesbit ve ihbarın yapıldığı gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. Kararı, taraf vekilleri temyiz etmiştir. Yargıtay'a göre; taraflar arasındaki çekişme, öncelikle davacı sigortacının halefiyet hakkının doğup doğmadığı noktasında toplanmıştır. Davacının dayandığı poliçeye göre, satıcı Vestel A.Ş., alıcı Vestel İberio'ya sattığı televizyonları, deniz taşıma rizikolarına karşı, kendi adına sigorta ettirmiş olup, satışın SİF satış şeklinde olduğu taraflar arasında çekişmesizdir. TTK.'nın 1139., 1143., 1147. ve 1139. maddeleri hükümleri karşısında, CIF satışta hasarın alıcıya geçmesi ve satıcının sigorta bedelini de tahsil etmiş olması nedeniyle, satıcının alıcı adına malları sigorta ettirmesi, sigorta bedelini ödemesi, rizikodan sonra sigortacının sigortalı konumundaki alıcıya ödemede bulunması gerekmekte olup, bu koşullar altında sigortacının halefiyet hakkı doğacaktır. Ancak somut olayda, satıcının CIF satış nedeniyle malın bedelini tamamen alıcısından tahsil ettiği belli olmadığından mahkemece bu husus üzerinde durulup, şayet hasarlı 6 televizyon bedelini alıcının, satıcıya ödemiş olduğu belirlenir ise, bu durumda davacı sigorta şirketinin satıcıya yaptığı ödemeye geçerlik tanınarak, sigortacı davacının halefiyet hakkının doğduğunu kabul etmesi gerekir. Bu durumda, davacının aktif dava ehliyetine sahip olup olmadığı hususu üzerinde durulmadan ve bir tartışma ortaya konmadan esasa girilmesi ve yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, hükmün davalı yararına bozulması gerekmiştir. Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁸¹ Bu teslim şeklinde satıcı malları varış limanında gemide teslim eder. Varış limanına kadar bütün risk ve masraflar, navlun ücreti de dahil olmak üzere satıcı tarafından karşılanır. Belirlenen varış limanında mallar alıcının emrine hazır tutulduğu andan itibaren tüm risk ve masraflar alıcıya aittir, **KÖKSAL**, s.22.

⁸² Bu satışta mallar gümrük vergi ve harçları ödenmiş olarak malın teslimi limanda boşaltma tamamlanarak teslim edilir, **KÖKSAL**, s. 23.

⁸³ Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masraflarını ve risklerini üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklenmesinin yapıldığını alıcıya bildirir, **KÖKSAL**, s. 21.

⁸⁴ **AKDOĞAN**, s. 78.

⁸⁵ **DENİZ**, s. 82.

üzerindeki zilyetliğinin deniz yolculuğunun bitiminde sona ermesi ile meydana gelmiş olur, bu nedenle taşıyanın sorumluluğu varma yerine kadar TTK.'nın 1061. maddesine tabi olmaz⁸⁶.

Rotterdam Kuralları yükü teslim etme açısından şu durumu benimsemiştir. Konvansiyon'un 12. maddesine göre, taşıyanın sorumluluk süresi taşıyanın veya bir ifa eden tarafın yükleri taşımak üzere teslim aldığı anda başlamakta, yükleri teslim ettiği anda ise sona ermektedir. Teslimat yerinin yasa ve düzenlemeleri yüklerin bir makama veya gönderilenin bunları alabileceği başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini gerektiriyorsa taşıyanın sorumluluk süresi taşıyanın yükleri söz konusu makama ya da diğer üçüncü kişilere teslimatı ile sona erer. Taşıyanın sorumluluk süresini belirlemek amacıyla taraflar yüklerin teslimat yerlerini ve zamanını kararlaştırabilirler. Ancak taşıma sözleşmesine göre yüklerin teslim edilme zamanı ve yeri son boşaltman tamamlandığı tarihten önce olamaz. Rotterdam Kuralları'nda konteyner taşımacılığının kapıdan kapıya yapılan biçimi esas alındığı için taşımanın deniz ayağından sonra kamyon ile gönderilenin deposuna yükün taşınacağı durumlarda teslimat yerinin ve zamanının yükün limana teslimi ve zamanı olarak kabul edilemeyeceğini belirtmektedir. Bu durumda taşıyan kapıdan kapıya taşımayı üstlendiği için sorumluluğu yükün gönderilenin deposuna teslimi anında son bulacaktır.

Teslim alma ve gönderilene malı teslim etme süresi içinde taşıyanın sorumluluğu sigorta tazminatı ödemiş olan nakliye sigortacısının kanuni halefiyetine dayanarak açacağı rücu davasında önemli rol oynayacaktır. Zira sigortalısının maruz kaldığı zararlar için sahip olduğu tüm talep hakları, ödenmiş olan sigorta tazminatı sınırları içinde olmak kaydıyla aynen sigortacıya intikal edecektir. Navlun sözleşmesinde eğer yükleme ve boşaltmadan sonra meydana gelecek zararlar için sorumluluğu daraltan veya kaldıran bir kayıt konulmuş ise taşıyan tarafından bu husus rücu davası sırasında sigortacıya da ileri sürülebilecektir. Diğer yandan sigortalı yük sahibi yükleme ve boşaltma sırasında sözleşmeye konan bir şart ile bu işleri kendisi yapmayı üzerine almış veya bunları yapılması hususunda birini görevlendirmiş ise, ona karşı sahip olacağı talep haklarına da sigortacı sahip olacaktır. Yüklemeden önce ve boşaltmadan sonra da sigortalı malın teslimi için araya başka bir kişi girmiş ise, liman işletmesi ve Gümrük İdaresi gibi, yük sahibinin

bu aşamada taşıyan dışında başka şahıslara karşı sahip olabileceği talep hakları da sigortacıya intikal edecektir⁸⁷.

2.6.2 YÜK ZİYA VE HASARINDA İHBAR MESELESİ

Konteyner taşımacılığında yükü etkileyen belirli faktörler vardır. Bu risk faktörleri; fiziksel faktörler, iklim koşulları, biyolojik faktörler ve kimyasal faktörler olarak sınıflandırılmıştır⁸⁸.

Mekanik şok, ısı şoku, titreşim, basın ve kırılma, aşınma ve sürtünme fiziksel faktörlerdir. Taşıma esnasında zor koşullara karşı konteynerin dayanıklılığını etkileyen faktörlerin başında elleçleme gelmektedir. Kapalı konteynerler kargonun görsel olarak muayene edilmesine engel olmaktadır. Paketleme işlemi bir kere tamamlandıktan sonra paketin içerisindeki kargonun durumu kontrol edilememektedir. Bu nedenle kargonun durumunu etkileyen iki durum karşımıza çıkmaktadır. Statik faktörler olarak isimlendirilen bu etmenler, elleçleme ve istiften dolayı kaynaklanan faktörlerdir. Ana etmen kargonun alt kısmının eğilmesine ve katlanmasına neden olan istif basıncıdır⁸⁹.

Dinamik faktörler ise kargoyu konteynere yüklerken deniz yolculuğu veya elleçleme sırasında oluşan faktörlerdir. Hızlanma, Sarsıntı veya titreşim olarak meydana çıkmaktadırlar⁹⁰.

İklim koşulları açısından ise, tüm kapalı konteynerler yağmur, kar, deniz suyu, toz ve güneş gibi etmenlerden konteyner içindeki yükleri korumakla beraber, içeride buğulanma meydana gelebilmektedir. Nemlenmenin sebebi yükün kendi özellikleri, paketleme malzemesi veya destek malzemeler olabilir. Yükün zarar görmesinde en etkili faktörlerden biri rutubettir. Konteynerin çatısında meydana gelebilecek bir rutubet yük üzerine damlama yapmakta ve yükte pas, küf, leke, renk solması ıslak kartona yapışma, etiketin soyulması ve istif yığınının çökmesi gibi hasarlara neden olmaktadır⁹¹.

⁸⁷ KENDER, s. 257.

⁸⁸ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, bkz. ERDAL, s. 29.

⁸⁹ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, bkz. ERDAL, s. 29.

⁹⁰ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, bkz. ERDAL, s. 29.

⁹¹ Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, bkz. ERDAL, s. 31.

Bunun yanında yüksek sıcaklık, nemlenme gibi nedenlerle biyolojik faktörler olarak adlandırılan mantar, küf, bakteri, böcek mikro organizmaların sayısında da artış meydana gelebilmektedir⁹².

Yükte meydana gelen zıya ve hasarın doğru olarak saptanması ve sebebinin belirlenmesi amacıyla yükte gözetim yani survey yapılır. Survey işlemini gerçekleştiren kişiye ise surveyor denir ve bu kişinin konusunda uzman, deneyimli olması ve yükün özelliklerini iyi bilmesi gerekir. Yükletilen ve boşlatılan yük miktarı arasında yükün niteliklerine göre ve ambalajına göre farklılıklar olabilir. Gözetmen raporunda öncelikle yükü dış görünümü ile ilgili bulguları ortaya koymalı, hasar görmüş yükte bir hasarın görünürde nasıl bir hasar olduğunu, örneğin yükün suda kalış gibi lekелendiğini, bir kenarından su emdiğini, küflü olduğunu, çarpma veya düşme gibi nedenlerle hasarlanmış olduğunu raporunda belirtir. Bu sayede yükün ambalajı ve konteynerin istifi hakkında da bilgi vermiş olur⁹³.

TTK.'nın 1066. maddesine göre malların uğramış olduğu zıyaı veya hasarın, en geç navlun mukavelesi gereğince bunları teslim almaya salâhiyetli olan kimseye teslimi sırasında taşıyana veya boşaltma limanındaki temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, teslimden itibaren üç gün içinde taşıyan veya temsilcisine bildirmelidir. İhbarın yapılacağı veya ihbar süresinin başlayacağı an teslim anıdır⁹⁴.

⁹² Konteyner Türleri ve Yükleme, SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, bkz. ERDAL, s. 32.

⁹³ KOÇANAĞULLARI, s. 57.

⁹⁴ Rotterdam Kuralları'nın 23. Maddesine göre malın alıcıya teslimini müteakiben veya hasarın gözle görülür olması durumunda teslimi müteakiben 7 çalışma günü içerisinde bildirimde bulunmalıdır, Taşıyana, yüklerin teslim edilmesini takip eden yirmi bir gün içinde gecikme nedeniyle kayıp bildirim yapılmadıkça, gecikmeyle ilgili herhangi bir tazminatı söz konusu olmayacaktır, DEĞİRMENCİ KULA, s. 88; TTK.'nın 1066. maddesi ihbar süresinin teslimden itibaren başlayacağını söylemesine rağmen, madde tarafların karşılıklı menfaatlerini düzenlemekte olduğundan ihbar süresinin başlangıcı taşıyanın teslim borcundan kurtulduğu an olarak anlaşılmalıdır, DENİZ s. 88; YARGITAY 11. H.D., E: 2003/11373, K: 2004/5208, T: 10.05.2004 kararında, davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalı ve G. Dış Tic.ve Gıda San. Ltd. Şti.'ne ait jüt çuval emtiasının konteynerlerle Hindistan'ın Celcutta Limanı'ndan İstanbul Haydarpaşa Limanı'na davalıya ait gemiyle taşındığını, emtiasının bir bölümünün nakliye sırasında deniz suyu ile ıslanarak hasar görmesi sebebiyle sigortalıya 2.047.265.658 TL tazminat ödendiğini ileri sürerek, bu meblağın hasar tarihinden itibaren işleyecek reeskont oranında faiziyle davalıdan tahsiline, Tiger Cape Gemisi üzerinde müvekkilinin gemi alacaklısı hakkının bulunduğu tespitine karar verilmesini istemiştir. Davalı vekili, konteynerlerin Haydarpaşa Limanı'na 23.9.1999 tarihinde indirildiğini, süresinde hasar ihbarı yada usulüne uygun hasar tespiti yaptırılmadığını, teslim tarihinden bir ay sonra tek taraflı yaptırılan uzman incelemesinin bağlayıcı olmadığını, hasar var ise bunun konteynerlerin limanda beklediği 1, 5 aylık süre içinde meydana gelmiş olabileceğini savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece toplanan deliller ve benimsenen bilirkişi

Deniz taşımaları sonunda mal gemiden boşaltılırken mutlaka kargo zaptı adı verilen bir tutanak düzenlenmekte ve burada boşaltılan yükte bulunan ziya ve hasar belirtilmektedir. Taşıyanın veya temsilcisinin de imzasını taşıyan bu belge karşısında artık malın muayene ve ihbar mükellefiyeti olmamalıdır⁹⁵. Çünkü muayene ve ihbar tazminat talebinde bulunacak olan yükle ilgiliye ispat kolaylığı sağlayan bir husustur. Rotterdam Kuralların da

raporuna göre, yükün konteynerlerden limanda boşaltıldığı ve gümrükçü muayenesi yapıldığı sırada ıslaklık hasarının varlığının anlaşıldığı, alıcının selahiyetli makam durumundaki gümrük müdürlüğüne başvurarak tespit yapılmasını istediği, selahiyetli makamın yönlendirmesi doğrultusunda tespit işlemi yapıldığından davacının, hasarın varlığına ilişkin ispat külfeti yerine getirdiği, dolayısıyla TTK.'nın 1066/son maddesindeki karineden davalı taşıyanın faydalanamayacağı, olayda hasarın varlığının belli olduğu, yapılan işlemin hasarın boyutunun tespitine ilişkin olduğu, muayene sonrasında yetkili makam da hasarın varlığından haberdar olduğundan her ne kadar tespit uzman tarafından yapılmış olsa da şekil şartının yerine getirildiği, davalının taşıma sırasında meydana gelen ıslanma hasarından sorumlu olduğu gerekçesiyle, davanın kabulüne karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

⁹⁵ **KENDER**, s. 257; Ancak Yargıtay kargo raporunu tek başına yeterli görmeyip usulüne uygun ihbarın yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. YARGITAY 11. H. D. E: 1985/6245, K: 1985/6410, T: 25.11.1985 kararında davacı vekili; müvekkili şirkete nakliyat sigortalı (sodyum tripolifosfat) maddesinin davalıya ait gemi ile taşınması sonucunda noksan tahliye ve teslim edildiğini ileri sürerek sigortalıya ödenen 800.575 liranın faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili cevabında, kargo raporunda noksanlığa dair bir kayıt bulunmadığı, malın supalan tahliye edildiğini, kaldı ki % 2'yi aşmayan firenden taşıyanın sorumlu bulunmadığını savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece toplanan delillere ve bilirkişi raporuna dayanılarak malın gemiden noksan tahliye edildiği, noksanlığın tahliyeden sonra meydana geldiğine dair delil olmadığı, taşınan malın mahiyeti icabı fire verecek bir mal olmayıp torbalar halindeki ambalajların kifayetsiz olduğuna dair de bir kaydın bulunmadığı gerekçeleriyle davanın aynen kabulüne karar verilmiştir. Kararı davalı vekili temyiz etmiştir. TTK.'nın 1065. maddesi hükmü gereğince gönderilen malların teslim alınmadan muayenesinin nasıl ve hangi mercilerce yaptırılacağı açıklanmış bulunmaktadır. Dosyada, böyle usulüne uygun bir muamele yapıldığına dair bir kanıt olmadığı gibi TTK.'nın 1066/1. maddesi gereğince noksanlıktan dolayı taşıyana veya temsilcisine yazılı bir ihbar yapıldığı da iddia edilip kanıtlanmış değildir. Bu durumda TTK.'nın 166/3. maddesi gereğince taşıyanın, malları konşimentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve şayet mallarda bir ziya veya hasar sabit olursa bu zararın taşıyanın sorumlu olmayacağı bir sebepten ileri geldiği kabul edilmek lazım gelir. Her ne kadar aynı madde son cümle hükmü gereğince bu karinenin aksi isbat olunabilirse de, davacı taraf bu konuda da kabul edilebilecek bir delil getirmemiş olmasına göre davanın reddi gerekirken kabulüne ilişkin hüküm tesis edilmesi bozmayı gerektirmiştir.; Yargıtay başka bir kararında ise kargo raporunun ihbar meselesinde önemli olduğunu ve aslının dosyaya istenmesi gerektiğini belirtmiştir. YARGITAY 11.H.D. E:1986/8075, K: 1987/1707, T: 24.03.1987 kararında davacı vekili müvekkili nezdinde nakliyat sigortalı 79 karton kutu muhtevası muhtelif tipte fotoğraf makinalarının davalının sahip ve donatıcı bulunduğu gemiye New York'dan sağlam ve noksansız olarak yüklendiğini, yükün İstanbul Limanı'nda boşaltılması sırasında 5 kartonun noksan ve diğer 5 kartonun da hasarlı olduğunun tutanakla saptandığını, ziya ve hasar nedeniyle sigortalı malların sahibine müvekkilince tazminat ödendiğini ileri sürerek 976.019 liranın faiziyle birlikte rücu tazminatını talep etmiştir. Davalı vekili cevabında iddia olunan ziya ve hasarın Yasa'nın öngördüğü biçimde tespit ve ihbar olunmadığını, tahliye sırasında vuku bulan zarardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağını, müddeabihin fahiş olduğunu savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece iddia edilen ziya ve hasarın TTK.'nın 1065. Ve 1066. maddeleri hükümlerince tespit ve taşılana ihbar edildiğine dair bir belge ibraz edilemediği, gümrük ambarında düzenlenen tutanağın ve malların gönderilene teslimi için düzenlenen ordononun malın taşıma esnasında zarara uğradığına dair delil oluşturmadığı gerekçesiyle dava reddedilmiştir. Davacı vekili hükmü temyiz etmiştir. TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesi Müdürlüğü'nce mahkemeye gönderilen 27.9.1985 tarihli ve aslına uygunluğu anılan işletme yetkilisince onaylı kargo raporu suretinde davacıya sigortalı emtianın

da yüklerin teslim edildiği kişi ile sorumlu olduğu iddia edilen taşıyanın veya limanda faaliyet gösteren tarafın birlikte yaptıkları muayenede ortaya çıkan kayıp veya hasarlarda konvansiyonda bahsedildiği şekilde bildirim yapılmasına gerek olmadığı hükme bağlanmıştır. Gümrüğe tabi mallarda ise Gümrük İdaresi'nin tuttuğu tutanaklar yükteki zıyı ve hasarı ispat edebilecek niteliktedir. Eğer yük sahibi bu belgelerdeki zıyı ve hasarı gerçeğe uygun bulmuyorsa, vaktiyle harekete geçip ekspertiz yaptırmalıdır⁹⁶.

Konteyner taşımacılığında ise limandan limana yapılan taşımalarda yani yükün bizzat gönderilene teslim edilmediği durumlarda, yük varma limanında boşaltılarak liman idaresine tevdi edilmektedir. Konteyner gönderilen tarafından boşaltılacaksa liman idaresinden konteyner olduğu gibi teslim alınmakta, daha sonra muhtemelen başka yere taşınarak içindeki yükler çıkarılmaktadır, bazen de konteyner taşıyan tarafından boşaltılmakta ve gönderilen tarafından içindeki yükler teslim alınmaktadır. Konteynerin olduğu gibi teslim alınması halinde liman idaresince düzenlenecek olan kargo raporu⁹⁷

beş karton muhtevası kısmının gemiden çıkmadığı, diğer beş karton içeriği emtianın ise rezerveli çıktığı belirtilmiş bulunmaktadır. Resmi bir kuruluş olan Liman İşletmesi Müdürlüğü'nün mahkemeye gönderdiği onaylı kargo raporu suretinin sahte veya aslından farklı olması olağan dışı bir durum teşkil eder ve böyle bir halin varlığını davalı dahi iddia etmiş değildir. Buna rağmen 26.6.1986 tarihli bilirkişi ek raporunda Liman İdaresinin kargo raporunun aslını veya fotokopisini mahkemeye göndermekten kaçındığı, raporun aslında taşıyanı temsile yetkili bir şahsın imzası bulunsa idi Liman İdaresi'nin bunu hiç değilse fotokopisini göndermesi gerekeceği, şu halde gönderilen suretin delil olarak kabul edilemeyeceği gibi varsayımlarla kargo raporu yok farzedilmiş ve mahkemece de bu rapora itibar olunarak dava reddedilmiştir. Gönderilen kargo raporu örneğinin gerçeğe uygunluğundan kuşku duyulmuşsa mahkemece Liman İşletmesine yeniden müzekkere yazılarak raporun aslı istenmeli, aslı gönderildiği takdirde raporda kaptan veya acenta gibi taşıyan temsile yetkili şahısların imzaları bulunup bulunmadığı araştırılmalı, böyle bir imzanın varlığı halinde zıya ve hasarın usulüne uygun biçimde saptandığı kabul edilerek davacının rücu isteyebileceği tazminat miktarı bakımından deniz taşımacılığı ve sigortacılık sahasında uzman bir bilirkişiden rapor alınmalı ve hasil olacak sonuç dairesinde bir hüküm kurulmalıdır. Bu hususlar gözönünde bulundurulmadan bir takım vehim ve faraziyelere dayalı yetersiz bilirkişi raporuna itibar olunmak suretiyle davanın reddi cihetine gidilmesi hükmün bozulmasını gerektirmiştir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁹⁶ KENDER, s. 257.

⁹⁷ YARGITAY H.G.K., E: 1969/821, K: 1971/729 , T: 08.12.1971 kararında, Yargıtay Ticaret Dairesi'nin kararı şöyledir. Her ne kadar mahkemece kargo raporunda 75 kiloya denk bir fiçinin tamamen boş ve bir fiçinin de delik ve akmakta olduğuna dair olan kayda dayanılarak davalı nakliyecinin sorumsuzluğu kabul edilmiş ise de kargo raporu taşınan eşyanın gemideki halini tesbit edip bunların gemiye teslim edilirken ne durumda oldukları ancak konşimentonun tetkiki ile anlaşılabilir. Mahkemece noksan görülen bu boylara ait konşimentoların celp ve tetkik olunarak, bunların gemiye yüklendiği sıradaki hal ve durumu araştırılmadan mücerret kargo raporuna dayanılarak davanın reddi cihetine gidilmesi ve bu suretle eksik inceleme ile karar verilmesi usul ve kanuna aykırı ve davacının bozma isteği bu bakımdan yerinde görülmele hüküm açıklanan sebeple davacı yararına bozulmasına 3796/3344 sayı ile 31.05.1968 gününde) karar verilmiştir. Yeniden yapılan yargılama sonunda, bazı sebep ve düşüncelerle eski hükmünde direnmeye karar verilmiştir. Mahkeme, davalının nakliyeciyi olmadığını, antrepocu olduğunu kabul ederek, kargo raporunu esas alarak davalının sorumsuz olduğuna hükmetmiştir. Daire, deniz yolu ile nakledilerek davalı D.D.Y. antrepolarına alınan boyaların vapurda

konteynerin kendisine dair olacak ve içindeki yükleri kapsamayacaktır. Konteyner içindeki yükleri ilgilendiren zarar ise her zaman bir gizli hasar niteliğinde olacaktır. Bu zararlarla ilgili ihbar süresi de konteynerin teslim alınmasından itibaren başlayacaktır. İşte konteynerin limanda açılması söz konusu olmadığı, demir ve kara yolu ile başka yere taşınmasının lazım geldiği hallerde bu üç günlük süre çok kısa olup fiilen ihbara imkan vermeyecektir. Konteyner içindeki yüklerin teslim alınması halinde bu kez de ihbar ancak ambalajların dış görünüşü ve sayısına ilişkin olabilir. Diğer zararlar ise yine gizli hasar sayılacaktır. İşte ihbarın yapılmadığı durumlarda gönderilen yükleri hasarsız yani konişmentoda yazılı olduğu şekilde ve zarar ziya varsa bile taşıyanın mesul olmadığı bir sebepten doğmuş bir ziya ve hasarla teslim almış sayılacaktır. Böyle bir durumla karşılaşmamak için gönderilenin konteyneri başka vasıtaya bindirmeden önce yükleri boşaltarak tespit yaptırması gerekecektir ki bu da konteyner taşımacılığının niteliğine uymayacaktır. Çünkü bu taşımacılıkta beklenen başlıca faydalardan birinin yüklerin boşaltılıp tekrar yüklenmek zorunda kalmaksızın bir vasıttan indirilip diğerine bindirilmesi buna bağlı olarak taşımada süratin sağlanmasıdır. Gönderilenin ihbarda bulunma imkanı konteynerin gemiden indirildiği yerden en son taşınacağı yere kadar ulaştırılmasının üç günden az sürmesi halinde vardır. Bu nedenle TTK.'nın 1066. maddesi konteyner taşımacılığı için yetersiz kalmaktadır⁹⁸. Doktrinde bir görüş bu hususu konteynerin teslim alınması anının malın somut olarak teslim alınması yoluyla eşit tutmakla mümkün olabileceği kanaatindedir⁹⁹. Bize de ya bu görüş ışığında yükün teslim alınması dikkate alınmalıdır.

TTK.'nın 1065. maddesine göre gönderilen malları teslim almadan, kaptan veya gönderilen malların hal ve vaziyetini, ölçü, sayı ve tartısını tespit ettirmek maksadıyla onları mahkemeye veya salahiyyetli diğer makamlara yahut bu husus için resmen tayin olunmuş eksperlere muayene ettirebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da hazır

mı yoksa vapurdan çıkarılırken nakil sırasında veya antrepoda ziyaa uğramış olup, olmadığının araştırılması gerekçesiyle hükmü bozmuştur. Gümrük muayene tutanağında, bir fiçinin boş ve bir fiçinin da delik bulunduğu tesbit edilmiştir. Ancak bu tutanağın nerede tutulduğu belirtilmemiştir. Mahkemenin dayandığı kargo raporu ise, gümrük tutanağından 18 gün sonra düzenlenmiştir. Gümrük tutanağında ayrıca meşruhatta vardır. Bu belgeler layikiyle incelenmeden, davalının sorumsuz olduğuna hükmedilemez. Zararın nerede husule geldiğinin araştırılması ve sonucu dairesinde karar verilmesi gerekir. Bu nedenlerle direnme kararı bozulmalıdır, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁹⁸ DENİZ, s. 89; OMAĞ, s. 424.

⁹⁹ OMAĞ, s. 424.

bulundurulur. Resmi muayene Türkiye’de bunun için başkaca bir yetkili makam bulunmadığı için mahkeme bilirkişi marifetiyle yapılacaktır. Burada gümrüğe tabi mallar bakımından bir husus söz konusudur. Taşınmış olan gümrüğe tabi malın gönderilene teslimi gümrük muamelesinin ikmalinden sonra olacağına göre gümrük sundurması veya antreposunda yapılan muayene sonunda tanzim edilen tutanak maldaki hasarları ve noksanlıkları tespit eden resmi bir belgedir¹⁰⁰. Bu tutanaklarda tespit edilen hasar ve noksanlıklar hiç olmazsa aksi ispat edilene kadar doğru kabul edilmelidir. Zira bu tespitler bir kamu kuruluşu olan gümrük idaresinin tespitleridir. TTK.’nın 1065. maddesindeki resmi tespitin ise konteyner taşımalarında yapılması mümkün değildir. Bu tespit teslimden önce yapılmaktadır. Konteynerlerdeki yükler bakımından buna imkan olmadığı ortadadır¹⁰¹.

2.6.3 GÖNDERİLEN TARAFINDAN MALIN TESLİM ALINMASINDAN KAÇINMA

Kanun koyucu alacaklının temerrüdü halinde verme edimi borçlusuna Borçlar Kanunu’nun 91. maddesi ile tevdi hakkı tanınmaktadır. Borç konusunun tevdi edilmesi alacaklının emir ve tasarrufuna hazır bulundurmak üzere bir üçüncü kişiye bırakılmasını ifade eder ve bu üçüncü kişi gerçek veya tüzel bir kişi olabilir. Kanuna göre borç konusunun tevdi edileceği yeri borçlu kendisi karar veremez ve borçlu tevdi yerinin tayinini ancak mahkemeden isteyebilir. Tevdi yerinin ancak mahkeme kararıyla belirlenebileceği kuralına yasada bir istisna getirilmiştir. Yasaya göre ticari eşya mahkeme kararı olmaksızın dahi bir ardiyeye tevdi edilebilir. Burada ticari işlerin sürat gerektirmesi ve bu tür eşyalar için ardiyelerin hemen bulunmasından hareket edilerek mahkemeye başvurmak suretiyle gecikmeye sebebiyet verilmesi önlenmek istenmiştir¹⁰².

Borç konusunun tevdi edilmesi ile birlikte hasarın alacaklıya geçeceği kabul edilmiştir ve bunun sonucu olarak tevdi edilen eşyanın tevdi yerinde çalınmasından, yanmasından doğan zararlar alacaklıya ait olacaktır. Borç ilişkisinde hasar borçluya ait iken alacaklının

¹⁰⁰ KENDER, s. 256.

¹⁰¹ DENİZ, s. 89.

¹⁰² KILIÇOĞLU Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2007, s. 489.

temerrüdü üzerine borç konusu edim tevdi edildiği andan itibaren hasar artık alacaklıya geçecektir¹⁰³.

Gönderilenin malı teslim almaktan kaçınması veya TTK.'nın 1052. maddesine göre ihbar ve ilan üzerine malı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmemesi veya bulunamaması üzerine kaptan aynı zamanda taşıtana haber vermek suretiyle yükü bir umumi ambara veya güvenli bir yere tevdi hakkına sahiptir. Burada taşıyan tevdi eden, gönderilen veya üçüncü şahıs tevdiden yararlanandır¹⁰⁴. Tevdi kural olarak borçluya tanınan bir hak olmakla birlikte TTK.'nın 1057, 1058 ve 1059. maddelerinde yükümlülük niteliğindedir. Bu hükümlerde navlun sözleşmesi uyarınca gönderilenin kendine teslim edilmek istenen yükü kabulden açık veya örtülü olarak kaçınması durumunda Taşıyanın yükü emin bir yere tevdi etmekle yükümlü olduğu belirtilmektedir. Yükün tevdi sonucunda; Taşıyan sorumluluktan kurtulmuş olur, navlun ve benzeri alacaklar karşılığı yükü gönderilene teslim ile yükümlü kılınan umumi mağaza veya depo sahibi yükü taşıyan adına fakat gönderilen lehine saklar. Gönderilen navlun ve benzeri alacakların ödenmesi karşılığında yükü depodan çekebilir. Yükün gönderilen tarafından henüz teslim alınmadığı, depoda saklandığı süre içinde yükün zıya ve hasarı taşıtana aittir¹⁰⁵.

Konteyner taşımacılığında yükün gönderilen tarafından teslim alınmaması sonucunda meydana çıkan demoraj ücreti ve liman giderleri önemli bir sorun haline gelmiştir. Taşıyan tarafından varna limanına getirilen yük gümrüklü sahaya bırakılmaktadır. Bu aşamadan sonra yükte var olabilecek sorunları gümrük mevzuatı açısından gümrük inceler ve yükün ülkeye girişine ya da bir sorunun varlığı halinde müsaderesine karar verebilmektedir. Ancak bu süreç sanıldığı kadar aksine çok uzun zaman almakta ve işin içine labovatuvarlar, sonucu beklenen tahliller, gelip giden yazışmalar girer. Bu zaman zarfında ise limanda bekleyen yükün zarar görmemesi ve kaybolmaması için taşıma terminali tarafından elektrik, konteyner tahlil, konteyner boşaltma, konteyner temizleme gibi hizmetler

¹⁰³ KILIÇOĞLU, s. 489.

¹⁰⁴ KUBİLAY, s. 174.

¹⁰⁵ KUBİLAY, s. 175; KENDER/ÇETİNGİL, s. 120; Tevdiye bağlı hukuki sonuçlar şunlardır; navlun gibi alacaklar karşılığı yükü gönderilene teslim ile yükümlü kılınan umumi mağaza veya emanetçi yükü taşıyan adına fakat gönderilen lehine muhafaza eder. Rehin hakkı sahibi taşıyan olmakla beraber navlun şeklindeki alacakların ödenmesi karşılığı malı çekebilecek olan gönderilendir. Ancak tevdi olunmuş yükün risk ve hasarı taşıyan üzerindedir. BK.'nın 91. Maddesi veya TTK.'nın 1057. Maddesindeki şartların sağlanması ve tevdi ile taşıyan sorumluluktan kurtulmuş olur, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 305.

verilmektedir. Yapılan tahlil ve değerlendirmeler sonucu malın gönderilene teslimi ya da başkaca sebeplerle yükün ülkeye sokulamaması halinde söz konusu belirtilen masraflara ilişkin ödemenin kimden tahsil edilebileceği Yargıtay kararlarına da sık sık konu olmaktadır.

Yargıtay'a yansıyan bir olayda davacı vekili, müvekkilinin liman sahasına tahliye edilen iki ayrı konteynerin uzun süre dolu olarak bekletildiğini ve alıcısı olan davalı tarafından teslim alınmaması zerine Tasfiye İşleri Genel Müdürlüğü'ne teslim edildiğini, ancak bekledikleri süre için bekleme, konteyner (dolu) terminal ve muayene/numune creti tahakkuk ettiğini, söz konusu ücretlerin tahsili için giriştikleri icra takibinin davalının haksız itirazı ile durduğunu ileri sürerek, itirazın iptali ile %40 icra inkar tazminatının davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, davacının gönderdiği faturaların iade edildiğini, asıl alıcı olan E. Dekorasyon A.ř. olup, davanın ona karşı açılması gerektiğini savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece taraflarca sunulan kanıtlar ve yaptırılan bilirkişi incelemesine göre, Singapur'dan Türkiye'ye gönderilen emtianın 1152792 No'lu konteynere ilişkin koņimentoda alıcı olarak davalı adının yer aldığı, 15.07.2000 gününde tahliye edildiği, 382494-8 No'lu konteyner alıcısının koņimentosunda alıcının yine davalı olarak gösterildiği ve emtianın 08.08.2000 gününde tahliye edildiği, davalı tarafından ibraz edilen belgelerde alıcı dava dışı E. A.ř. olarak görünüyor ise de, Ambarlı Gümrük Müdürlüğü'nün dosyaya getirtilen belgelerine göre alıcının davalı olduğu ve emtianın bekleme creti ile sair masraflarından sorumlu bulunduğu ve bu miktarın toplam 10.940 USD olarak belirlendiği gerekçesiyle, itirazın 10.940 USD üzerinden iptaline, davacının sair istemlerinin reddine karar verilmiştir. Yargıtay'ca da dava dosyası içindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve kanuna aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde görülmemiş ve hükmün onanmasına karar verilmiřtir¹⁰⁶. Doktrinde söz konusu ücretlerin TTK.'nın 1069. maddesinde yer alan teslim işleminin gerçekleşmemesi nedeniyle gnderilenden değil, taşıyandan alınması gerektiğini vurgulayanlar da vardır¹⁰⁷. Yükün limanda teslimi

¹⁰⁶ YARGITAY 11. H. D.,E: 2003/6939,K: 2004/832,T: 29.01.2004, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

¹⁰⁷ ÖĞÜZ Zehra şeker, Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj(Konteyner İşgaliye)cretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulamaları, İstanbül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 66, S.1, İstanbül 2008, s. 337-341.

konusunda yaptığımız açıklamalar ışığında olaya TTK'daki düzenleme açısından bakarsak teslim aşamasının gerçekleşmemesi nedeniyle Yargıtay'ın kararı yerinde görülmeyebilir. Ancak günün gereklerinin çok gerisinde olan kanunumuzun yanında günümüzdeki deniz taşımacılığının ve konteynerin icadının bu taşımacılığa kattığı değişimleri dikkate alırsak Yargıtay'ın kararının daha hakkaniyetli olduğu sonucuna ulaşmaktayız.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE TESLİM AŞAMALARINDA GÖREV ALANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI

3.1 TAŞIYAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

3.1.1 GENEL OLARAK

Deniz ticaretinin içinde olan kimseler farklı faaliyetlerinden dolayı farklı sıfatlarla anılmaktadır. Taşıyan, deniz yolu ile yük taşımayı taahhüt eden kimsedir³²⁸. Bunun yanında bu kişiler aynı anda birden fazla sıfatı da taşıyabilmektedirler. Örneğin bir gemi sahibi gemisini deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt ederek deniz ticaretinde kullanıyorsa hem donatan hem de taşıyan olmaktadır. Bunun yanında gemi işletme müteahhidi de deniz yolu ile yük taşımayı taahhüt ettiğinde taşıyan olabilmektedir.

Konteyner taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun tespiti için konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere kimin tarafından ve nerede doldurulduğu, içindeki mallardan veya satılacak şeylerden taşıyıcının bilgisinin olup olmadığı, nerede kimlerin önünde kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, zarara uğrayıp uğramadığının bilinmesi gerekli ve önemlidir³²⁹.

Yürürlükteki TTK.'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kurallarının ana kaynağı *Konışmentoya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (1924 Brüksel Szöleşmesi) (La Haye/Hague Kuralları)*dir. 1924 Lahey Kuralları, uluslararası eşya taşımacılığı alanında taşıyanın sorumluluğuna bir başka deyişle taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesaklık sağlamak amacıyla yapılan, İngiliz-Amerikan hukukunda uygulanan kloz sistemine dayalı ilk uluslararası anlaşmadır. 1924

³²⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 103.

³²⁹ ÇAM, s. 15.

Lahey Kuralları'nda yükün zıya ve hasarından taşıyanın sorumluluğu kusur sorumluluğu esasına dayandırılmıştır³³⁰.

Konvansiyonun 1. maddesine göre taşıyan yükün gemiye yüklendiği andan gemiden boşaltıldığı ana kadar sorumludur. Böylece taşıyanın yükleme limanında yükün zilyetliğinin kendisine geçtiği zaman(henüz yük gemiye yüklenmediği için) veya boşaltma limanında yük gemiden boşaltıldıktan sonra sorumlu olmayacağı söylenebilmektedir. Ancak günümüzde bunun aksine yüklenenler, yüklerini geminin yüklemeye hazır olmasından önce taşıyanın veya terminal işleticisinin deposuna teslim etmekte, boşaltma limanında ise yükün gemiden boşaltılması ile gönderilene teslimi arasında geçen süre içinde yük, taşıyanın veya terminal işleticisinin zilyetliğinde kalmaktadır. Bu durumda taşıyanlar yüklemeyen önce ve boşaltmadan sonra, yükün zilyetliklerinde iken kaybı veya hasarlanması durumunda, emanetçi veya depo işleticisi sıfatıyla farklı iç hukuk kurallarına tabi olurlar³³¹.

1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin (Lahey Kuralları'nın sözleşme haline getirilmiş şekli) bazı hükümleri 1968 Tarihli Brüksel Protokolü ile değiştirilmiştir (Visby Kuralları). Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin içeriğinde hükümler barındıran 1968 Brüksel Protokolü ile sorumluluğun koli ve ünite ile sınırlandırılmasının yanı sıra boşaltma yerindeki cari piyasa değeri ile sınırlı sorumluluk kabul edilmiş, bu sınırlamalardan taşıyanın adamlarının da yararlanabileceği öngörülmüştür. Bunlardan başka navlun sözleşmesine konu olan yükün kayıp veya hasarının tazmini için taşıyan aleyhine açılacak her türlü davada, bu davanın sözleşmeye ya da sözleşme dışı sorumluluğa dayanmasına bakılmaksızın taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan hükümlerin geçerli olduğu ancak bununla beraber zarar taşıyanın kasten ya da özensiz bir davranışı ile ya da her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir ihmal veya eylemden doğmuşsa, sorumluluğa ilişkin sınırlamaların

³³⁰ ATEŞ Ebru, Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel Lahey Konveksiyonunun Türk Hukukuna Etkisi, İstanbul 2008, s. 8.

³³¹ 1924 Brüksel Konvansiyonu'nda, taşıma borcunun süresinde ifa edilmemesi sebebiyle yükün geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğa ilişkin herhangi bir hükme yer verilmediği gibi, TTK.'da da yer verilmemiştir, KUBİLAY, s. 26.

uygulanmayacağı ve aynı şekilde davranan taşıyanın adamlarının da sorumluluk sınırından yararlanmayacakları kabul edilmiştir³³².

Visby Kuralları ile getirilmiş ve konteyner taşımacılığı açısından önemli olan bir başka yenilik **CONTAINER CLAUSE**' dir. Bu kloz ile eşya taşınmasında konteyner, palet veya benzer bir cihaz kullanılmış ise bunların içeriğinin taraf iradeleriyle konişmentoda belirtilmiş olması durumunda, her konteynerin veya içindeki her bir ambalajın bir koli veya parça olarak değerlendirilebileceği hükme bağlanmıştır³³³.

1978 Hamburg Kuralları uyarınca ise taşıyan yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında yükün zilyetliği kendisinde olduğu sürece sorumludur. Böylece yükün zilyetliği taşıyanda olmak kaydıyla, yükleme öncesi ve boşaltma sonrası taşıyanın sorumluluğunu esas alan yeknesak bir sistem benimsenmiş olmaktadır. Hamburg Kuralları taşıyanın sorumluluğu için tek standart getirmiştir ki, o da yükün kaybına, hasarlanmasına veya gecikmesine (yükün geç teslim edilmesinden sorumluluk uluslararası alanda ilk kez Hamburg kuralları ile düzenlenmiştir³³⁴) neden olan kusur veya ihmaldir³³⁵. Lahey ve Visby Kuralları'nda yükteki zıya ve hasara ilişkin ihbar süresi 3 gün ile sınırlı iken Hamburg Kuralları ile bu süre 15 güne çıkarılmıştır. Bunun yanında Hamburg Kuralları'nda getirilen bir diğer değişiklik ise taşıyanın sorumluluğunun koli ve parça başına özel çekme hakkı ile sınırlandırılmış olmasıdır³³⁶.

³³² KUBİLAY, s. 27.

³³³ ATEŞ, s. 12.

³³⁴ Hamburg Kuralları gecikme konusunda şu kuralları öngörmüştür; Taşıyan eşyanın zıya ve hasarından olduğundaki gibi teslimindeki gecikmeden doğan zarardan da zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşyanın muhafaza altında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması koşulu altında sorumludur. Teslimde gecikme deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi ile öngörülmüş boşaltma limanında açıkça kararlaştırılan süre içinde veya böyle bir anlaşma yoksa özenli bir taşıyandan olayın özellikleri dikkate alınarak istenilebilecek makul süre içinde eşyanın teslim edilmemiş olması durumunda vardır. Taşıyanın geç teslimden sorumluluğu gecikmeye uğramış eşya için ödenmesi gereken navlunun iki buçuk katına eşit bir meblağ ile sınırlıdır. Bununla beraber bu meblağ deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi gereğince ödenecek toplam navlun miktarını aşamaz. Hak sahibi teslim süresinin sona ermesinden itibaren aralıksız 60 gün içinde teslim olunmayan eşyayı kaybolmuş eşya sayabilir, TEKİL, Deniz Hukuku, s. 326.

³³⁵ KUBİLAY, s. 28,67; Lahey Kuralları'ndan farklı olarak Hamburg Kuralları sadece konişmentolu taşımalarda değil, deniz yolu ile eşya taşınmasına ilişkin tüm sözleşmelerde uygulanmaktadır. Bununla birlikte charter sözleşmeleri Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Ancak Hamburg Kuralları'nın charter sözleşmelerinde uygulanabilmesi için bir charter parti zımından konişmento düzenlenmiş olmalıdır, ATEŞ, s. 15.

³³⁶ ATEŞ, s. 18.

2010 yılının son aylarında yürürlüğe girmiş olan ve Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu(UNCITRAL) tarafından hazırlanan ve Rotterdam Kuralları olarak adlandırılan United Nations Convention on Contracts For The International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea son yıllarda gelişen konteyner taşımacılığına ve elektronik veri transferi gibi teknik konulara tam bir açıklık getirememeleri nedeniyle revize edilmesi gereken Lahey, Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesi hedeflenmektedir. Kaldı ki, Rotterdam Kuralları'nın 89. maddesine göre kuralların yürürlüğe girmesi ile taraf devletler için bu üç konvansiyonun yerine geçeceği de açıkça kararlaştırılmıştır³³⁷. Taşıyanın sorumluluğu açısından Rotterdam Kuralları'nın getirdiği yenilikler önemlidir. Taşıyanın yük ile ilgili sorumluluğu selef konvansiyonlardaki düzenlemelere göre yükleme limanında başlayıp boşaltma limanında sona ererken, Rotterdam Kuralları'nın 12. Maddesi gereğince taşıyanın yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadarki süreçte yani terminalde yükü depolamaktan nakliye hizmetlerine kadar tüm süreçten taşıyan sorumludur³³⁸.

Rotterdam Kuralları'nın 17/1. maddesi uyarınca taşıyan, yükün kaybı, hasarlanması ve gecikmesinden sorumludur. Rotterdam Kuralları'nın 17/2. Ve 17/3. maddesi çerçevesinde tanımlanmış olan ve taşıyanın sorumluluk muafiyeti olarak sayılabilecek durumlar da sıralanmıştır. Önceki kurallara göre bu konuda en kapsamlı muafiyet kalemleri Lahey ve Visby Kuralları'nda ele alınmıştır. Bunlara göre malın gecikmesi, hasarlanması veya kayıp kaptan veya gemi adamlarının veya taşıyana hizmet edenlerin gerçekleştirdiği seyir hatasından veya işletme hatasından kaynaklanıyorsa taşıyanın herhangi bir sorumluluğu yoktur. Ne var ki, Rotterdam Kuralları bu maddeyi de, bu maddeye sığınarak taşıyanın

³³⁷ Özellikle şu noktalarda Rotterdam Kuralları seleflerinden oldukça farklıdır; Bu üç konvansiyonun aksine Rotterdam Kuralları deniz taşımacılığına ilave olarak bir başka taşıma şeklini içeren ve belirli bir navlun miktarı karşısında yükün taşınmasını konu alan tüm taşıma sözleşmelerini kapsamaktadır. Rotterdam Kuralları öncelikle uygulama alanı açısından farklılık göstermektedir. Rotterdam Kuralları'nın 5. maddesinde bu kurallar teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içinde olduğu ve taşıma sözleşmesine göre teslim alma yeri, yükleme limanı, teslimat yeri veya boşaltma limanından herhangi birinin bu konvansiyona taraf devletlerin sınırları dahilinde yer alması durumunda, bir deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı deniz taşımasının boşaltma limanının farklı devletlerin sınırları dahilinde olduğu taşıma sözleşmeleri için geçerlidir. Rotterdam Kuralları uyarınca artık konişmento olarak tanımlanacak bir belge bulunmamaktadır. Rotterdam Kuralları'nın 1/14. Maddesine göre taşıma belgesi(Transport Document) çoklu taşımada kullanılan belgelerin yeni ismi olarak uygulamaya sokulmaktadır, **DEĞİRMENCİ KULA**, s. 87; Rotterdam Kuralları Birleşmiş Milletlerin denizyolu taşımacılığı konusunda şekillendirdiği en yeni sözleşmedir, **AKTEN Necmettin**, Rotterdam Kuralları 2008, www.dunyagazetesi.com.tr/_86_61194_yazar.html, Erişim Tarihi: 30/12/2010.

³³⁸ **DEĞİRMENCİ KULA**, s. 88.

sorumluluktan muaf tutulması ihtimalini de ortadan kaldırmıştır³³⁹. Bunun yerine Rotterdam Kuralları bu konudaki ilk ispat hususunu taşıtana bırakmıştır. Taşıtan eğer ki kayıp, hasar veya gecikmenin taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat edebiliyorsa taşıyan sorumlu olacaktır. Bu halde de taşıyan kayıp, hasar veya gecikmenin kendi hatası veya 18. Maddedeki kişilerden birine atfedilecek olmadığını ispat ederse veya hasar, kayıp veya gecikmenin 17/3. Maddedeki durumlardan meydana geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulmaktadır.

3.1.2 TAŞIYANIN YÜKE ÖZEN SORUMLULUĞU

Türk Hukuku'nda ise, TTK.'nın taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen 1061. maddesine göre taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıyaı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür; meğer ki, zıya veya hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun. Bu madde taşıyanın konteyner taşımacılığının tüm safhalarında görev alabileceğini ve asıl sorumlu kişinin taşıyan olduğunu göstermektedir. Taşıyanın bu maddedeki işleri başkasına yaptırdığı hallerde de bu kişileri gözlem borcu vardır³⁴⁰.

3.1.3 TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ BULUNDURMA BORCU BAKIMINDAN KONTEYNER VE KONTEYNER GEMİLERİ

Bir geminin hareketini ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlayabilmemiz için gemiyi yasaların, tüzüklerin öngördüğü şekilde personelle donatmak, geminin yapacağı seferi tamamlayabilmesi için yeteri kadar akaryakıt, makine yağı, su ve personel için kumanya ile donatmak, gerekli ulusal ve uluslararası sertifikaları sağlamak, geminin yüke, yola ve denize elverişli olmasını sağlamak, yeteri kadar malzeme ve yedek parça ile donatmak, gerekli yükleme ve boşaltma araçları ile donatmak gibi hususları yerine getirmemiz gerekmektedir³⁴¹.

³³⁹ DEĞİRMENCİ KULA, s. 88.

³⁴⁰ OMAĞ, s. 420.

³⁴¹ AKDOĞAN, s. 54.

Taşıyan geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke yani sefere elverişliliğine ilişkin yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde bundan ileri gelen zararlardan sorumludur. Ancak TTK.'nın 1019. maddesine göre taşıyan gemiyi sefere elverişsiz hale getiren bozukluk veya noksanlığın, tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermesine rağmen, yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmediğini ispat ederse, bundan doğan zararlar için sorumlu olmaz³⁴². Doktrindeki bir görüşe göre buradaki taşıyanın sorumluluğu bir garanti sorumluluğu olmayıp ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur³⁴³.

TTK.'nın 817. maddesine göre tekne, umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun, tamamıyla anormal tehlikeler hariç, deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olan bir gemi "Denize elverişli" sayılır. Örneğin geminin makine, kazan kısımlarının normal deniz tehlikelerini karşılayacak güç ve yeterlilikte olması gerekir³⁴⁴.

Denize elverişli olan gemi, teşkilâtı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun, tamamıyla anormal tehlikeler hariç, tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu

³⁴² Rotterdam Kuralları'na göre geminin denize, sefere ve yüke hazır edilmesi konusundaki ispat mükellefiyeti taşıtandadır. Önce taşıtan hasar, kayıp ya da gecikmenin taşıyanın sorumlu olduğu safhada meydana geldiğini ispat edecek sonra taşıyan bunun kendi ya da kendi emrindeki ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişi yada tarafların ihmal ya da kusurundan kaynaklanmadığını ispat edecek ya da bunun muhtemel sorumsuzluk halleri dahilindeki nedenlerden kaynaklandığını ispatlayacaktır. Sonra taşıtan bu kayıp, hasar yada gecikmenin muhtemel sorumsuzluk halleri dışındaki bir olaydan meydana geldiğini ya da buna katkı sağladığını ispatlayacak sonra top taşıyana geçecek o bu olayda kendisinin ya da emrindeki kişilerin suçu ya da ihmali olmadığını ya da ihmali varsa bu olaya katkısı olmadığını ispatlayacak, sonra taşıtan bunun muhtemelen taşıyanın ya da adamlarının geminin denize, yola ve yüke hazır etme konusundaki özen borcunu yerine getirmediğini ya da bunun bu olaya katkısının olduğunu ispat edecektir, **ŞİŞMANYAZICI** Harun, Rotterdam Kuralları'nın Değerlendirilmesi, www.denizhaber.com, Erişim Tarihi: 30/12/2010.

³⁴³ Gemiye elverişsiz hale getiren noksanlık ve bozukluğun taşıyanın veya adamlarının kusurundan ileri gelmiş olması gerekmez. Elverişsizlik sebebi umulmayan bir hal veya herhangi bir tabii olay teşkil etmiş olabilir. Şu hale göre taşıyanın geminin sefere elverişsizliğindeki kusuru, tedbirli bir taşıyandan beklenen özenle tespiti mümkün elverişsizlik sebebinin, yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmemiş veya keşfedilmiş olmakla beraber, bu noksanlık veya bozukluğun yolculuğun başlangıcına kadar giderilmemiş olması halinde ortaya çıkar, **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 136.

³⁴⁴ **OMAĞ**, s. 418.

takdirde “Yola elverişli” sayılır³⁴⁵. Yani doğrudan doğruya geminin yapısı ile ilgili olanlar yanında emin bir yolculuk için gerekli diğer şartlar buraya girer³⁴⁶.

Konteyner taşımacılığı açısından geminin yola elverişli olmasının önemi yükleme durumu ile ilişkilidir. Yükleme durumu itibariyle bir geminin yola elverişli sayılabilmesi için, istif haddinin üstünde veya teknenin bir yana yatması yahut herhangi bir şekilde dengesini kaybederek alabora olması sonucunu doğuracak surette yüklenmemiş veya istiflenmemiş olması gerekir³⁴⁷. Yani konteyner gemilerinde geminin elverişliliğine etki yapabilecek unsurlar konteynerdeki noksanlık ve konteynerin gemideki istif tarzıdır. Güvertede ve güverte altında üst üste yığılmış konteynerler geminin dengesini bozabilmektedir. Bu nedenle böyle bir geminin hem denize hem de yola elverişsiz olduğu açıktır³⁴⁸.

TTK.’nın 1019. maddesine göre de her çeşit navlun mukavelesinde taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını ve soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını, “Yüke elverişliliğini” temin etmekle mükelleftir. Örneğin, geminin taşıyacağı yükün çeşidine göre havalandırma ve soğutma techizat ve tertibatına, güvertede yük taşınacağı takdirde bunun için gerekli tesisata sahip olması gerekir. Geminin ambarlarında önceki yüklerden kalan artıkların veya kokuların taşınan yüke zarar vermesi, ambarlarda bir yükün kokusunun diğerine sinmesine mani olacak techizatın bulunmaması, tankerlerde yağ tulumbası kapaklarının mevcut olmaması yüke elverişsizlik halleridir³⁴⁹.

Konteyner açısından ise, konteyneri geminin bir parçası sayarsak zorunlu olarak konteynerin de yüke elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır.

³⁴⁵ YARGITAY 12. H. D. E: 2003/13178, K:2003/15827 ve T:03.07.2003 kararında yola hazır gemi, bu gemiyi kiralayan, kaptanı ve gemi adamları tarafından bir deniz yolculuğuna çıkmaya fiilen ve hukuken hazırlanmış olan gemidir. Yükün tamamen yüklenmesinden sonra gümrük ve limana ait işlemlerin yapılması ve belgelerinin kaptan tarafından alınması gereklidir. Bunun sonucunda gemi, denize ve yola elverişli olmalı, ayrıca liman ve gümrüklerle ilgili belgeler tamamlanmış bulunmalıdır, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

³⁴⁶ KALPSÜZ, s. 117.

³⁴⁷ KALPSÜZ, s. 118.

³⁴⁸ Konteynerdeki noksanlığın denize elverişlilikte herhangi bir etkisi olmaz. Çünkü bu sandıklar geminin donatanına ait olmayıp ambar fonksiyonu görürler, DENİZ, s. 90.

³⁴⁹ KALPSÜZ, s. 121.

Ambar kavramı içine yer değiştirebilen ambar diye nitelendirdiğimiz konteynerler de dahil edilebilir³⁵⁰. Bizce de, TTK.'nın 1091. maddesine göre taşıyanın gemi ambarlarını yükü taşımaya, muhafazaya uygun bulundurması gerektiği ve konteynerde geminin yük bölümü gibi fonksiyon gördüğü için bu sandıklarda bulunan noksanlıklar gemiyi yüke elverişsiz hale getirmektedir.

Konteynerlerin gemide istif gibi yüklerin de konteynere istif gemiye etki eden bir husustur. Bu durumda eğer istif taşıyan tarafından yapılmışsa gemiyi denize elverişli bulundurma borcu bakımından taşıyan sorumlu olacaktır. Fakat yüklerin konteynere istif yükleten veya üçüncü kişi tarafından yapılmışsa taşıyanlar konişmentolara istifin yükleten tarafından yapıldığı hallerde taşıyanın kötü istiften doğacak zararlardan mesul olmayacağına dair klozlar koyabilirler. Ancak bu klozlar taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma borcunu düzenleyen hükümlerin emredici hükümler olmasından dolayı geçerli olmayacaktır. Bu durumda TTK.'nın 1091. maddesine göre taşıyanın elverişsizliğe yol açacak eksikliğin tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi fark edilemeyecek bir husus olduğunu ispat etmesi gerekir³⁵¹.

Konteyner taşıyan tarafından temin edilir ve yükleten tarafından da istiflenir ise, bu durumda konteynerdeki elverişsizlik gemiyi yüke elverişsiz hale getirir ve taşıyan sorumlu olur. Konteyner taşıyan tarafından temin edilir ve yük istiflenir ise, bu durumda taşıyanın sorumlu olması kaçınılmazdır³⁵². Ayrıca konteynerin taşıyanın kendi mülkiyetinde olması veya konteyneri başkasından kiralaması fark yaratmaz. Taşıyan kiraladığı konteyneri de yüke elverişli bulundurmak zorundadır³⁵³.

Konteyner yükleten tarafından temin ve istif edilir ise, doktrindeki bir görüşe göre konteynerdeki noksanlık dıştan görülebilecek cinsten ise konteyner yükleten tarafından temin edilse de taşıyan gerekli kontrolü yapmadığı zaman geminin yüke elverişsizliğinden

³⁵⁰ OMAĞ, s. 418.

³⁵¹ DENİZ, s. 91.

³⁵² Konteyner taşıyan tarafından temin edilmiş ve taşıyan bunları bir konteyner işleticisinden kiralamışsa bunda taşıyan kadar yükletenin de menfaati ihlal edilmiştir ve bu nedenle yükleten taşıyan ve konteyner işleticisi arasındaki kira akdine dayanarak zararın tazminini isteyebilir, DENİZ, s. 92.

³⁵³ Kiralanan konteynerlerle ilgili ayıpları taşıyan taşıtana karşı ileri süremez. Bir sözleşme olan kira ancak tarafları arasında hüküm doğurur. Üçüncü şahıslara karşı ileri sürülemez. Taşıyan özürülü konteynerden doğacak zararı taşıtana tanzim ettikten sonra kira sözleşmesine dayanarak kiryalayana dönebilecektir, OMAĞ, s. 419.

sorumlu olacaktır³⁵⁴. Ancak taşıyanın konteynerin yüke uygunluğunu kontrol veya elverişsizliğini keşif konusunda gerekli özen göstermesine imkan yoktur. Çünkü taşıyan bu durumda mallarla dolu ve mühürlü konteyneri teslim alıp gemisine yükler³⁵⁵. Bu nedenle yukarıda belirttiğimiz görüşe katılarak konteynerdeki noksanlık dıştan görülebilecek cinsten değil ise konteyner yükleten tarafından temin edilse de taşıyan gerekli kontrolü yaptığı zaman geminin yüke elverişsizliğinden sorumlu olmamalıdır. Bunun yanında konteyner gemilerinde konteynerdeki sızıntıları ve delikleri kontrole yarayan aletlerin, hatta bozuk konteynerlerin yerine yenisini koyabilmek için yedek konteynerlerin ve gerekli tamirata yapacak teknik elemanın da gemide olması gerekir, aksi halde yine gemi yüke elverişli olmayacak ve taşıyan sorumlu olacaktır³⁵⁶.

Konteyner üçüncü kişi tarafından temin edilir ve istiflenir ise, sonuç yine konteynerin yükleten tarafından temin ve istifindeki gibidir³⁵⁷.

Kombine taşımalarda istif çoğu zaman taşımanın karadaki kısmını ifayı üstüne alan kara taşıyıcısı tarafından yapılacaktır. Yani istifi yapan yani yükün konteynere yüklenmesini gerçekleştiren kara taşıyıcısı olabilir. Bu şahsın taşıyanın muavin şahsı olması veya olmaması halinde de taşıyan istifi bizzat gözlem ile sorumludur. Yüke özen sorumluluğu onun şahsında devam eder ve asıl taşıyan ziya ve hasar halinde yükle ilgililere karşı

³⁵⁴ DENİZ, s. 94.

³⁵⁵ OMAÇ, s. 419; YARGITAY 11. H. D.E: 2002/13048, K: 2003/4539, T: 06.05.2003 kararında davacı vekili, müvekkilinin Kondustan/Almaata'ya ihraç ettiği 2800 kutu boya emtiasının varma yerinde 1410 kutusunun kayıp, 1090 adedinin dökük ve 300 adedinin de az hasarlı olarak tesbit edildiğini ileri sürerek 19.418 USD' nin yükleme tarihinden itibaren %12 döviz faizi ile birlikte davalıdan tahsilini istemiştir. Davalı vekili, müvekkilinin taşıma işinin deniz yolu ayağını yaptığı ve Nikoloyev limanına hasarsız ve eksiksiz olarak teslim ettiğini kara taşınması ile ilgilerinin olmadığını, usulsüz tespit ve ihbar yapılmadığını savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna göre, davacı tarafından konteynere yüklenen emtianın mühürlü konteynerler içinde davalıya teslim edildiği ve varma yerinde mühürde ve konteynerlerde hasar tespit edilmediği, hasar tespitinin TTK.'nin 1066/2 nci maddesine göre taşıyan veya temsilcisi huzurunda yapılmadığı, hasar ihbarının da TTK.'nin 1066/1 maddesinde öngörülen sürede yapılmadığı, zarardan davalının sorumlu bulunmadığı gerekçesiyle red kararı verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA oybirliğiyle karar verilmiştir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

³⁵⁶ Böyle bir durumda yükleten zarara kendisi katlanacaktır. Konteyneri kiralamışsa akdi ilişkiye dayanarak zararlarının tazminini isteyecektir, DENİZ, s. 95.

³⁵⁷ DENİZ, s. 95.

sorumlu olacaktır. Taşıyan bu halde yükle ilgililere karşı ödemek zorunda kalacağı tazminat için kara taşıyıcısına dönebilecektir³⁵⁸.

Taşıyana ait bir konteyner taşıma esnasında taşıtanın başka özel bir konteynerini de zarar verebilir. Bu halde, konteyneri de taşınan mallardan sayıp taşıyanın yüke özen sorumluluğuna gidilebileceği söylenmektedir³⁵⁹. Konteyner her ne kadar navlun sözleşmesine konu teşkil eden mallardan sayılmasa, hatta konteyner bir yerden diğerine taşınacak malları birleştirmede kullanılan bir vasıta olarak kabul edilse de geniş bir yorum ile konteynerin de taşıtana ait bir yük gibi kabul ederek taşıyanın sorumluluğuna gidilebilir. Bizce bu sonuca konteyneri yük olarak değerlendirmesek, “hareket edebilir gemi ambarı” olarak değerlendiresek de ulaşabiliriz. Yukarıda belirttiğimiz gibi konteynerin gemi ambarı olarak kabulü halinde yüke elverişsizlik söz konusu olmaktadır. Bu durumda yüke zarar veren konteynerin muhakkak yükün içine konan konteyner olması gerekmemektedir. Yükün içine konulduğu konteynerden başka bir konteyner de yüke bu şekilde zarar verebilir.

Aksi bir halde ise yani taşıtana ait bir konteynerin taşıyana ait bir konteynere zarar vermesi halinde, taşıyan bu zarara sebebiyet vermedikçe taşıtanın, taşıyanın bu zararını karşılaması gerekir. Taşıtana ait bir konteynerin taşıyanın kiraladığı bir konteynere zarar vermesi halinde ise taşıyan bu zararın taşıtana ait konteynerden kaynaklandığını kiralayana karşı ileri süremeyecektir. Taşıyan kiracı sıfatıyla kiralananı özenli kullanmalı ve sağlam bir şekilde teslim aldığı gibi teslim etmelidir. Taşıyan ancak zararı giderdiği oranda kusurlu konteyner sahibine dönebilir³⁶⁰.

Farklı taşıtanlara ait konteynerlerin birbirlerine zarar vermesi halinde pratik bir çözüm olması açısından yüke özen bakımından, bir kusuru olmasa bile taşıyanın bu zararı gidermesi ve zarar veren konteynerin sahibine dönmesi öngörülmüştür³⁶¹. Bizce de

³⁵⁸ Kıyıda elli mil içerdeki depolarda istif işini bizzat taşıtan ve adamları yapıp, konteynerleri mühürleyip taşıyana teslim ettikleri takdirde Tokyo Kaideleri'ne göre yükleten ve adamları vasıtası ile gerçekleştirilen teslim, yükleme, istif ve boşaltmadan taşıyan sorumlu değildir. Bir fikre göre de aynı netice Lahey Kaideleri'nin dördüncü maddesindeki istisna beyanında bulunan ambalaj kifayetsizliğinden elde olunabilir, **OMAĞ**, s. 421.

³⁵⁹ **OMAĞ**, s. 422.

³⁶⁰ **OMAĞ**, s. 422.

³⁶¹ **OMAĞ**, s. 422.

özellikle taşıyanın birbirinden etkilenebilecek nitelikteki konteynerlere yan yana istiflemesi halinde bu uygulama yerinde olacaktır.

Denize, yüke ve yola elverişlilik bakımından bir başka sorumluluk atfedilebilecek taraf olarak gemi sınıflandırma kuruluşlarının da sorumluluğundan bahsetmek gerekir. Geminin denize elverişliliği hususunda genellikle gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri sonucu düzenlediği belgelere dayanılmaktadır. Taşıyanın mülkü olan konteynerlere survey şirketleri tarafından elverişlilik sertifikası verildiği hallerde taşıyanın sorumlu olup olmayacağı konusunda iki ayrı görüş vardır. Bir görüşe göre³⁶², survey şirketleri taşıyanın muavin şahsı değildirler. Taşıyanın bu şahısları seçme yönünden sorumluluğu vardır. Onların ihtisas alanlarına giren kusurlarından sorumlu değildir. Diğer bir görüşe göre ise³⁶³, survey şirketleri taşıyanını muavin şahsı durumundadır ve bu nedenle bunların kusurlarından taşıyan sorumlu olur. Bizce ise taşıyan her ne kadar survey kuruluşlarından gerekli belgeyi edinse de kendisi de denize, yüke ve yola elverişlilik bakımından gerekli özeni göstermelidir.

3.1.4 TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN KANUNİ SINIRLARI

TTK., taşıyanın sorumlu olduğu hallerde bu sorumluluğu bazen ticari değerle, belirli bir meblağla ve bazı hallerde gemi ve navlunla yani deniz serveti ile sınırlamaktadır.

TTK.'nın 1112. ve 1113. maddeleri gereğince taşıyanın yük zıya ve hasardaki sorumluluğu malların varma limanındaki adi piyasa değeri yani ticari değeri ile sınırlıdır. Bu değerden yükün zıya sebebiyle tasarruf edilen gümrük gibi masraflar ile navlun indirilir. Varma limanına ulaşamadığı takdirde yolculuğun bittiği yer, yolculuk geminin zıya ile biterse yükün emniyet altına alındığı yer varma limanı sayılır. Malların hasarlanması halinde ise ödenecek tazminat malların hasarlı haldeki satış değeri ile hasarsız haldeki piyasa değeri arasındaki farktan ibarettir. Fakat bu meblağdan navlun hariç olmak üzere hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masrafların indirilmesi gerekir³⁶⁴. Tazminatın ticari değerle sınırlandırılması taşıyanın yalnız 1061. ve 1062.

³⁶² OMAĞ, s. 420; KOYUNCU İbrahim Serdar, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, İstanbul 2008, s. 110.

³⁶³ OMAĞ, s. 420.

³⁶⁴ Gönderilen yükün ticari değerini aşan bir zararı bulursa örneğin mahrum kaldığı kar bu sınırın dışına geçmiş olsa bile bu fazla kısmın tazminini talep edemeyecektir, KENDER/ÇETİNGİL, s. 140.

maddeleri gereğince yükün zıyaı ve hasarı sebebiyle doğan sorumluluğu için geçerlidir ve TTK.'nın 1091. maddesi için uygulanması mümkün değildir³⁶⁵.

Taşıyanın belirli bir tutar ile sorumluluğu ise ilk olarak Konişmentolu Taşımalar Hakkında 1924 Brüksel Sözleşmesi'nde (Lahey Kuralları) kabul edilmiş³⁶⁶, buradan da Türk Hukukunda olduğu gibi sözleşmedeki sorumluluk sistemini benimseyen devletlerin iç hukuklarına geçmiştir. Zamanla meydana gelen para değerindeki düşüşler ve konteynerli taşımaların başlaması ve yaygınlaşması karşısında 1968 Brüksel Protokolü(Visby Kuralları) ile 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi değiştirilerek belirli sorumluluk meblağının tayinin de esas alınan para birimi Sterling'den Altın Frank'a geçmiş ve konteynerli taşımalarla ilgili hükme yer verilmiştir³⁶⁷. Visby Kuralları'nın 2. Maddesinin c fıkrasına göre, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ise, konişmentoda söz konusu taşıma elemanı muhteviyatı olarak sayısı belirtilen koli veya ünitelerin her biri ayrı bir koli veya ünite sayılır. Buna karşılık konişmentoda konteyner veya benzeri taşıma elemanı içinde bulunan koli veya ünitelerin sayısı yazılmamışsa, bu takdirde konteyner veya benzer taşıma elemanı içindeki yüklerle birlikte tek bir koli veya ünite sayılacaktır³⁶⁸. 1968 Brüksel Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden pek kısa bir süre sonra bu her iki sözleşmenin yerine geçmek üzere kabul edilen Denizyolu ile Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nde (1978 Hamburg Kuralları) taşıyanın sorumluluğu sistemini yeniden düzenlemiş, bu sistem içinde bazı değişikliklerle belirli tutarla sorumluluk esasına yer verilmiştir.

³⁶⁵ KENDER/ÇETİNGİL, s. 140.

³⁶⁶ Lahey Kuralları'nda bu esasın kabul diliş nedeni taşıyanların sözleşme serbestesinden yararlanarak, konişmentolara sorumsuzlukla ilgili olanlar yanında sorumlu oldukları hallerde de bu sorumluluğun düşük meblağlarla sınırlanmasına ilişkin kayıtlar koymaları ve bunun yaygınlaşmasıdır. Böylece taşıyanın sorumluluğu adeta teorik bir hal almaya başlamıştır. Bundan dolayı Lahey Kurallarında taşıyanın sorumluluğu düzenlenirken, sorumluluğun azami bir meblağ ile sınırlanması hususu da hükme bağlanmıştır, ÇETİNGİL Ergon, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukuku'nda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite(Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,(26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 137.

³⁶⁷ ÇETİNGİL, s. 137.

³⁶⁸ Bizce konteyneri içindeki mallarla bir koli olarak kabul edip, malların ferdiyetlerini yitirdiklerini kabul ederek ziya ve hasar halinde taşıyanın sorumluluğunu 1.500 TL ile sınırlamak adil değildir. Zira konteyner bir taşıma aracıdır. Bir paketleme tarzı yada aracı değildir. Bir taşıma aracı olarak konteyner Kanunumuzun ve Brüksel Konvaksiyonunun anladığı anlamda bir koli paket teşkil etmez. Bu yüzden de herhalde cinsi, nitelikleri, ağırlığı konişmentoya yazılmak suretiyle ferdileştirilen her mal için taşıyanın sorumluluğu 1.500 TL olmalıdır, OMAĞ, s. 425.

TTK.'nın 1114. maddesine göre yükleten yükleme başlamadan önce yüklerin cinsi ve değerini bildirmemiş ve bu beyan konişmentoya yazılmamış olursa taşıyan beher koli veya parça başına en çok 100.000 TL ile mesul olur³⁶⁹. Buna göre taşıyan parça ve kolinin ticari değeri 100,000 TL üstünde ise 100.000 TL, eğer bu değer bu meblağın altında ise ticari değeri ödemekle yükümlüdür³⁷⁰.

Konteyner taşımacılığının başlıca problemlerinden biri konteynerlerin mi yoksa içindeki münferit ambalajlı yüklerin mi TTK.'nın 1114. maddesine göre koli sayılacağı meselesidir. Bu konuda doktrinde birçok görüş ileri sürülmüştür;

1-(Ekonomic Test Functional) Ekonomik Fonsiyonun Araştırılması Esası, bu esasın uygulanabilmesi için konteyner içindeki yüklerin her şeyden önce bir ambalajlamaya tabi

³⁶⁹ YARGITAY H.G.K., E: 1983/11-529, K: 1985/327, T: 17.04.1985 kararında taraflar arasındaki tazminat davasından dolayı yapılan yargılama sonunda, İstanbul Birinci Ticaret Mahkemesi'nce davanın reddine dair verilen 9.12.1981 gün ve 1943-3064 sayılı kararın incelenmesi davacı vekili tarafından istenilmesi üzerine, Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesinin 25.05.1982 gün ve 1979/2502 sayılı ilamıyla; "Her ne kadar TTK.'nın 1114. maddesi hükmüne göre, yükletenin yükleme işleminin başlamasından önce yükün (cins) ve kıymetini bildirmemiş ve bu beyanını konişmentoya yazılmamış olması halinde taşıyıcının parça başına en çok (1500) lira ile sorumlu tutulacağı öngörülmüş ise de, dava konusu olayda davalı taşıyıcı tarafından düzenlenen 28.11.1977 tarihli konişmento tercümesinden malın 5 sandık Amerikan malı (kağıt torba yapıcı makineler) olarak açıkça tarif edildikten sonra ağırlığı da (4309) kg. olarak bildirildiği, bunun dışında akreditif belgesine işaret edilerek ayrıca (34379) sayılı (kat'i faturaya) da açıkça atıfta bulunduğu anlaşılmaktadır. Konişmentodaki açıklanan bu bilgilere göre, taşınan malın gerçek değeri taşıyan davalıca her zaman tespiti mümkün bulunmaktadır. (kat'i faturaya) atıf yapıldıktan ve yukarıdaki malın cins ve değerini saptamaya elverişli bilgiler ve konişmentoya dercedildikten sonra, ayrıca (proforma faturaya) da atıf yapılmış olması hali konişmentoda bir fazlalık olup bu atıf behemahal TTK.'nın 1114. maddesinin uygulanmasını gerektirir bir husus olarak kabulü mümkün değildir. Bu durumda, TTK.'nın 1061. maddesi hükmü gereğince uğranılan gerçek zarar saptanarak sonucuna göre hüküm tesisi gerekirken, yetersiz bilirkişi raporlarına dayanılarak yazılı şekilde TTK.'nın 1114. madde hükmü gereğince davalının sorumluluğunun parça başına (1500) lira ile sınırlandırılmak suretiyle hüküm tesisi doğru görülmediğinden hükmün davacı yararına bozulması gerekmektedir." gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir. Temyiz eden davacı vekili, Hukuk Genel Kurulu'nca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kağıtlar okunduktan sonra gereği görüldü; Türk Ticaret Kanununun 1114. maddesi hükmünce "yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde taşıyan her halde beher koli veya parça başına en çok 1500 Türk Lirası ile mes'ul olur". Bu madde ile TTK.'nın 1061. maddesi açısından kuşkusuz taşıyıcının da korunması amacı güdülmüştür. Olayda gerçekten yükleten yükün kıymetini kesin olarak bildirmemiş ise de, düzenlenen konişmentoda yükün beş sandık Amerikan malı kağıt torba yapıcı makineler olduğu ve ağırlığı belirtilip, ayrıca faturaya da atıfta bulunulmuştur. Bu durum karşısında yükün değerinin belirlenebilmesine olanak veren objektif unsurlar konişmentoda gösterilmiş olduğundan yükün değeri tespit edilip TTK.'nın 1061. maddesi de göz önünde tutularak sonucu uyarınca karar verilmek icabeder. Bu nedenlerle mahkemece, Hukuk Genel Kurulu'nca benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır. Bu nedenle direnme kararı bozulmalıdır, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

³⁷⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 140.

tutulması gerekir. Bu görüşe göre konteyner içindeki ambalajlı yüklerin o şekilde bir ambalajla konteynerizasyonunun başlamasından önce de taşınıp taşınmadığına veya o gün taşınınsaydı böyle taşınıp taşınamayacağına bakılmalıdır. Eğer yük konteynerize edilmese idi dahi yükün aynı ambalajlama tarzı içinde taşınabileceği hükmüne varılabiliyorsa bu münferit yükler kolidir ve konteynerin tümü koli olarak kabul edilemez³⁷¹.

Bu kıstas uyarınca konteyner kime daha çok fayda sağlıyorsa o kişi bakımından koli sayılacaktır. Nitekim yükletenin tasarruf ettiği ambalaj masrafları nedeniyle yükleten tarafından taşıyana karşı açılacak tazminat davasında tazmin borcunun sınırının tayini konteyner esas alınarak yapılacaktır³⁷².

2-(Functional Packing Unit)Fonksiyonel Ambalaj Birimi Esası, bu görüşe göre konteyner veya paletin kullanılmasını yükleten seçmiş ve konişmento palet veya konteyneri koli olarak kabul ettiyse konteyner bir fonksiyonel ambalaj birimidir³⁷³.

3-Tarafların İradelerini Esas Alan Görüş, taraf iradelerini esas alan bu düşünceye göre konişmento neyi koli olarak kabul etmiş ise o esas alınacaktır. Konişmentonun konteyneri mi yoksa içindekileri mi koli olarak kabul ettiği ise konteyner içindeki kolilerin sayısının konişmentoya yazılıp yazılmamasından anlaşılacaktır³⁷⁴.

4-Konteynerin kimin tarafından temin ve istif edildiğini ele alan görüş, konteyner taşıyan tarafından temin edilmişse her ambalajlı yükün koli olarak kabul edileceği fikri hakimdir, ancak konteyner yükleten tarafından istif edilmişse konteynerin büyüklüğü ne olursa olsun koli sayılacaktır³⁷⁵.

5-1968 Brüksel Protokolü(Visby Kuralları)'ne göre ise, azami sorumluluk meblağının hesabında, sadece konteynerin mi yoksa içindeki koli veya ünitelerin mi esas alınacağı hususu bakımından konteynerin kimin tarafından temin veya istif edildiğinin hiçbir rolü yoktur. Burada önemli olan nokta konteynere istif edilen koli veya ünitelerin

³⁷¹ DENİZ, s. 113.

³⁷² DENİZ, s. 114.

³⁷³ DENİZ, s. 115.

³⁷⁴ DENİZ, s. 127.

³⁷⁵ DENİZ, s. 127.

sayısının konişmentoda belirtilip belirtilmediğidir³⁷⁶. Bu şekilde konteyner içindeki koli veya ünite sayısının yazılıp yazılmaması yani azami sorumluluk meblağının çok veya az olması hususu tarafların iradelerine bırakılmış olmaktadır. Sayının yazılması halinde azami sorumluluk miktarı artacağından, yükün değerinin bildirilmesinde olduğu gibi bu hususun gerçekleşmesi ancak navluna bir ilave yapılması karşılığında mümkün olabilir.

6-1978 Hamburg Kaidelerindeki göre ise³⁷⁷, konteyner içindeki kolilerin sayısı konişmentoya yazılmamışsa konteyner, aksi halde sayıları bildirilmiş yükler koli sayılacaktır. Ancak bu hüküm söz konusu maddeyi pratik bakımdan işlemez hale getirecektir. Çünkü taşıyanlar konteyneri kontrol etme imkanına sahip olmadıklarından koyacakları belli değil klozuyla konişmentonun karine olma vasfını kaldıracabilecekleri gibi yine kontrol imkanına sahip olmadıkları gerekçesi ile koli sayısını yazmayabileceklerdir³⁷⁸.

Uygulamada TTK.'nın 1114. maddesinin uygulanmasını engellemek için taşıtan taşıyanla yapacağı anlaşma gereğince ek navlun ödemeyi kabul etmek suretiyle konişmentoya yükün değerinin yazılmasını sağlamak zorundadır. Fakat genellikle yükle ilgililer uygulamada değer bildirip munzam navlun ödemek yerine kendileri için daha ekonomik olan yük sigortası yaptırmaktadırlar³⁷⁹.

3.1.5 TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN HÜKÜMLERİN NİTELİĞİ VE EMREDİCİ HÜKÜMLERİN UYGULANMADIĞI HALLER

TTK.'nın 1116. maddesinde hangi hükümlerin emredici nitelikte olduğu belirtilmektedir. Bu hükümlere aykırı olarak taşıyanın borç ve sorumluluğunu önceden daraltma veya kaldırma sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar geçerli olmamaktadır. Bundan başka dolaylı olarak emredici hükümlerin etkisiz hale getirilmesini önlemek amacıyla, yükle ilgilinin sigortadan doğan hak ve alacaklarının taşıyana temlik edilmesi

³⁷⁶ ÇETİNGİL, s.146; TEKİL Fahiman, 2.RCD Semineri ve Milletlerarası Container Nakliyat Çalışmaları, Sigorta Dünyası Dergisi, 1969, Ekim Sayısı, s. 13 ve 27.

³⁷⁷ AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 641; DENİZ, s. 129.

³⁷⁸ İçindeki belli değil veya unknown clause tarzındaki çekinceler ise sayının belirtildiği bir durumda sayının belirtilmediği anlamına gelmekte olmayıp sadece kanıtama yükünün karşı tarafa geçmesi sonucunu doğurur. Kaldı ki Hamburg kuralları yükleme ünitesi ilkesini benimsediğine göre sayı belirtildikten sonra bu sayının hesap birimi ile çarpılması sorumluluk sınırının kolayca ortaya çıkabilmesine yetecektir, TEKİL, s. 323.

³⁷⁹ KENDER/ÇETİNGİL, s. 141.

veya taşıyana buna benzer menfaatler sağlanmasına ya da ispat yükünün tersine çevrilmesine ilişkin anlaşmalar da geçersizdir³⁸⁰.

TTK.'nın 1117. maddesine göre ise taşıyanın sorumluluğu sadece yüklemekten boşaltmaya kadar olan sürede emredici kurallara tabidir ve TTK.'nın 1116. maddesinin uygulanamayacağı haller bu maddede sıralanmaktadır³⁸¹. Emredici hükümlerle düzenlenen bu sorumluluğa getirilen bir takım istisnalar vardır. Müşterek avarya için yapılan sözleşmelerde, canlı hayvan taşımalarında, güvertede yük taşınmasında, ticari olmayan taşımalarda, yüklemekten önce ve boşaltmadan sonra meydana gelecek kara zararlarında, dış taşımalara ilişkin charter sözleşmelerinde sorumluluğa ilişkin hükümler emredici nitelik taşımazlar. Uygulamada konteynerlerin ve dolayısıyla içerisindeki yükün kara da hasarlanması sık rastlanılan bir durumdur. Taşıyan yükü teslim alma-yükleme ile boşaltma-teslim süreleri içinde meydana gelen zararlar bakımından ise TTK.'nın 1061. maddesine göre sorumlu olacak ancak sorumsuzluk kaydı koyabilecektir³⁸².

Bu istisnaların söz konusu olduğu hallerde taşıyan BK.'nın 99. ve 100. maddelerindeki şartlar içinde kalmak şartıyla sorumluluğunu önceden kaldıran³⁸³ veya sınırlandıran kayıtları navlun sözleşmesine veya konişmentoya koyabilir³⁸⁴. Uygulamada meydana gelen zarar ve ziyandan dolayı kimin ve ne şekilde sorumlu olacağına ilişkin konulan bu kayıtlar önem arz ettiği için çalışmamızda ayrıntılı biçimde bu konuya da yer vermeyi uygun gördük.

³⁸⁰ Söz konusu hükümlerin yalnız taşıyan lehine yani yükü ilgili aleyhine kararlaştırılmaz. Buna karşılık yükü ilgili lehine yani taşıyanın sorumluluğunu genişletmek amacıyla bu hükümlerin aksine şartlar navlun sözleşmesine veya konişmentoya konulabilir, **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 141.

³⁸¹ **DENİZ**, s. 71; **KUBİLAY**, s. 163; Türk limanları arasındaki her türlü taşımalarda TTK.'nın 1117. Maddesi saklı tutulmak şartıyla 1116. Madde hükümleri taşıyan yönünden emredici niteliktedir. Dış taşımalarda ise taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler sadece bir Türk Limanı ile yabancı liman arasında yapılan ve bir konişmentoya bağlanmamış olan charter sözleşmelerine uygulanmayacaktır. Kırkambar sözleşmelerinde Türkiye'de bir konişmento düzenlenmiş ise ve bu konişmento Brüksel Konvansiyonunun kapsamında ise Ticaret Kanunu'nun emredici hükümlerini uygulamak gerekir, **OMAĞ**, s. 416.

³⁸² **DENİZ**, s. 71.

³⁸³ Borçlunun sözleşmeye borca aykırı hiçbir davranışından sorumlu olmayacağına ilişkin koyacağı koşullar taraflar arasındaki ilişkiyi bir borç ilişkisi olmaktan çıkarır. Zira borca aykırılık halinde yaptırımı olmayan bir borç ilişkisi düşünülemez. Borca aykırılık nedeniyle sorumsuzluk anlaşmaları tam bir sorumsuzluk niteliği taşıyamaz. Bu durumda bu tür ilişkiyi bir borç ilişkisi olarak nitelendirmek mümkün değildir, **KILIÇOĞLU**, s. 476.

³⁸⁴ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 146.

Borçlar Kanunu'nun 99. maddesinde düzenlenen sorumsuzluk sözleşmesi akdin ihlalden doğan zararın gerçekleşmesinden önce alacaklı ve borçlu arasında açık veya kapalı olarak yapılan ve gelecekte alacaklı lehine ortaya çıkma olasılığı bulunan tazminat talebinin doğmasına tamamen veya kısmen engel olan bağımsız olarak ve asıl sözleşmeye ek olarak yapılan bir anlaşmadır³⁸⁵.

Borçlar Kanunu'nun 99. maddesi sorumsuzluk anlaşmalarının ne şekilde mümkün ve geçerli olduğunu bazı koşulların varlığına bağlamıştır. Her şeyden önce taraflar arasında sorumsuzluğa ilişkin bir anlaşmanın varlığı gereklidir. Sorumsuzluk anlaşması da temelde taraflar arasında asıl sözleşmenin varlığını gerektirir. Asıl sözleşme mevcut olmadıkça ortadan asıl sözleşmeden doğan bir sorumluluk da söz konusu olmayacağından bu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin bir sözleşmeden de doğal olarak bahsedilemez. Sorumsuzluk anlaşması genelde asıl sözleşme ile birlikte yapılmakla beraber asıl sözleşmeden sonra da yapılması mümkündür. Sorumsuzluk anlaşması tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun iradelerinin açıklanmasıyla oluşur. Bu nedenle hizmeti sunan veya satan kişinin “doğan zararlardan sorumluluk kabul edilemez”, “kaybolan eşyalar sorumluluğumuzda değildir” gibi açıklamalar sorumluluğu kaldırmaz ya da kısıtlamaz³⁸⁶.

Sorumsuzluk anlaşmalarının ne şekilde mümkün ve geçerli olacağına ilişkin diğer bir koşul sorumsuzluk anlaşması borçlunun hile veya ağır kusuruna dayanan davranışlarına ilişkin olmamalıdır. Ayrıca sorumsuzluk anlaşması borçlunun sadece hafif kusuruna dayanan davranışlarına ilişkin olmalıdır³⁸⁷.

Yasa koyucu borçlunun hafif kusurundan doğan zararlardan sorumsuzluğunun da bazı hallerde geçersiz olduğunu kabul etmiştir. Alacaklı sorumsuzluk anlaşması sırasında borçlunun hizmetinde ise ya da borçlunun sorumluluğu hükümet tarafından imtiyaza dayalı bir sanatın icrasına ilişkin ise bu hallerde de sorumsuzluk anlaşması geçersiz olacaktır³⁸⁸.

³⁸⁵ KUBİLAY, s. 164.

³⁸⁶ KILIÇOĞLU, s. 477.

³⁸⁷ KILIÇOĞLU, s. 477.

³⁸⁸ Örneğin işverenin işçisi ile akdettiği hizmet sözleşmesinde işyerinde gerekli güvenlik önlemlerini almadaki özensizliğinden dolayı uğranan zararlardan sorumlu olmayacağını öngörmüşse bu anlaşma işçi için bağlayıcı ve geçerli olmayacaktır. Bunun yanında ikinci hal gereği olarak banka, telefon ve PTT

Son olarak da sorumsuzluk anlaşması özel bir hükümle yasaklanmamış olmalıdır³⁸⁹.

Konteyner taşımacılığında konteynerin temin ve istifi taşıyana aitse ve deniz taşıyanı diğer safhaları da üstüne almışsa ister gemiye kadar speditör³⁹⁰ isterse taşıyan sıfatıyla hareket etsin teslim alma limanda değil, istiflenmek üzere yükün kabul edildiği yerde meydana gelmiş sayılır³⁹¹. Ancak, gemiye kadar taşıma sırasında yüke gelecek zararlar bakımından taşıyanın hangi hükümlere göre sorumlu olacağı meselesi saklıdır. Taşıyan gemiye kadar taşıyan sıfatıyla hareket ediyorsa zararın meydana geldiği safhaya ilişkin hükümler uygulanacaktır³⁹². Ancak taşıyan speditör olarak hareket ediyorsa bu takdirde teslimden yüklemeye kadar geçen zaman zarfında da taşıyan için TTK.'nın 1061. maddesi geçerli olacak ancak taşıyan speditör sıfatından doğan sorumluluğu saklı kalmak koşuluyla sorumsuzluk kaydı koyabilecektir³⁹³.

Bir görüşe göre de, TTK.'nın 1117. maddesi uyarınca taşıyana malların yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen mükellefiyetler TTK.'nın 1116. maddesinin kapsamı dışında kalmıştır. Emredici hükümlerin uygulandığı alanı belirlemek amacıyla taşıma; yüklemeden önce, yüklemeden boşaltmaya kadar olan asıl taşıma safhası ve boşaltmadan yükün gönderilene teslimine kadar geçen safha olarak üçe ayrılabilir. Emredici hükümlerin uygulanacağı asıl taşıma safhası yükleme ve boşaltma işlemlerini de içermektedir. Bu nedenle içi yük dolu konteynerin geminin vincinden düşmesi emredici hükümlere tabi iken henüz gemiye yüklenmemiş olan konteyner ile gemiden boşaltılmış olan konteynerler emredici nitelikte bir düzenlemeye tabi değildir. Örneğin malların mavnalarla sahilden

hizmetleri devletçe imtiyaz suretiyle verilen bir iş olduğu için bu şirketler müşterileri ile yaptıkları sözleşmelerde hafif kusurlarından sorumsuzluk kayıtları koyamazlar, **KILIÇOĞLU**, s. 478.

³⁸⁹ **KILIÇOĞLU**, s. 479.

³⁹⁰ Speditör çok sayıda organize olmamış taşıma araçları ve yüklenici firmalar bir yanda, öte yanda küçük küçük parti malları göndermek isteyen gönderici ve müşteriler arasında koordinasyonu sağlama görevini yaparlar. Diğer bir deyişle küçük partiler halindeki malları, temin edeceği bir kamyonla toplayıp, gidecekleri yerlere gönderme işlemini yaparlar. İç terminallerde ve limanlarda resmi belgeli gönderici firmaların adına ve tam yetkili çalışan speditör firmalarının kurulması, konteynerin çalışma alanlarını genişletmiş ve daha karlı bir hale getirmiştir. Buna karşın liman speditörleri konteyner taşımacılığında rahatsız olmuşlar ve bu sisteme pek sıcak bakmamışlardır. Onları o zamana kadarki liman yükleme-boşaltma işlerini rasyonelleştirmek ve limanlardan içeriye, hinterland'a liman hizmetlerini götürme şeklinde olan çalışma alanları sınırlandırılmıştır, **ÇAKICI**, s. 158.

³⁹¹ **DENİZ**, s. 67.

³⁹² Konteyner içindeki yüklerdeki zarar yolculuk sonunda tespit edilemeyeceğinden taşıyan yine Lahey kurallarına göre sorumlu olacaktır, **DENİZ**, s. 67.

³⁹³ **DENİZ**, s. 68.

alınıp gemi bordasına kadar taşınıp oradan gemiye yüklenmesi ve varma limanında mavnalara boşaltılması hallerinde, emredici hükümlerin uygulanması bakımından malların mavnalardan alınması ve gemiden de mavnalara konulması anlarını esas almak ve mallar mavnada iken meydana gelen zıya ve hasarlardan ileri gelen sorumluluğu emredici hükümlere tabi tutmamak gerekir³⁹⁴.

Boşaltma aşaması açısından taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere tabi olduğu yüklemekten boşaltmaya kadar geçen sürenin tespiti de önemlidir. Konteyner taşımacılığında boşaltmanın konteyner içindeki yüklerin konteynerden alınması ile değil konteynerin karaya indirilmesi ile meydana geldiğini böylece taşıyanın mesuliyetinin bu andan itibaren emredici hükümlere tabi olmadığının kabulü gerekir³⁹⁵.

3.1.6 GEMİ İŞLETMEYEN TAŞIYAN

3.1.6.1 Genel Olarak

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı eşyanın taşıma rizikolarına karşı korunması, yükleme, boşaltma ve aktarma sırasında zaman ve emekten tasarruf edilmesi, taşımanın hız kazanarak ucuzlamasını sağlarken diğer bir yandan da gemi işletmeyen taşıyan gibi yeni aktörlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur³⁹⁶.

Gemi işletmeyen taşıyan veya diğer bir deyişle geminin maliki ya da işleteni olmayan taşıyanın faaliyetinin basite indirgenmiş şekli şu şekildedir; gemi işletmeyen taşıyan, gemi işleten bir kişiyle akdettiği sözleşme sonucu işletme konusu gemi üzerinde bir yıl süre ile ST. NAZAİRE- MONTREAL hattında belirli bir sayıda konteyner taşınması için anlaşma yapar. Farklı yükleri kapsayan bir ücret belirlenir. Gemi işletmeyen taşıyan, bu hakka dayanarak daha yüksek bir ücret karşılığında taşımaya belirli ek hizmetleri de ekleyerek kendisini taşıyan olarak gösterdiği yük ile ilgililerin yüklerinin taşınmasını sağlar. Bunun yanı sıra gemi işletmeyen taşıyan söz konusu taşıma hattında sözleşmesi olmayan bir başka

³⁹⁴ KUBİLAY, s. 164; KENDER/ÇETİNGİL, s. 147.

³⁹⁵ DENİZ, s. 80.

³⁹⁶ Yazar çalışmasında gemi işletmeyen taşıyan olarak adlandırılan aslında uluslararası arenada Non-Vessel-Operating Common Carrier diye adlandırılan kişinin NVOCC kısaltması ile kabul gördüğünü belirtmiş ve kendisi de çalışmasında bu kısaltmayı kullanmayı tercih etmiştir. Biz de yazarın bu kişi için öngördüğü gemi işletmeyen taşıyan ifadesini kullanacağız, TANGÜN, s.1.

gemi işletmeyen taşıyanın tam konteyner yükünü deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alır ve ayrıca Nantes'deki fabrikadan Kanada'nın Brantford şehrinde bulunan ithalatçı bir firmanın deposuna birçok küçük kolinin konteynerde taşınması işini üstlenir. Bunu sağlayacak olan gemi işletmeyen taşıyan aynı zamanda yüklerin kara yolu ile toplanması, bu yüklerin diğer ithalatçıların yükleri ile birlikte bir konteyner içinde grupajını, yükün deniz yolu ile taşınmasını, bir araya getirilmiş yüklerin varma limanında farklı yerleri dağıtılması için gruplanmasını, demir yolu ile Toronto'ya kadar taşınması ve son olarak da Toronto'dan Brantford'a kadar kara yoluyla taşınmasını ve buradan da yükün ithalatçılara teslim edilmesini de sağlayacaktır³⁹⁷.

Kısacası gemi işletmeyen taşıyan karma biçimde yapılacak olan konteyner taşımacılığının tüm safhalarını üstlenerek, gerçek konteyner taşımacılığı olarak adlandırılan kapıdan kapıya konteyner taşımacılığını yapmaktadır.

3.1.6.2 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Gemi İşletenlerle Yaptığı Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Sorumluluğu

Gemi işletmeyen taşıyanlar, yük ilgililerine karşı taahhüt ettikleri taşımayı gerçekleştirebilmek için gemi işletenlerle çeşitli sözleşmeler akdetmek zorundadırlar. Bu sözleşmeler gemi işletmeyen taşıyanın faaliyetine göre gemi üzerinde slot olarak adlandırılan yer tahsisini konu olabildiği gibi, konteynerin taşınabilmesi için belirli hacimdeki yer tahsisini öngörebilmektedir³⁹⁸.

Slot olarak adlandırılan alanların tahsisini öngören ve *Slothire* olarak adlandırılan sözleşme, gemi işleteni ile gemi işleteni olmayan taşıyan arasında yapılan, adı önceden belirtilmiş bir gemi üzerinde, belirli sayıdaki konteyner alanının, belirli bir süre veya önceden belirlenmiş sayıdaki yolculuk için gemi işletmeyen taşıyana tahsisini öngören sözleşme olarak tanımlanmıştır³⁹⁹. Slothire sözleşmesi, yükte veya konteynerde bir zarar

³⁹⁷ TANGÜN, s. 4.

³⁹⁸ Bu sözleşmeleri Global Service Contract, Loyalty Contract, Me Too Contract, Service Contract, Slot Charter, Slot Agreement ve Time Volume Rate Contract başlıkları altında sayabiliriz. Slot 20'lik bir konteynerin gemiye yerleştirilebilmesi için gerekli alanı ifade etmektedir, TANGÜN, s. 7.

³⁹⁹ Çarter sözleşmelerinde geminin tahsisi suretiyle bununla görülecek işler ön plana çıkmaktadır. Yani taşınacak maldan ziyade sözleşmede belirtilen gemi ön plandadır. Yazara göre Slothire sözleşmesinin de gemi işletenler ile gemi işletmeyen taşıyan arasında yapılan, adı önceden belirlenmiş bir gemi üzerinde, belirli sayıdaki konteyner alanının gemi işletmeyen taşıyana öngören sözleşme olduğuna göre

meydana geldiğinde çarteri üstlenenin sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere de yer vermektedir. Gemi işletmeyen taşıyana ait veya onun tarafından kiralanmış konteynerin ziya veya hasara uğraması halinde, çarteri üstlenenin sorumluluğu zayi olan konteynerin piyasa değerini veya hasarlanan konteynerin makul tamir masrafını aşamaz. Çarteri üstlenenin sorumluluğu hesaplanırken, gemi işletmeyen taşıyan ile yük ilgilisi arasında yapılan sözleşmede ifade edilen koli veya parça sayısı dikkate alınacak ve bu rakamlara referans yapılarak sorumluluğun miktarı belirlenecektir⁴⁰⁰.

Gemi işletmeyen taşıyanın slothire sözleşmesinden doğan borçları ise şöyledir; gemi işletmeyen taşıyanın en önemli borcu ücret ödeme borcudur. Gemi işletmeyen taşıyan yüklenme limanına varılmasından en az 24 saat önce konteyneri mutlaka limana getirmelidir. Gemi işletmeyen taşıyan çarteri üstlenene gerekli belgeleri ve yüke ilişkin önemli bilgileri vermek zorundadır. Gemi işletmeyen taşıyan kendisine tahsis edilen alanları başkasına tahsis edemez. Slothire sözleşmesi bunların dışında gemi işletmeyen taşıyana kendi düzenlediği taşıma belgesine paramount klozu ile himalaya klozu⁴⁰¹ koyma zorunluluğu getirmiştir. Gemi işletmeyen taşıyanın çarteri üstlenene karşı bu sözleşmeden doğan talepleri ise 15 ay içerisinde zamanaşımına uğrayacaktır⁴⁰².

Belirli hacimdeki yer tahsisini öngören sözleşmeler ise *Loyalty Contract, Time Volume Contract ve Service Contract* şeklinde adlandırılmış sözleşmelerdir⁴⁰³. *Service Contract*,

bu sözleşmenin Türk Hukuku'nda TTK.'nın 1016. Maddesinde düzenlenen yolculuk çarteri sözleşmesi niteliğinde olduğu ancak geminin belirli bir kısmının veya muayyen bir yerinin tahsisi söz konusu olduğundan bu sözleşmenin kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiği belirtmektedir, TANGÜN, s. 74.

⁴⁰⁰ Konteynerde taşınan yükün hasarlanması veya zayi olması halinde ise sözleşme 1924 Lahey Kuralları ve 1968 Visby Kurallarına atıf yapmaktadır. Yükleminin yapıldığı ülke bunlardan hangisine tarafsa o konvansiyona dair hükümler uygulanacaktır. Bu ihtimaller dışında Lahey Kurallarının 1 ila 8. Maddeleri uygulanacak ve Lahey Kurallarının 4. Maddesinin 5. Paragrafına göre yükün cins ve kıymeti bildirilmemiş veya konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde beher koli veya ünite başına 100 İngiliz Sterlini ile sınırlı sorumluluğa ilişkin düzenlemesi burada uygulanacaktır, TANGÜN, s. 79.

⁴⁰¹ KUBİLAY, s. 75.

⁴⁰² Bu kloz taşıma sözleşmesinin Lahey Kurallarına veya Visby Kurallarına göre yorumlanacağını yada sözleşmenin tabi olduğu ülke mahkemeleri tarafından bu kuralların uygulanacağını belirtir, TANGÜN, s. 81.

⁴⁰³ Slot Charter ile belirli hacimdeki yer tahsisini öngören sözleşmeler arasındaki farklar şu şekilde açıklanmıştır. Birinci fark, Konteyner için yer tahsis sözleşmelerinde gemi ferdin tayin edilirken belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmelerde geminin ferdileştirilmediği görülmektedir. Bu sözleşmelerde gemi değil limanlar veya taşıma hattı önceden belirlenmiştir. İkinci fark, konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde tahsis edilen alan ifadesi ile gerçek anlamda gemi üzerinde bir alanın tahsisi söz konusudur. Fakat belirli hacimdeki yer tahsisini öngören sözleşmelerde ise belirli bir geminin üzerindeki alandan değil belirli bir süre için belirli sayıdaki alandan söz edilmektedir. Üçüncü fark,

Ocean Shipping Reform Act 1998' de yükleten ile taşıyan ya da taşıyan birlikleri arasında yapılan sözleşmeler olarak tanımlanmıştır. Bu sözleşme ile yükleten belirli bir süre içerisinde belirli miktardaki yükü getirme borcu altına girerken, taşıyan da yükleteni belirli navlun ücretinden ve önceden belirlenmiş daha kaliteli hizmetten yararlandırma borcu altına girmektedir. *Time Volume Rates* olarak adlandırılan sözleşmeler ise Shipping Act 1984'de belirli bir süre içinde getirilen yükün hacmine göre değişen tarife şartları olarak tanımlanmıştır. *Loyalty Contracts* olarak adlandırılan sözleşmeler Shipping Act 1984'de taşıyan veya taşıyan birlikleri ile yükleten arasında yapılan ve yükletenin yükünün tamamını veya belirli bir bölümünü bu taşıyana taşıması karşılığında düşük navlun ücretinden yararlanacağını ve yükünün taşınması ile ilgili taahhüdünü yerine getirdikten sonra navlun iadesi alacağını düzenleyen sözleşme olarak tanımlanmıştır. Bu tür sözleşmelerin hukuki niteliği konusunda ise doktrinde bu sözleşmelerin miktar sözleşmesi olarak nitelendirilen mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi olduğu belirtilmiştir⁴⁰⁴.

3.1.6.3 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgileri İle Yaptığı Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Sorumluluğu

3.1.6.3.1 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma İşleri Komisyonculuğu⁴⁰⁵ Sözleşmesi Olarak Değerlendirilmesi

TTK.'nın 808. maddesinde taşıma işleri komisyoncusu ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşımayı sanat ittihaz etmiş kişi olarak tanımlanmıştır. Taşıma işleri komisyoncusu kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşımayı taahhüt eder. Bu nedenle taşıyan ile taşıma işleri komisyoncusu farklı kişilerdir. Taşıma işleri komisyoncusu eşyayı bizzat taşımayı üstüne almaz. Taşıyan ise taşıma işleri komisyoncusu

konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde gemi işletenler gemi işletmeyen taşıyanla konişmento düzenlemezler. Genellikle düzenlenen belge bir yükleme makbuzudur. Oysa belirli hacimdeki yer tahsisini öngören sözleşmelerde ise gemi işletenler uluslararası konvansiyonlara atıfta bulunan bir konişmento düzenlemektedirler. Son fark ise, konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde gemi işletmeyen taşıyan, her bir yolculuk için tahsis edilen alanları kullanmasa dahi bunlar için öngörülen bedeli ödeme mecburiyetindeyken, diğer grup sözleşmede ise bu alanların kullanılıp kullanılmadığı tek tek her bir yolculuk için değil toplu olarak sözleşmenin bitiminde belirlenecek ve buna göre önceden belirlenen cezai şart gemi işletmeyen taşıyan tarafından ödenecektir, TANGÜN, s. 82.

⁴⁰⁴ ÜLGENER Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler-Sefer Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000, s. 70.

⁴⁰⁵ 09.11.2005 Tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na göre taşıma işleri komisyoncusu taşıma işleri yüklenicisi olarak ifade edilmiş ve taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile eşya taşıtmayı üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır.

ile akdettiği sözleşme nedeniyle eşyayı bizzat taşımakla yükümlüdür. Ancak TTK.'nın 814. maddesine göre ise komisyoncu aksi sözleşme olmadığı sürece eşyayı kendisi taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen şahıslara da taşıtabilir. Bu ikinci halde taşıyıcı sıfatını da kazanmaktadır. TTK.'nın 814. maddesinde komisyoncunun taşıyıcı sayılacağı iki hal belirtilmiştir. Bunlar taşıma senedinin ikinci nüshasının veya taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu hallerde çıkarılan ilmuhaberinin kendi adına imzalanıp müvekkiline geri verilmesi halinde komisyoncunun taşıyan sayılması ve taşıma ücreti ve diğer masraflara karşılık olmak üzere komisyoncu ile müvekkil arasında kesin bir ücret kararlaştırılması halinde komisyoncunun taşıyan sayılması şeklinde belirtilmiştir. Doktrinde de gemi işletmeyen taşıyanın taşıma türünü ve taşıma araçlarını serbestçe tayin edebilmesi, kendi adına sözleşme yapabilmesi ve işini ücret karşılığında yapması nedeniyle gemi işletmeyen taşıyanın taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilmesinin mümkün olduğu belirtilmiştir⁴⁰⁶.

Taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilebilen gemi işletmeyen taşıyanın asli borcu eşyanın taşınmasıdır. Bu temel borç kapsamında gemi işletmeyen taşıyan taşıma araçlarını ve güzergahı tespit edecek, eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyanları seçecek ve onlarla sözleşme yapacak, gerekirse ardiye, yükleme/boşaltma işlerine dair sözleşmeler yapacak, taşımaya ilişkin olan eşyanın sigortasını yaptıracak, eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesini sağlayacak sözleşmeler yapacak, edimini yerine getirirken taşıyana talimatlar verecek, müvekkilin tazminat haklarını güvence altına alacak, müvekkilinin menfaatlerini gözetecektir⁴⁰⁷. Taşıma işleri komisyoncusu olan gemi işletmeyen taşıyanın haklarını ise ücret talep etme hakkı, zararlarının ve masraflarının karşılanmasını isteme hakkı ve hapis hakkı olarak sıralayabiliriz⁴⁰⁸.

3.1.6.3.2 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma Sözleşmesi Olarak Değerlendirilmesi

Taşıma sözleşmesinin TTK.'da tam olarak bir tanımlaması yapılmamasına rağmen kanun taşıyan tanımına yer verdiği için doktrinde bu tanımlamadan yola çıkarak taşıma

⁴⁰⁶ TANGÜN, s. 103.

⁴⁰⁷ TANGÜN, s. 130.

⁴⁰⁸ TANGÜN, s. 138.

sözleşmesini tanımlamaya çalışmıştır. Genel anlamda bir tanımlama yaparsak taşıma sözleşmesi taşıyanın meslek olarak gerçekleştirdiği bir kişiyi veya bir eşyayı belirli bir ücret karşılığında bir yerden belirli bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir⁴⁰⁹. Taşıma sözleşmesinin tanımı ile gemi işletmeyen taşıyanın tanımı birlikte değerlendirdiğinde eşya taşıma, yük ile ilgilere karşı yapılan taşıma taahhüdü ve taşımanın ücret karşılığında yapılması unsurları karşılaştırıldığında gemi işletmeyen taşıyanın yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin bir bölümünün taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilebileceği söylenmiştir. Taşıma sözleşmesi ifa eden taşıyan olarak gemi işletmeyen taşıyan, yükü kabul ve zamanı gelince gönderilene teslim ve bu ikisi arasında da yardımcı şahıslar marifetiyle bakım ve gözetim mükellefiyetini üzerine alır⁴¹⁰.

Konteyner taşımacılığı açısından FCL ve LCL olarak nitelendirilen yükün gemi işletmeyen taşıyan tarafından teslim alınması özellik arz etmektedir. Buna göre; FCL(Full Container Load) tam konteyner yükünü, LCL(Less Than Container Load) aynı varma yerine taşınacak diğer uygun yüklerle birlikte bir konteyner içinde birleştirilerek taşınacak küçük miktardaki yükleri ifade eder. Bu çeşit yük için grupaj hizmeti ise CFS(Container Freight Station) olarak isimlendirilen terminallerde gerçekleştirilir. Eğer yük LCL olarak yük ilgisinden gemi işletmeyen taşıyan tarafından teslim alınacak ve LCL yükü olarak teslim edilecekse bu yük önce grupaj terminaline taşınacak, burada diğer yüklerle birleşecek, oradan gemiye taşınacak, deniz taşıması sonunda tekrar grupaj terminaline götürülüp ayrıştırılacak LCL olarak gönderilene teslim edilecektir. LCL yükte, yükün konteyner içine yerleştirilmesi iyi yapılmalıdır. Aksi halde örneğin bir çarpma nedeniyle yükte bir zarar meydana gelirse gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluğuna gidilecektir. Eğer yük, FCL yük ise bu durumda da gemi işletmeyen taşıyan tarafından teslim alınacak, doğrudan gemiye taşınacak, ya varma limanında ya da gönderilenin deposunda gönderilene teslim edilecektir. Bu durumda gemi işletmeyen taşıyan kendi kara taşıma araçlarını kullanacak ya da kara taşıyıcıları ile sözleşme yapacaktır⁴¹¹.

Taşınmak üzere yükü teslim alan gemi işletmeyen taşıyanın da bir taşıma belgesi düzenlemesi de söz konusudur. Gemi işletmeyen taşıyan tarafından düzenlenen bu

⁴⁰⁹ TANGÜN, s. 116.

⁴¹⁰ Farklılıklar için bkz. TANGÜN, s. 117.

⁴¹¹ TANGÜN, s. 147-151.

belgelere ilişkin özel bir düzenlemenin bulunmamasının yanı sıra örnek olarak Atlantic Ocean System, Euro Express Cargo, Octomar Lines, yukarıda açıklama yaptığımız FIATA taşıma belgeleri sayılabilmektedir⁴¹². Gemi işletmeyen taşıyan deniz taşımacılığının yanında ek hizmetleri de üstlenebildiği için yani üstlendiği taşıma bazen kara taşımacılığı kısmının içerdiği zamanlarda gemi işletmeyen taşıyanın bu alanda görev alanlarla akdettiği sözleşmeler de olmaktadır.

3.1.6.3.3 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu

Türk Hukuku'na göre taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilebilen gemi işletmeyen taşıyan Borçlar Kanunu'nun 96. ve 390. maddeleri gereğince borçlarını gereği gibi ya da hiç yerine getirmese doğan zararlardan sorumlu olur. Gemi işletmeyen taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekir. İş sahibi gemi işletmeyen taşıyanın gerekli özeni göstermediğini, yani sözleşmeden doğan borcunu yerine getirmediğini kanıtlamakla yetinir; bunun üzerine gemi işletmeyen taşıyanın kusurlu olduğu şeklinde karine işler ve gemi işletmeyen taşıyan ana kusursuzluğunu ispat edebilirse kurtulur. TTK.'nın 809. maddesine göre taşıma işleri komisyoncusu olan gemi işletmeyen taşıyanın kusurlu davranıp davranmadığı araştırılırken tedbirli bir komisyoncudan beklenen özeni gösterip göstermediğine bakılır. Gemi işletmeyen taşıyanın kusurlu olması halinde gemi işletmeyen taşıyan doğan zararlardan dolayı tam kusurludur ve bu nedenle yoksun kalınan karı da ödemek zorundadır. Taşıma işleri komisyoncusu olan gemi işletmeyen taşıyanın özen yükümlülüğü eşyayı fiilen taşıyacak olan taşıyana tesliminden önce ve sonra da devam etmektedir⁴¹³.

⁴¹² Emre yazılı düzenlenmeleri hariç bu belgeler kıymetli evrak niteliğinde değildir. Bu belgelerin konişmento olarak değerlendirilmesi meselesinde ise; konişmentonun taşıma sözleşmesi ve bu sözleşmenin koşulları hakkında delil teşkil etmesi, yükü temsil etmesi ve yükün taşınmak üzere teslim alındığını tevsik etmesi olarak üç önemli fonksiyonu vardır. Gemi işletmeyen taşıyan tarafından düzenlenip yük ilgililerine verilen belgelerin bu üç fonksiyonu yerine getirdiklerinden konişmento olarak nitelendirilmesi gerekir. Ancak bu açıklamanın hem gemi işletmenin, hem de gemi işletmeyen taşıyanın düzenlediği belgelerin bir arada olduğu durumlarda geçerli olmayacağını ve gemi işletmeyen taşıyanın yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmenin bir deniz taşıma sözleşmesi veya deniz yolu ile taşımayı da içeren çok türlü taşıma sözleşmesi olduğunda ancak bu belgelerin konişmento olarak kabul edilebileceğini de eklemek gerekir. Diğer tüm ihtimallerde bu belgeler konişmento olarak adlandırılmayacaktır, TANGÜN, s. 15.

⁴¹³ TANGÜN, s. 180.

Doktrindeki hakim görüşe göre ise, taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilebilen gemi işletmeyen taşıyanın fiilen eşyayı taşıyacak olan taşıyanın fiillerinden de aksine açıkça bir taahhüde bulunmamış olsa bile sorumlu olacağı kabul edilmiştir⁴¹⁴.

3.1.6.3.4 Gemi İşletmeyen Taşıyanın Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu

3.1.6.3.4.1 Deniz Yolu İle Eşya Taşınma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk

Gemi işletmeyen taşıyanın yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunda önemli olan husus, gemi işletmeyen taşıyanın eşyanın deniz yolu ile taşınması taahhüdünü kendisi bir geminin maliki veya işleteni olmadığı için, bu kişilerle yaptığı sözleşmelere dayanarak yerine getirmesidir. Söz konusu bu üçlü ilişkide yükün taşınması için fiilen gemi işletenle gemi işletmeyen taşıyan arasında sözleşme yolculuk charteri olmasına karşın gemi işletmeyen taşıyan ile yük ilgilileri arasında yapılan sözleşme dar anlamda bir eşya taşıma sözleşmesidir ve bu sözleşmeler birbirinden bağımsızdır⁴¹⁵. Yük ilgilileri ile fiilen gemi işleten arasında bir ilişki olmamasına rağmen, fiilen gemi işleten ve onun adamları, gemi adamları hariç gemi işletmeyen taşıyanın Borçlar Kanunu'nun 100. maddesine göre yardımcı şahıslardır. Gemi adamlarının kusurlu hareketlerinden ise gemi işletmeyen taşıyan yük ilgililerine karşı TTK.'nın 1062. maddesi gereğince sorumlu olacaktır⁴¹⁶.

Gemi işletmeyen taşıyanın *güvertede yük taşınması açısından sorumluluğunda*, güvertede taşınması mutlak olan yüklerden birinin de konteyner olduğunu yukarıda belirtmiştik. Geminin eşya taşımaya elverişli kapalı alanları gibi fonksiyona sahip olmak şartıyla konteynerin güvertede taşınması bu tür taşımacılığın mahiyetine uygundur. Gemi işletmeyen taşıyanın taşıma faaliyeti özellikle konteyner taşımacılığına ilişkindir ve gemiler güvertede konteyner taşımaya uygun gemilerdir. Ancak yüklerin rizikoya maruz kalıp kalmaması geminin bu tarzda inşa edilmiş olup olmadığıyla doğrudan bağlantılı

⁴¹⁴ YARGITAY 11. H. D., E:2001/6526, K:2001/9401, T:27.11.2001, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁴¹⁵ TANGÜN, s. 194.

⁴¹⁶ Kaptanın düzenlediği konişmentolarda taşıyan olarak sadece gemi işletmeyen taşıyan borç altına girer, TANGÜN, s. 194.

değildir. Çünkü özel olarak inşa edilmiş konteyner gemilerinde bile güverte üzerinde bulunan konteynerler(on-deck containers) güverteden düşme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Güverte yükünün daha çok riske maruz kalması nedeniyle yük ilgilerinin, konteynerlerin nereye yüklendiğini bilmeye hakları vardır⁴¹⁷.

Bu durumda gemi işletmeyen taşıyanın hangi hükümlere göre sorumlu olacağını belirlemek için istifin kim tarafından yapıldığı önem taşıyacaktır. Eğer istif fiilen taşıyanın gemi adamlarına bırakılmışsa gemi işletmeyen taşıyan TTK.'nın 1062. maddesine göre sorumlu olacaktır. Ancak günümüzde istifin gemi adamları tarafından yapılması çok zordur. Genellikle istif gemi işletenlerin yardımcı şahsı olan bağımsız istifçiler tarafından yapılır. Bunlar gemi işletmeyen taşıyanın ise alt ifa yardımcısıdır. Bu nedenle burada gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluğu Borçlar Kanunu'nun 100. maddesine göre olacaktır⁴¹⁸.

Yükün izinsiz olarak kararlaştırılan gemiden başka gemiye yüklenmesi ve aktarılması konusunda ise uygulamada konteyner taşımacılığında yükün bir gemiden diğerine aktarılması çok normaldir. Günümüzde gemilerin kapasitesi çok arttığından büyük konteyner gemilerinin küçük limanlara uğrayıp oradan konteyner yüklemesi yerine daha küçük kapasiteye sahip feeder olarak adlandırılan gemilerin küçük limanlardan bu yükleri alarak konteynerlerin toplandığı büyük limanlara getirilmesi şeklinde bir sistem uygulanmaktadır. Bu nedenle gemi işletmeyen taşıyanlar düzenledikleri taşıma belgelerine *Liberty Clause* olarak adlandırılan ve yükün başka gemiye aktarılmasını sağlayan klozlar koymaktadırlar. Ancak bu klozlar aktarma nedeniyle taşıyanın yüke özen borcunun ihlali neticesi yükün zıya ve hasarı halinde sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran şartlar olarak kabul edilmemektedir⁴¹⁹.

Gecikmeden doğan doğan sorumluluk halinde de, bu husus TTK.'da düzenlemediği için, fiilen eşya taşıyanlarda olduğu gibi gemi işletmeyen taşıyan BK.'nın 96. maddesi gereği genel hükümlere göre sorumlu olacaktır. Ayrıca gemi işletmeyen taşıyan yanlış konişmento düzenlenmesinden de genel hükümler çerçevesinde sorumlu olacaktır. Bu

⁴¹⁷ TANGÜN, s. 198.

⁴¹⁸ TANGÜN, s. 198.

⁴¹⁹ TANGÜN, s. 199.

sorumluluk genel hükümlere dayanan bir sorumluluk olduğundan TTK.'nın 114. maddesinin uygulama imkanı yoktur. Bu halde sorumluluğu doğan gemi işletmeyen taşıyan bütün malvarlığı ile sınırsız sorumlu olacaktır⁴²⁰.

Başlangıçtaki elverişsizlik halinde gemi işletmeyen taşıyanın yardımcı şahsı olan fiili taşıyanın fiillerinden BK.'nın 100. maddesi gereği, TTK.'nın 1062. maddesindeki adamlarının kusurundan ise şayet bunlar yardımcı şahıs değilse sorumlu değildir. Gemi işletmeyen taşıyan fiili taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olan gemi adamlarının fiillerinden de BK.'nın 100. maddesi gereği sorumludur⁴²¹. Yüklerin konteynere yerleştirilme tarzı da başlangıçtaki elverişsizliğe tesir eden bir durumdur. Bu durumda yükün konteynere yerleştirilmesi gemi işletmeyen taşıyanın yardımcı şahsı olan fiili işleten tarafından yapılmışsa denize elverişli gemi bulundurma borcu ihlal edilmiş olacağından sorumluluk söz konusu olacaktır. Gemi işletmeyen taşıyan tarafından taahhüt edilen taşımalarda konteynerin gemiye istifi gemi işletmeyen taşıyan ile gemi işleten arasında yapılan asıl sözleşme ile gemi işletene yüklenmekte ve onun tarafından gerçekleştirilmektedir. Gemi işletmeyen taşıyan yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmede FCL taşımayı kabul etse de konteynerin istifini yük ilgililerine bırakmaz. TTK.'nın 1091. maddesine göre taşıyan, gemi ambarlarını yükü muhafaza ve taşımaya uygun halde bulundurmakla yükümlü olduğu için ve konteyner de geminin yük bölümü gibi fonksiyon gördüğü için konteynerlerde bulunan noksanlıklar da gemiyi yüke elverişsiz hale getirmektedir. Yola elverişsizlik açısından ise, yola elverişsizliğin standartlarının, taşımanın ve geminin cinsine göre değiştiği ileri sürülmüştür. Bu nedenle konteyner gemilerinde konteynerdeki sızıntıları ve delikleri kontrole yarıyan aletlerin, hatta bozuk konteynerlerin yerine konabilecek yedek konteynerlerin ve gerekli tamirata yapabilecek teknisyenlerin gemide bulunması geminin elverişliliği için gerekli görülmektedir⁴²².

Yüke özen borcu açısından ise gemi işletmeyen taşıyan açısından şu özellikler öne çıkmaktadır. Gemiye fiilen işleten taşıyan, gemi işletmeyen taşıyanın işletmesinde

⁴²⁰ TANGÜN, s. 205.

⁴²¹ TANGÜN, s. 205.

⁴²² Gemi işletmeyen taşıyan tarafından yük ilgililerine verilmek üzere düzenlenen taşıma belgelerinde FCL yüke ilişkin ambalajlama işini yük ilgisinin üstlendiğini gösteren shipper-packed container veya merchant's packing klozları yer almaktadır. Bu klozlar vasıtasıyla gemi işletmeyen taşıyan eksik veya kötü ambalaj veya birbiriyle uyuşmayan yüklerin bir ayara gelmesi nedeniyle sorumluluktan kurtulmaktadır TANGÜN, s. 208.

çalışmadığı için onun adamı yani TTK.'nın 1062. maddesi anlamında kendi adamı olmadığı gibi, gemi adamı da değildir. Gemi fiilen işleten taşıyan gemi işletmeyen taşıyanın BK.'nın 100. maddesi gereğince yardımcı şahıstır. Bu durumda gemiyi fiilen işletenin ve onun adamlarının neden olduğu zıya ve hasardan gemi işletmeyen taşıyan TTK.'nın 1062. maddesine göre sorumlu olmayacak ve genel hükümlere göre sorumlu olacaktır. Ancak gemiyi fiilen işleten taşıyanın adamlarının kusurundan ise TTK.'nın 1062. maddesi asıl-alt taşıyan ayrımı yapmadığı için gemi işletmeyen taşıyan, taşıyan sıfatıyla gemi adamlarının kusurundan bu madde gereğince sorumlu olmaktadır. Buna rağmen fiili taşıyan kendi adamlarının kusurundan TTK.'nın 1062. maddesi gereği gemi işletmeyen taşıyana karşı sorumludur. Gemi işletmeyen taşıyan kendi adamlarının kusurundan ise TTK.'nın 1062. maddesi gereğince sorumludur⁴²³.

Gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluğunun kanuni sınırları açısından eğer yükün zıya ve hasarı sebebiyle TTK.'nın 1061. ve 1062. maddeleri gereğince yük ile ilgiliye karşı sorumluluğu söz konusu olursa, ödemekle yükümlü olduğu tazminatın miktarı TTK.'nın 1112. ve 1113. maddelerine göre tayin ve tesbit edilecektir. Başka bir sebepten dolayı örneğin geminin başlangıçtaki elverişsizliği, yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması, yanlış konişmento düzenlenmesi veya gecikme zararları halinde TTK.'nın 1112. ve 1113. maddeleri geçerli değildir. Böyle bir durumda yük ilgilisi yoksun kalınan kar da dahil tüm zararını talep edebilir⁴²⁴. TTK.'nın 1114. maddesine göre düzenlenen belirli bir meblağ ile sorumluluk esası gemi işletmeyen taşıyanın deniz hukukunda düzenlenmiş olan bütün sorumluluk hallerinde söz konusudur. Dolayısıyla borçlar hukukundan kaynaklanan sorumluluklarında da uygulanmayacaktır⁴²⁵.

Gemi işletmeyen taşıyanın kara zararlarından sorumluluğu yaptığı taşımanın özellik arz etmesi açısından önem taşımaktadır. Kara zararları, yükün taşınmak üzere teslimi ile gemiye yüklenmesi ve deniz yolculuğu sonunda boşaltma ile gönderilene teslimi arasında karada veya layterlerde maruz kaldığı zararlar anlaşılmaktadır. Gemi işletmeyen taşıyan bu alanda meydana gelen zararlardan da sorumludur, ancak bu sorumluluğunu daraltabilir veya kaldırabilir. Ancak sorumsuzluk şart edilmişse zıya veya hasarın gemiye yükleme

⁴²³ TANGÜN, s. 211,212.

⁴²⁴ Emredici hükümler içinde sayılmadığından TTK.'nın 1112. ve 1113. Maddelerine aykırı düzenlemeler yapılabilir, TANGÜN, s.225.

⁴²⁵ TANGÜN, s. 226.

yapılmadan veya boşaltmadan sonra meydana geldiğini ispat gemi işletmeyen taşıyana düşer⁴²⁶.

3.1.6.3.4.2 Çok Türü Eşya Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk

1980 Tarihli Eşyanın Çok Türü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun konumuz açısından incelenmesi gereken kısmı gemi işletmeyen taşıyanın çok türü taşıma operatörü olarak sorumlu olup olmayacağı ve bu sorumluluğun sınırları noktasıdır. Konvansiyona göre çok türü taşıma operatörü, eşya kendi hakimiyetindeyken, eşyanın zıya ve hasara uğramasından ve geç tesliminden doğan zararlardan sorumludur⁴²⁷. Çok türü taşımalarda gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluğunun yükün ihracat ülkesinde gönderenin mülkünde gemi işletmeyen taşıyan yükün konteynere yerleştirilmesi taahhüdünde bulunmuşsa bir konteyner deposunda veya gemi işletmeyen taşıyan yüklemeye hazır haldeki konteynerlere önceden yerleştirilmiş bulunan yükün depoda muhafaza edilmesi için taahhütte bulunmuşsa bir kıyı konteyner terminalinde başladığı varsayılır. Yük için sorumluluğunun konişmentodaki şartlara bağlı olarak ithalat ülkesinde gönderilene yükü teslim ettiği bir konteyner terminalinde, bir konteyner deposunda veya gönderilenin mülkünde sona ereceği kabul edilmiştir. Gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin, adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı kişilerin zarara neden olan olayı veya sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekir⁴²⁸. Bunun yanında gemi işletmeyen taşıyan kendi adamlarının veya temsilcilerinin işi ile ilgili olarak hareket etmeleri ve çok türü taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlanan diğer kişilerin sözleşmenin ifası amacıyla hareket ediyor olmaları kaydı ile onların eylemlerinden ve ihmallerinden dolayı kendi eylem ve ihmalleriymiş gibi sorumlu olurlar⁴²⁹.

⁴²⁶ TANGÜN, s. 236.

⁴²⁷ TANGÜN, s. 263; Çoklu taşıma operatörü tarafından başka bir ülkeye teslim edilmek amacıyla çoklu taşımacılık sözleşmesine dayanılarak teslim alınan bir yükün en az iki farklı taşıma modu ile taşınması uluslar arası çoklu taşımacılıktır, DEĞİRMENCİ KULA, s. 83.

⁴²⁸ TANGÜN, s. 264.

⁴²⁹ TANGÜN, s. 265.

1992 tarihli çok türlü taşıma belgeleri hakkında UNCTAD/ICC kurallarında⁴³⁰ ise, sorumluluk süresi açısından gemi işletmeyen taşıyanın işbu kurallara göre sorumluluğu eşyayı muhafaza altına aldığı andan eşyayı teslim ettiği ana kadar olan devreyi kapsamaktadır. Gemi işletmeyen taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin, adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı kişilerin hiçbir kusur veya ihmallerinin zıya, hasar veya gecikme ile teslim sebepli olmadığı ya da katkıda bulunmadığını ispat etmesi gerekir. Bunun yanında gemi işletmeyen taşıyan kendi adamlarının veya temsilcilerinin işi ile ilgili olarak hareket etmeleri ve çok türlü taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlanan diğer kişilerin sözleşmenin ifası amacıyla hareket ediyor olmaları kaydı ile onların eylemlerinden ve ihmallerinden dolayı kendi eylem ve ihmalleriymiş gibi sorumlu olurlar⁴³¹.

3.2 TAŞITAN, YÜKLETEN VE GÖNDERİLENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

Taşıtan, taşınmak üzere alınan yük hakkında taşıyanla navlun mukavelesi yapmış olan kimsedir⁴³². Bu nedenle taşıtanın yükün maliki olması gerekmez. Örneğin taşıma işleri komisyoncusu da başkasının malının taşınması için taşıyan ile sözleşme yapabilmektedir. Bu halde taşıma işleri komisyoncusu yükün maliki olmasa da taşıtandır⁴³³. Yukarıda da belirttiğimiz gibi gemi işletmeyen taşıyan da fiilen taşıma işi yapan taşıyana karşı başkasının yükünü taşıtan kişi olabilmektedir.

Yükleten yükü navlun mukavelesi gereğince taşıyana veya temsilcisine teslim edendir ki taşıtandan başka bir şahıs da olabilir⁴³⁴. Taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olması durumunda, yükleten taşıyana karşı taşıtanın bir çeşit temsilcisi olduğu için, yükletene bir takım hak ve yetkiler tanınmıştır. TTK.'nın 1029. maddesine göre, ancak yükletenin muvafakati ile yük güverteye konabilir, TTK.'nın 1097. maddesine göre de yükleten malı taşıyan veya kaptana teslim ettikten sonra konişmentonun düzenlenmesini isteyebilir ve

⁴³⁰ ICC Kuralları hukuken zorlayıcı bir etkisi bulunmasa ve dar kapsamlı olarak uygulansa da günümüzde yürürlükte olan çoklu taşımacılığa ilişkin tek düzenleme olduğundan önemlidir, **DEĞİRMENCİ KULA**, s. 83.

⁴³¹ **TANGÜN**, s. 272.

⁴³² **ÇAĞA** Tahir, *Deniz Ticareti Hukuku, C.1 (Giriş,Gemi,Donatan ve Kaptan)*, İstanbul 1982, s. 177.

⁴³³ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 104.

⁴³⁴ **ÇAĞA**, s. 177.

TTK.'nın 1108. maddesine göre de gönderileni tayin ve yükü geri alabilir. Yükleten, başlangıçta taşıyana karşı taşıtanın temsilcisi olarak hareket eder ve yükün teslim ve gemiye yüklenmesiyle ilgili bütün meselelerde taşıtanı temsile yetkilidir.

Gönderilen taşınan yükü navlun mukavelesi veya konişmento muhtevasına göre teslim alacak olan şahıstır ki, bizzat taşıtan veya yükleten yahut başka biri de olabilir⁴³⁵. Deniz aşırı satışların gelişmesi sonucunda gönderilen deniz aşırı alıcı, komisyoncu veya bir banka olabilmektedir⁴³⁶. TTK.'nın 1069. maddesine göre gönderilen; malı teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya ücretini, teslim almanın dayandığı mukavele veya konişmento hükümlerine göre ödemeye, kendi hesabına Gümrük Resmi ödenmiş ve başka masraflar yapılmış ise bunları da vermeye ve kendine düşen diğer bütün borçları ifaya mecbur kalır. TTK.'nın 1057. maddesine göre de gönderilen, malı almaya hazır olduğunu bildirip de riayet etmeye mecbur olduğu müddeti geçirerek yükü teslim almakta gecikirse, kaptan, gönderilene haber verdikten sonra malı bir umumi ambara veya emniyetli herhangi bir yere tevdi edebilir. Gönderilen, malı teslim almaktan imtina eder yahut 1052. maddede yazılı ihbar veya ilan üzerine malı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez veyahut da bulunamazsa kaptan, birinci fıkrada gösterilen tarzda hareket etmek ve aynı zamanda taşıtana haber vermekle mükelleftir. Kaptanın kusuru olmaksızın gönderilenin gecikmesi veya tevdi muamelesi yüzünden boşaltma müddeti geçmiş ise, taşıyan, sürastarya ücreti isteyebilir.

TTK taşıtana özellikle yükleme aşamasında birçok yükümlülük ve yetki yüklemiştir. TTK.'nın 1049. maddesine göre taşıtan eşyanın teslimi için gerekli olan sürede malın taşınmasına ilişkin gerekli belgelerin hepsini kaptana vermekle yükümlüdür. Söz konusu belgelerdeki yolsuzluklardan ileri gelen zararlardan dolayı taşıtan ve yükleten, taşıyana ve yükle ilgili diğer kişilere karşı sorumludur⁴³⁷.

Bunun dışında taşıtan ve yükletenin yükü usulüne uygun olarak yükleme görevi de bulunmaktadır. TTK.'nın 1023. maddesine göre taşıtan ve yükleten kusurları olmasa da yükün sayı, ölçü, tartı ve markalarını yanlış bildirmelerinden dolayı taşıyana karşı

⁴³⁵ ÇAĞA, s. 177.

⁴³⁶ KENDER/ÇETİNGİL, s. 105.

⁴³⁷ KENDER/ÇETİNGİL, s. 112.

sorumludurlar. Konteyner açısından ise yüke ilişkin bilgiler konteyner üzerindeki tanıtıcı plakalara da yazılmaktadır. Taşıyanın söz konusu hususlara dair yanlış beyanlardan zarar görmesinin tipik örneği yükletenin yüklemeye önce yükün miktar ve markaları hakkında yazılı olarak bildirdiği beyanları konişmentoda göstermiş olup da, TTK.'nın 1110. maddesindeki karineye bertaraf edememesi veya bertaraf etmiş olsa bile, konişmentonun yanlış düzenlenmesinden kendisinin ve adamlarının bir kusurunun olmadığını kanıtlayamaması nedeniyle gönderilene tazminat ödemiş olması halidir⁴³⁸. Taşıtan ve yükleten yükün miktar ve markaları hakkında yanlış beyanlarından doğan zararlar için yolculukla ilgili diğer kimselere taşıyandan farklı olarak donatan, diğer yüklerin sahipleri ve gemi adamlarına karşı ancak kusurları halinde sorumludurlar. Buna karşın taşıtan ve yükleten taşıyana karşı yükün cins ve mahiyeti hakkında yanlış beyanda bulunmalarından dolayı meydana gelen zararlar için miktar ve markalar ile ilgili beyanlardan farklı olarak ancak kusurları halinde sorumludurlar⁴³⁹.

TTK.'nın 1024. maddesine göre, harp kaçağı, ithal veya ihracı veya transit olarak geçirilmesi yasak olan malların yüklenmesi ve yükleme sırasında kanun hükümlerine aykırı hareket edilmesi halinde sorumluluk için kusur şarttır. Tehlikeli eşyanın gemiye getirilmesi halinde de, taşıtan ve yükleten kusurlu olmasalar bile bundan doğacak zararlar için taşıyan ve yükle ilgili kimselere karşı sorumlu olurlar. Günümüze özellikle konteynerlerin mühürlenmesi ve ancak varma yerinde bu mührün açılması nedeniyle kaçak

⁴³⁸ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 114; **YARGITAY H.G.K.**, E: 1981/11-507,K: 1983/608,T: 01.06.1983 kararında bilindiği ve TTK.'nın 1110. maddesi hükmünün de açıkça vurgulandığı üzere; taşıyanla gönderilen arasındaki hukuksal ilişkilerde konişmento kayıtları esas tutulur. Konişmento, özellikle taşıyanın, malları, 1098. maddenin 8. bendinde ve 1114. maddede yazılı olduğu gibi teslim aldığına dair karine teşkil eder. Bu karine ancak, 1110. maddede gösterilen hallerde konişmentoya yazılacak şerhlerle bertaraf edilebilir. Olayımızda, konişmentoda anılan şekilde konulmuş bir şerh bulunmadığına göre, bu karinenin aksini kanıtlama yükümü davalıya düşer. Nitekim davalı da yükleme limanından sağladığı şahadetname adlı belge ile anılan karinenin aksini ispatlamak istemektedir. Yukarıda da kısaca değinildiği gibi, konişmento içeriği, yani 1110. maddede sözü geçen karine her zaman geçerli bir belge ile ispatlanabilir. Ne var ki, davalı tarafından ibraz edilen şahadetnamenin, konişmentonun düzenlendiği tarihten (12.02.1979) çok sonra, (11.08.1978 tarihinde) düzenlendiği bir yana, anılan belge içeriğinden hangi kayıtlara ve olgulara dayanılarak düzenlenmiş olduğu da anlaşılmamaktadır. O halde, Özel Daire bozma ilamında öngörülen görüş hilafın, anılan belgenin geç düzenlenmesi nedenleri ve özellikle de bu belgenin hangi gerçek ve geçerli olgulara dayanılarak düzenlendiği konuları üzerinde durulmadan ve anılan yönlerden gerekli bir araştırma ve soruşturma yapılmadan ve dolayısıyla davalının dayandığı belgenin hukuksal niteliği kesinlikte saptanmadan, konişmentonun doğurduğu karinenin aksinin ispatlandığı kabul edilemez, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁴³⁹ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 115.

yollardan başka ülkelere gitmek isteyen kişilerin konteyner içine kaçak olarak girmeleri sonucu ölmeleri sık rastlanılan bir durum olmuştur.

TTK.'nın 1021. ve 1051. maddelerinin aksine ve taşıyanın lehine; yükleme ve boşaltmanın(FIO⁴⁴⁰), yükleme, boşaltma ve istifin(FIOS⁴⁴¹), yükleme, boşaltma ve

⁴⁴⁰ FIO harflerinin açılımı Free In And Out-Free In Liner Out şeklindedir. Başlangıçta masraf şartı olarak anlaşılan FIO ve FIOS klozu, günümüzde yükleme ve boşaltma ile ilgili operasyon ve faaliyetlerde bulunmak görevinin de üstlenildiğini gösteren bir kloz olarak anlaşılmalı ve öyle uygulanmaktadır. Bu durumda istifçilerle vinç idarecileri yüklemeye taşıyanın, boşaltmada ise gönderilenin sorumluluğu altındadır, FIO klozu ile ilgili Yargıtay 11.H.D., E: 1993/6121, K: 1994/4975 , T: 13.06.1994 kararında davacı vekili davacıya ait geminin yüklemeye limanından tam ve sağlam olarak almış olduğu 2582 pakt sodyum yükünün İskenderun Limanı'ndaki tahliye işleminin 10.04.1990 tarihinde başlayıp, 15.04.1990 tarihinde bittiğini tahliye sonunda taraflar huzurunda düzenlenen protokole göre 132 paket içinde 47 torbadan %15 oranındaki yükün eksik çıktığını, TTK.'nın 1061. Maddesine göre bu eksiklikten donatanın sorumlu olduğunu ileri sürerek davanın kabulünü talep ve dava etmiştir. Davalı vekili tahliye işlemlerinin TCDD tarafından yasa gereği tekel halinde yürütüldüğünü, iddia edilen hasarın tahliye sırasında ortaya çıkmış olabileceğini savunarak davanın reddini istemiştir. İhbar edilen TCDD vekili cevabında tahliyeden taşıyıcının sorumlu olduğunu, müvekkiline sorumluluk yüklenemeyeceğini savunmuştur. Mahkemece; iddia, savunma ve buna ilişkin belgelerle bilirkişi raporuna nazaran, konişmentodaki kayda göre tahliye ve hasar risklerinin taşıyana ait olduğu şerhinin bulunduğu ihbar olunan TCDD'nin davalı donatanın ifa yardımcısı olduğu, tahliye sırasındaki hasar ve ziyadan doğrudan taşıyanın sorumlu bulunduğu gerekçesi ile davanın kabulüne karar verilmiştir. Yargıtay'a göre taraflar arasındaki uyuşmazlığın çözümü için her şeyden önce dava konusu gübredeki eksikliğin taşımada mı yoksa boşaltmada mı oluştuğunun saptanması gerekir. Dava dosyasındaki protokole göre 10 palet gübrenin taşımada eksik çıktığı ve 132 palet gübrenin boşaltmada torbaların yırtılması sonucu eksildiği saptanmış bulunmaktadır. Davanın konusu ise 132 palet gübreye ilişkin torbaların boşaltmadaki hasarlanması nedeniyle eksilen gübreler sonucu zararın oluştuğu ve bu doğan zarar karşılığı tazminat istendiği anlaşılmalı uyuşmazlığın 132 palet gübre için çözümlenmesi gerekmiştir. Az önce değinilen protokole göre davacı yükün gönderilene ve davalı da yükün taşıyıcısıdır. Konişmentoda Free İn Liner Out şartının bulunduğu gözlenmiştir. Bu şartın anlamı dosyaya ibraz edilen bilirkişi raporlarına göre tartışmalıdır. Dairemizin uygulamasına göre Free İn deyimini yüklemenin risk ve giderleri gönderilene ve Liner Out deyimini ise boşaltmanın risk ve giderleri de gönderilene aittir olduğu biçimindedir. Nitekim dairemizin 07.04.1983 gün ve 1594/1772 sayılı kararına göre Free in and Free out deyimini de aynı biçimde yorumlanmış bulunmaktadır. Liner out ile Free Out şartları arasındaki fark, boşaltma giderleri ve riskinin gemi bordosundan veya gemi ambarından olup olmadığına ilişkindir. Taşıyan ve gönderilen arasındaki ilişkilerde konişmento esas tutulur. TTK.'nın 1110/1. Maddesi dikkate alındığında, konişmentonun taşıyıcı ile gönderilene bağlayacağı açıktır. Dava konusu yükü ilgili konişmentoda yazılı Free İn Liner Out deyiminin de davacı ve davalı arasında bağlayıcı olacağı tartışmasızdır. Öte yandan yükün supalan biçiminde boşaltılması istenmiştir. Konişmentodaki anılan şartı göre boşaltmanın risk ve giderleri gönderilen durumundaki davacıya ait olduğundan supalan boşaltma davacı veya onun görevlendirdiği şirket tarafından istenmiş ve boşaltma sağlanmıştır. Boşaltma limanındaki tekel hakkı nedeniyle boşaltma davada kendisine ihbar yapılan TCDD tarafından yapılmıştır. Yukarıdan beri açıklanan bu duruma göre Konişmentoda yazılı Free İn Liner Out şartı uyarınca boşaltmanın risk ve giderleri davacı gönderilene aittir. Tekel hakkı nedeniyle TCDD tarafından yapılan boşaltmanın da, davacı gönderilen adına yapıldığının kabulü gerekir. Bunun sonucu olarak kendisine dava ihbar edilen TCDD idaresi davacı taşıyanın değil davacı gönderilenin ifa yardımcısıdır. Hal böyle olunca davacının ifa yardımcısı olan TCDD idaresinin boşaltma sırasında meydana getirdiği zarardan davalı taşıyıcı sorumlu olamaz. Bu itibarla davanın reddine karar vermek gerekirken yazılı biçimde karar tesisi doğru görülmemiş ve hükmün davalı taşıyıcı yararına bozulması gerekmiştir, **KUBILAY**, s. 183.

⁴⁴¹ FIOS harflerinin açılımı Free In,Out And Stowage şeklindedir. Yükleme masraflarının da yükü ilgililere ait olacağını göstermek üzere FIOS anlaşmaları yapılmaktadır. Yargıtay 11. H. D. E: 94/1593, K: 94/6608 ve T: 20.09.1994 kararında, TTK.'nın 1061. Maddesinde taşıyanın teslim aldığı mallar için teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar malların ziya ve hasarından sorumlu ise de TTK.

dengelemenin(FIOT⁴⁴²) ve bunlara ilişkin masrafların yüklemeye taşıyanın, boşaltmada gönderilenin sorumlu olacağını hükme bağlayan klotlar bulunmaktadır⁴⁴³. FIOST terimi ise yükleme, boşaltma, istif ve düzeltme faaliyetlerinin taşıtan tarafından yerine getirileceği anlamını taşır⁴⁴⁴. Bu durumda anılan faaliyetleri yerine getiren kişiler taşıtanın ve gönderilenin yardımcı şahıslarıdır Bu terime karşın konişmentoya taşıtanın lehine kayıtlar eklenmesi mümkündür⁴⁴⁵.

Konışmentoda bu şekilde klotların varlığı konteyner taşımacılığının aşamalarını daha da karışık bir hale getirmektedir. Örneğin FIOS klotunun varlığı halinde taşıtan, yük dolu konteynerin gemiden indirilmesini mi yoksa yükün teslim amacıyla konteynerden boşaltılmasını mı üstlenmiş olacaktır? Aynı soruyu şu şekilde de yöneltmek mümkündür. FIOS klotunun varlığı halinde taşıtan, yükün konteynere istifini mi yoksa yük dolu konteynerin gemiye bindirilmesi aşamasından sonra gerçekleştirilen istifi mi üstlenmiş

'nın 1116/1b.2 maddesinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırıcı bir kural öngörülmüştür. Navlun sözleşmesine konulacak FIOS koşulu ile tahliye için sorumluluk alıcıya yüklenmiştir. Gerçekten de her iki konişmentoda da boşaltmanın alıcıya ait olduğuna dair FIOS şartı mevcuttur. Gümrük memurlarınca tutulan ve davacı vekilince de kabul edilen 08.07.1991 ve 26.08.1991 tarihli tutanaklarda pencere camlarının *tahliye esnasında düşüp kırıldı* şerhi bulunmasına göre olayda davalı taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığı sabit olmuştur. Bu nedenle davanın reddi gerekirken kabulüne karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir, **KUBİLAY**, s. 184.

⁴⁴² FIOT harflerinin açılımı Free In,Out And Trimming şeklindedir. Yargıtay 11. H.D., E: 89/6830, K: 91/1549 ve T: 05.03.1991 kararında, Yargıtay'a göre, TTK.'nın 821. Maddesine göre yükleme masraflarının kime ait olduğu hususunda sözleşmede hüküm varsa sözleşmeye itibar olunur. Davacı taşıyan davalı da taşıtan durumunda olduklarından aralarındaki hukuki ilişki TTK.'nın 1110/3. Maddesi uyarınca navlun sözleşmesi hükümlerine tabidir. Navlun sözleşmesini belgeleyen Sipariş Mektubu başlıklı belgede FIOT *Stowage yani istif taşıyana aittir* ibaresi vardır. FIOT, Free In Out Trimming'in kısaltılmışı olup taşıyanın yükleme, boşaltma ve dengeleme masraflarından muaf olduğunu ifade eder. Tarafların sözleşmede Stowage yani istif taşıyana aittir ibaresine istinaden yer vermiş oldukları da davacı taşıyanın sadece stowage istif masraflarından sorumlu olduğunu göstermektedir. Öte yandan davalı taşıtan ile dava dışı satıcısı arasındaki satış sözleşmesinin FOB esasına göre yapılmış olması satılanın geminin güvertesine konulmasına kadar ki masrafların satıcıya ait olduğunu ifade edip taşıyana bir yükümlülük getirmez. Davalı yükleme masrafının davacı taşıyana satıcı tarafca ödendiğini kanıtlayamadığı cihetle davalı davacının yaptığını belgelediği yükleme masraflarını davacıya ödemek ve kendi satıcısına rücu etmek durumundadır. Şu halde davanın kabulüne karar verilmek icap ederken aksine düşüncelerle reddi cihetine gidilmesi isabetsiz olup hükmün bozulması gerekmiştir, **KUBİLAY**, s. 183.

⁴⁴³ **KUBİLAY**, s. 183.

⁴⁴⁴ Bir yükün gemiye yüklenmesi işi büyük limanlarda yükleme boşaltma müteahhitleri, şirketleri yada işçiler tarafından yapılmaktadır. Yüklemeye haricinde yükün ambar içerisine getirilmesi değil ambar içinde gemi yetkililerinin gösterdiği ve istediği şekilde yerleştirilmesi şarttır. Yine boşaltılırken yükün ambar kenarlarından alınarak ortaya getirilmesi ve buradan sapanlanması ve rıhtımda bulunan yada yüklü gemiye yanaşmış bulunan bir gemiye boşaltılması bir gider oluşturmaktadır. Bu klotun olduğu durumlarda yüklemeye, istif, düzeltme ve boşaltma giderlerinin taşıyanla bir ilgisi kalmamaktadır, **AKDOĞAN**, s. 98.

⁴⁴⁵ **KENDER/ÇETİNGİL**, s. 112.

olmaktadır? Uygulamada ve Yargıtay kararlarında açıkça görülmektedir ki, bu klozlar nedeniyle taşıtanın üstlendiği aşamalar TTK.'da da hükme bağlandığı şekliyle yük dolu konteynerin geminden indirilmesi ve yük dolu konteynerin gemiye bindirilmesinden sonraki aşamayı takip eden istif aşamasıdır.

FIO veya FIOS klozunun yokluğunda ise durum şöyledir; yükleme masrafları ile ilgili olarak TTK.'nın 1021. maddesine göre mukavele, yükleme limanı nizamları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi tayin edilmiş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma masrafı taşıtana, yükleme masrafı ise taşıyana aittir. Ayrıca TTK.'nın 1051. maddesine göre de mukavele, boşaltma limanı nizamları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi tayin edilmiş olmadıkça eşyanın gemiden çıkarılması masrafı taşıyana, geri kalan boşaltma masrafları da gönderilene aittir⁴⁴⁶. *The Stevedors At The Loading Part Shall Be Appointed By The Charterers, But Shall Be Under The Direction Of The Master, Who Shall Remain Responsible For The Stowage Of The Kargo* karinesinin kloza eklenmesi durumunda yükleme ve boşaltma safhasında sorumluluğun taşıyana ait olduğu karinesi kabul edilmekte, taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kaptanın tedbirli bir kaptan gibi hareket etmesine rağmen zararın önüne geçilemediğini veya faaliyetlerde taşıtanın karıştığını ve bunun zararın etkin sebebi oluşturduğunu kanıtlaması gerekir⁴⁴⁷.

Rotterdam Kuralları'na göre de taraflar taşıma belgesinde yüklerin yüklenmesinin, elleçlenmesinin, istiflenmesinin ve boşaltılmasının hukuki sorumluluğunu taşıtanın üstlenmesini kararlaştırabilirler⁴⁴⁸.

3.3 TAŞIMA TERMİNALİ İŞLETİCİLERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

Taşıma terminali işleticileri, terminal hizmet sektöründe faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişi ya da kişi birlikleridir; diğer denizcilik işletmeleri de tersaneler

⁴⁴⁶ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 261.

⁴⁴⁷ **KUBİLAY**, s. 184; Yargıtay 11.H.D. E: 2005/6756, K: 2006/10079, T: 10.10.2006 , Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁴⁴⁸ Taraflar FIO klozları uyarınca taşıyanın, taşıtanın acentesi gibi söz konusu hizmetleri ifa edebileceği hususunda anlaşabilirler, **YAMAN Emrah**, Rotterdam Kuralları II, www.virahaber.com, Erişim Tarihi:30/12/2010.

dışında(Tersaneler imalat sektöründe yer alan denizcilik işletmeleridir.) bu sektör içinde yer alır⁴⁴⁹.

Taşıma terminali işleticileri hakkında TTK.'da açık ve doğrudan herhangi bir hüküm yer almamasına rağmen TTK.'nın deniz ticareti ile ilgili dördüncü kitabında bu şahısların sorumluluğunun saptanmasını sağlayacak pek çok dolaylı hüküm vardır. Taşıma terminali işleticilerinin sorumluluğu açısından genel olarak iki olasılık söz konusudur; Terminal işleticisi ya taşıyanın, taşıtanın, yükletenin, gönderilenin yardımcı şahsıdır veya tamamen bağımsız olarak sorumluluğu üstlenen bir kişidir⁴⁵⁰.

Uygulamada genellikle yük dolu konteynerlerin, eşya ya da malın, gemiye yüklenmesi ve yerleştirilmesi limanlarda, rıhtımlarda, iskelelerde ya da bir gemiden diğer bir gemiye aktararak yapılmakta ve bu iş liman, yükleme ve boşaltma işçileri gibi bir çok kişi tarafından yapılmaktadır. Yük dolu konteynerler, eşyalar ya da mal gemiye iskele ya da rıhtımda bulunan vinçlerle yüklenmekte eğer bunlar yoksa gemilerin bumboları veya vinçleri kullanılmaktadır. Liman işçisi geminin bordasına kadar gelen yük dolu konteyneri vinç ile gemiye verebilmek için sapan, halat gibi araçlar kullanarak yük dolu konteyneri ya da malı gemiye yüklemeye çalışırken ambar içinde bulunan işçiler de yükü ambarın içinde ya da yük dolu konteyneri yuvasına olanaklar elverdikçe hacim kaybına neden olmadan yüklemeye çalışırlar. Aynı işlem yük dolu konteynerin boşaltılması sırasında da yapılarak yük alıcısına teslim edilmeye çalışılır. İşte bütün bu işlemler sırasında konteyner ve dolayısıyla içindeki yük, bazı muhtemel hasarlara uğrayarak alıcısına ya da gemiye hasarlı olarak teslim edildiği gibi, bazı hallerde de hiç teslim edilememektedirler. Bu durumda konteyner içindeki yük hasara uğradığında sigorta edilmişse sigorta şirketleri devreye girerek bir yandan sigortalısının zarar ve ziyanını karşılamaya çalışırken diğer bir yandan da kendi zararını karşılamak için hasara neden olan sorumluyu bulmaya çalışır. Bazen

⁴⁴⁹ Taşıma Terminali İşleticileri terimi Prof. Dr. Huriye Kubilay tarafından kaleme alınan ve çalışmamızda yararlandığımız Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu başlıklı eserde kullanılmıştır. Biz de çalışmamızda bu terimi kullanacağız. **KUBİLAY**, s. 12.

⁴⁵⁰ Her iki durumda da taşıma terminali işleticisi ticarethane, ticari işletme işleten tacir sıfatı taşıyan bir kişidir. Taşıma terminali işletmecisi gerçek veya tüzel kişi olabilir. İştirak halinde veya müşterek mülkiyet esaslarına göre bir araya gelen kişiler tarafından da bu hizmetlerin ifası mümkündür. Taşıma terminali işletmeciliğinin bir joint venture tarafından yerine getirilmesi de mümkündür, **KUBİLAY**, s. 16.

meydana gelen zarar ve ziyanlar o kadar büyük olur ki bu durum yük sahibini ya da alıcısını zor durumda bırakabilmektedir⁴⁵¹.

Taşıma terminali işleticilerinin sorumlulukları konteyner taşımacılığında büyük öneme sahip olduğu için Rotterdam Kuralları'nda da bu kişilerin sorumluluğu limanda faaliyet gösteren kuruluşların sorumluluğu başlığı altında 19. Madde de düzenlenmiştir. Buna göre limanda faaliyet gösteren taraf, konvansiyona taraf bir devlette, taşınmak üzere yükleri teslim alan veya konvansiyona taraf bir devlette yükleri teslim eden veya konvansiyona taraf bir devletin sınırları içindeki bir limanda yüklerle ilgili faaliyetleri ifa eden limanda faaliyet gösteren taraf ise ve kayıp, hasar veya gecikmeye neden olan olay, yüklerin geminin yükleme limanına varmasıyla bunların geminin ayrılacağı boşaltma limanından ayrılması arasındaki sürede, yükler limanda faaliyet gösteren tarafın gözetimindeyken veya taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerden herhangi birinin ifasına iştirak etmesi ölçüsünde, başka bir zamanda gerçekleşmiş ise işbu konvansiyon çerçevesinde taşıyana yüklenen yükümlülük ve sorumluluklara tabidir ve taşıyanın işbu Konvansiyon kapsamındaki savunma ve sorumluluk sınırlarına sahiptir⁴⁵².

Konteyner taşımacılığında ve aslında her türlü deniz taşımacılığında yükün denizde sağlıklı bir şekilde taşınması kadar, yük karada iken de ve gemiye yüklenir veya gemiden boşatılırken de güvenliğinin korunması önemlidir. Konteyner taşımacılığı sayesinde mekanik hale getirilen yükleme boşaltma işlemleri, bu işletmelerde iş gücünden tasarrufu ve konulan sermayeden daha iyi yararlanmayı olanaklı kılmaktadır. Konteyner taşımacılığında konvansiyonel taşımalarından farklı olarak öncelikle malların konteynerlere istiflenmesi işlemi gerçekleştirildiği için, bu alanda çalışacak ve uzmanlaşmış kişilere daha çok ihtiyaç olmaktadır. Malların konteynere yüklenip yerleştirilmesi işlemi de ayrıca özen gerektiren bir işlemdir.

⁴⁵¹ AKDOĞAN, s. 69.

⁴⁵² Maddenin devamına göre Eğer taşıyan işbu Konvansiyonun taşıyana yükledikleri dışında yükümlülükler üstlenmeyi veya sorumluluk sınırının işbu Konvansiyonda belirtilen sınırlardan daha yüksek olmasını kabul ederse, limanda faaliyet gösteren taraf, bu yükümlülükleri veya söz konusu daha yüksek sınırları açıkça kabul etmedikçe, işbu sözleşmenin bağlayıcılığı altında olmayacaktır. Bir limanda faaliyet gösteren taraf, işbu Konvansiyon çerçevesindeki yükümlülüklerinin, işbu maddenin 1. fıkrasında belirtilen koşullar kapsamında, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın yükümlülüklerinden herhangi birinin ifası için görevlendirdiği herhangi bir kişinin fiil veya ihmalleriyle ihlalden sorumludur. İşbu Konvansiyondaki hiçbir şey, geminin kaptanına veya mürettebatına ya da bir taşıyıcı veya limanda faaliyet gösteren tarafın bir çalışanına sorumluluk yüklenmez.

Konteyner taşımacılığının gelişimi yükün kara içerisindeki hareketine tamamen yeni bir boyut kazandırmıştır. CFS(Container Freight Station) konteynerin elleçlendiği ve konteyner içindeki eşyaların konteynere istiflendiği saha anlamında kullanılmaktadır⁴⁵³. Konteyner terminallerinde sadece konteyner elleçleme hizmeti değil, üreticilerin şartlarına göre eşyaların konteyner içine yerleştirilmesi hizmeti de vermektedirler. Taşıtan ve gönderenler kendi tesislerinde fiziki olarak konteyneri yükleme ve boşaltma imkanlarına sahip değillerse bu işlemlerin ve hizmetlerin liman tarafından yani terminal işleticileri tarafından yapılmasını isterler. Talep doğrudan müşteri veya müşteri adına konteyner acentasından gelebilir. Bunun yanında bazı gümrük uygulamaları nedeniyle CFS hizmeti verilmek zorundadır. Gümrüklü sahalarda tüm konteyner açma, eşya elleçleme ve konteyner kapatma işlemleri gümrük onayı ile gümrük nezaretinde yapılmakta, eşya elleçleme hizmeti verilirken taşıma terminali işleticisinin çalışanlarının yanı sıra taşeron işçileri veya ekipmanları da kullanılmaktadır. Bu durumda liman yani taşıma terminali işleticisi gümrüğe karşı da sorumlu olmaktadır⁴⁵⁴.

CFS operasyonları konteyner iç dolum hizmetleri, konteyner iç boşaltma işlemleri ve kontrol, muayene, tespit amaçlı hizmetlerden oluşmaktadır İhraç edilecek eşyaların limanda konteynere yüklenmesi ihracat konteyner iç dolum işlemidir. Bu işlemlerin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için acente, konteyner deposu, müşteri ve taşıma terminali işleticilerinin birbiri ile uyumlu ve koordineli olarak çalışması gerekir. Gemiden tahliye edilip ithalat gümrük işlemleri tamamlanmış bir konteyner dolu olarak limandan kara yoluyla çıkarılabilir veya gönderilenin talebi ile konteyner CFS sahasında boşaltılarak gönderilenin aracına yüklenen eşyalar açık yük olarak limandan çıkartılabilir. Müşteri talebi ile dolu olarak tahliye edilen konteynerin taşıma terminalinde boşaltılması ithalat konteyner iç boşaltma işlemidir. İster ithalat ister ihracat konteyner olsun eğer konteyner taşıma terminali sahasında hasarlandıysa ve bu şekilde teslim edilmesi sakıncalı ise gönderilen veya acenta konteynerin boşaltılmasını ve hasar durumuna göre içindeki eşyaların taşıma terminali dışına çıkartılmasını talep edebilir. Bu durumda da konteyner ithalat ise doğrudan iç boşaltma yapıp eşyalar ithalatçısına teslim edilebilir. Eğer konteyner ihracat ise ve daha önceden limana giriş yapıp liman içerisinde hasarlandıysa bu kez acenta talebi ile konteyner boşaltılabilir. Malda hasar yoksa acentanın belirleyebileceği

⁴⁵³ Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL,s.129.

⁴⁵⁴ Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s.135.

başka bir konteynere dolum yapılabilir ve mallar doğrudan kapı çıkışı yapıp ihracatçısına teslim edilebilir⁴⁵⁵.

3.3.1 TAŞIMA TERMİNALİNDE GÖREV ALAN KİŞİLERDEN BAŞLICALARI

3.3.1.1 Yükleme ve Boşaltma Müteahhitleri

3.3.1.1.1 Genel Olarak Yükleme ve Boşaltma Müteahhitleri

Yükleme ve boşaltma müteahhitliği karşılığı İngilizcede kullanılan *stevedore* kelimesi Latince *stipare* ve İspanyolca *estivador* kelimelerinden gelmiştir. Yükleme ve boşaltma müteahhitleri kavramı, ulaşım noktalarındaki yük hareketlerinin organizasyonunu ve kontrolü işlevini gören ve bu konuda yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması gereken gerçek ve tüzel kişileri ifade eder⁴⁵⁶. Yükleme ve boşaltma ile ilgili hizmetler supalan hizmetler veya ardiye bağlantılı hizmetlerdir. Kabotaj yükleri ambarlarda, gümrüklü yükler sundurmalarda, uzun süre depolanacak yükler antrepolarda saklanır. Yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin verdikleri diğer hizmetler ise; rıhtım ve araç işçilerini temin etmek, ambarları temizlemek, yükü bağlamak, gemi adamlarını temin etmek, ağır yük için vinçleri yeniden donatmak, yükleme ve boşaltma için ekipman tedarik etmek, ambarların açılıp kapatılmasını sağlamak, gemi boyunca mevcut yükleri almak, vinççi, kontrolör, puantör ve tamircileri temin etmek gibi hizmetlerdir⁴⁵⁷.

Yükleme ve boşaltma müteahhidi taşıma akdinde yükleme ve boşaltma işi kimin üzerine bırakılmışsa ona göre taşıyan, yükleten veya gönderilen hesabına çalışır. Kanun tarafından tevdi olunmuş tekel yetki ve mükellefiyetlerin ifasında ise resen hareket eder. Yükleme ve boşaltma müteahhidi görevlerinin ifası sırasındaki haksız fiillerden doğan zararlardan sorumludur. Genellikle müteahhit fonksiyonu içinde bulunmakla beraber

⁴⁵⁵ Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, TÜMİŞ Oğuz, bkz. ERDAL, s.135.

⁴⁵⁶ Stevedore yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yüklenici kişi yada firmadır. Yükün geminin emniyet ve dengesini bozmayacak, mürettebata zarar vermeyecek, yükleme ve boşaltmanın kolay ve düzenli yapılabilmesini ve ambarların navlun açısından en rasyonel şekilde kullanılmasını sağlayacak biçimde istif edilmesi işi stevedore tarafından ifa edilen işler arasındadır. AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 1182; KUBİLAY, s. 12.

⁴⁵⁷ Yükleme ve boşaltma yükün gemiden karaya ve kardan gemiye transferidir. İki geminin birbirine yanaşarak rampa edilip, karşılıklı güverte ve ambarları arasında yükün bir gemiden boşaltılıp başka bir gemiye yüklenmesi hizmeti *limbo hizmeti* olarak anılır, KUBİLAY, s. 12.

emrine girmiş olmak şartıyla kaptanın memuru olabilir ve bu halde müteahhit Borçlar Kanununun 100. maddesi anlamında yardımcı şahıstır⁴⁵⁸.

Doktrindeki bir görüşe göre; yükleme ve boşaltmaya ilişkin yapılan sözleşme, taşıyan, taşıtan veya yük sahipleri ile liman işçileri arasında yapılmışsa bir hizmet sözleşmesinden, bu işleri üzerine alan ve uzman bir firma olan yükleme ve boşaltma müteahhidi arasında yapılmışsa bir eser sözleşmesinden bahsedilebilir ve yine aynı görüşe göre yükleme ve boşaltma işlerinin tekel olarak ifa edildiği limanlarda, tekel hakkına sahip kurumlarla yükle ilgili kişiler arasındaki hukuki ilişkinin eser sözleşmesi hükümlerine tabi olması gerektiği ileri sürülmektedir⁴⁵⁹.

Doktrindeki bir başka görüşe göre ise; taşıma terminali işleticilerinin tarafı olduğu sözleşmelerin tamamıyla eser sözleşmesi niteliğinde olduğu belirtilmektedir⁴⁶⁰.

Bizce yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin ilgilisi ile imzaladıkları sözleşme her ne kadar eser sözleşmesinde bir şeyin imalinden bahsedilse de eser sözleşmesi olarak

⁴⁵⁸ TANGÜN, s. 215; Yargıtay bu kararında yükleme ve boşaltma müteahhitliği yapan şirketin taşıyanın yardımcısı olduğunu ifade etmiş ve boşaltma işinin bu şahıs tarafından yapılması halinde de taşıyanın sorumlu olduğunu kabul etmiştir. YARGITAY 11. H.D., E: 1988/3501, K: 1989/209, T: 24.01.1989 kararında davacı vekili, müvekkiline nakliye poliçesi ile sigortalı olan motorlu araçların davalı acenteye bağlı M/V Pardi gemisi ile İzmir'den Magosa' ya taşınmak üzere bu gemiye yüklendiğini, varma limanında tahliye edilen araçların 15 adedinin hasarlı olarak çıktığını ve gümrüğe hasarlı olarak alındığını ve sigortalıya (554.360) lira hasar bedeli ödendiğini belirterek, davanın kabulünü talep ve dava etmiştir. Davalı vekili cevabında, nakil sırasında hiçbir hasar olmadığını, tespitin çok sonra yapıldığını bu nedenle hükümsüz olup esasen tazminatın sadece hasar değil araçlardaki eksiklikler için de ödendiğini, hasarın tahliye sırasında oluştuğunu ve sigorta teminatı dışında kaldığını, tahliyedeki hasardan Kıbrıs T. Liman İşleri Sti.' nin sorumlu olduğunu olayda T.T.K. 1061/II maddesinde tatbikinün mümkün olmadığını savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece toplanan delillere, hasarı saptayan sertifikaya, ekspertiz raporuna, bilirkişi raporu ve tüm dosya içeriğine göre, tazminat tutarının 554.460 TL. olup TTK. 1061 maddesine göre taşıyıcının malı teslim almasından teslim edeceği ana kadar geçen müddet içinde malların hasarı yönünden doğacak her türlü zarardan sorumlu olduğu, taşıyıcının boşaltmayı ister kendi yapsın isterse yardımcıları yapsın hasardan bizzat sorumlu bulunduğu, bu olayda da hasarın meydana geliş şekli ve zamanı itibariyle davalının sorumlu olduğu sonucuna varılıp davanın kabulüne karar vermiştir. Dosyadaki yazılara kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına, taşıma sırasında meydana gelen hasardan esas itibariyle taşıyıcı donatan sorumlu olup acentaya karşı açılan dava TTK. 119 ncü maddesi hükmü gereğince donatana izafeten açılıp yürütülmesi gerekmesine ve dava dilekçesinden davanın donatana izafeten açıldığının anlaşılması, Mahkemece donatan aleyhine kurulan hükmün bu yönden davalı acenta tarafından temyiz edilmemiş olmasına göre davacı vekilinin temyiz itirazının reddi ve hükmün onanması gerekmiştir. Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁴⁵⁹ İZVEREN Adil/FRANKO Nisim/ÇALIK Ahmet, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Enstitüsü, ANKARA 1994, s. 341.

⁴⁶⁰ KUBİLAY, s. 144.

değerlendirilebilir. Yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin ifa ettiği eylemi sadece yük dolu konteynerin bir yerden başka bir yere taşınması olarak sınırlanmak yükleme boşaltma müteahhitlerinin yaptığı işi vasıflandırmaktadır. Yükleme ve boşaltma müteahhitleri yük dolu konteyneri bir yerden bir yere taşımak yerine onu belli bir disiplin içerisinde bir yerden alıp başka bir yere yerleştirmektedirler. Buradaki asıl sorun ortaya çıkan işin bir eser olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği noktasında toplanmaktadır. Ancak Yargıtay'ın bu konudaki kararları dikkate alındığında yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin ortaya çıkardıkları işi eser olarak değerlendirmenin mümkün olacağını düşünmekteyiz.

3.3.1.1.2 Konşimentolarındaki Himalaya(The Himalaya Clause) Şartına Göre Yükleme ve Boşaltma Şirketlerinin Sorumluluğu

Konşimentolarındaki Himalaya Şartı'na göre, temsilciler, adamlar ve yükleme ve boşaltma müteahhitleri taşıyanın alt sözleşme yaptığı kişiler olarak deniz konşimentosunda açıkça belirttikleri takdirde, taşıyanın Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Kanunu'na(Carrige of Goods by Sea Act. 1988) göre öne sürebileceği tüm savunmaları öne sürebilirler⁴⁶¹.

Himalaya Şartı özünde bir sözleşmenin yalnızca tarafları bağlayacağı genel prensibinin adeta istisnasıdır. Yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin taşıyana tanınan sınırlandırmalardan yararlanmalarına izin verilmesi için pek çok neden bulunmaktadır. Yükleme ve boşaltma müteahhitleri, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilmiş bulunan taşıma sözleşmesinin ifasına iştirak etmekte, bu sözleşme uyarınca taşıyanın yüklendiği borçların bir kısmını üstlenmektedir. Yükleme ve boşaltma müteahhidi ile yük sahibi arasında genellikle sözleşmesel bir ilişki bulunmamasına rağmen yükün uğrayacağı zarardan aynen taşıyan gibi sorumlu tutulması uygulamada makul görülmektedir. Bu durumda konteyner taşımacılığında yükleme ve boşaltma aşamalarının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Taşıtan, taşıyan ile bir taşıma sözleşmesi yaptığı zaman taşıyanın sorumluluğunu sınırı ve üstlendiği riskleri bilmektedir. Yükleme ve boşaltma müteahhidinin taşıma sözleşmesinde yer alan sınırlandırmalara dayanabilme hakkı

⁴⁶¹ Bu hükmün amacı bakımından taşıyanın bu kişiler lehine onların temsilcisi yada vekili olduğu ve bu kişilerin burada ifade edilen kapsamda taşıma anlaşmasına taraf oldukları varsayılır, **KUBILAY**, s. 74.

tanınmadığı takdirde yük sahibi, taşıyanın taşıma sorumluluğuna ilişkin emredici düzenlemenin uygulanmasına neden olabilir. Yük sahibi yükleme ve boşaltma müteahhidi aleyhine tazminat davası açmayı tercih ettiği takdirde ve yükleme ve boşaltma müteahhidi genel haksız fiil hükümleri uyarınca sınırsız sorumlu tutulacak olursa bu durum çoğu kez taşıyanın da zararın tümünü gidermek zorunda kalacağı anlamını taşır. Böyle bir durumda da taşıyan lehine sağlanan sorumluluk sınırlandırmaları anlamını yitirir⁴⁶². İşte bu gibi nedenlerle taşıyanın dayanabileceği hükümlerden yükleme ve boşaltma müteahhitlerini de yararlandırmak aslında taşıyan lehine de bir durum yaratmaktadır.

Himalaya Şartı, taşıyanın malların fiilen geminin bordasına yüklenmesinden önce veya geminin plangasını geçtikten sonra sorumlu olmayacağını ve taşıyan tarafından istihdam edilen adamların, acentelerin veya konişmentoya göre taşıyana tanınan muafiyet ve istisnaların aynısından yararlanacakları hükümlerini içermektedir. Himalaya Şartı'nın yükleme ve boşaltma müteahhitlerine büyük faydası olması gerçeğinin yanı sıra bu şartın sakıncalarının olduğu da doktrinde belirtilmektedir. Doktrindeki bir görüşe göre, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan bir yükleme ve boşaltma müteahhidinin bu şarttan yararlanmasına izin vermek, iyiniyetle sözleşme yapmış kişilere haksızlık yapılmasına ve kötüye kullanımlara açık kapı bırakmaktadır. Bu şart nedeniyle terminal işleticileri, ihmallerinin neden olacağı zararlardan sorumlu tutulmayacaklarının farkında olarak hareket etme olanağına sahip olmaktadır⁴⁶³.

Rotterdam Kuralları'nda da himalaya şartının mantığı ile oluşturulmuş savunma ve sorumluluk sınırlarının geçerliliğine ilişkin hükümler kabul edilmiştir. Buna göre konvansiyonun taşıyana ait bir savunma veya sorumluluk sınırı sağlayabilecek herhangi bir hükmü, ister sözleşmeden ister haksız fiilden isterse başka bir şekilde ortaya çıksın bir taşıma sözleşmesi kapsamındaki yüklerin zarar görmesi, hasar görmesi veya teslimatındaki herhangi bir gecikme ile ilgili olarak veya işbu konvansiyon çerçevesindeki başka bir yükümlülüğün ihlali nedeniyle taşıyan veya bir limanda faaliyet gösteren taraf, gemide hizmet sağlayan kaptan, mürettebat veya herhangi bir kişi veya taşıyanın veya limanda faaliyet gösteren taşıyanların aleyhine başlatılan herhangi bir adli işlem veya tahkim için de geçerlidir. Aynı şekilde bu konvansiyon taşıyan veya belge üzerindeki taşıyana savunma

⁴⁶² KUBİLAY, s. 75.

⁴⁶³ KUBİLAY, s. 78.

sağlayacak herhangi bir hükmü, ister sözleşmeden ister haksız fiilden isterse başka bir şekilde ortaya çıksın taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya bunların alt yüklenicileri, acenteleri veya çalışanları aleyhine başlatılan herhangi bir adli işlem veya tahkim için de geçerlidir. Bu madde kapsamı dışındaki kişiler için himalaya şartı koymak da mümkündür⁴⁶⁴

3.3.1.2 Motorcular

Yüklerin deniz motorları ile gemiye veya gemiden rıhtıma kadar taşınması işini yapan kişilerdir⁴⁶⁵.

3.3.1.3 Transitçiler

Taşınan malların deniz, hava ve kara yolu ile başka bir yere taşınacağı hallerde onları taşıyandan teslim alıp başka bir araçla gönderileceği yere taşıyanlara denir⁴⁶⁶.

3.3.1.4 Depolama işi ile uğraşanlar

Taşıma terminali hizmetlerinden biri de depolama hizmetidir. Depolama hizmeti kıyı tesislerinde ifa edilebilir. Depolama hizmeti karadan ve denizden gelen emtiyanın belirli süreler için kapalı ambar, sundurma, antrepo veya açık saha, rıhtım veya iskelelere konularak terminal işletmesinin sorumluluğu altında saklanması ifade eder⁴⁶⁷.

3.3.1.5 İstifçiler

İstif faaliyeti gemi adamları tarafından yerine getirilebileceği gibi bağımsız istif firmaları tarafından da yapılabilir. Konveksiyonel taşımalarda genellikle gemi adamları tarafından yerine getirilen bu faaliyet konteyner taşımacılığında ise teknik bilgiyi

⁴⁶⁴ Rotterdam Kuralları'nın hiçbir hükmü 4. Maddede yer almayan kişiler veya deniz işlemlerinin tarafı olmayan kişilerin yararına taşıma sözleşmesine taraf kişilerin Himalaya Klozu hususunda anlaşmalarını engellemez. Rotterdam Kuralları bu kişilerin Himalaya Klozu'nu kapsayacak şekilde sorumluluğu meselesini ulusal hukuka bırakmıştır, YAMAN Emrah, Rotterdam Kuralları I, www.virahaber.com, Erişim Tarihi:30/12/2010.

⁴⁶⁵ KUBİLAY, s. 14.

⁴⁶⁶ KUBİLAY, s. 14.

⁴⁶⁷ ALTINÇUBUK Fikret, Liman İdare ve İşletmesi, İstanbul 1989.

gerektirdiğinden bağımsız istifçilere bırakılmaktadır. Bu durumda konteyner taşımacılığında istif aşamasında görev alanların farklı olması nedeniyle sorumluluk açısından farklılıklar taşımaktadır⁴⁶⁸.

Yukarıda belirtilen kişilerden başka taşıma terminali işleticisi başlığı altında değerlendirilebilen kişiler genellikle taşıma ile bağlantılı yükleme, boşaltma, depoya koyma, istif etme, yükü düzgün toplayarak gemiye denk etme, ambarlardaki eşyanın ıslanmaması için altına veya yanına saman veya tahta yerleştirilmesi, yükün iple veya halatla bağlanması gibi hizmetleri ifa eder⁴⁶⁹. Uygulamada bu hizmetleri gören işletmeler çeşitli adlarla anılmaktadır. Örneğin antrepo, depo, ardiye, terminal, liman, denizdeki petrol formları, iskele, yükleme boşaltma (stevedore), liman veya iskele işleri (longshoremen's or dockers' companies), demiryolu istasyonu veya kargo hava terminali işletmeleri gibi⁴⁷⁰.

3.3.2 ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMA TERMİNALİ İŞLETİCİLERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA BİRLEŞMİŞ MİLLETLER SÖZLEŞMESİNE GÖRE TERMİNAL İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUĞU

Taşıma terminali işleticisi sözleşmeye göre, vazifesi esnasında kendi kontrolü altında bulunan veya girme ve kullanma hakkına sahip olduğu bir alanda taşıma ile ilgili hizmetleri ifa etmek veya ifasını sağlamak amacıyla uluslararası taşımaya konu olan malları zilyetliği altında bulundurmaya üstlenen kişi olarak tanımlanmaktadır⁴⁷¹.

Uluslararası Ticarete Taşıma Terminali İşletmecilerinin Hukuki Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi belirli bir taşıma ile ilgili hizmetin ücret karşılığında yapıldığı takdirde uygulama alanı bulur. Örneğin varna limanındaki bazı yerlerde kısa süreli depolama ücrete tabi olmayabilir. İşte bu durumda terminal işletmecisinin sorumluluğu açısından sözleşme uygulanamaz. Sözleşmenin etkili olduğu süre ise malların

⁴⁶⁸ KUBİLAY, s. 15.

⁴⁶⁹ KUBİLAY, s. 8.

⁴⁷⁰ KUBULAY, s. 8.

⁴⁷¹ Taşımayı yöneten uygulanabilir hukuk kuralları gereğince taşıyan olarak kabul edilen bir kişi, yükleme, boşaltma, depolama gibi terminal hizmetleri de veren nakliye müteahhitleri gibi terminal işleticisi olarak kabul edilemez, KUBİLAY, s. 55.

sorumluluğunun terminal işleticisi tarafından devralındığı anda başlar ve onları teslim almaya yetkili kişiye teslim edildiği ana kadar sürer⁴⁷².

Sözleşmeye göre malların taşıma terminali işleticisinin zilyetliğine alındığı sırada hareket ve varma yerlerinin farklı devletlerde bulunan yerler olarak belirlenmesi gerekir. Yani taşıma ile bağlantılı hizmetler iç taşımaya konu olan mallar için ifa edilmişse bu sözleşmenin hükümlerin uygulanamaz⁴⁷³.Yükün uzun süre taşıma terminali işleticisinin zilyetliğinde kaldığı bazı durumlarda bir ulusal taşımaya mı yoksa bir uluslararası taşımaya mı konu olacağı önceden bilinmeyebilir. Ayrıca, konteyner taşımacılığının niteliği gereği, bir konteyner terminal veya depo işleticisinin zilyetliğine geçen yük için ve daha sonra düzenlenecek belgeler için kalkış ve varış yerlerinin taşıma terminali işleticisi tarafından bilinmemesi olağandır. Bu sözleşmeye göre mallar terimi işleticinin kendisi tarafından tedarik edilmiş olmayan, paketlenmiş halde veya başka bir şekilde konteyner içinde olsun olmasın her türlü nesneyi kapsar. Boş konteyner bu terim kapsamına girmez⁴⁷⁴.

Sözleşmeye göre taşıma terminali işleticisi yükü ilgili olanlara ve taşıyana karşı sorumlu olmaktadır ve bu sorumluluğunun temeli kusur sorumluluğuna dayanmaktadır. Davacı, kayıp ve hasarın terminal işleticisine ait olduğunu süre içerisinde meydana geldiğini ispat ederse, kayıp ve hasara terminal işleticisinin sebep olduğu varsayılır. Taşıma terminali işleticisi bu halde mallar için onların sorumluluğunu aldığı andan onları teslim almaya yetkili kişiye devrettiği ana kadar vedia alan olarak sorumludur⁴⁷⁵.

Taşıma terminali işleticisinin sorumluluğu adamlarını ve acenteleri de kapsar ve taşıma terminali işleticisi taşımayla bağlantılı hizmetlerin ifası için hizmetlerinden yararlandığı kendi adamlarının, acentelerinin veya diğer kişilerin olayın meydana gelmesinden

⁴⁷² KUBİLAY, s. 56.

⁴⁷³ KUBİLAY, s. 57.

⁴⁷⁴ KUBİLAY, s. 57.

⁴⁷⁵ Taşıma terminalinin işletmecisinin sorumluluğu malların kendi kontrolü dışında herhangi bir şekilde kurcalanmamalarını, paketlerin düzenli olmalarını ve hasarlanmamalarını sağlamak suretiyle korunmasına ilişkindir. Terminal işleticisi bu sorumluluğundan, kendisinin, adamlarının ve acentelerinin yada taşıma ile bağlantılı hizmetlerin ifasında yararlandığı diğer şahısların kayıp ve hasardan kaçınmak için makul olarak alınması gereken tüm önlemleri aldığını ispat etmek suretiyle kurtulabilir, KUBİLAY, s. 60, 67.

sonuçlarından ve kaçınmak için makul olan tüm önlemleri aldığını ispatlamadıkça ortaya çıkan zarardan sorumludur⁴⁷⁶.

Taşıma terminali işleticisi malların önceden kararlaştırılan tarihte veya böyle bir tarih belirlenmemişse yetkili kişinin ihbarını aldıktan sonra makul bir süre içinde, taraflarca belirlenmiş kişiye veya yere tesliminde gecikme nedeniyle de sorumlu tutulabilir⁴⁷⁷. Gecikme nedeni ile sorumluluk sözleşmeye veya başka bir hukuki dayanağa göre sözleşmeye dayanan bir borcun ihlali nedeniyle de ortaya çıkabilir.

Sözleşme ile taşıma terminali işleticinin aleyhine açılacak davalar için 2 yıllık zamanaşımı süresi belirlenmiştir. Bu düzenleme ile taşıyanın terminal işleticisi aleyhine açacağı rücu davasının açılması olanağını güçleştirmekten ve ortadan kaldırmaktan kaçınmak istenmiştir⁴⁷⁸. Bu husus da sözleşmede taşıyana, zamanaşımı süresi sona ermiş olsa bile, taşıyanın bir dava sonucundan sorumlu tutulmasından veya böyle bir davaya dayanan taleple kendisine başvurulmasından sonra 90 gün içinde dava açılmış olmak kaydıyla terminal işleticisinden talepte bulunma hakkı vererek düzenlenmiştir.

3.3.3 TÜRK HUKUKUNA GÖRE TERMİNAL İŞLETMECİLERİNİN SORUMLULUĞUNUN ÖZELLİK OLUŞTURDUĞU DURUMLAR

1968 Brüksel Protokolü ile navlun sözleşmesine konu olan yükün kayıp veya hasarının tazmini için taşıyan aleyhine açılacak her türlü davada, bu davanın sözleşmeye ya da sözleşme dışı sorumluluğa dayanmasına bakılmasızın taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan hükümlerin geçerli olduğu ancak bununla beraber zarar taşıyanın kasten ya da özensiz bir davranışı ile ya da her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir ihmal veya eylemden doğmuşsa, sorumluluğa ilişkin sınırlamaların uygulanmayacağı ve aynı şekilde davranan taşıyanın adamlarının da sorumluluk sınırından yararlanmayacakları kabul

⁴⁷⁶ KUBİLAY, s. 60.

⁴⁷⁷ Gecikme nedeni ile sorumluluk sözleşmeye veya başka bir hukuki dayanağa göre sözleşmeye dayanan bir borcun ihlali nedeniyle de ortaya çıkabilir. Sözleşmeye göre malların teslim alması gereken kimse kararlaştırılan tarihten 30 gün içinde veya böyle bir tarih kararlaştırılmamışsa yetkili kişi tarafından yapılan ihbarın alınmasından sonra 30 gün içinde malları teslim almazsa malların kaybı nedeniyle dava açma hakkı bulunan kişi onlar hakkında zayi olmuş gibi işlem yapabilir. 30 günlük süre Hamburg Kuralları'nda 60, Multimodal Sözleşmesi'nde 90 gündür, KUBİLAY, s. 61.

⁴⁷⁸ KUBİLAY, s. 72.

edilmiştir. Taşıma terminali işleticileri taşıyanın bağımsız yardımcı şahsı olarak faaliyette buldukları takdirde bu hükümler onlar hakkında da geçerlidir⁴⁷⁹.

1978 Hamburg Kurallarında taşıyanın sorumluluğu açısından yapılan değişiklikler dolaylı olarak taşıma terminali işleticilerinin sorumluluklarını da etkilemiştir. Yükün henüz taşıyanın zilyetliğine girmediği sırada bir taşıma terminali işleticisinin muhafazası altında bulunduğu esnada ortaya çıkan zararlardan taşıma terminali işleticisi sorumlu tutulabilir. Boşaltmada da taşıyan ile gönderilen arasına liman işletme ve yönetimlerinin girdiği durumlarda, boşaltma limanı kanun ve diğer yasal düzenlemelerine göre yükün kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü şahsa teslim edildiği anda yük gönderilene teslim edilmiş sayılır ve taşıyanın sorumluluğu bu anda sona erer; taşıma terminali işleticisinin sorumluluğu başlar. Bu sayede taşıyan yük kendi zilyetliğinde bulunmadığı ancak yükün gönderilen tesliminin de tam olarak gerçekleşmediği hallerde yüke gelen zarar sebebiyle sorumluluktan kurtulmaktadır. Yükün kaybı, hasarlanması veya gecikmesinde taşıyanın kusur veya ihmalinin bulunmadığı durumlarda da taşıma terminali işleticisi sorumlu tutulabilir⁴⁸⁰.

3.3.3.1 Taşıma terminali işleticileri yük üzerinde zilyet sıfatına sahiptirler

Taşıma terminali işleticisinin sorumluluğu malları zilyetliğine aldığı andan başlar ve teslim ettiği anda veya malları teslim alma hakkına sahip olan kişi hesabına bir yere yerleştirdiği anda sona erer. Taşıma terminali işleticisi yükün zilyetliğini devren kazanmaktadır⁴⁸¹. Zilyetliğin devren kazanılması TMK. 'nın 977. ve 980. maddelerinde düzenlenmiştir. Zilyetliğin devren iktisabı eşyanın teslimi ve teslimsiz kazanma olarak ikiye ayrılmaktadır. Eğer zilyetliği kazanan kişinin zilyetliği, önceki zilyedin rızasına dayanıyorsa zilyetliğin devren iktisabı söz konusu olur⁴⁸².

Taşıma terminali işletmecisi başkası için zilyet konumundadır⁴⁸³. Eşya üzerindeki aynı veya şahsi bir hakka dayanarak zilyed olan kişilerin zilyetliğine kendisi için zilyetlik, buna

⁴⁷⁹ AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 1158.

⁴⁸⁰ AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, s. 1158.

⁴⁸¹ KUBİLAY, s. 136.

⁴⁸² ERTAŞ, s. 82.

⁴⁸³ KUBİLAY, s. 136.

karşın böyle bir hak iddiasında olmaksızın eşyayı taşıyıcı vekil gibi başkaları için elinde bulunduran kişilerin zilyetliğine başkası için zilyetlik denir⁴⁸⁴. Başkası için zilyet sıfatına haiz olan terminal işletmecileri eşya üzerindeki fiili hakimiyetleri doğrudan doğruya kullanabilirler.

Taşıma terminali işletmecisi vasıtasız yani dolaysız zilyettir⁴⁸⁵. Bir kimse eşya üzerindeki fiili hakimiyetini doğrudan doğruya kullanabiliyorsa vasıtasız, buna karşın zilyedin eşya üzerindeki fiili hakimiyetini kullanması başka bir kişi vasıtasıyla mümkün olabiliyorsa vasıtalı zilyetlik söz konusu olur. Malik eşyayı kiraya verip, kiracıya teslim ettiğinde, malik zilyetliğini kiracısı vasıtası ile kullanabileceği için vasıtalı zilyet buna karşın kiracı ise vasıtasız zilyet olmaktadır. Aynı şekilde malın teslim edildiği taşıyıcı, depocu da vasıtasız zilyettir⁴⁸⁶. Malı taşıma terminali işletmecisine veren ise vasıtalı zilyettir ve bu kimsenin zilyetliği terminal işletmecisinin vasıtası ile devam etmektedir. Taşıma terminali işletmecisi eşya üzerinde zilyettir⁴⁸⁷.

Taşıma terminali işletmecisinin zilyetliği aynı zamanda emin sıfatı ile zilyetliktir. Zilyet sıfatına sahip olan taşıma terminali işletmecisi Medeni Kanun'un zilyetliğin korunmasına ilişkin hükümlerinden de yararlanır⁴⁸⁸.

3.3.3.2 Taşıma Terminali İşletmecileri Yükle İlgili Şahısların veya Taşıyanın Yardımcı Şahsıdır

Bilindiği gibi TTK.'nın 1061. maddesine göre taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıyaı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür. Ancak bu hüküm taşıyanın, taşıma sözleşmesinin bu safhalarındaki tüm faaliyetleri tek başına yapacağı anlamına gelmemektedir. Taşıyan kaptan, mürettebat, yükleme ve

⁴⁸⁴ ERTAŞ, s. 81.

⁴⁸⁵ KUBİLAY, s. 136.

⁴⁸⁶ ERTAŞ, s. 80.

⁴⁸⁷ KUBİLAY, s. 136.

⁴⁸⁸ Bir eşyaya eşya maliki veya onun yetkili temsilcisinin rızası ile zilyet olan kişilerin zilyetliğidir, ERTAŞ, s. 81.

boşaltma müteahhitleri, alt taşıyanlar, ışıkçılar, çekiciler, iskele muhafaza memurları, depo çalışanları gibi pek çok kişiden yardım almaktadır. Türk Hukuku'na göre liman işletmelerini yükleme ve boşaltmada taşıyanın istek ve talimatı ile davrandığı, taşıyanın yükü ilişkisinin yükü teslim aldığı andan yükün teslim edildiği ana kadar sürdüğü ve böylece yükün gönderilene teslim edildiği ana teslimine bağlanan hukuki sonuçların ortaya çıktığı ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcı şahsı olduğu kabul edilmektedir⁴⁸⁹.

Günümüzdeki iş ve ticari hayat gereği iş bölümü zorunlu hale gelmiştir ve iş bölümü ihtiyacı borçlunun borcunu ifa ederken yardımcı kişiler kullanmasını zorunlu kılmıştır. Bu nedenle yasa koyucu 67. madde ile "Borcun, bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça; borçlu, borcunu şahsen ifaya mecbur değildir." Hükmünü koymuştur. Ancak bu ihtiyaç hiçbir zaman borçlunun ifayı yardımcı kişilere bırakıp borç ilişkisinden kurtulması anlamına gelemez.

Borçlar Kanunu'nun 100. maddesine göre, sözleşmeden doğan borcun ifasını veya bir hakkın kullanılmasını ifa yardımcılara bırakan borçlu, bu şahısların sözleşmeye aykırı davranışlarından ve alacaklıya verdikleri zararlardan sorumludur. Borçlu zararın meydana gelmemesi için şartların gerektirdiği bütün dikkat ve itinaı gösterdiğini veya gerekli tüm dikkat ve özeni göstermiş olmasaydı dahi zararın ortaya çıkmasını önleyemeyeceğini kanıtlayarak sorumluluktan kurtulamaz. Borçlu bu durumda bağımsız ifa yardımcısına rücu ederken akde aykırılık esasına dayanmaktadır. Ancak her şeye rağmen Borçlar Kanunu'nun 100. maddesi emredici bir hukuk kuralı olmadığı için aksi kararlaştırılabilir bir yedek hukuk kuralıdır. Maddenin 2. fıkrası hükmüne göre yükü ilgili şahıslar veya taşıyan bir sözleşme ile taşıma terminali işleticisinin fiillerinden doğacak sorumluluğu kaldırabilirler⁴⁹⁰. Borçlunun borca aykırılıktan sorumsuzluğuna ilişkin anlaşmalardan farklı olarak burada yardımcının her türlü kusurlu eylemlerinden sorumsuzluk öngörülebilir. Yardımcının borca aykırı eylemi kasta, hileye ya da hafif kusura ilişkin olabilir.

⁴⁸⁹ Taşıyanın yüke özen borcunun ifasında sorumluluğunun sona ermesi bakımından yükün gönderilene teslim anı dikkate alınmakla beraber gecikmeden doğan zararlardan sorumluluğu yükün taşıma terminali işletmecisine teslimi ile sona ermektedir, **KUBİLAY**, s. 137.

⁴⁹⁰ Borçlunun borca aykırı eylemlerinden dolayı sorumsuzluk anlaşması ile yardımcının borca aykırı eylemlerinden dolayı sorumsuzluk anlaşması farklı esaslara bağlanmıştır. Borçlunun borca aykırı eylemleri kasta veya hileye dayanmakta ise bundan sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma yapılamadığı halde yardımcı kişilerin aynı tür eylemlerinden borçlunun sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma yapılabilecektir, **KILIÇOĞLU**, s.479.

Yardımcı şahsın borcun ifasına yönelik hareketleri nedeniyle borçlunun sorumluluğuna gidilebilmesi için bazı koşullar aranmaktadır⁴⁹¹;

İlk olarak borcun ifasında yardımcı kişi kullanmak mümkün olmalıdır. Borcun bizzat borçlu tarafından ifasının zorunlu kılındığı hallerde ifada yardımcı şahıs kullanma borca aykırılık oluşturur. Yardımcı kişi borca uygun ifada bulursa bile alacaklı borçluyu borca aykırılık nedeniyle Borçlar Kanunu'nun 96. maddesine göre sorumlu tutabilecektir.

Borçlunun borcun ifası ya da bir hakkın kullanılması amacıyla yardımcı kişi kullanmalıdır. Borçlunun yardımcı kişiyi kullanmasının yönteminin bir önemi yoktur. Borçlu ile yardımcı kişi arasında genellikle bir hizmet, vekalet ve istisna gibi bir sözleşme ilişkisi vardır. Ancak yardımcı kişinin eyleminden borçlunun sorumluluğuna gitmek için muhakkak bir sözleşme ilişkisi gerekli değildir. Yasaya göre yardımcı kişinin borçluyla beraber yaşayan veya borçlunun mahiyetinde olan bir kişi olması yeterlidir.

Yardımcı kişi borcu ifa ederken alacaklıya zarar vermiş olmalıdır. Yardımcı kişinin alacaklıya verdiği zarar borcun ifası ile ilgili değilse borçlu bundan sorumlu olmaz.

Borcun yardımcı kişi yerine bizzat borçlu tarafından ifa edilmiş olması halinde borçlunun kusurlu sayılması gerekmektedir. Kanunun 100. madde hükmü yardımcının eylemlerinden sorumluluk için kusur koşuluna yer vermemiştir. Bunun sonucu olarak borçlu ifa yardımcısını seçmede, talimat vermede, denetlemede gerekli objektif dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlayarak sorumluluktan kurtulma olanağına sahip olmadığı gibi ifa yardımcısının borcu ifa ederken kusuru bulunmadığını kanıtlayarak da sorumluluktan kurtulamayacaktır. Borçlu, bu sorumluluktan borç bizzat kendisi tarafından ifa edilmiş olsaydı borca aykırılıktan kusurlu sayılmayacağını kanıtlayarak kurtulma olanağına sahiptir.

Borçlunun borcunun ifasını faaliyette bulunduğu alanda tekel hakkına sahip olan kuruluşlara bırakması durumunda bu kuruluşların akdin ifasında sebep oldukları aksaklıklardan dolayı alacaklıya karşı sorumlu olup olmayacakları doktrinde tartışmalıdır. Tekel hakkı verilen taşıma terminali işleticilerinin hafif kusurundan sorumsuzluğunu

⁴⁹¹ KILIÇOĞLU, s. 472.

öngören anlaşmalar TTK'nın 99. maddesi karşısında hakim tarafından takdir hakkına dayanılarak geçersiz kılınabilir⁴⁹².

Taşıma terminali işleticileri gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan şahısların oluşturdukları birliğe dahil olmadıklarından, onları gemi adamları ile bir tutmak mümkün değildir. Bu nedenle de, TTK.'nın 947. maddesi taşıma terminali işleticileri açısından uygulama alanı bulmaz⁴⁹³. Ancak yine gemi adamlarından olmamakla beraber bunların yerine gemi hizmetlerini ifa eden ve genel olarak kaptanın emir ve talimatına bağlı olan bazı şahıslar doktrinde 947. maddenin uygulanması açısından gemi adamları ile bir tutulmaktadır⁴⁹⁴.

3.3.3.3 Taşıma Terminali İşleticilerinin Fiilleri Nedeniyle Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıma terminali işleticisi sıfatını taşıyan gerçek ya da tüzel kişilerden birinin yüke zarar vermesi durumunda taşıyan hangi hükümlere göre sorumlu olacağı konusunda ise karşımıza TTK.'nın 1062. maddesi ve BK. 'nın 100. maddesi çıkmaktadır. TTK.'nın 1062. maddesine göre taşıyan gemi adamları ve kendi adamlarının sadece ticari kusurlarından dolayı yüke verdikleri zarardan sorumludur.

Taşıma terminali işleticileri gemi adamı olmadıkları halde gördükleri bir takım işlerin gemi hizmeti olması dolayısıyla taşıyanın bunların fiillerinden TTK.'nın 1062. maddesine göre sorumlu olabileceği düşünülmüştür. TTK.'nın 1062. maddesine göre gemi adamı kusurlu ise taşıyan zaten sorumludur. Gemi adamının kusursuz olması halinde ise taşıyan bu sefer de TTK.'nın 1061. kendisine yüklediği özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmelidir, aksi halde yine sorumludur⁴⁹⁵.

⁴⁹² KUBİLAY, s. 142.

⁴⁹³ KUBİLAY, s. 140.

⁴⁹⁴ Bahsi geçen kişilere örnek olarak sevk ve idare çekilen gemi kaptanında olmak kaydıyla römorkörün gemi adamları geminin havuza alınması veya havuzdan çıkarılması sırasında gemi adamları yerine gemi hizmeti gören dok müstahdemleri, gemi bekçileri yükleri rihtim veya gemiye yanaşmamış mavnalardan alan ve buralara boşaltan ve yükleri gemide hareket ettiren müstakil istifçiler gösterilmiştir, ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti Hukuku I, s.142.

⁴⁹⁵ DENİZ, s. 68.

Taşıyanın sorumluluğunu BK. 'nın 100. maddesine dayandırırız doktrindeki hakim görüşe göre taşıma terminali işleticisinin kusuru aranmayacaktır⁴⁹⁶. Ancak bu görüşe göre taşıyanı sorumlu tutabilmemiz için taşıma terminali işleticisinin kusursuz sayılmasını gerektiren olayın taşıyan içinde bir kusur hali olması gerekir. Ancak bu durumda taşıma terminali işleticisi kusursuz olmasına rağmen taşıyanın sorumluluğuna gidilebilecektir. Bu durumda taşıyan örneğin liman işçisini seçmekte, ona talimat vermekte gerekli özeni gösterdiğini ispat etse bile yine sorumlu olacaktır⁴⁹⁷.

Bizce taşıma terminali işleticileri taşıyanın gemi adamı veya kendi adamı sayılamayacakları için TTK. 1062. maddesi gereğince taşıyanı sorumlu tutmak mümkün değildir. Ancak BK.'nın 100. maddesi gereği taşıyanın sorumluluğuna gidilebilir. Ayrıca konteyner taşımacılığının gelişmesi sonucunda da örneğin yükleme ve boşaltma işlemlerinde meydana gelen kusurun ticari kusur olma niteliğini kaybetmesinden dolayı taşıyanı BK.'nın 100. maddesi sorumlu tutmak mümkün olmaktadır.

Stevedor firmaları yani yükleme ve boşaltma müteahhitleri de yüklemeye ve boşaltmada verdikleri zararlar bakımından da taşıyan BK.'nın 100. maddesine göre sorumlu olmalıdır⁴⁹⁸.

3.3.3.4 Taşıma Terminali İşleticisi Alt Sözleşmenin Tarafıdır

Taşıma terminali işleticileri bir gemi işleten ya da gemi işletmeyen bir taşıyanla ya da yükle ilgili kişiler ile akdedilen alt sözleşme tarafıdır. Gemi acenteleri müvekkili donatan veya gemi işletme müteahhidi adına bulunduğu limana gelen ve giden gemilerin her türlü acentelik hizmetlerini yerine getiren yasal olarak kurulmuş ve gemi acenteliği yapmaya yetkili gerçek ya da tüzel kişilerdir. Gemi acenteleri liman acenteliği işlevlerinin yanı sıra yükleme acenteliği işlevlerini de yerine getirebilirler ve bu nedenle de taşımacılık hizmeti amacıyla terminal işleticileriyle sözleşmeler yapabilirler. Donatan veya gemi işletme müteahhidi ile acentelik sözleşmesi akdeden gemi acentesi taşıma terminali işleticisi ile de bir alt sözleşme akdedebilir. Yükletenlere destek sağlayan firmalardan olan nakliye

⁴⁹⁶ DENİZ, s. 69.

⁴⁹⁷ DENİZ, s. 69.

⁴⁹⁸ DENİZ, s. 69.

müteahhitleri de yükletenlerle akdettikleri sözleşmelerin ifası amacıyla taşıma terminali işleticileri ile sözleşme akdedebilirler⁴⁹⁹.

3.4 DONATAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

TTK.'nın 946. maddesine göre donatan, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. Bu tanıma göre donatan olabilmek için mevcut bir ticaret gemisi olmalı, kişi bu geminin maliki olmalı ve son olarak bu kişi ticaret gemisini kendi adına ve kazanç sağlamak amacıyla işletmeli yani ticaretin menfaat ve rizikolarını üstlenmelidir. Konteynerler bazen taşıtana(shippers containers) bazen de donatana ait olabilmektedirler; bunun dışında konteynerler yükletene veya konteyner işleticisine de (Container Operator imal ettiği konteynerleri isteyenlere kiralamaktadır.) de ait olabilmektedir.

Donatan kendi fiil ve ihmallerinden dolayı genel hükümlere göre her şahıs gibi sınırsız yani haczi mümkün bütün malvarlığı ile sorumludur. Bunun yanında donatan, alacak kaptanın hususi bir vekalet ile değil sırf kaptan sıfatı ile sahip olduğu temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden doğmuşsa, alacak donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir sözleşmenin yerine getirilmemesinden veya noksan, kötü ifasından doğmuşsa, alacak gemi adamlarından birinin kusurundan doğmuşsa, alacak kurtarma ve yardımdan doğmuşsa deniz serveti ile sınırlı olarak yani sınırlı ayni sorumludur⁵⁰⁰. Buradaki deniz serveti kavramına gemi, navlun ve sürrogatlar girmektedir. Gemi kavramına ise geminin bütünleyici parçaları ve eklentileri de girdiği için konteynerin geminin eklentisi sayılması halinde donatanının sınırlı ayni sorumlu olduğu hallerde konteyner de deniz servetine dahil bir değer olarak yer alacaktır. Doktrindeki bir görüşe göre de konteynerlerin donatan olan taşıyana ait olması veya onun tarafından temin edilmesi durumunda devamlı tahsis de söz konusu ise konteyner geminin eklentisi sayılmalıdır⁵⁰¹.

Donatan gemi adamlarının fiillerinden ise TTK.'nın 947. maddesine göre gemi adamlarının vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdikleri

⁴⁹⁹ Taşıyan ile taşıtan arasındaki navlun sözleşmesi asıl sözleşme, taşıyan ile taşıma terminali işletmecisi arasındaki sözleşme ise alt sözleşme olarak nitelendirilmektedir, **KUBİLAY**, s. 140.

⁵⁰⁰ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 153-160.

⁵⁰¹ **DENİZ**, s. 11.

zarardan sorumlu olmaktadır. Gemi adamlarının fiilleri sonucu üçüncü şahısların zarara uğramaları halinde BK.'nın 55. maddesine göre de donatanın sorumluluğuna gidilebilmektedir⁵⁰². BK.'nın 55. maddesine göre başkalarını istihdam eden kimse, maiyetinde istihdam ettiği kimselerin ve amelesinin hizmetlerini ifa ettikleri esnada yaptıkları zarardan mesuldür. Şu kadar ki böyle bir zararın vuku bulmaması için hal ve maslahatın icap ettiği bütün dikkat ve itinada bulunduğunu yahut dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mani olamayacağını ispat ederse mesul olmaz.

Yasa koyucu bu hükümle, bir işin görülmesinde başkalarını istihdam edenlerin işin görülmesi sırasında üçüncü kişilere verilen zararlardan kusurları bulunmasa bile sorumlu olmalarını öngörmüştür. İstihdam edenin sorumluluğu bir haksız fiil sorumluluğudur. Ancak burada sadece sorumluluk için kusur aranmayacaktır. Bu sorumluluk için gerçekleşmesi gereken koşullar şunlardır⁵⁰³;

Taraflar arasında istihdam ilişkisi bulunmalıdır; İstihdam ilişkisinin varlığı için istihdam edene bağımlı olarak çalışma gerekir. Çünkü istihdam edenin sorumluluğu müstahdemi seçmede, denetleme ve müstahdeme talimat vermede dikkatsiz ve özensizliğine dayanır.

Zarar bir üçüncü kişiye verilmelidir; İstihdam edenin kusursuz sorumluluğu kendisi ile bir sözleşme ilişkisi içinde bulunmayan üçüncü kişilere verilen zararlar içindir. Borçlar Kanunu'nun 100. maddesi aksine burada müstahdem istihdam edenle bir borç ilişkisi içinde bulunan kişiye değil üçüncü bir kişiye zarar vermektedir.

Zarar işin görülmesi sırasında ve işle ilgili olarak verilmiş olmalıdır.

⁵⁰² YARGITAY H.G.K., E: 1965/818, K: 1966/311, T: 07.12.1966 kararında gemide aşçı ve dalgıç sıfatıyla çalışan ve böylece istihdam edilen kimselerden olması itibariyle gemi adamı sayılan miras bırakanın ölümü sebebi ile davacıların donatan, diğer bir deyimle, işverene karşı açtıkları maddi ve manevi tazminat davasında davalının yalnız batan gemi ve navlunla değil, şahsen de sorumlu olduğu gözönünde tutularak Borçlar Kanununun 55. maddesi mucibince istihdam edenin tazminatla mesul tutulabilmesi için kendisinin kusuru şart olmadığı gibi kullandığı adamın kusuru dahi şart kılınmadığına ilişkin 27.03.1957 gün ve 1/3 sayılı içtihadı birleştirme kararıyla, istihdam edenin Borçlar Kanununun 47. maddesi gereğince manevi tazminatla sorumlu tutulabilmesinin şartlarını kapsayan 22.06.1966 gün ve 7/7 sayılı içtihadı birleştirme kararı veçhile usulünce davaya bakıp maddi ve manevi tazminat bakımından belli sınırlar içerisinde gerekli soruşturma ve uygulama ile varılacak sonuca göre bir karar vermekten ibarettir."Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

⁵⁰³ KILIÇOĞLU, s. 233.

İstihdam eden kurtuluş kanıtı getirememiş olmalıdır; İstihdam edenin kusursuz sorumluluğu dikkat ve özen ilkesine dayandığından sorumluluğun diğer koşulları gerçekleşmiş olsa bile kurtuluş kanıtı getirildiğinde borçlu sorumluluktan kurtulabilecektir. Buna göre borçlu dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini kanıtlayarak veya gerekli dikkat ve özeni göstermiş olsaydı bile zararın kaçınılmaz olduğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Kurtuluş kanıtı getiremeyen borçlu zararı tazmin ettiğinde müstahdemine rücu hakkı da mevcuttur.

Gemi adamlarının kusurlarından dolayı donatana karşı BK.'nın 55. maddesine dayanılabilmesini Yargıtay birçok kararında TTK.'nın 949. maddesindeki hükmün özel hüküm olması gerekçesi ile kabul etmemiştir⁵⁰⁴. Ancak daha sonraki zamanlarda hem doktrinde hem de Yargıtay kararlarında bu görüşten dönülerek gemi adamlarının fiilleri sonucu üçüncü şahısların zarara uğramaları halinde BK.'nın 55. maddesine göre de donatanın sorumluluğuna gidilebileceği kabul edilmiştir. Yargıtay görüşünü şu şekilde biçimlendirmiştir. TTK.'nın 947. maddesinin BK.'nın 55. maddesi karşısında özel hüküm olduğu özel hüküm varken genel hükme gidilemeyeceği görüşüne gelince, TTK.'nın 947. maddesi müstakil bir sorumluluk getire amacıyla düzenlenmemiş, ek bir sorumluluk getirmiştir. Yargıtay da 08.04.1965 tarihli bir kararında bu durumu adeta kanundan doğan bir kefalet biçiminde ifade etmiştir⁵⁰⁵. Diğer taraftan her iki madde hukuka aykırılık ve uygun nedensellik unsurlarını içermekte iseler de kusur olgusu ve kurtuluş beyinnesi ile birbirinden ayrılmaktadır. BK.'nın 55. maddesinin uygulanması halinde TTK.'nın 947.

⁵⁰⁴ YARGITAY TİCARET D. E:2045, K:1920, T:26.10.1943; E:1788, K:1695, T:02.07.1957, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 154; YARGITAY 11. H. D. E: 1983/4117, K: 1983/5606, T: 09.12.1983 kararında davaya sebep olan ve zararı doğuran olay iki geminin çarpışması (çatma) neticesi meydana gelmiş ise de, sorumluluğun çatma hükümlerine göre tesbit ve tayini cihetine gitmeye imkan yoktur. Çünkü olayda zarar gören gemi ve o gemilerdeki can ve mal sahipleri değil, deniz dibindeki davacı işletmeye ait telefon kablolarıdır. Bu nedenle olayda çatma hükümleri uygulanamayacağına ve zararın bir nevi haksız fiil sonucu meydana geldiği iddia edilmesine nazaran, her şeyden evvel davalıların sorumluluklarına mesnet teşkil edecek olan hukuki sebebin belirtilmesi icap eder. TTK. 'nın 947. maddesi hükmüne göre, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı, donatan veya donatanlar ancak TTK. 948/b. 3. hükmüne göre mahdut aynı mesuliyet hükümleri çerçevesinde, diğer bir deyişle donatanın kara serveti dışında kalan ve tazminat talebine sebep olan gemi ve navlun dışında kalan ve tazminat talebine sebep olan gemi ve navlun ile sınırlı olarak sorumludurlar. Bu itibarla, dava konusu olayın mahiyeti icabı olarak, kanunda açık özel hüküm (TTK. 947. ve 948 maddeleri) mevcut iken istihdam edenin sorumluluğu ile ilgili Borçlar Kanununun 55. maddesi hükmünün bu olayda uygulanması mümkün olmadığından mahalli mahkemenin TTK 'nın 948. maddesi hükmü dışına çıkarak davalı donatanların sınırsız sorumlulukları cihetine gitmesi doğru değildir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

⁵⁰⁵ YARGITAY TİCARET DAİRESİ, E:63/5865, K:65/1808, T:08.04.1965, **ÇAĞA/KENDER**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 147.

maddesinin konuluş amacını engelleyen bir durum söz konusu değildir. Bir hukuk kuralının yorumunda karşıt anlama, hukukta bir boşluk olduğu takdirde yer verilebilir. Bu itibarla TTK.'nın 947. maddesinin karşıt anlamından hareket edilerek BK.'nın 55. maddesinin uygulanamayacağı sonucu çıkarılamaz⁵⁰⁶.

Konteyner taşımacılığında artık gemi adamlarının yaptığı birçok iş taşıma terminali işleticileri tarafından ya da bağımsız kişiler tarafından gerçekleştirilmektedir. Örneğin yük dolu konteynerin gemiye bindirilmesi veya gemiden indirilmesi aşamalarında gemi adamları yerine daha sistemli ve eğitilmiş olan yükleme ve boşaltma müteahhitleri görev almaktadır. TTK' ya göre donatan gemi adamlarının kusurlarından üçüncü kişilere karşı sorumlu olduğuna göre aslında gemi adamları tarafından gerçekleştirilmesi gereken eylemler nedeniyle bu işlerin başka kişilerce gerçekleştirilmesi halinde bunların fiillerinden de sorumlu olmaktadır. Acaba bu sorumluluğun mahiyeti ve sınırları ne şekildedir? Taşıma terminali işleticilerini gemi adamlarından saymanın mümkün olmaması ve donatan ile taşıma terminali işleticileri arasında istihdam ilişkisinin genellikle mevcut olmaması nedeniyle biz BK.'nın 55. maddesinin bu anlamdan fazla uygulanabilir olduğunu düşünmüyoruz. Ancak yine de donatan gemi adamları hariç taşıma terminali işletmecisi gibi kişilerin fiillerinden de sorumlu oldukları için gerekli şartların sağlanması halinde donatan, BK.'nın 55. veya 100. maddesi gereğince sorumlu olmaktadır⁵⁰⁷. Buna örnek

⁵⁰⁶ YARGITAY 11. H. D. E:6142, K:7441, T:30.12.1985, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 155., 201; Yazara göre TTK.'nın 947. Maddesinin sırf zarar gören üçüncü kişiyi korumak için donatan aleyhine konmuş bir hüküm olduğu, kanun koyucunun bununla gemi adamlarının fiilinden dolayı donatanın sorumluluğunu özel surette düzenlemek ve sınırlandırarak hafifletmek gibi bir maksadı bulunmadığı için donatanın BK.'nın 55. ve 100. Maddesine göre sorumluluğu devam etmektedir. Zarar gören dilerse bu hükümlere dayanarak da donatanı sorumlu tutabilir, **ÇAĞA/KENDER**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 147.

⁵⁰⁷ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 159; Borçlar Kanunu'nun 55. Maddesinde kusura dayanmayan bir sorumluluk söz konusu olmasına rağmen Borçlar Kanunu'nun 100. Maddesinin de yardımcı kişinin eylemlerinden sorumluluk söz konusudur. Her iki sorumluluğun arasında amaç ve koşulları bakımından farklar bulunmaktadır. İstihdam edenin sorumluluğu kusura dayanmayan bir haksız fiil sorumluluğudur ve istihdam eden ile zarar gören arasında bir borç ilişkisi yoktur. Buna karşın yardımcı kişinin eyleminden sorumlulukta ise bir sözleşme ilişkisi nedeniyle borçlunun borcun ifası dolayısıyla alacaklının uğradığı zarardan doğan akdi bir sorumluluktur. İstihdam edenin sorumluluğunda zarar gören ile istihdam eden arasında önceden kurulmuş bir borç ilişkisi mevcut değildir. Yardımcı kişinin eyleminden sorumlulukta ise zarar gören alacaklı ile yardımcı kullanan borçlu arasında bir borç ilişkisi mevcuttur. İstihdam edenin sorumluluğu bir kusursuz sorumluluktur. Buna karşın yardımcı kişinin eyleminden sorumluluğun kusursuz bir sorumluluk olmadığı, borçlunun borcu bizzat ifa etmiş olsaydı kusurlu sayılmayacağını kanıtlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir. İstihdam edenin sorumluluğunda kurtuluş kanıtı getirme olanağı tanınmıştır. Yardımcı kişinin eyleminden sorumlulukta ise yasa borçluya böyle bir kanıt getirme imkanı sağlamamıştır. İstihdam edenin sorumluluğuna yasa açık bir şekilde zararı tazmin eden istihdam edenin müstahdeme rücu hakkını öngörmüştür. 100. Maddede ise rücu hakkından söz edilmemiştir. Buna rağmen zararı tazmin eden borçlunun rücu hakkına sahip olduğu genel hükümlerden çıkarılmaktadır. İstihdam edenin sorumluluğu bir haksız fiil

olarak gemi üzerindeki yük dolu konteynerlerin istifinin istifçiler tarafından yapıldığını farz edelim. Konvansiyonel deniz taşımacılığında istif faaliyetini gemi adamlarının yerine getirmesi mutlak bir durumdur. Ancak konteyner taşımacılığının gelişmesi ve bu aşamada daha profesyonel kişilerin ve aletlerin görev almalarının gerekmesi nedeniyle bu halde aslında gemi adamlarının faaliyet sahasına giren bir iş başka kişiler tarafından gerçekleştirilmiş olmaktadır. İşte böyle bir durumda gerekli şartların sağlanması halinde donatan, BK.'nın 55. veya 100. maddesi gereğince sorumlu olmalıdır.

Donatanın kendi gemisinde olan yük ile ilgili şahıslara karşı ise, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesinde sorumludur. Bu nedenle donatan TTK.'nın 1062. maddesine göre, gemi adamlarının teknik kusurları sonucunda yüke gelen zararlar için sorumlu olmamaktadır. Bunun yanında ticari kusur nedeniyle de sadece malın piyasa değeriyle sorumludur ve malın değeri konişmentoya yazılmamışsa bu sorumluluk koli veya parça başına 100.000 TL'yi de geçemez. Bu konuya ilişkin konteyner açısından yukarıda yaptığımız açıklamalar donatan açısından da geçerlidir. Taşıtan veya yükleten malın cins ve kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşlarsa donatan her türlü sorumluluktan kurtulur. Donatan, taşıyan tarafından sorumluluğunu daraltmak üzere kanuni sınırlar içinde kararlaştırılmış olan sorumsuzluk şartlarından da faydalanır. Ancak buna karşın taşıyan konişmentoya malın değerini yazmak suretiyle sorumluluğunu genişletmişse donatan muvafakat etmedikçe genişletilmiş sorumluluktan sorumlu tutulamaz⁵⁰⁸.

Donatan ve taşıyan sıfatının aynı kişide birleşmesi⁵⁰⁹ veya farklı kişilerde olması halinde sorumluluk açısından şu özelliklere değinmekte fayda vardır; taşıyanın

sorumluluğu olduğundan zamanaşımı süresi Borçlar Kanununun 60. Maddesine göre zarar görenin zararı ve fiili öğrendiği tarihten itibaren bir yıldır. Yardımcı kişinin eyleminden sorumluluk ise sözleşmeye aykırılıktan kaynaklandığından Borçlar Kanunu'nun 125. Maddesine göre 10 yıldır, **KILIÇOĞLU**, s. 474.

⁵⁰⁸ Taşıyan tarafından sorumluluğu daraltmak üzere kanuni sınırlar (TTK.'nin 1116-1118 maddeleri) içinde kararlaştırılmış olan sorumsuzluk şartlarından donatan da faydalanır. Buna karşılık taşıyan mesela TTK.'nin 1114. Maddesi gereğince konişmentoya malın değerini yazmak suretiyle sorumluluğunu genişletmişse bu muvafakat etmedikçe donatanı bağlamaz, **ÇAĞA/KENDER**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 145.

⁵⁰⁹ YARGITAY 11. H. D., E: 1987/5285, K: 1988/183, T: 22.01.1988 kararında davacı vekili, müvekkili şirkete sigortalı bulunan ...'a ait ham petrolün davalıya ait ... Tankeri ile Ceyhan'dan Aliğa'ya taşındığı 19.10.1984 tarihinde, tankerin altının sürmesi sonucu delinen tanklardan ham petrolün denize akarak zayı olduğunu belirterek sigortalısına ödediği 61.266.113 liranın davalıdan rücu tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, olayın bir deniz kazası olup, forsmajör bulunduğunu, liman haritasında

sorumluluğu sözleşmeden doğan ve yükü ilgili kişilere karşı bir sorumluluk olduğu halde, donatanın sorumluluğu sözleşme dışı bir sorumluluktur ve esas itibariyle üçüncü kişilere karşıdır⁵¹⁰. Bununla beraber deniz yolu ile eşya taşıma nedeniyle kaptan ve gemi adamlarının kusurundan dolayı yüke gelen zararlar için yükü ilgililere karşı taşıyanın ötesinde donatanın da sorumluluğu için TTK.'da bazı düzenlemeler getirilmiştir. TTK.'nın 1099. maddesine göre kaptan veya donatanın diğer bir temsilcisi tarafından tanzim olunan bir konişmentoda taşıyanın adı gösterilmemiş olursa donatan, taşıyan sayılır⁵¹¹. Taşıyanın

gözükmeyen deniz dibindeki sert bir cismin olaya neden olduğunu, yapılan navlun sözleşmesinde bu gibi kazalarda donatanın sorumlu olmayacağını belirtildiğini, davacının TTK.'nın 1065, 1066. maddeleri uyarınca ziya ve hasarın tesbit ve ihbarını yapmadıklarını ileri sürerek davanın reddini istemiştir. Mahkemece iddia, savunma, ilgili belgeler ve bilirkişi raporu gereğince zararın kaptanın tankeri yanlış sevk ve idaresinden meydana geldiği anlaşıldığından oyçokluğu ile davanın reddine karar verilmiştir. Kararı davacı vekili temyiz etmiştir. Her ne kadar aynı zamanda donatan sıfatını da taşıyan davalı taşıyıcı TTK.'nın 1061. maddesi hükmü uyarınca taşıma sırasında oluşan yükün ziyandan sorumlu ise de, bu maddeyi takip eden TTK.'nın 1062. maddesinin 2. fıkrasında zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin sonucu olduğu saptandığı takdirde taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır. Donatanın sorumluluğunu düzenleyen TTK.'nın 947. maddesinde de donatanın sorumluluğunun, taşıyanın sorumluluğu esasları ile eşdeğerli olduğu kabul edilmiş bulunmaktadır. Gerek bilirkişi raporunda ve gerekse bu olay nedeniyle tutulan raporlardan davalıya ait gemiye yüklenen ham petrolün su altında bulunan bir kayaya (topuğa) gemi teknesinin sürtünmesi sonucu oluşan yırtık nedeniyle kısmen zayi olduğunun anlaşılmasına ve bu olayın geminin sevkine ilgili teknik kusurdan kaynaklanmış olması karşısında davalının sorumluluğunun haksız fiil kurallarına göre değil, deniz hukuku sorumluluğu esasları uyarınca tesbit edilmesi zorunlu bulunmaktadır. O halde, TTK.'nın 947 ve 1062/2. maddeleri gereğince davalının, gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu tutulmaması isabetli bulunmaktadır. Bunun dışında yükteki eksilmenin davalı taşıyıcının kendi kusurundan kaynaklandığı da kanıtlanamamış bulunmasına ve dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

⁵¹⁰ Bir geminin kaptan ve gemi adamlarının kusuru sonucu fazla hızla seyrederken yükü boşaltacağı iskeleye bindirdiği, iskeleyi parçaladığı ve aynı nedenle yüke de zarar verdiğini düşünürsek böyle bir durumda aynı zamanda taşıyan olan gemi maliki veya gemi işletme müteahhidi iskele hasarı için üçüncü şahıs iskele sahibine karşı donatan, yükün gördüğü hasar için ise taşıyan sıfatı ile sorumlu olur, **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 149.

⁵¹¹ YARGITAY 11. H.D.E: 2003/9474,K: 2004/3773,T: 12.04.2004 kararında davacı vekili, müvekkiline nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı Tekel Tütün Mamüller Ltd. Şti.'ne ait recon tütün emtiyasının ABD'den İstanbul'a nakledildiğini, İstanbul'da da Cevizli Kartal'a davalı T. A.Ş.'nin taşıdığını, emtiyaların ıslanmak suretiyle hasarlandığını, diğer davalının donatan olarak sorumlu olduğunu savunarak, sigortalılarına ödedikleri 3.240.922.245 TL sının 25.4.2002 ödeme tarihinden itibaren faizi ile davalılardan tahsilini talep etmiştir. Davalılar vekili, dava konusu olayda konteyner taşımacılığının olduğunu, bu nedenle yükün iyi durumda yüklenmesinden yükleyicinin sorumlu olduğunu, konişmentoda da "yükleyen tarafından yüklendi, istiflendi ve sayıldı" kaydının bulunduğunu, TTK.'nın 1066. maddesinde düzenlenen ihbar ve tespit yükümlülüğünün yerine getirilmediğini, zarardan sorumlu oldukları sonucuna ulaşılır ise, müvekkili T. A.Ş.'nin CMR 23/3. maddesi gereği sınırlı sorumluluğunun bulunduğunu savunarak, davanın reddini talep etmiştir. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamından, sigortalı emtiyanın deniz taşıması sırasında ıslanarak hasara uğradığı, konişmento ile yükün T. A.Ş. ne teslim edildiği, bu nedenle TTK. 1099. madde şartları gerçekleşmediğinden davalı donatanın sorumlu olmadığı, konişmentodaki kayıtların yükün değerini tesbite elverişli olduğundan sınırlı sorumluluk hükümlerinin uygulanmasının mümkün olmadığı gerekçesiyle, davalı donatan hakkındaki davanın reddine, 3.240.922.245 TL sının 25.4.2002 ödeme tarihinden itibaren reeskont faizi ile davalı Turkon A.Ş. den tahsiline karar verilmiştir. Kararı, T. A.Ş. vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde

adı yanlış bildirilmiş ise beyanın doğru olmamasından doğacak zarardan gönderilene karşı donatan mesuldür. Buna karşın TTK.'nın 1235. maddesine göre yükün zıya ve hasarı için doğan alacaklarla navlun sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi yerine getirilememesinden doğan alacaklar gemi alacaklısı hakkını meydana getireceğine göre böyle bir durumda donatan aynı zamanda taşıyan olmasa bile taşıyanın borcu için gemi ve navlun ile birlikte sorumlu olacaktır. Ama taşıyanın borcu yoksa donatan da sorumlu olamaz. Bununla beraber navlun sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararlar için söz konusu olan bu borcun taşıyanın yasal çerçevesindeki yükümlülüğü ile sınırlı olacağı ve taşıyanın sırf sözleşme ile üzerine aldığı ek yükümlülükleri kapsamayacağı düşünülmektedir⁵¹².

Identity Of Carrier Clause klozu ile donatanın aynı zamanda taşıyan olmadığı bir halde donatanın taşıyana ait sorumluluğu onun yerine üstlenmesi sağlanır. Ancak gemi çıplak kiralınmış (Çıplak gemi kiralama hali geminin personelsiz olarak kiralandığı anlamını taşımakla beraber, çıplak gemi kiralama geminin hem teknik hem de ticari yönetimi esasen charterer'a geçmektedir) ya da akdedilen zaman charteri ise geminin teknik yönetiminin de terkinin öngören bir şartı taşıyorsa (time charter'da geminin teknik yönetimi donatanda kalıp, sadece ticari yönetimi charterer'a geçerse de aynı sözleşme bünyesinde yer alan geminin terki -demise clause- klozu ile geminin teknik yönetiminin de charterer'a bırakılmaktadır.) geminin teknik yönetimi de elinden gittiğinden donatanın sorumluluğunun esasen olmadığı düşünülmektedir. İşte bu kloz ile donatanın taşıyan yerine sorumlu olması sağlanmış olur. Bu kloz genellikle time charter modeli sözleşmelerde uygulanmaktadır. Çünkü böyle bir sözleşme ile geminin ticari yönetimini eline alan charterer, kendi adına konişmentolar düzenleyerek yük ile ilgililere karşı taşıma taahhüdüne girmiş bulunabilir. Böyle bir durumda donatan taşıma sözleşmesine yabancı olduğu halde bu kloz bu yabancılığı ortadan kaldırarak taşıma için sorumluluğu taşıyandan alıp donatana vermektedir. Kloz sayesinde aynı zamanda taşıyan sıfatını da alan donatanın sorumluluğu donatan sıfatının da ayrıca saklı kalması sonucu gemi ve navlun ve bunların değeri ile sorumlu olur. Burada önemli olan bir husus da konişmentoyu taşıyan olarak imza eden kimsenin donatanın veya gemi işletme müteahhidinin temsilcisi sıfatıyla hareket ettiği

dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, T. A.Ş.vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁵¹² **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 150.

konişmento metninden açıkça anlaşılmalıdır. Aksi halde taşıyan konişmento hamiline karşı üzerindeki sorumluluğu atmış olamaz⁵¹³.

3.5 GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİ VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

TTK.'nın 946. maddesine göre, kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimseye gemi işletme müteahhidi denilmektedir⁵¹⁴ ve üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde gemi işletme müteahhidi donatan sayılır. Gemi işletme müteahhidi gemiyi kira, ariyet gibi haklı bir sebebe dayanarak kullanabildiği gibi çalma ve gasp gibi haksız bir nedenle de kullanıyor olabilir.

Bir kimsenin gemi işletme müteahhidi sayılabilmesi için mülkiyeti kendisine ait olmayan bir gemiyi bizzat kaptan olarak ya da kaptana verdiği talimatla yönetmesi gerekir. Bir gemi kiracısının alelade kiracı mı yoksa bir gemi işletme müteahhidi mi olduğunun saptanmasında doktrinde gemi işletme müteahhidinin kaptana yetki verip vermemesine göre bir ayırım yapılmıştır. Buna göre kiracı bir çıplak gemi kiracısı ise gemi işletme müteahhididir; time charter sözleşmesinde kiracının kaptana ticari bakımdan talimat verme yetkisi açıkça yazılıysa kiracı gemi işletme müteahhididir yoksa alelade bir kiracıdır⁵¹⁵.

Gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılacağına göre müşterek avarya, çatma, kurtarma ve yardım ile ilgili bütün haklar ve sorumluluklar kendisine düşer. Konteyner taşımacılığı açısından da yukarıda donatan için yapılan açıklamalar sorumluluğu çerçevesinde gemi işletme müteahhidi için de geçerlidir. Tuttuğu veya hizmet sözleşmelerini devraldığı kaptan ve gemi adamlarının ücretleri ile bunların görevlerini yaparken işledikleri haksız fiillerden doğan tazminatı ödeyecek olan da yine odur. Nitekim kaptanın yasal yetkisi çerçevesinde yaptığı hukuki işlemlerde de gemi maliki değil, gemi işletme müteahhidi sorumludur. Çünkü gemiyi kendi emrindeki kaptan ve gemi adamları ile deniz ticaretinde kullanan kendisidir⁵¹⁶. Bu durumun önemli noktası

⁵¹³ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 170.

⁵¹⁴ YARGITAY 11. H. D., E: 1998/4642, K: 1998/6418, T: 09.10.1998" Görülmekte olan davada SS M. Gemileri Armatörleri Kooperatifi gemiyi kiralamak suretiyle davaya konu olan taşıma işinde kullanmıştır. Bu durumda kooperatif "Gemi İşletme Müteahhididir". Bu sıfatı itibariyle üçüncü şahıslarla olan münasebetinde donatan sayılır ve onlara karşı donatanın hak ve borçlarına haizdir."

⁵¹⁵ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, s. 543.

⁵¹⁶ **TEKİL**, Deniz Hukuku, s. 148.

bazı iş ve işlemler dolayısıyla donatandan bir alacak elde edememiş olan kişinin bu alacaklarının gemi alacaklısı hakkı ile korunmuş olmasıdır. Gemiye yük vermiş kişi yük hasarlandığı zaman doğan alacağını gemi işletme müteahhidinden alamazsa gemiden alabilir. Yani gemi işletme müteahhidinin borcu dolayısıyla alacağı gemi alacaklısı hakkı ile korunan alacaklı, alacağını aslında borçlu olmayan donatanın gemisinden alabilecektir⁵¹⁷.

3.6 FORWARDER ACENTE VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

Forwarder, taşıtanın nam ve hesabına taşıma işleri organizasyonunu üstlenen kişi veya firmalardır. İşlerine, taşıtana verdiği teklifin kabulü sonrası alınan talimatla malın fiziksel teslimiyle işe başlarlar⁵¹⁸.

Borçlar Kanunu'nun 416/1. maddesine göre alım satım işlerinde komisyoncu ücret mukabilinde kendi adına ve başkası hesabına kıymetli evrak ve menkul eşya alım ve satımını üzerine alan kimsedir. Komisyoncu kendi adına ancak başkası hesabına iş yapar. TTK.'nın 800/1. maddesine göre ise ücret mukabilinde kendi adına ancak gönderen hesabına eşya taşımayı sanat edinmiş olan kimseye taşıma işleri komisyoncusu denir. Bu tarife göre bir kimsenin taşıma işleri komisyoncusu olabilmesi için eşya taşımayı başkası hesabına ancak kendi adına yapması, bu işleri yapmayı sanat edinmiş olması ve bu işi ücret karşılığında yapması gerekir⁵¹⁹.

Gemi acenteleri, armatörlerin verdikleri vekaletle iş yapan kuruluşlar⁵²⁰ forwarderler ise taşımayı yaptırdıkları araçların evraklarına dayanarak ve bunları bir araya getirerek

⁵¹⁷ **AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY**, s. 545.

⁵¹⁸ Forwarder ve Konteyner Hizmet Pazarlaması, **DAVRAN** Arif, bkz. **ERDAL**, s.337.

⁵¹⁹ **ZEYNELOĞLU** Ahmet, Taşıma Hukuku(Açıklama Yargı Kararları-İlgili Mevzuat), Ankara 1993,s. 343.

⁵²⁰ **YARGITAY** 11. H. D., E: 2000/4149, K: 2000/7129, T: 29.09.2000 kararında davacı vekili, müvekkilinin dava dışı şirketlere sattığı malın taşınması işini üstlenen davalının Hilal 1 gemisine yükleme yapıldığı sırada, vincin hidrolik yağının teması ve ambar kapaklarının iyi kapatılmaması nedeniyle emtianın hasarlandığını, hasarlı malların yenisiyle değiştirilmesi, hasarlı olanların piyasada düşük fiyatla satılmasından doğan zararları için gemi üzerine kanuni rehin hakkı doğduğunun tespitini, tanınmasını ve tahsilini dava etmiştir. Davalı, davaya yanıt vermemiştir. Mahkemece, toplanan delillere ve dosya kapsamına göre, yurtdışındaki alıcısına götürülmek üzere gemiye yükleme yapıldığı sırada gemi vincinin hidrolik sistemindeki arıza ve ambar kapaklarının iyi kapatılmaması nedeniyle hasarlanıp, bu durumun davacıya TTK'nın 1235/7. maddesi uyarınca gemi alacaklısı hakkı verdiği gerekçesiyle, 87.079.88 USD gemi alacağı için gemisi üzerine kanuni rehin hakkı tespit ve tanınması ile tahsiline

kendi tanzim ettikleri taşıma senedi olan **FBL (FORWARDER BILL OF LADING) TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU KONİŞMENTOSU VEYA HBL (HOUSE BILL OF LADING)** ile taşıyıcı olarak⁵²¹ taşımayı yapmaktadırlar. Buradaki ince fakat iş yapanlar için hayati olan ayırım hat acentalarının vekili oldukları armatör adına hareket ettikleridir. Forwarder ise mal sahibinin adına iş yaptığı için onun hak ve menfaatlerini daha iyi koruyabilmektedirler. Forwarderler acentelerden daha fazla güvenilir bir kuruluş olup daha fazla sorumluluk almaktadırlar. Forwarderler birbirleriyle alakasız sektörlerde çalıştıkları için değişik mallar taşırlar ve bu mallara ilişkin çok önemli ayrıntıları öğrenirler. Malların ısı, nem, özel taşıma gibi bilgilerinin bilinmesi sonuç itibariyle havasız ve kapalı kutu olan konteynerler içerisinde taşınan malların en az hasarla veya hasarsız taşınmasına imkan sağlamaktadırlar⁵²².

Forwarderler konteynere önemli katkılar sağlamışlardır. Başlangıçta sadece geminin liman sürelerini kısaltmak amacıyla kullanılan konteynerler çok kısa bir zamanda malları korduğu ve denizde olduğu kadar kamyon ve trenle de taşınabildiği için hızla bir çok yük için tek taşıma aracı olmuştur. Konteynerlere bu vasfı kazandıran forwarderlerdir. Limanlara gelen konteynerlerin iç şehir ve hatta başka denize kıyısı olmayan ülkelere gidişi forwarderlerin organizasyonu ile gerçekleşmektedir. Bu alanda halen forwarderler teminat vererek acentelerden konteyneri almakta ve hatların ulaşamadığı veya ulaştığı

karar verilmiştir. Davacı haksız eyleme dayalı olarak uğradığı zararın tazmini için dava açmıştır. Dava dilekçesi de doğrudan donatan aleyhine düzenlenmiş bulunmaktadır. Davalıya gönderilen davetiye ve dava dilekçesi örneğine sonradan acente adı ilave edilmek suretiyle davalıya acentesi vasıtasıyla tebligat yapılmıştır. TTK'nın 119. maddesi uyarınca acentenin akdettiği veya akdinde aracılık yaptığı sözleşmelerden dolayı müvekkili namına acenteye karşı dava açılabilir ise de uyumsuzluğun her şeyden önce bir sözleşmeyi müvekkilinin temsilen akdetmesi veya sözleşmenin kuruluşunda aracı olması gerekir. Dava dilekçesi ekindeki belgelere göre, davalıya ait gemi Türk bayraklıdır. Olayda TTK'nın 117/3. maddesinin de uygulama yeri bulunmamaktadır. Bu durumda dava dilekçesinin davalı donatının Türkiye'deki kanuni ikametgahına doğrudan doğruya tebliğ edilerek, hasıl olacak sonuç dairesinde bir karar verilmesi gerekirken, TTK'nın 119. maddesindeki koşullar araştırılmadan doğrudan acenteye yapılan tebligatla taraf teşkili doğru değildir. Açıklanan nedenlerle kararın BOZULMASINA karar verildi." , Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

⁵²¹ TTK'nın 814. Maddesi gereğince açıkça mukavele ile yasaklanmamış ise taşıma işleri komisyoncusu kendi adam ve araçlarıyla taşımayı yaptırabilir. O halde taşıma işleri komisyoncusu aynı zamanda taşıyıcı sayılabilir. Maddenin 2. Fıkrasına göre ise, komisyoncu taşıma senedinin ikinci nüshasını kendi adına imza edip müvekkiline geri vermiş veya kendi adına taşıma ilmühaberi düzenleyerek müvekkiline teslim etmiş ise yasa kendisi ile müvekkili arasındaki taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık olarak kesin bir para tayin edilmiş ise komisyoncu taşıyıcı sayılır. Yazara göre bu halde komisyoncu taşıma ücretinden başka komisyon ücretini de alması gerekir, ZEYNELOĞLU, s. 343; Taşıma işini de gerçekleştiren komisyoncunun aynı zamanda taşıyan sayılacağı ve dolayısıyla aynı kişide ayrı niteliğin birleşeceği kabul gören bir husustur. Bu nedenle komisyoncu hem komisyon bedelini hem de taşıma ücretini talep edebilir, TANGÜN, s. 97.

⁵²² Forwarder ve Konteyner Hizmet Pazarlaması, DAVRAN Arif, bkz. ERDAL, s.338.

ancak pahalı kaldığı noktalara götürmektedirler. Forwarderlerin konteynerler açısından sağladığı diğer bir fayda da forwarderlerin deniz+uçak gibi alternatif çalışmalarıdır. Mesela Çin veya Japonya'dan konteynerlerle yükü Dubai'ye getirip buradan uçakla Avrupa varış noktalarına taşınması gibi ek katkılar sağlamaktadırlar⁵²³.

Gemi, denizde fırtına, kazalar ve denizin kendisine karşı devamlı bir savaş içerisinde. Sadece tuzlu deniz suyu bile gemi açısından tehlike oluşturmaktadır. Armatörler bütün bu sıkıntılar nedeniyle ellerinde bulundurdukları avantajları kaybetmemek için konteynerin deniz harici taşınmasındaki sorumluluğu üzerlerine almamaya çalışırlar. Liman dışına çıkan konteynerlerde mal sahibi veya forwarderlerce verilen teminat çekleri veya depozitolarla armatör ve acentesi kendini garantiye almaktadır⁵²⁴.

Forwarderlerin konteyner taşımacılığına yaptığı diğer önemli fayda ise grupaj yüklemelerdir. Yukarıda da açıkladığımız gibi LCL konteynerlerle yapılan taşımada birden fazla mal sahibinin yükü tek bir konteyner içerisinde taşınmaktadır. Armatörler konteyner başına bir müşteri fikriyle sorumluluklarını daraltmak isterler. Bu şekilde bir taşımada sorumluluğu forwarderler üstlenmektedir.

Evrak açısından da forwarderler ilk multimodal senedini kullanmaya başlamış ve bu daha sonra merkezi Paris'te olan ICC(International Chamber Of Commerce-milletlerarası ticaret odası)tarafından bankalarda en önemli vesika olarak yerini almıştır. Bu aşamaya

⁵²³ Forwarder ve Konteyner Hizmet Pazarlaması, DAVRAN Arif, bkz. ERDAL, s. 337.

⁵²⁴ Forwarder ve Konteyner Hizmet Pazarlaması, DAVRAN Arif, bkz. ERDAL, s. 338; Taşıyıcının mala bir zarar vermesi halinde ona karşı TTK.'nın 809/3. maddesi uyarınca rücu haklarını saklı tutabilmesi için komisyoncunun eşyayı kabul ederken aynı kanunun 788. maddesinde öngörülmüş olduğu ihtirazi kaydı düşmesi gerekli ihtar ve tespit işlemlerini yaptırması gerekir. Aksi halde doğan zararlardan komisyoncu sorumlu olur. Kural olarak taşıma işleri komisyoncusu malın varma yerine teslimi yükümlülüğü altına da girmiş sayılır. Mal elinde bulunduğu sürece sorumludur. TTK.'nın 765. Maddesi gereğince bu sorumluluğu azaltamaz ve kaldıramaz. Bununla beraber 810. Madde uyarınca sözleşmede komisyoncunun işinin sadece malı taşıyıcıya tesliminden ibaret olduğu kararlaştırılabilir. Bu halde 809. Madde gereğince iyi bir taşıyıcı seçmek ve gerekli talimatı vermek ve malları taşıyıcıya teslim etmekle görevini yapmış sayılır. Komisyoncu taşıma işinin tamamlanması halinde kararlaştırılan ücreti çalıştırdığı kimselerin aylıkları ve işyerinin giderleri dışında taşıma işi için gerekli masrafları yaptığı günden itibaren işleyecek faiziyle müvekkilinden isteme hakkına sahiptir. Komisyoncunun masraf, ücret ve faizlerinin tahsili konusunda eşya üzerinde hays hakkı mevcuttur. TTK.'nın 811. Maddesine göre komisyoncu taşınan eşyaya gerçekten yahut eşyanın bir mağaza veya antrepoya verildiğini bildiren alındı kağıdının taşıyıcısı olmak kaydıyla hükmen zilyet ise bu eşyanın taşıma masrafı ve komisyon ücreti ve avanslardan dolayı da eşya üzerinde hays hakkı vardır. TTK. 'nın 813. Maddesine göre komisyoncu taşıma işleri ücretini ödediği takdire taşıyıcının hakları kendisine geçer, ZEYNELOĞLU, s. 344.

uzun yıllarda gelinmiş ve FIATA, Birleşmiş Milletler, ICC, IRU gibi kuruluşlarla birlikte büyük gayretler sarfetmişlerdir. Ancak bu gayretler sonrası konteyner gemilerinin kısa sürede taşımakta oldukları malların evrakları vaktinde ulaşılabılır hale gelmiştir⁵²⁵.

3.7 KAPTAN VE HUKUKİ SORUMLULUĞU

TTK.'nın 821. maddesine göre gemi adamları kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. 31.07.2002 Tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 24832 sayılı Gemi Adamları Yönetmeliği'nde ise gemi adamları, geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini kapsamaktadır. Gemi adamları içerisinde en önemli rol gemi kaptanına düşmektedir. Çünkü kaptan hem deniz ticareti hukuku kuralları hem de genel anlamda deniz hukuku kuralları çerçevesinde gemide düzenin kurulması ve korunmasında sorumlu en yetkili kişidir.

TTK.'nın 972. maddesi kaptanın her şeyden önce bütün işlerinde hususiyle ifası kendine düşen mukavelelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmeye mecburdur. Kaptan bu özen borcunu yerine getirmezse donatana, yükle ilgililere, gemi adamlarına karşı sorumlu olur⁵²⁶.

Kaptanın yolculuk başlamadan önceki görevleri genel hatları ile gemiyi sefere hazır hale getirmektir. Gemiye sefere hazır hale getirme kavramının içine geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasını, borda evrakının tam olarak gemide bulunması, istifin denizcilik usullerine göre yapılması, yerli ve yabancı mevzuata özellikle gümrük hükümlerine uyulması gibi yükümlülükler dahildir. Kaptan gemi harekete hazır olunca ilk fırsatta yola çıkmak zorundadır. Yolculuk sırasında ise kaptanın şüphesiz en önemli görevi her şeyden önce gemiyi dikkat ve itina ile sevk ve idare etmek ve selamete hedefine ulaştırmaktır.

⁵²⁵ Forwarder ve Konteyner Hizmet Pazarlaması, DAVRAN Arif, bkz. ERDAL, s. 338.

⁵²⁶ YARGITAY 11. H. D., E: 1979/5684, K: 1980/134, T: 17.01.1980 kararında, kaptan, geminin sevk ve yönetimiyle görevli ve bundan doğrudan sorumlu olan kişidir. TTK.'nın 972. maddesi hükmü uyarınca, tüm işlerinde, önlemlili (tedbirli) bir kaptan gibi davranmak zorundadır. Bu nedenle, önlemlili bir kaptanın göstereceği özeni göstermeyen, başka bir anlatımla, geminin sevk ve yönetiminde kişisel kusura saptanan kaptanın, oluşan zarardan sorumlu olacağını kabul yasa gereğidir. Kaptan kendi gemisinde çalışan gemi adamlarına karşı, istihdam eden kişi durumunda değildir. İstihdam eden donatandır. Bu nedenle, kişisel ya da onları gözetiminde kusuru bulunmadığı sürece, sorumluluğu sözkonusu olamaz, Kaynak: Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İçtihat Programı]

Ayrıca yolculuk sırasında önemli olaylardan donatıyı haberdar etmek ve mümkün olduğunca onun talimatları doğrultusunda hareket etmek ve nihayet yolculuk süresince yükü ve yükte hak sahibi olan kişilerin çıkarlarını kollamakla yükümlüdür. Yolculuk sona erdiğinde de yükün usulüne uygun ve güvenli şekilde boşlatılmasını sağlamak üzere gerekli işlemleri yapmak ve yolculuk sırasında bir olay meydana gelmişse bununla ilgili olarak yargı organlarına başvurmak da yine kaptanın görevleri arasındadır⁵²⁷. TTK.'da bu görevler şu maddeler ile hükme bağlanmıştır:

TTK.'nın 974. maddesine göre, kaptan yola çıkmadan, geminin 817 nci maddede yazılı bakımlardan denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait vesikaların gemide bulunmasına dikkat etmeye mecburdur.

Konteyner taşımacılığı açısından geminin yola elverişli olmasının önemi yükleme durumu ile ilişkilidir. Yükleme durumu itibariyle bir geminin yola elverişli sayılabilmesi için, istif haddinin üstünde veya teknenin bir yana yatması yahut herhangi bir şekilde dengesini kaybederek alabora olması sonucunu doğuracak surette yüklenmemiş veya istiflenmemiş olması gerekir. Yani konteyner gemilerinde geminin elverişliliğine etki yapabilecek unsurlar konteynerdeki noksanlık ve konteynerin gemideki istif tarzıdır. Güvertede ve güverte altında üst üste yığılmış konteynerler geminin dengesini bozabilmektedir. Bu nedenle böyle bir geminin hem denize hem de yola elverişsiz olduğu açıktır⁵²⁸.

TTK.'nın 975. maddesine göre ise kaptan, yükleme ve boşaltma aletlerinin maksada elverişli bir halde bulunmasına ve istif işleri hususi istifçiler tarafından görülse bile, istifin denizcilikte cari olan usul ve örfere uygun bir tarzda yapılmasına dikkat etmeye mecburdur. Kaptan; denizcilik örf ve usullerince geminin aşırı derecede yüklü olmamasına, lüzumlu safranın yerinde olmasına ve ambarların akit uyarınca taşınacak olan malların kabulüne, taşınmasına ve korunmasına elverişli ve tertibatlı bir halde bulunmasına dikkate

⁵²⁷ ÖZMAN, s.165.

⁵²⁸ DENİZ, s. 90.

mecburdur⁵²⁹. Bu madde gereğince yük dolu konteynerin gemide istifinden kaptanın da sorumlu olduğu anlaşılmaktadır.

Kaptan TTK.'nın 972. maddesine göre belirli bir görevi hiç veya gereği gibi yapmamışsa bu yüzen doğan zararlardan sorumludur. Kaptan özen borcunu yerine getirmemesinden dolayı donatana, taşıyana, yükletene ve gönderilene karşı sorumludur. Donatana karşı sorumluluk hizmet akdinden temellendiği gibi yolculukla ilgili diğer şahıslara karşı ise kanun hükmü gereğince sorumludur. Kaptanın sorumluluğunun genel hatları şöyle belirtilmiştir⁵³⁰. Kaptan donatandan sonra değil, birinci derecede ve doğrudan doğruya sorumludur. Sorumluluğu sınırsızdır, sevk ve idare kusurundan da sorumludur. Halbuki donatan gemi adamlarının teknik kusurlarından dolayı yük ile ilgili şahıslara karşı sorumlu değildir. Donatanın talimatı üzerine hareket etmiş olması kaptanı bu sorumluluktan kurtarmaz.

⁵²⁹ Yargıtay 11.H.D de; E: 2005/6756, K: 2006/10079, T: 10.10.2006 kararında davacı (karşı davalı) T. Gıda Yağ ve Sabun Sanayi A.Ş.'nin Libya'daki bir firmaya sattığı mısırozlu yağı yükü, İskenderun'dan Libya'nın Misurata Liman'ına taşınmak üzere yapılan navlun sözleşmesi ile davalılardan Ö. Deniz Nakliyatı A.Ş.'ne ait Türk bayraklı Ö. F. Gemisine yüklenmiş, gemi Misurata Liman'ına yaklaştığında makine arızasına maruz kalmış bunun sonucu kötü hava koşullarının etkisiyle oluşan dalgalara açık hale gelmiş, yeterli bir şekilde tertip edilmeyen yükler geminin bir tarafına doğru kayarak batma tehlikesine neden olmuş, bu aşamada bir kısım yük hasarlanmıştır. TTK.'nın 1061. maddesi "taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür" derken yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dahildir. (Çağa/Kender, Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi Sayfa 135) .Taşıyan kendi kusurundan olduğu gibi kendi adamlarının kusurundan da TTK.'nın 1062. maddesi uyarınca sorumludur. Gerçi sözleşmeye konulacak fio veya flos şartı ile TTK.'nın 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yük ile ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma teçhizatının iyi bir halde bulunmasını sağlamak ve istifin denizcilik usullerine uygun bir surette yapılmasını gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz (a.g.e sayfa 135-136). Somut olayda, navlun sözleşmesi hükümlerini gösteren bağlantı teleksinde, (L/S/D For The Charterers Account, but OOs To Assist) şartı yer almaktadır. Söz konusu bağlantı muhtırası, yükün deniz tertibi yapılması ediminin kiracı da (taşınan) olduğunu göstermektedir. Yükleme ve istif işlerinin yük ilgisine bırakıldığı durumlarda dahi TTK.'nın 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istiftin dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kurusunun var olduğu gözetilerek yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde ve yetersiz gerekçe ile yük hasarına ilişkin istemin dahi tamamen reddine karar verilmesi hatalı olmuş ve kararın açıklanan nedenle davacı (karşı davalı) yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. "şeklinde hüküm kurarak karar vermiştir.

⁵³⁰ ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 197.

SONUÇ

Konteyner, tekrar tekrar kullanılabilmek için devamlılık özelliğine sahip ve buna yetecek sağlamlıkta olan, yüklerin açılıp kapanmadan bir veya birkaç vasıtada taşınmasını kolaylaştıracak tarzda inşa edilmiş, özellikle bir vasıttan diğerine bindirme sırasında kolaylıkla elden geçirilmesini sağlayacak teçhizatla, kolay doldurulup boşaltılacak şekilde yapılmış, en azından 1m³ kapasiteye sahip olan taşıma cihazıdır. Konteynerin hukuki niteliği hakkında doktrinde bir görüş birliği olmamakla birlikte konteynerler gördükleri iş açısından geminin yük bölümleridir, hareket edebilir gemi ambarlarıdır. Konteynerlerle gemi arasında bütünleyici parça ilişkisi yoktur. Konteynerin yükletene ait olması halinde konteyner geminin eklentisi olamaz. Konteynerin donatana ait olması ve bu konteynerin tek bir konteyner gemisine tahsis edilmemesi veya donatanların konteynerleri kendi aralarında değiş tokuş etmeleri halinde de konteyner geminin eklentisi sayılamaz. Konteynerlerin konteyner şirketlerinden veya bir başkasından kiralanması halinde de tahsisin sürekliliğinden söz edilemez ve bu haldede konteynerin geminin eklentisi olması söz konusu olamaz. Konteyner kimi zaman müstakil bir eşya da olabilir. Bir geminin deniz ticaretinde kullanılmak amacıyla A kişisinden kiralanması halinde konteynerlerin de gemiyi deniz ticaretinde kullanacak olan kimse tarafından B kişisinden kiralanması durumunda konteynerin o gemide sadece geçici olarak kullanılması söz konusu olduğu için konteynerin müstakil bir eşya olduğu söylenebilir. Ya da gemisine ancak konteyner taşımacılığının yapımına uygun olması şartı ile kiralayabilen bir donatanın gemisini kiralamak adına bir konteyner şirketinden konteyner kiralaması ve gemisini bu şekilde taşıyana teslim etmesi halinde de konteynerin müstakil bir eşya olduğu söylenmelidir.

Konteynerlerde taşınan yüklerin çeşitlenmesi konteynerlerin ve konteyner gemilerinin de çeşitlenmesine neden olmuştur. Konteyner gemileri prensip olarak her bir konteyner kaldırma ekipmanları ile direk erişimi sağlayan açık yapıda dizayn edilmişlerdir. Konteyner gemilerinde güvertenin (tween deck) olmadığını kabul edenler vardır. Geminin güvertesinin olup olmaması teknik bir husustur. Teknik oteritelere göre konteyner gemilerinde güverte bölümünün olmadığı kabul edilirse o zaman yükün güvertede taşınması hususu bir özellik arz etmez. Bunun yanında konteyner yükünün güvertede taşınması mutlak olan yüklerden olduğu görüşünün kabulü de mümkündür. Konteyneri yükünün güvertede taşınması mutlak olan yüklerden sayılması halinde, yükletenin rızası

aranmasa bile, meydana gelen zarar, geminin elverişliliği açısından değerlendirilmelidir. Yani güvertede taşınan bir konteyner içindeki yükün hasarlanması halinde sadece yükletenin bu konuda bir rızasının olmaması sebebiyle taşıyanın sorumluluğuna doğrudan gitmek doğru değildir.

Taşımacılığın başlarında taşıyan sadece denizde yük taşıma taahhüdünde bulunmaktayken, konteynerin icadıyla karma taşımaların gelişmesi sonucunda artık taşıyan sadece deniz yoluyla taşımayı yüklenmemiş, karma taşımacının gelişme göstermesi üzerine malın taşınması gereken kara, hava, demir yolu ile taşıma safhalarını da taahhüt etmeye başlamıştır. Taşıyanın sorumluluğu da tüm bu safhaları kapsar nitelikte genişlemiştir. Konteynerin icadıyla karma taşımacılığın gelişmesinin en büyük nedeni konteynerlerin açılıp kapanmak zorunda olmadan bir yerden başka bir yere ve bir çok araçtan diğerine bu şekilde aktarılarak taşınabilmesidir. Karma taşımalar hakkında mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda herhangi bir düzenleme yoktur. Ancak Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na göre konteynerlerle yapılan ve bir ayağı deniz taşımacılığı olan karma veya kombine taşımalarda taşımaya ilişkin genel hükümler ile eşya taşımaya ilişkin hükümler uygulanacaktır. Ancak bu taşımada zararın hangi aşamada meydana geldiği belli ise yani zarar deniz taşıması aşamasında meydana gelmişse bu halde deniz ticaretine ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır. Zararın meydana geldiği aşamanın belli olmaması halinde bu istisna uygulanmayacaktır. Deniz taşımacılığı içeren karma bir taşıma sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği noktasında ise mevcut hali ile bu sözleşme türüne navlun sözleşmesini denilmesinde sakınca görmezken tasarıda bu tür sözleşmeler için değişik tür araçlarla yapılan taşıma sözleşmesi teriminin kullanıldığı görülmektedir. Aynı problem konteynerin kullanıldığı bir karma taşıma sözleşmesinde kullanılan belgeye konişmento denilip denilemeyeceği konusunda da karşımıza çıkmaktadır. Karma taşıma konişmentosunun Türk Hukuku'nda kıymetli evrak olarak sayılması gerekmele beraber, buradaki asıl problemde yine mevcut kanunumuzun zamanın gereklerine ayak uyduramaması ve karma taşımalara ilişkin mevcut hüküm içermemesidir.

Konteyner taşımacılığının gelişmesi navlun sözleşmesinin ifasını da oldukça değiştirmiştir. Konteyner taşımacılığında yükü teslim alma, limandan limana şeklinde yapılan konteyner taşımacılığında deniz taşıyanı tarafından yükün ya da yük dolu

konteynerin limanda teslim alınması şeklinde gerçekleşmektedir. Kapıdan kapıya şeklinde yapılan konteyner taşımacılığında ise deniz taşıyanı tarafından teslim alma, yükün deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alınmasıdır. Deniz taşıyanı bu halde yükü ya da yük dolu konteyneri kendisinden önce taşıma gerçekleştirmiş kara, demir veya hava taşıyanından limanda teslim alır. Deniz taşıyanı aynı zamanda kendinden önceki taşıma safhalarını da üstlenmiş ise, teslim alma bu sefer yükün kabul edildiği yerde meydana gelmiştir. Terminalden terminale şekline gerçekleştirilen konteyner taşımacılığında ise birden fazla taşıyanın yükleri bir terminalde toplanmaktadır. Deniz taşıyanı açısından yine teslim alma, yükün deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alınmasıdır. Deniz taşıyanı bu halde de yükü ya da yük dolu konteyneri kendisinden önce taşıma gerçekleştirmiş kara, demir veya hava taşıyanından limanda teslim alır. Deniz taşıyanı aynı zamanda kendinden önceki taşıma safhalarını da üstlenmiş ise, teslim alma bu sefer yükün kabul edildiği yerde yani terminalde meydana gelmiştir. Konteyner taşımacılığında yüklemeden maksat konteynerlere yerleştirilmiş yüklerin gemiye bindirilmesidir; ancak uygulamada yüklerin konteynere yerleştirilmesi içinde yükleme load terimi kullanılmakta ve konişmentolarda da aynı anlamda kullanıldığı görülmektedir. Yükleme sözleşmede belirtilen yükün yolculuğa hazır hale getirilmiş olan gemiye, belirli bir zaman içinde konması suretiyle yerine getirilir. Yoksa yükün konteynere yüklenmesi ile taşımanın yükleme safhasının başladığını kabul etmek doğru değildir. TTK, istif faaliyetini yüklemeyi takip eden bir safha olarak değerlendirmiştir. Yük, konteynere karada istif edilirken bir zarar geldiğinde emredici nitelik arz eden hükümler emredici olmaktan çıkmakta, yük dolu konteynerin yüklemeyi takip eden istif faaliyeti sırasından bir zarar gelmesi halinde ise sorumluluk açısından hükümler emredici niteliklerini korumaktadırlar. Deniz taşımacılığının yükleme, istif, boşaltma ve teslim aşamalarının özellikle kanunda vurgulanmasının nedeni bizce yükün denizde iken karadakinden daha tehlike arz ediyor olmasıdır. Örneğin yük dolu konteynerin karada zarara uğraması halinde konteyner içindeki yükün bir kısmının kurtarılması mümkün iken, yük dolu konteynerin gemiye istifinden sonra meydana gelecek bir batma sonucu yükün tamamının kurtarılması imkansız olmaktadır. Bunun yerine özellikle yükleme aşamasında olduğu gibi, istif faaliyetinin de yükün konteyner içine istifi ve yük ile dolu konteynerin gemide istifi biçiminde ayrı olduklarını kabul ediyoruz. TTK anlamında boşaltma kavramı da yük dolu konteynerin gemiden karaya indirilmesi şeklinde gerçekleşmektedir. TTK'da yükün teslimi ve yükün teslimine ilişkin hükümler hep yükü deniz taşımacılığından sonra teslim alan kişinin gönderilen olduğu varsayımı ile

oluşturulmuştur. Doktrinindeki bu görüş ayrılığı da maalesef kanunlarımızın günün gereklerinin çok gerisinde kalmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle kanunda yer aldığı şekilde teslim anını yükün gönderilenin zilyetliğine geçtiği an olarak kabul edersek, yükün liman işletmesinde kaldığı sürede meydana gelen zarar ve ziyandan taşıyan sorumlu olmaktadır. Ancak aksi halde de, yükün teslimi eğer limanda teslim şeklinde kararlaştırılmışsa ve deniz taşımacılığının özelliği de bu teslim biçimine göre şekilleniyorsa, taşıyanın sorumluluğunun yükün liman işletmesine teslimi anında son bulması gerekir. Her ne kadar bu aşamada yük gönderilenin zilyetliliğine geçmese de aynı zamanda taşıyanın zilyetliliğinden çıkmaktadır. Yükü başarı ile ulaşması kararlaştırılan yere ulaştıran taşıyana bu aşamadan sonra yükün kendi gözetimi ve denetimi altında olmadığı bir yerde bulunmasından ve bu yerde yüke zarar veya zıyanın meydana gelmesinden sorumlu tutmak taşıyanın sorumluluğunu arttırmaktadır.

Taşıyanın başlıca yükümlülüklerinden biri gemiyi denize, yola ve yüke elverişli kılması gerekir. Konteyner taşımacılığı açısından geminin yola elverişli olmasının önemi yükleme durumu ile ilişkilidir. Yükleme durumu itibarıyla bir geminin yola elverişli sayılabilmesi için, istif haddinin üstünde veya teknenin bir yana yatması yahut herhangi bir şekilde dengesini kaybederek alabora olması sonucunu doğuracak surette yüklenmemiş veya istiflenmemiş olması gerekir. Yani konteyner gemilerinde geminin elverişliliğine etki yapabilecek unsurlar konteynerdeki noksanlık ve konteynerin gemideki istif tarzıdır. Güvertede ve güverte altında üst üste yığılmış konteynerler geminin dengesini bozabilmektedir. Bu nedenle böyle bir geminin hem denize hem de yola elverişsiz olduğu açıktır. Konteyneri geminin bir parçası sayarsak zorunlu olarak konteynerin de yüke elverişsizliğinden kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır. Taşıyanın gemi ambarlarını yükü taşımaya, muhafazaya uygun bulundurması gerektiği ve konteynerde geminin yük bölümü gibi fonksiyon gördüğü için bu sandıklarda bulunan noksanlıklar gemiyi yüke elverişsiz hale getirmektedir. Konteyner taşıyan tarafından temin edilir ve yükleten tarafından da istiflenir ise, bu durumda konteynerdeki elverişsizlik gemiyi yüke elverişsiz hale getirir ve taşıyan sorumlu olur. Konteyner taşıyan tarafından temin edilir ve yük istiflenir ise, bu durumda taşıyanın sorumlu olması kaçınılmazdır. Ayrıca konteynerin taşıyanın kendi mülkiyetinde olması veya konteyneri başkasından kiralaması fark yaratmaz. Taşıyan kiraladığı konteyneri de yüke elverişli bulundurmaya zorundadır. Konteyner yükleten tarafından temin ve istif edilir ve konteynerdeki noksanlık dıştan

görülebilecek cinsten değil ise taşıyan gerekli kontrolü yaptığı zaman geminin yüke elverişsizliğinden sorumlu olmamalıdır. Konteyner üçüncü kişi tarafından temin edilir ve istiflenir ise, sonuç yine konteynerin yükleyen tarafından temin ve istifindeki gibidir.

Konteyner taşımacılığının başlıca problemlerinden bir diğeri konteynerlerin mi yoksa içindeki münferit ambalajlı yüklerin mi TTK.'nın 1114. maddesine göre koli sayılacağı meselesidir. Doktrinde bu konu çok tartışılmakla beraber uygulamada TTK.'nın 1114. maddesinin uygulanmasını engellemek için taşıtan taşıyanla yapacağı anlaşma gereğince ek navlun ödemeyi kabul etmek suretiyle konişmentoya yükün değerinin yazılmasını sağlamak zorundadır. Fakat genellikle yükle ilgililer uygulamada değer bildirip munzam navlun ödemek yerine kendileri için daha ekonomik olan yük sigortası yaptırmaktadırlar. Bu nedenle bu sorunun uygulama açısından önemini kaybettiği görülmektedir.

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı eşyanın taşıma rizikolarına karşı korunması, yükleme, boşaltma ve aktarma sırasında zaman ve emekten tasarruf edilmesi, taşımanın hız kazanarak ucuzlamasını sağlarken diğer bir yandan da gemi işletmeyen taşıyan gibi yeni aktörlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Gemi işletmeyen taşıyan karma biçimde yapılacak olan konteyner taşımacılığının tüm safhalarını üstlenerek, gerçek konteyner taşımacılığı olarak adlandırılan kapıdan kapıya konteyner taşımacılığını yapmaktadır.

Konteyner taşımacılığının gelişimi yükün kara içerisindeki hareketine tamamen yeni bir boyut kazandırmıştır. CFS(Container Freight Station) konteynerin elleçlendiği ve konteyner içindeki eşyaların konteynere istiflendiği saha anlamında kullanılmaktadır. Konteyner terminallerinde sadece konteyner elleçleme hizmeti değil, üreticilerin şartlarına göre eşyaların konteyner içine yerleştirilmesi hizmeti de vermektedirler. Taşıtan ve gönderenler kendi tesislerinde fiziki olarak konteyneri yükleme ve boşaltma imkanlarına sahip değillerse bu işlemlerin ve hizmetlerin liman tarafından yani terminal işleticileri tarafından yapılmasını isterler. Bunun yanında bazı gümrük uygulamaları nedeniyle CFS hizmeti verilmek zorundadır.

Konteyner taşımacılığının gelişimi terminal işleticilerinin de çeşitlenmesine ve taşımanın kara safasında görev alanların da artmasına neden olmuştur. Taşıma terminali işleticileri, terminal hizmet sektöründe faaliyette bulunan gerçek veya tüzel kişi ya da kişi birlikleridir. Taşıma terminali işleticilerinin başlıcaları yükleme ve boşaltma

müteahhitleridir. Yükleme ve boşaltma müteahhidi taşıma akdinde yükleme ve boşaltma işi kimin üzerine bırakılmışsa ona göre taşıyan, yükleten veya gönderilen hesabına çalışır. Kanun tarafından tevdi olunmuş tekel yetki ve mükellefiyetlerin ifasında ise resen hareket eder. Yükleme ve boşaltma müteahhidi görevlerinin ifası sırasındaki haksız fiillerden doğan zararlardan sorumludur. Genellikle müteahhit fonksiyonu içinde bulunmakla beraber emrine girmiş olmak şartıyla kaptanın memuru olabilir ve bu halde müteahhit Borçlar Kanununun 100. maddesi anlamında yardımcı şahıstır.

Forwarder, taşıtanın nam ve hesabına taşıma işleri organizasyonunu üstlenen kişi veya firmalardır. Forwarderler konteynere önemli katkılar sağlamışlardır. Başlangıçta sadece geminin liman sürelerini kısaltmak amacıyla kullanılan konteynerler çok kısa bir zamanda malları korduğu ve denizde olduğu kadar kamyon ve trenle de taşınabildiği için hızla bir çok yük için tek taşıma aracı olmuştur. Konteynerlere bu vasfı kazandıran forwarderlerdir. Limanlara gelen konteynerlerin iç şehir ve hatta başka denize kıyısı olmayan ülkelere gidişi forwarderlerin organizasyonu ile gerçekleşmektedir. Bu alanda halen forwarderler teminat vererek acentelerden konteyneri almakta ve hatların ulaşamadığı veya ulaştığı ancak pahalı kaldığı noktalara götürmektedirler. Forwarderlerin konteynerler açısından sağladığı diğer bir fayda da forwarderlerin deniz+uçak gibi alternatif çalışmalarıdır. Forwarderlerin konteyner taşımacılığına yaptığı diğer önemli fayda ise grupaj yüklemeleridir. LCL konteynerlerle yapılan taşımada birden fazla mal sahibinin yükü tek bir konteyner içerisinde taşınmaktadır. Armatörler konteyner başına bir müşteri fikriyle sorumluluklarını daraltmak isterler. Bu şekilde bir taşımada sorumluluğu forwarderler üstlenmektedir.

KAYNAKÇA

AKDOĞAN Refik, Deniz Ticareti, İstanbul 1988

AKTEN Necmettin, Rotterdam Kuralları 2008,
www.dunyagazetesi.com.tr/_86_61194_yazar.html

ANKARALI Egemen Gülsel, Uluslararası Karma (Multimodal)
Taşıma, http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_784.htm

ATEŞ Ebru, Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar
Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel Lahey
Konveksiyonunun Türk Hukukuna Etkisi, İstanbul 2008

AYBAY Atilla/**AYBAY** Aydın/**AYBAY** Gündüz/**AYBAY** Rona, Denizciler,
İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1998

ÇAĞA Tahir, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1(Giriş, Gemi, Donatan ve
Kaptan), İstanbul 1982

ÇAĞA Tahir/**KENDER** Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II, (Navlun Sözleşmesi),
İstanbul 2006

ÇAĞA Tahir/**KENDER** Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, (Giriş, Gemi, Donatan ve
Kaptan), İstanbul 2005

ÇAKICI Latif, Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine
Taşımacılık), Ankara 1978

ÇALIK Ahmet, Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşınması, Deniz
Hukuku Dergisi, Yıl:2(1997), Sayı:1

ÇAM Nihat Bozkurt, Konteyner Taşımacılığı ve Sigorta Sorumluluğu, Sigorta
Dünyası 1985, sayı:303

ÇETİNGİL Ergon, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukuku'nda Taşıyanın
Koli-Konteyner ve Ünite(Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk
ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu,(26-27 Ocak 1984),
Ankara 1984

DEĞİRMENCİ KULA Nil, Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri;
Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme, Dokuz Eylül
Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Sayı:2, Cilt:1

DENİZ İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982

ECE Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107

ERDAL Murat(Editör), Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul 2008

ERTAŞ Şeref, Eşya Hukuku, Bilimsel Katkıları ile Yrd. Doç. Dr. İlknur Serdar Yrd. Doç. Dr. Damla Gürpınar, Ankara 2008

GENCER Filiz, Konteyner Taşımacılığı ve Liman Planlaması, Denizati Dergisi, Mayıs 1976

GÜNAY Barış M., Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009, s:49

KAÇAK Nazif, Emsal İçtihatlarla Yeni Türk Medeni Hukukunda Eşya Hukukuna İlişkin Hükümler, Ankara 2006

KALPSÜZ Turgut, Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1971

KALPSÜZ Turgut, Gemi Rehni, Ankara 1999

KARAHASAN Mustafa Reşit, Yeni Türk Medeni Kanunu, Eşya Hukuku, Öğreti-Yargıtay Kararları-Mevzuat, Cilt I, İstanbul 2007

KENDER Reyagan, Yükleme-Boşaltma ve Ardiye Safhalarında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, (26-27 Ocak 1094), Ankara 1984

KENDER Reyagan/ **ÇETİNGİL** Ergon, Deniz Ticareti Hukuku(Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) İstanbul 2007

KILIÇOĞLU Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2007

KOÇANAĞULLARI Özlem, Deniz Yolu İle Yapılan Konteyner Taşımalarında FCL ve LCL Klotlarının Hukuki Sonuçları(Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi), İzmir 2007

KORTAN Dündar, Konteyner Nakliyatında Gemi Sahibinin Mesuliyeti, Sigorta Dünyası Dergisi, 1969, Sayı:116

KOYUNCU İbrahim Serdar, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, İstanbul 2008

KÖKNEL Melih, Deniz Taşımacılığında Konteynercilik ve Türkiye, Denizati Dergisi, Ağustos 1976

KÖKSAL Tunay, Uluslar arası Ticarete Pratik Bilgiler ve Yaygın Kullanılan Belgeler, Ankara 2009

KUBİLAY Huriye, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşletmecilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001

KURAN Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, 2007

ÖĞÜZMAN Kemal/**SELİÇİ** Özer, Eşya Hukuku, İstanbul 2002

OMAĞ Merih Kemal, Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, 1973, Sayı:2

ÖĞÜZ Zehra Şeker, Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj(Konteyner İşgaliye)Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Sayı:1, Cilt:66, İstanbul 2008

ÖZMAN Aydoğın, Deniz Hukuku I, (Giriş-Kaynaklar-Kişiler-Nesneler-Ulusal Alanlar), Ankara 2006

SİR İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki uygulaması, Sorunlar, Çözümler ve Öneriler, İstanbul 1988

SİR İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığının Dünü Bugünü Yarını, Denizati Dergisi, Yıl.7(1993), Sayı:8-9

SÜGEN Yücel, Konteyner Çağında Geleneksel Gemilerin Sorunları, Denizati Dergisi, Ekim 1972

ŞEN Haluk, Konteyner Gemileri ve Sınıflandırmaları, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100374&links22

ŞİŞMANYAZICI Harun, Rotterdam Kurallarının Değerlendirilmesi, www.denizhaber.com

TANGÜN Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, Galatasaray Üniversitesi(Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı), Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006

TEKİL Fehiman, 2.RCD Semineri ve Milletlerarası Container Nakliyat Çalışmaları, Sigorta Dünyası Dergisi, 1969, Ekim Sayısı

TEKİL Fehiman, Container Nakliyatı Hakkında Kombine Taşımalar Ve 1969 Tokyo Kaideleri, Sigorta Dünyası, 1970 Ocak Sayısı

TEKİL Fehiman, Deniz Hukuku, İstanbul 2001

ÜLGENER Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler-Sefer Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000

ÜSKÜP Metin, Deniz Taşımacılığında Sanayileşme: Konteyner Taşımacılığı, Denizati Dergisi, Yıl:11(1997), Sayı:1-2

YAMAN Emrah, Rotterdam Kuralları I, www.virahaber.com

ZEYNELOĞLU Ahmet, Taşıma Hukuku (Açıklama Yargı Kararları-İlgili Mevzuat), Ankara 1993

Corpus Arşiv, [Copyright © Ced Dağıtım Medya Yazılım - Corpus Mevzuat ve İctihat Programı]

01.04.2009 Yürürlük Tarihli Antalya Liman Hizmetleri Tarifesi

www.denizticaretodasi.com

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve Soyadı : EZGİ HEPGÜLERLER
Doğum Tarihi ve Yeri : 10.02.1085-İZMİR
Medeni Durumu : BEKAR

Eğitim Durumu

Mezun Olduğu Lise : ANTALYA ANADOLU LİSESİ
Lisans Diploması : DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
HUKUK FAKÜLTESİ
Tez Konusu : DENİZ YOLU İLE
GERÇEKLEŞTİRİLEN
KONTEYNER TAŞIMACILIĞININ
YÜKLEME, İSTİF, BOŞALTMA VE
TESLİM AŞAMALARINDA GÖREV
ALANLARIN HUKUKİ
SORUMLULUKLARI
Yabancı Dil / Diller : İNGİLİZCE

İş Deneyimi

Stajlar : ZEKİ DURMAZ AVUKATLIK
BÜROSU
Çalıştığı Kurumlar : OKUR HUKUK BÜROSU
ÇELİK-KEPEZ AVUKATLIK
BÜROSU
Adres : YILDIZ MAH. 217. SOK. ZAPTİYE
AKÇA APT. K:4 D:13 ANTALYA
Tel. No : 0242 243 84 92-0532 767 52 67