T.C.

TÜRK-ALMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI

DOKTORA TEZİ

Doğan Can AYDIN

DANIŞMAN

Prof. Dr. Vural SEVEN

İstanbul, Ocak 2024

T.C.

TÜRK-ALMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI

DOKTORA TEZİ

Doğan Can AYDIN
(198109002)

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :
Tezin Savunulduğu Tarih :

Tez Danışmanı :	**Prof. Dr. Vural SEVEN**	**……...**
Diğer Jüri Üyeleri :	**Doç. Dr. Koray DEMİR**	**……...**
	Doç. Dr. Mesut Serdar ÇEKİN	**……...**
	Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI	**……...**
	Doç. Dr. Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU	**……...**

İstanbul, Ocak 2024

T.C.

TÜRK-ALMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI

DOKTORA TEZİ

Doğan Can AYDIN
(198109002)

DANIŞMAN

Prof. Dr. Vural SEVEN

İstanbul, Ocak 2024

ÖNSÖZ

Yıllardır büyük bir çalışma ve özveri ile hazırlamış olduğum doktora tezimi bitirmenin mutluluk ve heyecanını yaşamaktayım. Tezime geçmeden önce bu süreçte maddi ve manevi her konuda büyük desteklerini gördüğüm kişi ve kurumlara vefa gereği teşekkür etmeyi borç bilirim.

Öncelikle tez danışmanlığımı yapan, çalışmanın her aşamasını büyük bir özenle inceleyen ve katkı sunan, geniş hoşgörüsüyle her konuda benden desteğini hiç esirgemeyen sayın hocam Prof. Dr. Vural SEVEN'e danışmanlığı için en derin teşekkürlerimi sunarım. Tez izleme komitesinde bulunmayı kabul ederek kıymetli görüşleri ile çalışmanın gelişmesine yardımcı olan sayın hocalarım Doç. Dr. Koray DEMİR ve Doç. Dr. Mesut Serdar ÇEKİN'e teşekkür ederim. Ayrıca tez savunmama katılan ve önemli konularda yapıcı eleştirileriyle çalışmamın son şeklini almasını sağlayan sayın hocalarım Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI ve Doç. Dr. Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU'ya çok teşekkür ediyorum.

Bunun yanında "TÜBİTAK 2211-A Genel Yurt İçi Doktora Burs Programı" ve "YÖK 100/2000 Doktora Projesi" kapsamında doktora öğrenciliğim süresince beni destekleyerek mezun olmamda büyük katkıları olan TÜBİTAK ve YÖK'e de teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak doktora sürecinde hep desteklerini gördüğüm ve maalesef isimlerini burada tek tek sayamayacağım başta ailem olmak üzere diğer hocalarıma ve arkadaşlarıma da ayrıca çok teşekkür ederim.

Doğan Can AYDIN

Ocak 2024

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ **İV**

İÇİNDEKİLER **V**

ÖZET **İX**

ABSTRACT **X**

KISALTMALAR **Xİ**

BÖLÜM 1. GİRİŞ **1**

BÖLÜM 2. KONTEYNER VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI **5**

2.1 KONTEYNER **5**
2.1.1 Tanımı **5**
2.1.2 Yapısı **9**
2.1.3 Çeşitleri **14**
2.1.3.1 Standart Konteyner (Standard Container) 14
2.1.3.2 Üstü Açılabilir Konteyner (Hard Top Container) 14
2.1.3.3 Üstü Açık Konteyner (Open Top Container) 15
2.1.3.4 Açık veya Düz Raf Konteyner (Flat Rack Container) 15
2.1.3.5 Platform Konteyner (Platform Container) 16
2.1.3.6 Havalandırmalı Konteyner (Ventilated Container) 16
2.1.3.7 Soğutmalı Konteyner (Reefer Container) 16
2.1.3.8 Dökme Yük Konteyneri (Bulk Container) 17
2.1.3.9 Tank Konteyner (Tank Container) 18
2.1.4 Hukuki Niteliği **19**
2.1.4.1 Genel Olarak 19
2.1.4.2 Konteynerin Geminin Bütünleyici Parçası Olup Olmadığı 22
2.1.4.3 Konteynerin Geminin Eklentisi Olup Olmadığı 24
2.1.4.4 Konteynerin Bağımsız Bir Eşya Olarak Değerlendirilmesi 28
2.1.5 Konteynerin İşaretlenmesi **29**
2.1.6 Konteynerin Temini **32**

2.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI 37
2.2.1 Tarihi Gelişimi 37
2.2.1.1 Genel Olarak 37
2.2.1.2 Türkiye'de Konteyner Taşımacılığının Gelişimi 41
2.2.2 Konteyner Gemileri 44
2.2.3 Konteyner Taşımacılığı Türleri 49
2.2.4 Konteyner Taşıma Sistemleri 53
2.2.5 Konteyner Elleçleme Yöntemleri 56
2.2.6 Konteyner Taşımacılığında Yükü Olumsuz Etkileyebilecek Unsurlar 56
2.2.7 Konteyner Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 58
2.2.7.1 Konteyner Taşımacılığının Avantajları 58
2.2.7.2 Konteyner Taşımacılığının Dezavantajları 61

2.3 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA YÜKLEME, İSTİF VE BOŞALTMA AŞAMALARI 63
2.3.1 Yükleme 63
2.3.2 İstif 69
2.3.3 Boşaltma 74

BÖLÜM 3. TAŞIYANIN KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞU 78

3.1 TAŞIYAN KAVRAMI 78
3.1.1 Tanımı 78
3.1.2 Fiili Taşıyan 81

3.2 TAŞIYANIN SÖZLEŞMEDEN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU 83
3.2.1 Sorumluluk Sebepleri 83
3.2.1.1 Genel Olarak 83
3.2.1.2 Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurulmaması 84
a. Genel Olarak 84
b. Sorumluluğun Şartları 91
aa. Gemiyi Elverişsiz Hale Getiren Bir Eksiklik Bulunması 91
aaa. Geminin Denize Elverişliliği 91
bbb. Geminin Yola Elverişliliği 92
ccc. Geminin Yüke Elverişliliği 97
aaaa. Genel Olarak 97
bbbb. Konteynerdeki Elverişsizliğin Geminin Yüke Elverişsizliğine Sebebiyet Verip Vermeyeceği 98
aaaaa. Genel Olarak 98
bbbbb. Görüşümüz 102
bb. Geminin Elverişsizliği Nedeniyle Bir Zarar Doğmuş Olması 108
3.2.1.3 Eşyanın Zıyaı veya Hasarı ya da Geç Teslimi 110
a. Genel Olarak 110
b. Sorumluluğun Şartları 112
aa. Eşyanın Zıyaı veya Hasarı ya da Geç Tesliminden Bir Zarar Doğması 112
aaa. Zıya 112
bbb. Hasar 115

ccc. Geç Teslim 117
ddd. Zarar 119
bb. Zıya, Hasar veya Geç Teslime Yol Açan Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetindeyken Meydana Gelmiş Olması 120
aaa. Genel Olarak 120
bbb. Hakimiyetin Başlaması – Eşyayı Teslim Alma 121
ccc. Hakimiyetin Sona Ermesi – Eşyanın Teslimi 126
cc. Uygun İlliyet Bağı 131
c. Sorumluluktan Kurtulma Halleri 132
aa. Taşıyanın, Kendisinin ve Adamlarının Kusursuz Olduğunu İspatlaması 132
bb. Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri 135
aaa. Teknik Kusur 136
bbb. Yangın 141
ccc. Denizde Kurtarma 145
ddd. Rotadan Sapma 147
eee. Eşyanın Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi 151
cc. Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri 154
aaa. Genel Olarak 154
bbb. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Sahibi ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri 158
ccc. Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği 161
ddd. Ambalajın Yetersizliği 162
eee. İşaretlerin Yetersizliği 165
3.2.1.4 Taşıyanın Güvertede İzinsiz Eşya Taşıması 166
a. Genel Olarak Güvertede Eşya Taşınması 166
b. Konteynerin Güvertede Taşınması 171
3.2.2 Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi 175
3.2.2.1. Eşyanın İncelenmesi 175
3.2.2.2. Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi 176
a. Genel Olarak 176
b. Konteyner Taşımacılığı Bakımından Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi 184
c. Karma Taşımalar Bakımından Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi 187
3.2.3 Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkı 189
3.2.3.1 Genel Olarak 189
3.2.3.2 Eşyanın Zıya veya Hasara Uğraması Halinde 192
a. Genel Olarak 192
b. Konteyner Taşımalarına İlişkin Özel Düzenleme 198
aa. Genel Olarak 198
bb. LCL/FCL veya LCL/LCL Taşımalarda 202
cc. FCL/LCL veya FCL/FCL Taşımalarda 204
3.2.3.3 Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde 208
3.2.3.4 Sorumluluk Sınırlarının Birlikte Uygulanması 209
3.2.4 Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkının Kaybı 210
3.2.5 Taşımanın Gerçekleştirilmesinin Fiili Taşıyana Bırakılması Halinde Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Sorumluluğu 214

3.2.5.1 Genel Olarak 214
3.2.5.2 Sorumsuzluk Anlaşmasının Şartları 216

3.3 TAŞIYANIN VE ADAMLARININ SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞU 217

BÖLÜM 4. TAŞIYANIN KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN SİGORTALANMASI 220

4.1 GENEL OLARAK 220

4.2 ZARAR SİGORTALARI 223
4.2.1 Genel Olarak 223
4.2.2 Mal Sigortaları 226
4.2.3 Sorumluluk Sigortaları 229
4.2.4 Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Zararlar ve Sigorta 230
4.2.4.1 Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Zararlar 230
4.2.4.2 Konteyner Taşımalarında Akdedilen Sigorta Türleri 232
a. Genel Olarak 232
b. Emtia Nakliyat (Taşıma) Sigortası 233
c. Taşıyanın Sorumluluk Sigortası 239

4.3 KULÜP (P&I) SİGORTASI 242
4.3.1 Tanımı ve Hukuki Niteliği 242
4.3.2. Kulüp Sigortasının Sağladığı Teminat Türleri 245
4.3.2.1 Genel Olarak 245
4.3.2.2 Konteyner Taşımaları Açısından Değerlendirme 247

4.4 SİGORTA GENEL ŞARTLARI VE İLGİLİ KLOZLAR 249
4.4.1 Sigorta Genel Şartları 249
4.4.2 Klozlar 251

BÖLÜM SON. SONUÇ 256

KAYNAKÇA 262

ÖZET

DENİZ YOLUYLA KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI

Taşıyanın hukuki sorumluluğu, deniz ticaretinin en temel konularından birini oluşturur. Günümüzde deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarının önemli bir kısmı konteyner kullanılarak yapılmaktadır. Konteyner en genel şekliyle, içine eşya konan bir taşıma gereci olarak ifade edilebilir. Konteyner taşımacılığının günümüzde deniz yolu eşya taşımalarında kullanılan temel taşıma şekli olması nedeniyle taşıyanın sorumluluğu bakımından ortaya çıkan hukuki sorunlar, bu konunun ayrıntılı olarak incelenmesini gerekli kılmıştır. Bu nedenle çalışmamızda, konteyner kullanılarak yapılan deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu ve bu sorumluluğun sigortalanmasının incelenmesi amaçlanmıştır. Deniz yoluyla yapılan konteyner taşımalarına uygulanacak kurallar ve ortaya çıkan hukuki sorunlar, Türk hukuku esas alınarak Türk Ticaret Kanunu kapsamında ayrıntılı şekilde değerlendirilmiştir.

Çalışma kapsamında öncelikle konteynerin tanımı, türleri, hukuki niteliği, işaretlenmesi, temini ve konteyner taşımacılığı ile ilgili konular incelenmiştir. Sonrasında taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu ile eşyanın zıya veya hasarı ya da geç teslim edilmesinden ileri gelen sorumluluğunun şartları, kanuni mutlak ve muhtemel sorumsuzluk sebepleri, güvertede izinsiz eşya taşınmasından doğan sorumluluk, sorumluluğu sınırlandırma hakkı ve bu hakkın kaybı, eşyanın incelenmesi ve zararın bildirimi ile taşıyanın sözleşme dışı sorumluluğu konteyner taşımaları bağlamında ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Son olarak ise taşıyanın konteyner taşımalarından ileri gelen sorumluluğunun sigortalanması konusu çeşitli yönlerden ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Konteyner, Deniz Yolunda Eşya Taşınması, Taşıyanın Sorumluluğu, Zıya veya Hasar, Sigorta.

Tarih: 04.01.2024

ABSTRACT

LEGAL LIABILITY OF THE CARRIER IN CONTAINER TRANSPORTATION BY SEA AND INSURANCE OF LIABILITY

The legal liability of the carrier constitutes one of the most fundamental issues in maritime trade. Nowadays, a significant part of maritime transportation is carried out using containers. Generally, a container can be defined as a transportation device in which goods are placed. Since container transportation is the basic type of maritime transportation, the legal problems that arise in terms of the liability of the carrier have made it necessary to examine this issue in detail. For this reason, our study aims to examine the carrier's liability and the insurance of this liability in maritime transportation using containers. The rules to be applied to container transportation by sea and the legal problems that arise have been evaluated in detail within the scope of the Turkish Commercial Code, based on Turkish law.

Within the scope of the study, firstly, the definition, types, legal nature, marking, supply, and transportation of containers are examined. Subsequently, the conditions of the carrier's liability arising out of the unseaworthiness of the vessel, the conditions of the carrier's liability arising out of the loss or damage of the goods or delay in delivery of the goods, the statutory absolute and probable grounds of non-liability, the liability arising out of the unauthorized carriage of goods on board, the right to limit liability and the loss of this right, the inspection of the goods and the notification of the damage and the extra-contractual liability of the carrier are evaluated in detail in the context of container carriage. Finally, the insurance of the carrier's liability arising from container transportation is discussed from various aspects.

Keywords: Container, Carriage of Goods by Sea, Carrier’s Liability, Loss or Damage, Insurance.

KISALTMALAR

age **:** adı geçen eser

agm **:** adı geçen makale

agm **:** adı geçen makale

ASA : Amerikan Standartlar Örgütü

aşa. **:** aşağıda

Bkz. **:** Bakınız

CIF **:** Cost, Insurance and Freight

CIP **:** Carriage and Insurance Paid To

CMR **:** Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi

C. **:** Cilt

CSC **:** 2/12/1972 tarihli Emniyetli Konteyner Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention for Safe Containers)*

Çev. **:** Çeviri

E. **:** Esas

ed. **:** Editör

ET **:** Erişim Tarihi

FEU **:** Forty-Foot Equivalent Unit

FCA **:** Free Carrier

FCL **:** Full Container Load

FEU **:** Forty-Foot Equivalent Unit

FIO **:** Free In and Out

FIOS **:** Free In, Out and Stowed

FIOST **:** Free In, Out, Stowed and Trimmed

FIOT **:** Free In, Out and Trimmed

FOB **:** Free on Board

ft **:** feet

HD **:** Hukuk Dairesi

HGB **:** Handelgesetzbuch

HGK **:** Hukuk Genel Kurulu

HMK **:** Hukuk Muhakemeleri Kanunu

ICC **:** Enstitü Yük Klozları (*Institute Cargo Clauses*)

IMO **:** International Maritime Organisation

ISMC **:** Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code)*

ISO **:** Uluslararası Standartlar Örgütü (*International Organization for Standardization*)

İBGK **:** İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu

K. **:** Karar

m. **:** Madde

MÖHUK **:** Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun

LCL **:** Less Than Container Load

No **:** Numara

P&I **:** Koruma ve Tazmin Sigortası (Protection and Indemnity Insurance)

RG : Resmi Gazete

s. **:** Sayfa

S. **:** Sayı

SDR **:** Special Drawing Right

TEU **:** Twenty-foot Equivalent Unit

TBK **:** Türk Borçlar Kanunu

TD **:** Ticaret Dairesi

TMK **:** Türk Medeni Kanunu

TTK **:** Türk Ticaret Kanunu

UGYK **:** Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu

vb. **:** ve benzeri

vd. : ve devamı

Vol **:** Volume

Yarg. : Yargıtay

yuk. : yukarıda

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Uluslararası ticarette alınıp satılan malların çok büyük bir kısmı deniz yolu ile taşınmakta olup, deniz yolu ile eşya taşımacılığının önemli bir kısmı da konteyner taşımacılığı şeklinde yapılmaktadır. Deniz yoluyla eşya taşımalarında konteyner kullanımı 1950'li yıllarda başlamıştır ve bu bakımdan deniz ticareti tarihi ile kıyaslandığında kullanımının çok yeni olduğu söylenebilecektir. Bununla birlikte taşımacılıkta konteyner kullanımı, uluslararası ticarette ve deniz yoluyla eşya taşımalarında devrim etkisi oluşturarak taşıma işlerinin kolaylaşmasında ve teknolojik gelişmelere ayak uydurmasında önemli roller oynamıştır.

Taşıma işleri, kendi doğasından kaynaklanan dinamik yapısı nedeniyle yükler için birçok tehlike arz etmektedir. Konteyner ise yapısı itibariyle yükleri korunaklı bir şekilde taşımaya oldukça elverişlidir. Ayrıca içinde bulunan eşyaların tek tek elleçlenmesine gerek kalmadan konteynerin bir bütün olarak elleçlenmesi nedeniyle konteyner kullanımı taşıma işlerinde hız, kolaylık ve mekanikleşmeyi beraberinde getirmiştir. Konteyner, eşyaları yükleme yerinden boşaltma yerine en düşük maliyetle ve olumsuz yan etkilerden arınmış olarak taşımak için en yüksek düzeyde otomatikleştirilmiş taşıma sistemlerinin odak noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle konteyner kullanımının uluslararası ticaretin ve deniz yoluyla eşya taşımalarının gelişmesine katkısı çok büyük olmuştur.

Konteynerin taşımacılıkta kullanılmasının birçok avantajı olmakla birlikte birtakım olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Bu olumsuz yönlerin, konteynerin sağladığı faydalar yanında küçük ve önemsiz kalması nedeniyle taşımacılıkta konteyner kullanımı sürekli olarak artış göstermiştir.

Konteynerin kullanılmasının taşıma işlerinde devrim etkisi oluşturmasına bağlı olarak taşımacılıkta konteyner kullanımına bağlı yeni hukuki sorunlar ve tartışmalar ortaya çıkmıştır. Çalışmamız kapsamında, deniz yoluyla konteyner taşımacılığında taşıyanın hukuki sorumluluğu ve bu sorumluluğun sigortalanmasından kaynaklanan hukuki sorunlar incelecektir. Zira taşıyanın sorumluluğu, deniz ticaretinin en temel konularından biridir. Bu bakımdan taşıyanın sorumluluğunun, deniz yolu taşımalarında giderek yaygınlaşan konteyner taşımaları bağlamında incelenmesi büyük bir önem arz

etmektedir. Konteyner taşımacılığının günümüzde deniz yolu eşya taşımalarında kullanılan ağırlıklı taşıma şekli olması ve bu taşımalar sırasında taşıyanın sorumluluğu bakımından ortaya çıkan yeni durumlar ve hukuki sorunlar, bu konunun ayrıntılı olarak incelenmesini gerekli kılmıştır.

Sonuç olarak inceleme kapsamımız, konteyner taşımaları ile taşıyanın sorumluluğunun konteyner taşımaları bağlamında incelenmesi ve bu sorumluluğun sigortalanmasından oluşmaktadır.

Çalışmamızın planına bakıldığında, giriş bölümünden sonra üç ana bölümden ve devamında son olarak sonuç bölümünden oluşmaktadır.

Çalışmamızın ikinci bölümünde, konteyner ve konteyner taşımacılığı ile ilgili temel hukuki ve teknik bilgilere yer verilmiştir. Bu şekilde konteyner taşımacılığı ile ilgili temel kavramları açıklayarak önemli sorunlara değinmek ve sonraki bölümlerde incelenen konulara zemin oluşturmak amaçlanmıştır. Bu kapsamda öncelikle konteynerin tanımı yapılmış ve sonrasına yapısı, çeşitleri ve doktrinde çok tartışmalı olan hukuki niteliği ayrıntılı olarak incelenmiştir. Ayrıca konteynerin tanımlanması bakımından çok önemli olan işaretleme sistemi ve konteynerin temin edilmesi ile ilgili konular açıklanmıştır. Konteyner taşımacılığı ile ilgili kısımda, konteyner taşımalarının tarihi anlatılmış ve sonrasında konuyla yakından ilgili olan konteyner gemileri, konteyner taşımacılığı türleri, konteyner taşıma sistemleri, konteyner elleçleme yöntemleri ve konteyner taşımalarında yükü olumsuz etkileyebilecek unsurlar açıklanmıştır. Burada ayrıca konteyner taşımacılığının olumlu ve olumsuz yönlerine değinilmiştir. Bölümün son kısmında ise taşıma işlerinin temel aşamaları olan yükleme, istif ve boşaltma aşamaları konteyner taşımaları bağlamında incelenmiştir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde, taşıyanın konteyner taşımacılığından doğan hukuki sorumluluğuna ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle taşıyan ve fiili taşıyan kavramları hakkında bilgiler aktarılmıştır. Devamında taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan hukuki sorumluluğu açıklanmıştır. Burada temel sorumluluk sebepleri olan taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurmaması, eşyanın zıya veya hasarı ya da geç teslim edilmesi ile güvertede izinsiz eşya taşınması konteyner taşımaları özelinde ayrıntılı olarak incelenmiştir. Bu kısımda özellikle konteynerdeki elverişsizliğin geminin elverişsizliğine sebebiyet verip vermeyeceği, konteynerin teslim alınması ve teslim edilmesi hususları, konteyner taşımaları açısından özellik arz eden

sorumsuzluk sebepleri ile konteynerin güvertede yükletenin izni olmaksızın taşınıp taşımayacağı konuları doktrindeki görüşler ve yargı kararları ışığında ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Sonrasında konteyner taşımaları açısından büyük özellik arz eden ve doktrinde tartışılan eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminin bildirimi ve taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı konuları incelenmiştir. Burada özellikle Türk Ticaret Kanunu'nda konteyner taşımaları açısından yapılan tek özel düzenleme olan taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı ile ilgili 1186/3. fıkrası ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Bu kısmın sonunda taşımanın yerine getirilmesinin fiili taşıyana bırakılması halinde taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumluluğuna değinilmiştir. Bölümün son kısmında ise taşıyanın ve adamlarının sözleşme dışı sorumluluğuna ilişkin değerlendirmelerde bulunarak, taşıyanın konteyner taşımalarından kaynaklanan hukuki sorumluluğuna dair incelemeler tamamlanmıştır.

Çalışmamızın dördüncü bölümünde ise, taşıyanın konteyner taşımacılığından doğan hukuki sorumluluğunun sigortalanması konusu ayrıntılı olarak irdelenmiştir. Bu bölümde ilk olarak sigorta hukukuna veya konumuz bağlamında özel olarak zarar sigortalarına ilişkin genel açıklamalara değinilmiştir. Burada zarar sigortalarının çeşitleri olan mal ve sorumluluk sigortaları açıklanmıştır. Sonrasında konteyner taşımacılığında ortaya çıkan rizikolar ve zararlar incelenmiştir. Taşıyanın, bu riziko ve zararlar dolayısıyla ortaya çıkan sorumluluğunun teminat altına alınabilmesi bakımından yaptırabileceği sigorta türleri açıklanmıştır. Bu kapsamda emtia nakliyat (taşıma) sigortası ile taşıyanın sorumluluk sigortasına ilişkin açıklamalarda bulunulmuştur. Devamında taşıyanın sorumluluğunu teminat altına alan bir diğer sigorta olan kulüp (P&I) sigortasına dair açıklamalara yer verilmiştir. Burada kulüp sigortasının tanımı, hukuki niteliği ile sağlamış olduğu teminat türleri hem genel hem de konteyner taşımaları açısından incelenmiştir. Bu bölümde son olarak, taşıyanın sorumluluğunun sigorta teminatı altına alınması sırasında yararlanılan genel şartlar ile ilgili klozlara yer verilmiştir.

Çalışmamızda, taşıyanın sorumluluğunun konteyner taşımaları bağlamında sorunlu ve incelenmesi gereken konularına ağırlıklı olarak yer verilmiştir. Çalışmamızda ayrıca konteyner taşımalarına uygulanacak kurallar ve hukuki sorunlar, Türk hukuku dikkate alınarak Türk Ticaret Kanunu kapsamında değerlendirilmektedir. Ayrıca konu ile ilgili uluslararası sözleşmelerden de yararlanılarak hukuki sorunlar incelenmiş ve çözüm

yolları aranmıştır. Bu inceleme sırasında yerli ve yabancı doktrin ile yargı kararlarından mümkün olduğunca yararlanılmıştır. Bu çalışma ile Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Kitabı'nda konteyner taşımalarına dair 1186/3. fıkrası dışında hiçbir açık ve özel bir düzenleme olmaması karşın, ortaya çıkan hukuki sorunlara uluslararası düzenlemeler ve doktrindeki görüşler çerçevesinde çözümler getirilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamız, her bölümde incelenen konular hakkında genel bir değerlendirmenin yapıldığı ve hukuki sorunlara ilişkin çözüm önerilerinin yer aldığı sonuç bölümü ile tamamlanmıştır.

BÖLÜM 2. KONTEYNER VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

2.1 KONTEYNER

2.1.1 Tanımı

Eşyanın taşınması sırasında yükleme, istifleme ve boşaltma gibi aşamalar ve taşıma işinin dinamik yapısından dolayı eşyaya yönelik birçok tehlikenin ortaya çıktığı bilinen bir gerçektir. Deniz yolu taşımalarının başladığı ilk çağlardan bu yana eşyanın korunması amacıyla ambalajlandığı ve sandık, kutu veya çuval gibi gereçlere konulduğu görülmektedir. Ticaretin ve teknolojinin ilerlemesi ile eşyanın konulduğu bu araç ve gereçler çeşitlenmiş ve gelişmiştir. Taşınan eşyanın hem güvenli bir şekilde hem de mümkün olan en kolay ve kısa sürede taşınması ihtiyacının bir sonucu olarak konteyner ile taşıma önem kazanmıştır.

Konteynerin tanımı incelendiğinde, doktrin ile ulusal ve uluslararası kurallarda ortak bir tanımın olmadığı ve konteynerin farklı özelliklerine vurgu yapılarak tanımlamaların yapıldığı görülmektedir. Konteyner en temel ve basit şekliyle, içine eşya konan bir taşıma gereci olarak tanımlanabilir[1]. "Konteyner" kelimesi, İngilizce'de yer alan "container" kelimesinden dilimize kazandırılmıştır. "Container" kelimesi ise yine İngilizce'de bulunan "içermek, muhafaza etmek" anlamındaki "to contain" fiilinden türetilerek isim haline gelmiştir[2]. Konteyner, içine konan eşyaları koruyarak taşınmalarını sağlayan, sandık veya kutu gibi her çeşit taşıma gereçlerini ve yüklüklerini ifade etmektedir[3].

[1] SEVEN Vural, Taşıma Hukuku, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2010 (Taşıma Hukuku), s.112.
[2] ÇAKICI Latif, Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1978, s.33, HEPGÜLERLER Ezgi, Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2011, s.19; KOŞER Nihal, Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015, s.4.
[3] ÇAKICI, age, s.33.

Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) konteyneri; birçok heterojen eşyanın tek bir yükleme, taşıma ve boşaltma ünitesi haline gelmesine yardımcı olan, içine yerleştirilen eşyanın birkaç indirme ve bindirme işleminden sonra da taşınmasına imkan veren, hiçbir taşıma aracına bağlanmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar vasıtasıyla kolaylıkla aktarılabilen, indirme ve bindirmeyi mümkün hale getirmek için büyüklüğü ve dizaynı elverişli olan, tekrar kullanılabilmesi açısından gerektiği kadar sağlam yapılan taşıma kapları, sandıklar ve yüklükler şeklinde tanımlamıştır[4].

Türk Ticaret Kanunu'nda konteynerin belli bir tanımı yapılmamakla birlikte taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili 1186/3. fıkrada *"Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise,…"* denilerek konteynerin *"bir taşıma gereci"* olduğu belirtilmiştir.

Yapılan ayrıntılı tanımlamalarda birçok özellik ortak olmakla birlikte, ulusal[5] ve uluslararası[6] kurallarda, kuralların düzenleniş amacına göre farklılıkların bulunduğu

---

[4] ÇAKICI, age, s.33; DENİZ İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982 (Konteyner Taşımacılığı), s.3.

[5] 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik (RG; 16.04.2005, 25788), 4/1-f bendinde konteyner: *"1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri ile, 1) İçerisine eşya koymak için kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, 2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam, 3) Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş, 4) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış, 5) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı, (Üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat, konteyner kapsamında işlem görür. Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ile paletler konteyner tanımı içinde değerlendirilemez.)"* anlamına gelir denilmiştir.
Gümrük Genel Tebliği (Tır İşlemleri) (Seri No: 1), (RG; 31.12.2010, 27802 5. Mükerrer), 3/1-n bendinde konteyner: *"Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ile paletler hariç olmak üzere; 1) İçerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, 2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak tekrar kullanılacak kadar sağlam, 3) Taşıma türü veya taşıt değişikliğini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak nitelikte, 4) Özellikle bir taşıma türünden diğerine transfer halinde pratik kullanım özelliğine sahip, 5) İç hacmi 1 m3 veya daha fazla olan, 6) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde tasarlanmış, taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, hareketli tank, ayrılabilir karoser ve üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat ile diğer benzer yapıları,"* ifade eder denilmiştir.

[6] 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi (Customs Convention on Containers 1972), (RG; 02.06.1994, 21948) 1/c bendine göre konteyner: *"taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve; (i) İçerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış; (ii) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam; (iii) Yeniden yüklenmesini gerektirmeden, bir veya daha fazla taşımacılık türü ile eşyanın taşınmasını kolaylaştıracak şekilde özel olarak inal edilmiş, (iv) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış; (v) Kolayca doldurulup*

görülmektedir. Örneğin; 1972 tarihli Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nde konteynerin fonksiyonel açıdan tanımlandığı, bunun yanında fiziki sınırlandırma veya teknik sınıflandırma bakımından geniş bir alan bırakıldığı söylenebilir. Çünkü Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) gibi kuruluşlar, bu gibi teknik veya fiziki sınıflandırma konularını ayrıntılı olarak düzenlemektedir. Ayrıca ISO standartlarında da ayrıntılı olarak teknik veya fiziki sınıflandırmalar bulunmaktadır[7].

Bu açıklamalardan yola çıkarak konteyner şu şekilde tanımlanabilir; her türlü taşıma aracıyla taşınması mümkün olan, taşıma aracına bağlı olmayan ve bir taşıma aracından diğerine sahip olduğu donanım ile teknik araçlar yoluyla kolaylıkla aktarılabilen, genellikle birçok heterojen eşyanın tek bir taşıma birimi haline gelmesine yardım eden, taşıyacağı yüke elverişli olan, Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından belirlenen şekil ve ölçülere göre boyutları ve dizaynı yükleme, boşaltmaya ve taşımaya uygun olan ve birçok kere kullanılabilmeye elverişli yapılan taşıma gerecidir[8].

---

boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş; ve (vi) İç hacmi bir metre küp veya daha fazla olan bir taşıma aracı; anlamındadır. "Konteyner" deyimi, üzerinde taşınması koşulu ila ilgili tipe uygun konteyner aksam, parça ve teçhizatını da içerir. "Konteyner" deyimi, taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları ve ambalajları kapsamaz." şeklinde tanımlanmıştır.

Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Safe Containers IMO 1972 "CSC"), (RG; 05.06.2013, 28668 Mükerrer) 2/1 fıkrasında konteyner: *"(a) kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam; (b) yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel olarak tasarlanmış; (c) bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için tasarlanmış, bu amaçlar için köşe tertibatlarına sahip: (d) dört dış taban köşesinin kapladığı alanın büyüklüğü: (i) en az 14 metrekare (150 fit kare) veya (ii) eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır. "Konteyner" terimi, araçları ve ambalajı içermez, ancak konteynerın şasi üzerinde taşınması durumunda bunları da içerir."* denilerek açıklanmıştır.

2009 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu "Rotterdam Kuralları" (United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea), 1 (26) maddesine göre: *"'Konteyner', eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizattır."* Rotterdam Kuralları'nın İngilizce metni için bkz: AKSOY Sami, Hava-Kara-Deniz-Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012 (Mevzuat), s.624-661. Rotterdam Kuralları'nın Türkçe çevirisi için bkz; SÜZEL Cüneyt/DAMAR Duygu, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 26, S. 2, Haziran 2010, s.149-240, s.156.

[7] BİCAN Buğrahan, Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020 (Konteyner), s.46.

[8] Benzer tanımlar için bkz: ANGUS W. David, "Legal Implications of "The Container Revoluation" in International Carriage of Goods", McGill Law Journal, Vol. 14, No. 3, 1969, s.395-429, s.398-399; BEPLAT Klaus, Probleme der Einführung des Containerverkehrs, Verlag Weltarchiv, Hamburg 1970, s.32; STEENKEN Jurgen, Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts, Dissertation, München 1972, s.9; SIMON Seymour, "The Law Of Shipping Containers", J. Mar. L. & Com., Vol. 5, No. 3, April 1974, s.507-538 (Shipping Containers), s.513; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.3; ÜLGEN Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1988, s.85; SIR

Bir defaya mahsus olarak kullanılan ve "One trip Container" olarak ifade edilen taşıma gerecinin, yapılan tanımlar uyarınca konteyner olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Zira birden çok kere kullanılabilme, konteynerin en temel özelliklerinden biridir[9]. Ayrıca bir konteynerin ortalama kullanım süresi beş-on yıl arası olup doktrinde kanımızca yerinde olarak, on civarında olan kullanılma sayısının da devamlı kullanılma niteliği sağlamayacağı ifade edilmiştir[10].

Yüklerin konteynere konularak konteynerize bir şekilde taşınması, esasen bir yüklerin birimleştirmesi yöntemidir. Birimleştirme, münferit yüklerin ayrı ayrı işlem görmesi yerine tek bir ünite oluşturmak üzere bir araya getirilerek mümkün olduğunca birlikte yükleme, istif ve boşaltma işlemine tabi tutulması olarak tanımlanabilir[11]. Yüklerin birimleştirilmesi sayesinde, heterojen yükler toplanarak homojen taşıma üniteleri oluşturulmaktadır[12]. Birimleştirilmiş yükler birbirinden ağırlık ve boyut bakımından ayrılmakta olup, kendisini oluşturan yüklerin özellikleri yapılacak taşıma için ön planda olmaktan çıkmaktadır[13]. Burada ayrıca belirtilmelidir ki, "birimleştirilmiş yük" kavramı ile taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını düzenleyen Türk Ticaret

İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması, Sena Matbaası, İstanbul 1988, s.9; ZEYNELOĞLU Ahmet, Taşıma Hukuku, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara 1993, s.140; ÖZTÜRK Evren, Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s.3; ADIGÜZEL Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2014 (Multimodal Taşıma), s.10; YAVAŞ Aksoy, Kara Yoluyla Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016, s.17; ALGANTÜRK LIGHT Didem, "Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 2-3, Temmuz-Ağustos 2017, s.17-27 (Konteyner Taşımacılığı), s.17; AKSOY Sami, "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 33, S. 1, 2017, s.137-178 (Konteyner Demurajı), s.139.

Yargıtay kararında konteyner şu şekilde tanımlanmıştır; *"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."* [Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı)].

[9] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4; SIR, age, s.9.

[10] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4.

[11] BEPLAT, age, s.35; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.14; HEPGÜLERLER, age, s.51; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.14; YAVAŞ, age, s.13.

[12] Konteyner ile eşya taşınması, eşyaların birimleştirme yöntemlerinden sadece biridir. Konteyner ile taşıma dışında birimleştirme yöntemleri olarak palet taşıması, swap body taşıması, mavna (barç) taşıması ve römork veya yarı römork taşıması (Ro/Ro) da bulunmaktadır (YAVAŞ, age, s.13-14).

[13] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.14-15; HEPGÜLERLER, age, s.51-52.

Kanunu'nun 1186. maddesinde belirtilen "ünite" (birim) kavramı birbirinden farklıdır[14]. Birimleştirme ile eşyaların mekanik araçlarla birlikte yüklenmesi ve boşaltılması sağlanmaktadır. Böylece parça parça taşınan eşyaların, yüklenmesi ve boşaltılması aşamasındaki güçlükler ortadan kalkmaktadır[15].

Burada özellikle belirtilmelidir ki, doktrinde sıklıkla konteynerin "kap" olduğu ifade edilmektedir[16]. Ancak konteynerler genellikle taşıma kabı şeklinde olsa da, açık ve platform şeklinde konteynerler de bulunmaktadır. Bu nedenle "kap" tanımlaması tüm konteyner türlerini kapsayıcı nitelikte değildir. Türk Ticaret Kanunu'nun konteyneri daha geniş ve kapsayıcı bir kavram olan "taşıma gereci" olarak nitelendirmesi de göz önüne alındığında, kanımızca konteynerin kap yerine taşıma gereci olarak ifade edilmesi daha uygun olacaktır[17].

2.1.2 Yapısı

Konteynerlerin yapıldığı malzeme, büyüklüğü ve şekli, kullanılacağı taşıma türünün özellikleri ve ihtiyaçlarına göre değişebilmektedir. Konteynerlerin yapılarına göre farklı özellikleri bulunmakla birlikte, belirli standartlara göre üretimi yapılmaktadır. Örneğin; karayolu taşımalarında uygulanan en yüksek ağırlık sınırlamaları sebebiyle konteynerin kendi ağırlığının olabildiğince az fakat yükleme kapasitesinin fazla olması istenirken, deniz yolu taşımalarında konteynerlerin olabildiğince büyük hacimli olması ve bu şekilde gemi yüzeyinden ve kapasitesinden en fazla yararlanılacak şekilde dayanıklı inşa edilmesi istenmektedir[18].

---

[14] Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinde esas alınan "ünite" kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; aşa. 3.2.3.2, a.

[15] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.15.

[16] ÇAKICI, age, s.33; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4; ÜLGEN, age, s.85; ARMANGİL Ümit, "Türkiye Taşıma Yapısı ve Konteynerizasyon", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.13-30, s.15; AKDOĞAN Refik, Deniz Ticareti, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul 1988, s.27; KOZANHAN Murat Kağan, "Konteyner Güvenlik Girişimi (CSI)", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.233-242 (Güvenlik Girişimi), s.234; ÖZGEN Hasan, "Konteyner Tamir ve Bakım Operasyonları", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.253-274, s.253; KÖKNEL Melih, "Deniz Taşımacılığında Konteynercilik ve Türkiye", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.57-70, s.59; ZEYNELOĞLU, age, s.140; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18; AKSOY, Konteyner Demurajı, s.139.

[17] Benzer yönde bkz; YAVAŞ, age, s.17-18.

[18] ÇAKICI, age, s.50.

Standart bir konteyner birçok teknik parçadan oluşmaktadır. Konteynerlerin ana iskeleti, diğer materyallere göre ucuz olması ve sağlamlığı nedeniyle genellikle çelikten yapılmaktadır. Ana iskelet, taşıyıcı ve destek direklerinin konteynerin dört köşesinde birleşmesinden oluşur. Ana iskeleti çevreleyen duvarlar ile sağlam bir taban ve tavan bulunur. Konteynerin ana parçaları ise çatı yayı, çatı gergi plakası, çatı paneli, iç kaplamalar, iç kaplama korumaları, yan duvarlar, kapı çerçevesi, dikey destek, kapı eşik plakası, darbe plakası, duvar desteği ve forklift boşluklarından oluşur[19]. Konteynerin taban, tavan, duvar ve diğer parçalarında kullanılan malzemeler taşımanın türü ve taşınacak yüke göre değişmekle birlikte, konteyner yapımında çoğunlukla çelik, tahta, alüminyum ve plastik kullanılmaktadır[20]. Konteynerler, her şeyden önce yükü korumak için iç ve dış etkilere karşı dayanıklı olmalı ve aynı zamanda iç kısmı yükü düzgün ve güvenli bir istiflemeye uygun tasarlanmalıdır[21]. Bu açıdan esasen bir çuval görünüşünde olan ancak uygulamada "mini bulk" olarak ifade edilen bir taşıma gerecinin kullanıldığı da görülmektedir. Bu taşıma gereci, bilinen standart bir konteyner şekline sahip olmayıp, yapılan tanımlar uyarınca teknik olarak konteyner olarak kabul edilemez[22].

Ayrıca konteynerlerin dış kısmı, taşınmasını hızlandıracak ve kolaylaştıracak şekilde tasarlanmaktadır. Bunun için konteynerler belirli standart ve özelliklerle imal edilmektedir[23]. Konteynerlerin forklift yardımıyla kolayca taşınabilmesi için alt kısımlarına forklift tırnaklarının girebileceği şekilde yuvalar yapılmaktadır. Bunun yanında yükleme ve boşaltma süreçlerinde konteynerin vinçler ile elleçlenebilmesi için üst köşelerine güçlendirilmiş özel kilit mekanizmaları konulmaktadır. Bu şekilde konteynerin taşınma süreçlerinde kolaylık ve zamandan tasarruf sağlanmaktadır[24].

Konteynerin üzerinde taşınması şartıyla, tipine uygun olarak ayrılıp takılabilen nitelikte olan parça, aksam ve teçhizatlar konteynerin kapsam ve yapısına dahildir[25].

---

[19] SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, "Konteyner Türleri ve Yükleme", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.19-45, s.20-21; HEPGÜLERLER, age, s.20.
[20] ÇAKICI, age, s.50; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.12; ÖZGEN, agm, 254; KARAN Hakan, Law on International Carriage of Goods, 3rd Edition, Turhan Bookstore, Ankara 2013 (Carriage of Goods), s.29; KOŞER, age, s.10-11.
[21] SAYGILI/ERDAL, agm, s.21.
[22] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.13; HEPGÜLERLER, age, s.23.
[23] SAYGILI/ERDAL, agm, s.19.
[24] EFECAN Volkan, Konteyner Taşıma Süreçlerinin Hukuki Boyutu, Yaşanan Sorunlar, Alınan Tedbirler ve Çözüm Yolları, Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2016, s.7.
[25] ÖZGEN, agm, 254.

Konteynerin parça, aksam ve teçhizatları: ayrılabilir olmakla birlikte özellikle; konteynerin iç ısısını kontrol eden ve koruyan veya değiştiren aletler, çevre koşullarındaki değişmeleri ve çarpmaları göstermek veya kaydetmek için yapılmış ısı veya çarpma kaydeden küçük aletler ya da konteyner içindeki bölmeler, raflar, paletler, çengeller, destekler ve eşyayı istiflemede kullanılan diğer benzeri aletler olarak sayılabilir (1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik m. 4/1-h). Taşımada kullanılan araçlar, bunların teçhizatı, yedek parçaları ve ambalajlar ise konteynerin parçası olarak sayılmaz[26].

Konteyner taşımacılığının ilk başlangıcında konteyner boyutlarının farklı olması, konteyner kilit sisteminin ortak olmaması gibi farklılıklar, konteynerlerin aynı anda yüklenmesi ve boşaltılması halinde sorunlar çıkmasına sebep olmuştur. Her taşıyanın farklı yapıdaki konteynerler kullanması; bunları taşıyacak gemilerin farklı inşa edilmesine, farklı güvenlik sistemleri oluşturulmasına, yükleme ve boşaltma için farklı teçhizatlar kullanmasına, hizmet alabilecekleri limanların sınırlı kalmasına, karayolu ve demiryolu taşımalarında farklı şasi ve vagonlardan faydalanılmasına ve gemi planlamalarında farklı programlar kullanılmasına sebep olmuş ve olası tehlikelerin doğmasına kapı açmıştır[27].

Konteynerin kullanılmaya başlanmasından beri ortaya çıkan tarihi gelişmeler, kara, deniz ve demiryolu işletmelerinin uyumlu çalışabilmeleri amacıyla bazı standartların belirlenmesi gerektiğini ortaya koymuştur[28]. Bu sebeplerle kara, demir ve deniz yolu işletmelerinin süratli, emniyetli ve uyumlu çalışabilmeleri amacıyla belirli standartların oluşturulmasına başlanmıştır[29].

Konteynerler ihtiyaca göre farklı özelliklere sahip olabilmekle birlikte konteynerlerin belirli standartlara bağlanması konusunu, ilk kez 1961 yılında Amerikan Standartlar Örgütü (ASA) gündeme almış ve bu standartlara göre konteyner üretilmeye

---

[26] ÖZGEN, agm, 254; BİCAN Buğrahan, "Büyük Metal Kutular: Denizde Yük Taşımacılığında Kullanılan Konteynerlerin "Koli", "Ünite" ve "Yük" Kavramları Açısından Değerlendirilmesi", Terazi Hukuk Dergisi, C. 15, S. 167, Temmuz 2020, s.1378-1389 (Büyük Metal Kutular), s.1381.

[27] HEPGÜLERLER, age, s.21.

[28] KAYA Doğan, "Konteyner Taşımacılığı", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.121-132, s.124.

[29] SCHMELTZER Edward/PEAVY Robert A., "Prospects and Problems of the Container Revolution", The Transportation Law Journal, Vol. 2, No. 2, 1970, s.263-299, s.290-291.

başlanmıştır. 1965 yılında ise Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından 31 ülkenin de kabul ettiği bazı standart ölçüler belirlenmiştir[30]. Günümüzde deniz taşımacılığında, ISO tarafından belirlenen standartlarda üretilen konteynerler kullanılmaktadır[31].

Geniş kitlelerce benimsenen ISO standartlarında 5, 7, 10, 20, 30 ve 40 ft boylarında, 8 ft genişliğinde, 6 ve 8 ft yüksekliğinde ölçülere sahip olacak şekilde konteynerler standartlaştırılmıştır. Günümüz taşımalarında genellikle ISO standartlarıyla uyumlu olan 20 ft (6 m. boy, 2,435 m. en ve 2,435 m. yükseklik) ve 40 ft (12 m. boy, 2,435 m. en ve 2,435 m. yükseklik) boyutlarındaki konteynerler kullanılmaktadır[32]. Bununla birlikte taşıma işleriyle uğraşan kişilerin daha uzun, geniş ve yüksek konteynerler kullanılması gerektiğine dair talepleri de olmaktadır. Bu nedenle uygulamada ISO standartlarından da büyük ölçülerde olan 45, 48 veya 53 ft büyüklüğünde "Jumbo" konteynerler de kullanılabilmektedir[33]. Konteynerlerin büyümesindeki en büyük engeli ise Avrupa ülkeleri ile gelişmekte olan ülkelerdeki dar yollar ve bu büyüklüğe uygun olmayan ekipmanlar oluşturmaktadır[34].

Konteynerin ölçü ve boyutları dışında, konteyner ile ilgili belirli konularda yayınlanan başka ISO standartları da bulunmaktadır. Belirlenen bu standartlar şunlardır; Konteyner Terimlerine ilişkin (ISO: 830), Konteyner Köşe ve Ara Bağlantı Parçalarının Özelliklerine ilişkin (ISO: 1161), Çeşitli Konteyner Türleri İçin Muayene ve Deneylere ilişkin (ISO: 1496), Konteynerlerin Elleçlenmesi ve Emniyet Altına Alınmasına ilişkin (ISO 3874), Konteynerlerin Kodlanması, Tanımlanması ve İşaretlenmesine ilişkin (ISO: 6346), Konteynerlerin Tanımlama Plakasına ilişkin (ISO: 6359) ve Hava-Kara

---

[30] SIR, age, s.9; CUDAHY Brian J., Box Boats: How Conatainer Ships Changed The World, Fordham University Press, New York 2006 (Box Boats), s.40; STOPFORD Martin, Denizcilik Ekonomisi, Çev.: Okan Duru, 3. Basımdan Çeviri, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara 2016 (Denizcilik Ekonomisi), s.510; ÖZTÜRK, age, s.7; SAYGILI/ERDAL, agm, s.19; YAVAŞ, age, s.12.

[31] ANGUS, agm, s.415; KATIMS Ron, "The 40-Foot Container: Industry Standard Faces Challenges and Change", TR News, No. 246, September-October 2006, s.13-16, s.13; Konteynerlerin ölçülerini standartlaştırmak amacıyla 668 No.lu ISO standartları yayınlamıştır (bkz: https://www.iso.org/standards.html (ET: 03.09.2023)

[32] STEENKEN, age, s.9; CUDAHY, Box Boats, s.41; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.510; GLASS David A., Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, Second Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2012, s.5; HEPGÜLERLER, age, s.22; CUMALIOĞLU Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitabevi, Ankara 2011, s.144; KOZANHAN Murat Kağan, Denizyolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012 (Güvenlik Uygulamaları), s.21; YAVAŞ, age, s.12.

[33] KATIMS, agm, s.16.

[34] KATIMS, agm, s.16; SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, "Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.3-18, s.4; HEPGÜLERLER, age, s.23.

Zincirleme Taşımacılığında Kullanılan Konteynerlerin Muayene ve Deneylerine ilişkin (ISO: 8323)[35].

Konteyner gemilerinin kapasitesinin belirlenmesinde de standart konteyner ölçülerine göre belirlenen bir hesaplama birimi kullanılmaktadır. Bu ölçüte göre, 20 ft'lik standart konteynerler 1 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) olarak ifade edilirken, 40 ft'lik standart konteynerler 2 TEU ya da 1 FEU (Forty Foot Equivalent Unit) şeklinde ifade edilmektedir. Ayrıca konteynere ilişkin standartlar belirlenirken sadece boyutları standartta bağlanmamış olup, konteynerlerin boş ağırlıkları, taşıma hacmi ve köşeleri için de kurallar getirilmiştir[36]. Bu ölçü birimi konteynerin boyutları esas alınarak belirlenmiş olmakla birlikte, taşımanın özellikleri ve taşınan eşyanın türüne bağlı olarak farklı tip ve özellikte konteynerlerin kullanıldığı görülmektedir[37].

20 ft uzunluğundaki konteynerler genel standart boyut olarak kabul edilmekte birlikte, ihtiyaca göre daha farklı boyutlarda konteynerlerin kullanıldığı da görülmektedir. Konteyner boyutlarının seçiminde ülkelerin ekonomik ve coğrafi yapıları ile taşıma altyapısına yatırımları belirleyici olmaktadır. Konteyner taşımacılığının gelişmesi, taşıma hattındaki ülkelerin taşıma hacimlerinin karşılıklı olarak artmasına ve eşyaların konteynerizasyona elverişli olmasına bağlıdır[38].

Konteynerler ölçülerine göre bu şekilde sınıflandırılırken; içine konan eşyanın türüne göre genel yük, termal ve özel konteynerler; yapımında kullanılan malzemeye göre ise çelik, alüminyum ve plastik olarak sınıflandırılmaktadır[39].

Ayrıca konteynerlerin yükün güvenli bir şekilde taşınabilmesi için belirli niteliklere de sahip olması gerekir. Bu konuda ülkemizin de taraf olduğu Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Safe Containers) hazırlanmıştır[40]. Sözleşme'ye göre, yükün emniyetli şekilde taşınabilmesi için konteynerin Sözleşme'de belirlenen güvenlik şartlarını taşıması gerekmektedir.

---

[35] SIR, age, s.11. İlgili ISO Standartlarına ulaşmak için bkz; https://www.iso.org/standards.html (ET: 03.09.2023).
[36] CUDAHY, Box Boats, s.41; ÖZTÜRK, age, s.8; KOŞER, age, s.10.
[37] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.11.
[38] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.16.
[39] KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 234.
[40] Sözleşme, 06.09.1977 tarihinde yürürlüğe girmekle birlikte, Türkiye Sözleşme'ye 06.08.2014 tarihinde taraf olabilmiştir (RG; 05.06.2013, 28668 Mükerrer).

2.1.3 Çeşitleri

2.1.3.1 Standart Konteyner (Standard Container)

Standart konteynerler, genel yüklerin taşınması amacıyla üretilmektedir. Boyut ve ağırlığın uygun olması şartıyla gerektiğinde eklenebilecek ilave donanım sayesinde her türlü eşyayı standart konteyner ile taşımak mümkündür. Bu konteynerlerde farklı taşıtanlara ait değişik türde eşyalar taşınabilmesi, ayrı ayrı taşıma ücretleri alınması açısından konteyner taşımacılığını kârlı ve cazip hale getirmektedir. Tüm cepheleri kapalı ve ön ve/veya arka kapıları olan standart konteynerlerin, kapıları kapatıldığında su ve hava geçirmeme özelliği bulunmaktadır[41].

Konteynerin ana iskeleti ve bağlantı yerleri çelikten yapılırken, duvarlarının yapımında ihtiyaca göre farklı malzemeler kullanılabilmektedir. Standart konteynerler arasında kullanım amacına göre ağırlık ve özellikler bakımından bazı farklılıklar bulunabilir. Standart konteynerler genel amaçlı konteynerler olarak da bilinmekte olup, taşımada en fazla kullanılan ve ISO tarafından ayrıntılı olarak standardizasyonu yapılmış olan konteyner türüdür[42]. Büyüklük itibariyle genel olarak 20 ft ve 40 ft olmak üzere iki şekilde anılan standart konteynerler, değişik taşıma araçlarında taşınmaya uygun dizayn edildiği için farklı taşıma türleri arasında bağlantı sağlayan ve multimodal (değişik tür araç ile) taşımaya en uygun konteyner türüdür[43].

2.1.3.2 Üstü Açılabilir Konteyner (Hard Top Container)

Bu konteynerin duvarları yaygın olarak oluklu şekildeki çelikten, tabanı da tahtadan yapılmaktadır. Bu konteyner türünün en büyük özelliği, tavanının çıkarılabilir şekilde dizayn edilmiş olmasıdır. Standart konteynere sığmayan veya kapıdan yüklemesi zor olan ağır ve tek parça büyük yükler için tercih edilmektedir. Özellikle makine taşımalarında sıkça kullanılmaktadır. Ağır ve kapıdan geçemeyecek olan yükler, açılabilir tavanları sayesinde bu konteynerlere vinçler yardımıyla tavandan kolaylıkla yüklenmekte

---

[41] ÇAKICI, age, s.54; SAYGILI/ERDAL, agm, s.24; DEMİRLİOĞLU Hakan, Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008, s.6; YAĞAN Haldun, "Konteyner Taşımacılığı ve Konteyner Çeşitleri", Gümrük Dünyası Dergisi, S. 68, 2011, s.51-56, s.51; KIPÇAK Kemal Süleyman, Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Analizi, Sorunların Belirlenmesi ve Öneriler, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2014, s.13; KOŞER, age, s.13.

[42] SAYGILI/ERDAL, agm, s.24; BİCAN, Konteyner, s.51-52.

[43] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.11.

ve boşaltılabilmektedir. Ayrıca konteynerin üstüne taşan uzun yüklerde konteyner tavanı açık bırakılabilmekte ve gerektiği durumlarda çıkarılabilir tavan bir duvar gibi kullanılarak konteynerin içine yerleştirilebilmektedir[44].

2.1.3.3 Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)

Üstü açık konteynerlerin tavanı bulunmayıp, yüksekliği nedeniyle standart konteynerlere sığmayan büyük makinalar gibi yüklerin taşınması için kullanılmaktadır. Ayrıca ağır yükler de konteynerin üst kısmından vinç ve forklift yardımıyla kolayca yüklenip boşaltılabilmektedir. Genellikle ağır makine ve yüklerin taşınmasında tercih edildiğinden, üstü açık konteynerlerin özellikle yanlarının ve altlarının diğer konteynerlere nazaran daha dayanıklı olması gerekmektedir. Bu nedenle üstü açık konteynerler, genellikle çelikten üretilir. Bu konteynerlerin üstü taşıma sırasında açık bırakılmakta veya branda, tente gibi esnek malzemeler yardımıyla kapatılabilmektedir. Üstü açılabilir konteynerlerden farklı olarak üstü açık konteynerlerde, üst kapak bulunmamaktadır[45].

2.1.3.4 Açık veya Düz Raf Konteyner (Flat Rack Container)

Açık konteynerler, tavanı ve yan duvarları bulunmayan, ön ve arka duvarlar ile tabandan oluşan konteyner türüdür. Ayrıca taşıyan yüklerin korunması için yanlarda korkuluklar da bulunur. Bu konteyner türünde ön ve arka duvarlar genellikle çelikten, taban ise kalın tahtadan imal edilir. Ön ve arka duvarlar ile yanlarda taşınan yükleri muhafaza için bulunan korkulukların ihtiyaç duyulması halinde çıkarılabilme özelliği bulunmaktadır. Standart ve üstü açık konteynerlere, üstten ve yan taraflardan sığmayan yüklerin taşınmasında tercih edilir. Özellikle ağaç ürünleri veya çelik ürünleri ile iş makinası, jeneratör gibi geniş ve yüksek eşyaların taşınmasında kullanılır[46]. Ayrıca iki

[44] SAYGILI/ERDAL, agm, s.25; DEMİRLİOĞLU, age, s.6; YAĞAN, agm, s.52; SERBES Sinem, Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler ve Yapılması Gereken İyileştirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012, s.39; KOŞER, age, s.14; EFECAN, age, s.8; TAŞKIN Melda, Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu, Filiz Kitabevi, İstanbul 2023 (Konteyner), s.28.

[45] ÇAKICI, age, s.55-56; DEMİRLİOĞLU, age, s.7; YAĞAN, agm, s.52; SERBES, age, s.40; BİCAN, Konteyner, s.52; TAŞKIN, Konteyner, s.28.

[46] SIR, age, s.12; SAYGILI/ERDAL, agm, s.26; DEMİRLİOĞLU, age, s.8; YAĞAN, agm, s.52; SERBES, age, s.40; KIPÇAK, age, s.16; KOŞER, age, s.14; EFECAN, age, s.9.

veya daha fazla açık konteynerin birleştirilerek büyük hacimli yüklerin taşınmasında kullanılması da mümkündür[47].

2.1.3.5 Platform Konteyner (Platform Container)

Platform konteynerler; tavanı ve hiçbir duvarı bulunmayan, çok ağır yüklere dayanıklı, çelik çerçeveli, sağlam bir tabandan oluşan konteyner türüdür. Şekil olarak sadece bir taban platformundan oluşur. Otobüs, yat gibi ağır, geniş ve uzun yüklerin doğrudan taşınarak gemiye yüklenilmesini ve boşaltılmasını sağlar[48]. Platform tabanın yanlarında çok sayıda bağlama noktası bulunur ve yükler bu bağlama yerleri kullanılarak emniyete alınır. Platform konteynerler tavanının olmaması sebebiyle üst üste istiflenemezler ve taşıma sırasında en üst sıraya konurlar[49].

2.1.3.6 Havalandırmalı Konteyner (Ventilated Container)

Havalandırmalı konteynerler, taban ve tavan kısımlarında havalandırma kanallarına sahip olan ve böylelikle uzun deniz yolculuğu sırasında havalandırması gereken bozulabilecek yüklerin taşımasında kullanılan konteyner çeşididir. Bu konteynerlerde kullanılan havalandırma kanalları, konteyner içine herhangi bir sıvı geçirmeyecek şekilde özel olarak dizayn edilmiştir. Özellikle nem tutma veya çekme hassasiyeti olan kahve, kakao, fındık, tütün gibi ürünlerin taşınmasında kullanılır. Bu nedenle havalandırmalı konteynerler, kahve konteyneri veya pasif havalandırmalı konteyner olarak da anılmaktadır[50].

2.1.3.7 Soğutmalı Konteyner (Reefer Container)

Dahili veya harici soğutma mekanizmasına sahip olan, tüm cepheleri yalıtımlı malzemelerle ısıyı muhafaza edecek şekilde tasarlanmış konteyner türüdür[51]. Soğutmalı konteynerlerin, dış kısmı çelikten yapılmakla birlikte duvarları ile taban ve tavanı, suntadan cam yünü ile sağlam hale getirilen plastik ve poliüretanlı köpük ile kaplanmıştır.

---

[47] YAVAŞ, age, s.25.

[48] SAYGILI/ERDAL, agm, s.26; HEPGÜLERLER, age, s.24; DEMİRLİOĞLU, age, s.8; YAĞAN, agm, s.53; SERBES, age, s.40; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.24; KOŞER, age, s.15; YAVAŞ, age, s.25; TAŞKIN, Konteyner, s.28.

[49] KIPÇAK, age, s.15-16.

[50] DEMİRLİOĞLU, age, s.9; KOŞER, age, s.15; EFECAN, age, s.9; BİCAN, Konteyner, s.54; TAŞKIN, Konteyner, s.29.

[51] Ayrıca soğutma mekanizması bulunmayan ancak ısıyı güçlü bir şekilde muhafaza edebilen yalıtımlı cephelere sahip olan, genellikle kısa mesafeli taşımalarda tercih edilen yalıtımlı konteyner çeşitleri de bulunmaktadır (SIR, age, s.13).

Soğuk havanın dolaşımını sağlamak için tabanda hava akımını kolaylaştıran ızgaralar ile oluklu yan duvar cepheleri bulunur[52]. Ayrıca konteyner içine eşyalar yerleştirilirken, alttan üste doğru dikey hava dolaşımını engellemeyecek şekilde eşyaların aralıklı istiflenmesi çok önemlidir.

Soğutmalı konteyner, tıpkı buzdolapları gibi kendi iç sıcaklığını kontrol edebilme özelliği ile donatılmıştır. Konteyner dışında bulunan sıcaklık göstergeleri sayesinde sefer boyunca sıcaklık kontrolü yapılabilmektedir. Bu konteynerler, taşıma sırasında sıcaklığı sabit kalması gereken et veya balık gibi dondurulmuş gıdalar ile belli bir sıcaklığın altında taşınması gereken yaş sebze, meyve veya çiçek gibi ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır[53].

Soğutmalı konteynerler, gemi güvertesinden düşmesi durumunda hemen batmamakta ve günlerce su yüzeyinde kalabilmektedir[54]. Bu durum ise başka gemilerin bu konteynerlere çarpması gibi birçok tehlikeye sebep olmaktadır.

Bunun yanında soğutmalı konteynerlerin aksine yalıtımlı ve termal konteynerler de bulunmaktadır. Bu konteynerler, yüksek sıcaklık derecelerini sağlayacak ve koruyacak şekilde dizayn edilirler. Belli bir sıcaklığın altında taşınmaması gereken yükler için daha yüksek sıcaklık derecelerinin sağlanması amacıyla tercih edilmektedir[55].

2.1.3.8 Dökme Yük Konteyneri (Bulk Container)

Dökme yük konteynerinin tavanında yükleme yapılabilmesi için çapı 455 mm'lik üç adet yükleme kapağı bulunmaktadır. Ayrıca konteynerden yüklerin kolayca boşaltılabilmesi için ön kapağın altında iki adet boşaltma kapağı bulunur. Bu kapaklar sayesinde hızlı boşaltma mümkün olduğu gibi yükün sandık veya çuvallara aktarılması da kolaylaşmaktadır. Ayrıca yükleme ve boşatmanın güvenli olması için hortum kullanılması da tercih edilmektedir. Özellikle tahıl ve baharat gibi taneli dökme yüklerin ve parça yüklerin taşınmasında kullanılırlar. Dökme yük konteyneri içinde taşınan

[52] ÇAKICI, age, s.57; SAYGILI/ERDAL, agm, s.27; YAĞAN, agm, s.53; SERBES, age, s.42; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.23.
[53] ÇAKICI, age, s.57; SIR, age, s.12; SAYGILI/ERDAL, agm, s.27; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.23; KIPÇAK, age, s.17; KOŞER, age, s.16; EFECAN, age, s.9-10;
[54] BİCAN, Konteyner, s.54.
[55] BİCAN, Konteyner, s.53.

yüklerde ambalaj gerekmediğinden, çuval ve diğer ambalajlama giderlerinden önemli bir tasarruf sağlanmaktadır[56].

Dökme yük konteynerleri genel olarak dökme yük gemilerinin en az yükleme kapasitesinin altında olan yük taşımalarında tercih edilir[57]. Ayrıca konteynerin dönüşünde dökme yük bulunamaması halinde, parça yük taşımaya da müsait olduğundan opsiyonel ve iktisadi bir konteyner türüdür[58].

2.1.3.9 Tank Konteyner (Tank Container)

Tank konteynerlerde, sac veya çelikten yapılan silindir şeklinde olan bir tank, tahta veya çelik dikdörtgen çerçevenin içine yerleştirilerek muhafaza altına alınmıştır. Yükleme için tavanında giriş kapağı bulunur. Bu konteynerler anlaşılacağı üzere, sıvı ve basınçlı gaz halde bulunan yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Sıvı yükler; meyve suyu, sıvı yağ gibi gıda maddeleri ve akaryakıt gibi kimyasallar olmak üzere ikiye ayrılır[59]. Tank konteynerlerin üretiminde, ulusal ve uluslararası düzenlemeler dikkate alınır. Tankın içi, taşınacak yükün özelliğine göre paslanma ve aşınmaya karşı koruyucu materyallerden imal edilir ve eğer gerekiyorsa ısıtma veya soğutma gibi ek donanımlar eklenir[60]. Örneğin; şarap veya meyve suyu taşınacak ise tankın içinin ayrıca plastikle kaplanması ve gerekiyorsa soğutma tesisatının eklenmesi gerekir.

Tank konteynerlerin güvenli taşınması için belirli kurallar bulunmaktadır. Örneğin; taşıma sırasında oluşacak sarsıntılar nedeniyle yükün çalkalanmasını engellemek için tankın en az %80 oranında dolu olması gerekir. Diğer taraftan sıcaklık farkları nedeniyle oluşabilecek genleşme tehlikesi dikkate alınarak tankın doluluk oranı %95'i geçmemelidir[61].

Ayrıca tehlikeli madde taşıyan konteynerler üzerinde yanıcı veya patlayıcı olduğuna dair uluslararası tehlikeli madde kodu işareti bulunmalıdır[62].

---

[56] ÇAKICI, age, s.56-57; SIR, age, s.13; SAYGILI/ERDAL, agm, s.29; DEMİRLİOĞLU, age, s.10; YAVAŞ, age, s.25; EFECAN, age, s.10; TAŞKIN, Konteyner, s.30.
[57] SIR, age, s.13; YAVAŞ, age, s.25; EFECAN, age, s.10;
[58] ÇAKICI, age, s.56; YAĞAN, agm, s.53.
[59] SAYGILI/ERDAL, agm, s.28; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.24; KIPÇAK, age, s.16; TAŞKIN, Konteyner, s.30.
[60] ÇAKICI, age, s.62; EFECAN, age, s.10; BİCAN, Konteyner, s.53.
[61] DEMİRLİOĞLU, age, s.10; SERBES, age, s.43; KOŞER, age, s.17; EFECAN, age, s.10; BİCAN, Konteyner, s.53.
[62] ÇAKICI, age, s.62; SIR, age, s.13; SAYGILI/ERDAL, agm, s.28; KOŞER, age, s.17; EFECAN, age, s.10.

2.1.4 Hukuki Niteliği

2.1.4.1 Genel Olarak

Konteynerin hukuki niteliği ile ilgili doktrinde farklı görüşler ve nitelendirmeler yapılmaktadır. Yapılan açıklamalara bakıldığında, öncelikle konteynerin ne olmadığından yola çıkarak hukuki niteliğinin tespit edilmeye çalışıldığı görülmektedir[63].

Bu kapsamda öncelikle kural olarak konteynerler, yük veya yükün belli bir kısmı olarak nitelendirilemez[64]. Zira konteynerler taşınacak eşyaları içeren transit taşıma gerecidir. Konteynerler yük gibi taşınmakla birlikte, birden fazla kez kullanılmaya elverişli olduğundan tüketime tabi olmayıp başka birçok taşımalarda da kullanılır[65]. Bununla birlikte taşıtanın sağlamış olduğu boş konteynerin taşınması durumunda, ayrı bir taşıma sözleşmesi gündeme geleceğinden konteynerin yük olarak nitelendirilmesi mümkün hale gelecektir[66]. Çünkü burada bizzat konteynerin kendisi taşınmakta ve taşıma sözleşmesine konu edilmekte olup, konteyner kullanılarak yapılan bir eşya taşıması söz konusu değildir. Rotterdam Kuralları açısından bakıldığında ise, bir taşıyanın navlun sözleşmesi kapsamında taşımayı taahhüt ettiği ve taşıyan tarafından veya taşıyan adına sağlanmayan ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteyneri de kapsayan her türlü eşya, mal ve ürün yük olarak tanımlanmıştır (m. 1 (24))[67]. Bu tanım çerçevesinde, konteyner taşıtan tarafından veya onun adına tedarik edilmişse yük tanımı içine girecektir. Bununla birlikte taşıyan kendisine ait olan veya olmayan konteyneri eşya taşınması amacıyla taşıtana temin etmesi halinde ise konteyner Rotterdam Kuralları uyarınca yük olarak nitelendirilemez[68].

---

[63] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4-12; HEPGÜLERLER, age, s.26-34; YAVAŞ, age, s.18-24.

[64] BEPLAT, age, s.33; ÇAKICI, age, s.35; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4; Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı). *"Boşaltmanın hiç veya süresinde yapılmaması"* halini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun 1174. maddesinin uygulanması bakımından konteynerin eşya kavramı içinde değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin bkz: TÜRKEL Doğuş Taylan, "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 21, S. 2, 2019, s.707-776 (Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi), s.725.

[65] BEPLAT, age, s.33; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4. Bununla birlikte Hamburg Kuralları'nın 1/5. maddesi; eşya, bir konteynerde toplanmış veya paketlenmiş ve bu konteynerin yükleten tarafından sağlanmış olması halinde konteyneri de eşya kavramı içinde düzenlemiştir.

[66] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4; ZEYNELOĞLU, age, s.140; HEPGÜLERLER, age, s.27; CUMALIOĞLU, age, s.150; YAVAŞ, age, s.18.

[67] Türkçe çeviri için bkz: SÜZEL/DAMAR, agm, s.156.

[68] SÜZEL Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014 (Taşıtan ve Yükleten), s.377; BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1382.

Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasına göre, bizzat konteynerin zıya veya hasara uğraması halinde taşıyana ait veya onun tarafından temin edilmiş olmadıkça konteynerin ayrı bir koli veya ünite sayılacağı düzenlenmiştir.

Konteyner, bir nakil vasıtası olarak da kabul edilemez. Konteynerin farklı teknik donanımlara sahip olan çeşitli araçlarda taşınmaya müsait özelliği (intermodal özelliği), konteynere nakil vasıtası niteliği kazandırmamaktadır[69]. Konteynerin kendi kendine ve başka hiçbir donanıma gerek olmadan eşyayı taşıma olanağı bulunmadığı dikkate alındığında nakil vasıtası olarak nitelendirilemeyeceği açık olarak görülmektedir. Doktrinde *Cumalıoğlu,* konteynerin hem eşyayı koruyan hem de taşımayı kolaylaştıran bir taşıma elemanı, taşıma sandığı olduğunu ifade etmiştir[70].

Konteynerin ambalaj olup olmadığı incelendiğinde; konteynerin eşyayı koruma işlevi gördüğü, bu açıdan ambalaj giderinden tasarruf sağladığı ve ambalajın bazı fonksiyonlarını yerine getirdiği söylenebilir. Ancak bu durum konteyneri ambalaj olarak nitelendirmek için yeterli değildir[71]. Çünkü konteynerin tekrar kullanılabilme ve intermodal özelliği bulunmakta iken, eşyanın taşınmasında geçici bir işlev gören ambalajın bu özellikleri bulunmamaktadır. Ayrıca ambalajda eşyayı koruma amacı ön plandayken, konteynerde bu amaç ikinci planda kalmaktadır. Konteyner asıl olarak eşyayı koruma için değil, taşımada verimliliği, hızı sağlama, taşıma giderlerini azaltma gibi amaçlarla kullanılmaktadır. Bunun yanında ambalajın eşya sahibinin mülkiyetinde

---

[69] BEPLAT, age, s.33; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.4; HEPGÜLERLER, age, s.27; ZEYNELOĞLU, age, s.141; YAVAŞ, age, s.19; Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir, Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).

[70] CUMALIOĞLU, age, s.150.

[71] BEPLAT, age, s.34; ZSCHOCHE Detlef, "Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern", Neue Juristische Wochenschrift, Heft 48, 1978, s.2421-2425, s.2425; ARKAN Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sevinç Matbaası, Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu), s.118; ÇAKICI, age, s.34; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.5; HEPGÜLERLER, age, s.28; YAVAŞ, age, s.19; Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir, Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı). Aksi yöndeki görüş için bkz: ZEYNELOĞLU, age, s.141; TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001 (Deniz Hukuku), s.76; ÖZTÜRK, age, s.9. Taşıtan tarafından temin edilen konteynerin ambalaj niteliğinde olacağına ilişkin görüşler için bkz: ALADWANI Talal, "The Supply of Containers and Seaworthiness – The Rotterdam Rules Perspective", J. Mar. L. & Com., Vol. 42, No. 2, 2011, s.185-209, s.186; KARAN Hakan, The Carrier's Liability under International Maritime Conventions: The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules, The Edwin Mellen Press, New York 2004 (The Carrier's Liability), s.132. *KEE*, konteynerin taşıtan tarafından temin edildiği durumlarda geminin değil, eşyanın bir parçası olduğu görüşündedir (KEE Wong Kong, "Containerisation: It's Legal Implications", Malaya Raw Review, Vol. 12, No. 2, December 1970, s.364-375, s.371).

olduğu ve eşya ile birlikte tüketildiği de göz önüne alındığında, konteynerin ambalaj niteliği olmadığı daha iyi görülmektedir[72].

Doktrinde konteynerin gördükleri işlev bakımından geminin yük bölümleri olduğunu ileri süren bir görüş bulunmaktadır. Bu görüş uyarınca, konteynerler yükletenin yükleme ve gönderilenin boşaltma işlemlerinde verimliliği sağlamak için oluşturulmuş hareket edebilen gemi ambarlarıdır[73]. *Adıgüzel* ise multimodal taşıma bağlamında yaptığı değerlendirmede, konteynerin taşımaya yardım eden teknik bir araç olduğu, multimodal taşıyıcının sorumluluğu açısından uygulama alanı bulunacak hukuk kurallarına göre konteynerin farklı hukuki nitelikler taşıdığı ve tek bir hukuki niteliğinin var olduğunun söylenemeyeceği görüşündedir[74].

Deniz yoluyla yapılan taşımalar açısından bakıldığında gemi, birçok farklı parçanın bir araya gelmesiyle oluşan bir taşıma aracıdır. Birden fazla eşya bağımsızlıklarını yitirerek ayrı bir şey ortaya çıkardığından, gemi birleşik eşya niteliğindedir. Geminin yüzebilmesi, sefere elverişli hale gelebilmesi ve yolculuğa çıkabilmesi için gemiye birçok parçanın eklenmesi gerekir. Gemiyi meydana getiren veya gemiye tahsis edilen şeylerin hepsi hukuken aynı nitelikte değildir. Bu şeyler, bütünleyici parça veya eklenti olabileceği gibi bu nitelikte olmayan bağımsız parçalar da olabilir[75]. Gemide bulunan eşyaların hukuki niteliğinin belirlenmesinde ise eşya hukuku hükümleri (TMK m. 684, 686, 687) uygulanacaktır[76]. Gemide bulunan eşya veya parçaların hukuki

---

[72] SIMON, Shipping Containers, s.524; ÇAKICI, age, s.34-35; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.5; YAVAŞ, age, s.19.

[73] ZSCHOCHE, agm, s.2425; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.5; HEPGÜLERLER, age, s.28; Taşıyan tarafından temin edilen konteynerin geminin bir parçası ve hareketli gemi ambarı niteliğinde olacağına ilişkin görüşler için bkz: KEE, agm, s.368; SIMON, Shipping Containers, s.512-513; HSU Mei-Lin, Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland, Dissertation, Hamburg 1995, s.73 vd.; ALADWANI, agm, s.186; KARAN, The Carrier's Liability, s.131. Aksi yönde görüşler için bkz: BORDAHANDY Pierre-Jean, "Containers: A Conundrum or a Concept?", JIML, Vol. 11, No. 5, 2005, s.342-371 (Containers), s.368-369; MARGETSON New Jersey, "Liability of The Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It's Containers", JIML, Vol. 14, No. 2, 2008, s.153-161, s.158-159; AKSOY, Konteyner Demurajı, s.141.

[74] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.13-14.

[75] YETİŞ ŞAMLI Kübra, Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Gemi Mülkiyeti), s.46-47.

[76] Somut olayda yabancılık unsuru bulunması ve özellikle geminin yabancı bayraklı olması halinde, eşya hukukuna ilişkin belirtilen hükümlerin nasıl uygulanacağı milletlerarası özel hukuka göre kanunlar ihtilafı kuralları çerçevesinde çözülecektir. Bu konuda bkz; TÜRKEL Doğuş Taylan, "Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN'a Armağan, C. 21, Özel S., 2019, s.2469-2544 (Yüke Elverişsizlik), s.2502-2503.

niteliği, gemi ile ilgili bir işlemin veya taşıyanın sorumluluğunun, o eşya veya parçayı kapsayıp kapsamayacağı bakımından büyük önem arz etmektedir.

Bu noktada gemi ile konteyner arasındaki hukuki ilişkinin niteliğinin tespit edilmesi gerekmektedir[77]. Çalışmamızın da konusu olan taşıyanın hukuki sorumluluğunun tespiti bakımından özellikle taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü bağlamında, gemi ile konteyner arasında hangi hukuki ilişkinin bulunduğu büyük önem arz etmektedir[78]. Burada üç olasılığın ayrıntılı olarak incelenmesi gerekmektedir;

2.1.4.2 Konteynerin Geminin Bütünleyici Parçası Olup Olmadığı

Bütünleyici parça Türk Medeni Kanunu'nun 684/2. fıkrasında, yerel adet uyarınca bir şeyin esaslı unsuru sayılan ve o şey zarara uğratılmadıkça, yok edilmedikçe, ya da yapısı değiştirilmedikçe o şeyden ayrılma olacağı bulunmayan parça olarak tanımlanmıştır. Bir eşyaya sahip olan kişi, o eşyanın bütünleyici parçalarının da sahibi olur (TMK m. 684/1).

Söz konusu hüküm incelendiğinde, bir eşyanın başka bir eşyanın bütünleyici parçası olabilmesi için üç şartın varlığının arandığı görülmektedir. Buna göre; dış bağlılık yani asıl şey ile bütünleyici parça arasında dışarıdan görülebilen maddi bir bağlılık bulunmalıdır. İkinci olarak, iç bağlılık kapsamında bütünleyici parça asıl eşyanın varlığına dahil olmalı, asıl şey ile bütünleyici parça arasında içten ve devamlı bir bağlılık bulunmalı ve asıl şey bütünleyici parça olmaksızın kendisinden umulan ekonomik amacı yerine getirememelidir. Son olarak asıl şey ile bütünleyici parça arasındaki dış ve iç bağlantı yerel âdetlere göre de mevcut kabul edilmelidir[79]. Gemiler bakımından hangi yerdeki yerel âdetin uygulanacağına bakıldığında ise doktrinde *Yetiş Şamlı*'nın ileri sürdüğü gibi; sicile kayıtlı olan gemilerde geminin sicile kayıtlı olduğu yerdeki, sicile

---

[77] STEENKEN, age, s.36; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.7.

[78] Konteynerin yüke elverişsiz olmasının, geminin başlangıçtaki elverişsizliğine yol açıp açmayacağı konteynerin hukuki niteliği ve onun gemi ile olan bağlantısı ile yakından ilgilidir. Bu bakımdan konteynerin geminin bir bölümü veya parçası olarak kabul edilmesi, konteynerdeki elverişsizliğin geminin de elverişsizliğine yol açması sonucunu doğuracaktır. Bkz; aşa. 3.2.1.2, b, aa, ccc, bbbb.

[79] SİRMEN A. Lale, Eşya Hukuku, 12. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s.292; AKİPEK Jale G./AKINTÜRK Turgut/ATEŞ Derya, Eşya Hukuku, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul 2018, s.52-57; NOMER Haluk Nami/ERGÜNE Mehmet Serkan, Eşya Hukuku, 8. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020, s.201-204; AYAN Mehmet, Eşya Hukuku II, 10. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2020, s.35; SÖZER Bülent, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010 (Gemi), s.52-55; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.47-54.

kayıtlı olmayan gemilerde ise bağlama limanının bulunduğu yerdeki (MÖHUK m. 22/2) yerel âdetlerin dikkate alınması uygun olacaktır[80]. Gemiler bakımından yerel âdetler, denizcilik örfü olarak anlaşılmaktadır[81].

Geminin bütünleyici parçaları, denizcilik örf ve âdetlerine göre geminin esas öğesini oluşturan ve gemi yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe gemiden ayrılması olanaksız olan şeylerdir. Örneğin; geminin makinesi, ambar kapağı, pervanesi, dümeni, baca ve direği bütünleyici parçası niteliğindedir[82]. Bütünleyici parçalar geminin akıbetine tabi olup, ayrı bir ayni hakka konu olamazlar[83].

Kanımızca yerinde olarak doktrinde de kabul edildiği üzere, konteyner geminin bütünleyici parçası olamaz, doktrinde bu bakımdan bir tartışma yoktur[84]. Zira konteyner ile gemi arasında bütünleyici parçadaki gibi bir bağlılık yoktur. Konteyner ve gemi yapıları bozulmadan birbirinden ayrılabilirler, konteyner olmadan gemi "gemi" niteliğini korur ve bu özelliğini kaybetmez. Taşıma sırasında gemi ve konteyner arasında bir bağlılık kurulsa da, bu bağlılık süreklilik arz etmez. Konteyner, geminin temel unsuru olarak kabul edilemez. Ayrıca konteyner intermodal özelliği sayesinde sadece gemide değil, diğer taşıma araçlarında da kullanılır[85]. Diğer taraftan konteynerler her zaman gemi sahibinin mülkiyetinde de değildir. Tüm özellikler dikkate alındığında, konteynerin geminin bütünleyici parçası olamayacağı açık olarak görülmektedir.

---

[80] YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.52-53.

[81] ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku - I - Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 16. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010 (Deniz Ticareti), s.48; OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları, 3. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970 (Gemi), s.100; AYBAY Atilla/AYBAY Aydın/AYBAY Gündüz/AYBAY Rona, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, Aybay Yayınları, İstanbul 1998, s.489; ATAMER Kerim, Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018 (Gemilerin Eşya Hukuku), s.39; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.53.

[82] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.48; OKAY, Gemi, s.100-101; KALPSÜZ Turgut, Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild Giriş – Gemi, Sevinç Matbaası, Ankara 1971, s.92; YAZICIOĞLU Emine, Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022 (Kender - Çetingil), s.50; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.489-490; SÖZER, Gemi, s.63; ATAMER, Gemilerin Eşya Hukuku, s.41; SEVİNÇ KUYUCU Aslıhan, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Gemi Finansmanı), s.155; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.54.

[83] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.48; OKAY, Gemi, s.101; KALPSÜZ, age, s.93; TEKİL, Deniz Hukuku, s.98; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.490; SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022 (Deniz Ticareti), s.44; SÖZER, Gemi, s.63.

[84] STEENKEN, age, s.37; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.6; HEPGÜLERLER, age, s.30; YAVAŞ, age, s.19; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2503; TAŞKIN, Konteyner, s.66.

[85] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.7; HEPGÜLERLER, age, s.29-30.

2.1.4.3 Konteynerin Geminin Eklentisi Olup Olmadığı

Eklenti, Türk Medeni Kanunu'nun 686. maddesinde yer almaktadır. Bu hükme göre eklenti, asıl şey sahibinin anlaşılabilen isteğine veya yerel adetlere göre, işletilmesi, muhafazası veya fayda sağlaması için asıl şeye devamlı olarak özgülenen ve kullanılmasında takma, birleştirme veya başka bir şekilde asıl şeye bağlanan taşınır eşyadır. Eklenti, asıl eşyadan geçici olarak ayrılsa bile bu özelliğini korur. Asıl şeyi ilgilendiren işlem ve tasarruflar, aksi belirtilmedikçe o şeyin eklentisini de kapsar.

İşlev bakımından aralarında bir altlık-üstlük ilişkisi bulunmayan ortak bir gaye için bir araya getirilen ve ekonomik bir birlik oluşturan bağımsız birden fazla şeyin oluşturduğu yapıya "eşya birliği" denir[86]. Eşya birliğinde bir ekonomik gaye için bağımsızlıklarını yitirmeksizin bir araya getirilmiş şeyler arasında bir eşitlik ilişkisi bulunur. Ancak bir arada bulunan eşyalar arasında eşitlik değil de ast üst ilişkisi var ise bu durumda eşyalardan biri "asıl eşya" diğeri ise "eklenti eşya" olacaktır. Asıl eşya ile eklenti kendi başlarına bir varlığı olan şeyler olmakla birlikte, aralarındaki ekonomik bağlılık dolayısıyla eklenti kural olarak asıl şeyin hukuki akıbetine tabi kılınmıştır[87].

Bir şeyin eklenti vasfını kazanıp kazanamayacağı eklentinin olumlu yönden tanımlandığı Türk Medeni Kanunu'nun 686/2. fıkrası ile olumsuz yönden tanımlandığı 687. maddesine göre belirlenir. Bu bakımdan anılan hükümler bir eşyanın eklenti vasfının doğması için gerekli olan koşulları da içinde taşır. Bu maddelerden hareketle bir eşyanın eklenti sayılabilmesi için ilk olarak bir asıl eşya mevcut olmalıdır; devamında eklentinin taşınır ve bağımsız bir eşya olması gerekir; asıl olan şey ile eklenti arasında dış bağlantının sağlanması gerekir; asıl şey ile eklenti arasında iç bağlantının sağlanması gerekir ve son olarak eklentinin, yerel âdetlere veya asıl şeyin sahibinin arzusuna göre asıl şeye özgülenmiş olması gerekir[88].

---

[86] GÜRSOY Kemal T./EREN Fikret/ CANSEL Erol, Türk Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1984, s.389; OĞUZMAN M. Kemal/SELİÇİ Özer/ÖZDEMİR Saibe Oktay, Eşya Hukuku, 23. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021, s.338; SİRMEN, age, s.301; ESENER Turhan/GÜVEN Kudret, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2019, s. 285; ERTAŞ Şeref, Eşya Hukuku, 16. Baskı, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir 2021, s.225; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.73; NOMER/ERGÜNE, age, s.207; AYAN, age, s.39.

[87] OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.338; SİRMEN, age, s.301; ESENER/GÜVEN, age, s. 285; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.73; NOMER/ERGÜNE, age, s.207.

[88] GÜRSOY/EREN/CANSEL, age, s.391-393; OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.340-342; SİRMEN, age, s.26-27; ERTAŞ, age, s.227-229; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.74-76; NOMER/ERGÜNE, age, s.208-210; AYAN, age, s.40-41; KALPSÜZ, age, s.94; SÖZER, Gemi, s.58-60.

Eklenti vasfının doğması için aranan asıl şey ile eklenti arasındaki dış bağlantı, taşınırın asıl şey ile birleştirilmesi ya da şeye takılması yöntemleri haricinde diğer şekillerde de sağlanabilir. Hükümde belirtilen *"veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan"* ifadesi ile aynı zamanda eklenti ile asıl şey arasındaki dış bağlantının bütünleyici parçada ifade edildiği gibi fiziki şekilde olmasının zorunlu olmadığı anlaşılmaktadır. Buradan yola çıkarak örneğin bir televizyon ile onun kumandası arasında, deniz kıyısındaki bir otel ile otelin yanındaki iskeleye bağlı olan ve otel ile aynı adlı sallar arasında fiziki bir bağlantı olmamakla birlikte, bu şeyler arasında asıl eşya ile eklenti ilişkisi bulunmaktadır[89].

Eklenti ile asıl şey arasında iç bağlantının oluşturulması, eklentinin esas koşullarından birini oluşturmaktadır. Bir taşınır eşyanın eklenti vasfını kazanabilmesi için o şey ile asıl eşya arasında devamlı bir amaç bağlantısı sağlanmalıdır. Bu bağlantı, Türk Medeni Kanunu'nun 686/2. fıkrasında belirtilen *"işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülenen"* ifadesinden ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan eklenti, asıl eşyanın gayesine devamlı şekilde fayda sağlamalıdır. Asıl şey ile eklentinin ortak bir amaca fayda sağladığı hallerde de bu iki şey arasında amaç bağlantısının sağlandığı sonucuna varılmaktadır. Eklenti ile asıl eşya arasındaki bu amaç bağlantısı genellikle ekonomik niteliktedir[90].

Bir taşınır eşyanın eklenti vasfının doğabilmesi için aynı zamanda yerel âdetlere göre ya da eşya sahibinin arzusuna göre asıl şeye özgülenmiş olması aranmaktadır. Bu durum kanun koyucu tarafından göz önüne alınarak, eklentinin objektif koşullarını sağlayan çok sayıdaki şey arasından hangilerinin eklenti vasfında olduğuna dair problemlerin çözülmesini, bu şeylerin eklenti özelliğini kazanabilmesi için ya asıl şeyin sahibinin anlaşılan veya anlaşılabilen arzusuna göre ya da yerel âdetler uyarınca asıl şeye özgülenmesini koşul arayarak sağlamayı amaç edinmiştir. Bu şekilde, eklentinin somut

[89] GÜRSOY/EREN/CANSEL, age, s.392; OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.341; SİRMEN, age, s.302; ERTAŞ, age, s.227; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.75; NOMER/ERGÜNE, age, s.207; AYAN, age, s.48.

[90] GÜRSOY/EREN/CANSEL, age, s.393; OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.342; SİRMEN, age, s.303; ERTAŞ, age, s.228; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.76; NOMER/ERGÜNE, age, s.208; AYAN, age, s.49; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.60-61.

olayda tespiti bakımından son takdir, yerel âdetler ile asıl şeyin sahibinin iradesine bırakılmış olmaktadır[91].

Eklenti vasfının elde edilmesi için aranan bu koşullardan anlaşıldığı gibi, diğer taşınır eşyalardan farklı şekilde, eklenti vasfındaki taşınır şey ile asıl şey arasında nitelikli bir bağ kurulmaktadır. Eklenti vasfındaki taşınır eşyanın diğer taşınır eşyalardan farklı olarak taşımakta olduğu bu nitelik, asıl şeye yönelik işlem ve tasarrufların onun eklentisini nasıl etkileyeceğinin de diğer taşınır eşyalardan ayrı olarak ve özel şekilde düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Buna paralel olarak kanun koyucu da asıl şeye ilişkin işlem ve tasarrufların onun eklentisini nasıl etkileyeceğini kurala bağlarken eklentinin asıl şey ile olan bu bağını dikkate almıştır. Asıl eşyayı ilgilendiren işlem ve tasarrufların onun eklentisini nasıl etkileyeceği Türk Medeni Kanunu'nun 686/1. fıkrasında açıklanmıştır. Bu maddede asıl şeyi ilgilendiren işlem ve tasarrufların, aksi kararlaştırılmadıkça onun eklentisini de kapsadığı ifade edilmiş ve böylelikle eklenti kural olarak asıl şeyin hukukî akıbetine tabi kılınmıştır. Türk Medeni Kanunu'nun 686/1. fıkrasında belirtilen *"aksi belirtilmedikçe"* ifadesinden, tarafların bu maddenin aksine bir sözleşme şartı getirebileceği açık olarak görüldüğünden bu düzenleme yedek hukuk kuralı vasfındadır.

Geminin eklentisi, denizcilik örfüne ve gemi sahibinin açık arzusuna göre, geminin işletilmesi, korunması ya da fayda sağlanması için sürekli olarak tahsis edilen ve kullanımında gemiye bağlı kılınan ve takılan ya da gemi ile başka şekilde birleştirilen şeylerdir[92]. Örneğin; geminin filikaları, zincirler, yedek motor, ölçüm cihazları gibi sevk ve idare araçları, deniz haritaları eklenti niteliğindedir[93]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1002/1. fıkrasına göre; taraflar aksini kararlaştırmamışsa, iktisap edenin geminin mülkiyeti ile birlikte, iktisap esnasında mevcut olan ve devredene ait eklentinin de mülkiyetini elde edeceği düzenlenmiştir. Bu açıdan eklenti, aksine anlaşma yapılmadıkça gemi ile ilgili yapılan tasarrufun kapsamına dahildir. Eklenti hakkında aksine bir anlaşma

[91] GÜRSOY/EREN/CANSEL, age, s.394; OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.339; ERTAŞ, age, s.228; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, age, s.76; NOMER/ERGÜNE, age, s.209; ATAMER, Gemilerin Eşya Hukuku, s.43; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.61-62.

[92] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.48; SÖZER, Deniz Ticareti, s.47; SÖZER, Gemi, s.63; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2503; TÜRKEL, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s.724.

[93] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.48; OKAY, Gemi, s.101-102; KALPSÜZ, age, s.95; TEKİL, Deniz Hukuku, s.98; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.50; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.490-491; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2503; ATAMER, Gemilerin Eşya Hukuku, s.43; SEVİNÇ KUYUCU, Gemi Finansmanı, s.155; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.62.

yapılabildiğinden bütünleyici parçadan farklı olarak eklenti, bağımsız bir ayni hakka konu olabilir[94].

Konteynerin geminin eklentisi olup olamayacağı ise doktrinde tartışmalıdır. Bir görüş konteynerin geminin eklentisi olmadığını ileri sürerken[95], diğer görüş belirli şartlarda konteynerin geminin eklentisi sayılabileceğini savunmaktadır[96]. Burada temel olarak konteynerin taşıyan tarafından mı yoksa taşıtan veya yükleten tarafından mı temin edildiği ayrımına gidilmektedir. Öncelikle konteynerin taşıyan tarafından temin edilmediği hallerde, onun geminin bir eklentisi veya parçası olarak nitelendirilmesi mümkün olmayacaktır.

Konteyner taşımacılığının ilk başladığı dönemde konteynerler, henüz inşa edilmediği için konteyner gemilerinde taşınmamaktaydı ve genel amaçlı yük gemilerinde konteynerin taşınan eşya için yük gemisinin fonksiyonlarını yerine getirmesi söz konusu olmaktaydı. Bu nedenle konteyner taşımacılığının başlangıcında kimin tarafından temin edildiğine bakılmaksızın her türlü konteynerin geminin bir parçası olduğu görüşü ortaya çıkmıştır[97]. Günümüzde ise modern konteyner gemilerinin ambarları bulunmamakta olup eşyayı deniz tehlikelerine karşı koruma fonksiyonu kalmamıştır. Bu açıdan eşyayı koruma fonksiyonunu konteynerlerin kendisi yerine getirmektedir ve konteynerin gemi ile olan teknik ilişkisi farklılaşmıştır. Bu kapsamda modern konteyner gemileri ile konteynerler arasında teknik bir iş bölümü olduğu söylenebilecektir[98].

Konteyner ile yapılan taşımalara bakıldığında, konteynerin belirli bir gemiye sürekli olarak özgülendiği söylenemez[99]. Konteyner farklı gemilerde ve hatta intermodal

---

[94] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.49; OKAY, Gemi, s.104; KALPSÜZ, age, s.97; TEKİL, Deniz Hukuku, s.99; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.50; SÖZER, Gemi, s.63; ATAMER, Gemilerin Eşya Hukuku, s.44; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.63.

[95] STEENKEN, age, s.41; HSU, age, s.77; YAVAŞ, age, s.22-24; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.62; TAŞKIN, Konteyner, s.73.

[96] OMAĞ Merih Kemal, "Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, S. 2, 1973, s.407-438, s.418; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.10-11; HEPGÜLERLER, age, s.30-33.

[97] STEVENS Frank, "Liability for Defective Containers: Charting A Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers", (Ed. Barış Soyer and Andrew Tettenborn), Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Uni-Modal and Multi-modal Transport in the 21st Century, Informa Law from Routledge, Oxon 2014, s.25-40, s.29-30; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2488.

[98] STEVENS, age, s.30; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2488. Bununla birlikte bazı özel konteyner türlerinin teknik özellikleri veya donanımları, bu konteynerlerin geminin bir parçası olduğuna ilişkin gerekçe olarak sunulabilmektedir. Burada özellikle soğutma tesisatına bağlanan soğutmalı bir konteynerin geminin bir parçası olduğu kabul edilmektedir (STEVENS, age, s.30).

[99] ATAMER, Gemilerin Eşya Hukuku, s.43; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504; TÜRKEL, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s.724; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.62; TAŞKIN, Konteyner, s.70.

özelliği sayesinde diğer taşıma araçlarında kullanılabildiği gibi nakliye dışında liman işletmelerinde, konteyner terminallerinde ve taşımayla ilgili farklı kişilerin zilyetliğinde de bulunabilmektedir. Bu bakımdan eklentinin asıl eşyadan geçici olarak ayrılması onun bu sıfatını kaybetmesine sebep olmayacaksa da, konteynerin belirli bir gemiye sürekli olarak özgülenmesi mümkün olmadığı gibi konteynerin gemiden geçici olarak ayrılması gibi bir durum da söz konusu değildir[100]. Bunun yanında konteynerler taşıma güvenliği açısından gemide sabitlense de, eklentinin unsurları bağlamında gemiyle birleştirilmesi veya gemiye bağlanması söz konusu değildir. Konteynerlerin üst üste yığınlar halinde birleştirilerek konteyner gemisinin gövdesi üzerinde taşındığı dikkate alındığında, eklenti oluşturabilecek bir bağlanmadan söz edilemez[101]. Bu açıklamalar ışığında, konteynerin geminin eklentisi olarak kabul edilemeyeceği görüşündeyiz.

2.1.4.4 Konteynerin Bağımsız Bir Eşya Olarak Değerlendirilmesi

Türk Medeni Kanunu'nun 687. maddesinde ise eklenti sayılmayan şeyler düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca, *"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."*. Madde incelendiğinde, özgülenme unsuru olmadığı için eklenti sıfatının kazanılamayacağı haller açıkça belirtilmiştir. Bu kapsamda satılmak ya da kiralanmak için bir vitrine konulan eşyalar vitrinin, bir kamyon ile taşınan eşya kamyonun, bir kasaya konulan ziynet eşyaları kasanın, evi ısıtmak için depoda bulunan kömür evin eklentisi olarak kabul edilemez[102].

Gemide bulunan bazı şeylerin ise bütünleyici parça veya eklenti olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Bu konuda kumanya, kömür, temizlik ürünleri veya

---

[100] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504. TÜRKEL, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s.724; TAŞKIN, Konteyner, s.72-73. Doktrinde konteynerin gemi güvertesine sürekli olarak bağlanabileceği ve ticari işlevinin dışında gemi sahibinin iradesine göre gemide eklenti olarak kullanılabileceği ifade edilmiştir (DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.11). Bu tip bir kullanım bakımından konteynerin geminin eklentisi sayılabileceği söylenebilirse de, konteyner taşımacılığının genel işleyişi dikkate alındığında ve konteyneri tanımlarken de tanımda unsur olarak belirtildiği üzere, konteynerin temel özelliklerinden birisini hiçbir taşıma aracına bağlı olmaması oluşturmaktadır. Bu nedenle bu şekilde bir kullanım, olağan konteyner taşımacılığına ve konteynerin tanımına uygun olmadığından genel kuralı bozmayacağı kanaatindeyiz (Aynı yönde bkz; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504).

[101] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504; TÜRKEL, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s.724-725; TAŞKIN, Konteyner, s.67-69.

[102] OĞUZMAN/SELİÇİ/ÖZDEMİR, age, s.340; SİRMEN, age, s.303-304; NOMER/ERGÜNE, age, s.208; AYAN, age, s.50.

akaryakıt ilk akla gelen örneklerdir[103]. Geminin bütünleyici parça veya eklenti niteliğinde olmayan şeyler, kendiliğinden gemi ile ilgili tasarruflara dahil olmazlar; bunların ayrıca tasarruf kapsamına alınması gerekir[104].

Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde kanımızca konteyner, geminin bütünleyici parçası veya eklentisi olarak nitelendirilemeyecektir. Bu kapsamda konteynerin niteliği ile ilgili bir sınıflandırma yapılamayacak olup, konteynerin niteliği kendine özgüdür. Taşımanın genelinde konteynerin, diğer taşınan eşyalar gibi gemi ile bir bağı bulunmaz ve taşıyanın hakimiyet alanı dışındadır. Konteynerler tek bir gemi için tahsis edilmemekte ve birçok farklı gemi ve diğer taşıma araçlarında kullanılmaktadır. Bu nedenle konteyner, geminin içinde bulunan yük ambarları ile aynı nitelikte görülemez. Konteyner gemilerinin, konteyner olmadan taşıma yapamayacağı söylenebilirse de bu durum konteyneri geminin bir parçası olduğunu göstermez[105].

Sonuç olarak konteynerin gemi ile arasında herhangi bir hukuki bağ bulunmamakta olup, gemiden ve diğer taşıma araçlarından bağımsız müstakil bir taşıma gereci olduğu görüşündeyiz[106].

2.1.5 Konteynerin İşaretlenmesi

Konteynerin sahip olduğu özellikler ve tanımlanabilmesi açısından üzerindeki işaretlemelerin neyi ifade ettiğinin bilinmesi büyük önem arz etmektedir.

Konteynerin işaretlenmesi ile ilgili yasal düzenleme, "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik"in 5. maddesinde yapılmıştır. Yönetmelik'in 5. maddesine göre: Konteynerlerin üzerinde görülebilen uygun bir yere, çıkarılamayacak şekilde sabitlenerek; (1) Sahibinin veya ana işletmecinin kimliği, (2) Sahibi veya işletmecisi tarafından verilen konteyner tanıtma, marka ve numaraları, (3) Sabitleştirilmiş teçhizatı dahil konteynerin dara ağırlığı, (4) "Geçici İthalat Sözleşmesi" eki Ek-B3'ün 2 No.lu Ekinin 2. maddesinde bahsedilen ülke rumuzu, (5) Gümrük mührü altına taşımacılık için onaylanmış konteynerler için, 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük

[103] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.48; SÖZER, Deniz Ticareti, s.48; SÖZER, Gemi, s.71-72; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.71.
[104] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.49; TEKİL, Deniz Hukuku, s.99; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.50; YETİŞ ŞAMLI, Gemi Mülkiyeti, s.71.
[105] BORDAHANDY, Containers, s.368-370; MARGETSON, agm, s.158-159.
[106] Aynı yönde görüş için bkz: STEENKEN, age, s.41; HSU, age, s.73-78; BORDAHANDY, Containers, s.369-370; MARGETSON, agm, s.159; YAVAŞ, age, s.24.

Sözleşmesinin 5 No.lu Ekine uygun olarak düzenlenen ve bu Yönetmeliğin 5 No.lu Ekinde gösterilen şekle uygun onay plakası üzerine ayrıca; (a) İmalatçının seri numarası (İmalatçı numarası), (b) Konteyner türüne göre onaylanması halinde, türün kimlik numarası ve harflerinin, bulunması gerektiği düzenlenmiştir. 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin 4, 5 ve 6 no.lu eklerinde düzenlenen teknik şartları ve özellikleri taşıyan konteynerlerle gümrük mührü altında taşımacılık yapılması için "Onay Plakası" vermeye Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlükleri yetkili kılınmıştır (m. 5/1-f).

Konteynerin işaretlenmesi ile yapısına ilişkin özellikler ve kimlik bilgilerinin tespiti yapılabilmektedir. Bu bilgiler, plakalara yazılarak konteynerin üzerine sabitlenmekte ve kapılarına işaretlenmektedir[107]. Bu işaretleme sistemi; ilk başta dört harf, devamında altı haneli bir tescil numarası ve en sonda tek haneli kontrol numarasından oluşur. Başta bulunan dört harfin ilk üç harfi, konteyner sahibinin kodunu ve son harf ise temsil ettiği ürün grubunun kodunu ifade eder. Bunun dışında konteyner üzerine konteynerin boyutları, hacmi, boş ağırlığı, azami yüklü ağırlığı gibi bilgileri içeren işaretler ile gerekli ise uyarı markaları da konulmaktadır.

Bütün konteynerlerde, tüm Dünya'da standart olarak kabul edilen ISO 6346 ile uyumlu, konteynerin sahibini gösteren konteyner tanımlama sistemi bulunur. Konteyner sahipleri kendini gösteren kodu (BIC Code), merkezi Fransa'da olan "Bureau International des Containers (BIC)"a kayıt olarak alırlar[108].

Bu işaretleme sistemi sayesinde, konteyner ile yapılan taşımalarda mülkiyetten doğan sorunların çözümü kolaylıkla yapılabilmekte ve konteynerin korunması ve bakımı için yapılması gerekli olan hususlar konteyner üzerindeki işaretlere bakılarak anlaşılabilmektedir.

Aşağıda, konteyner üzerinde bulunan tanımlama kodunun ne anlama geldiği bir örnek üzerinde açıklanmıştır:

DMAU 480935 1

DMA	U	480935	1

[107] SAYGILI/ERDAL, agm, s.42; HEPGÜLERLER, age, s.20; KOŞER, age, s.12; TAŞKIN, Konteyner, s.40.
[108] YAVAŞ, age, s.26; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.24; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2477.

İlk sırada bulunan üç harf konteyner sahibinin kodunu gösterir.	Sonra gelen harf ise temsil ettiği ürün grubunun kodudur[109].	Devamında gelen altı rakam, tescil numarasını oluşturur.	Son rakam ise kontrol numarasını oluşturmaktadır[110].

Ayrıca IMO tarafından konteynerlerin taşınması, elleçlenmesi ve istifi aşamalarında can ve mal emniyetini sağlamak, konteyner taşımalarını kolaylaştırmak, konteynerlerin kontrol ve muayene kurallarını belirlemek, yapısal ve operasyonel zorunluluklar ile güvenliğe ilişkin konuları uluslararası alanda düzenlemek için 1972 tarihli Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC) hazırlanmış ve kabul edilmiştir. Uluslararası deniz yolu taşımalarında kullanılan tüm konteynerlerin üzerine, güvenli konteyner olduğunu gösteren ve bu Sözleşme'de belirtilen Güvenlik (CSC) Onay Plakası asılır. Bu onay plakası; konteynerin Sözleşme'de düzenlenen koşullarda güvenlik testlerinden geçtiğini, konteynerin üretim tarihini, bir sonraki kontrol ve muayenenin ne zaman yapılacağını, ağırlığını ve kapasitesini gösterir. Taşımada kullanılan tüm konteynerlerin, limana vardığında veya limanda taşınırken ya da depoda bekletilirken taşımaya uygun olup olmadıkları bakımından kontrolleri yapılmaktadır. Bu kapsamda konteyner imalatçıları, konteyner sahipleri, liman başkanlıkları, gemi kaptanları ve klas kuruluşları taşımada kullanılan konteynerlerin Sözleşme'ye uygun olup olmadığını görev alanları çerçevesinde kontrol etmekle yükümlüdür[111]. Yapılan kontroller ise ana başlıklar halinde; konteynerin dış kasa kontrolü, eğer özel konteyner türü kullanılıyorsa bunun kontrolü, konteynerin iç bölüm kontrolü, konteyner içine eşya yüklendikten sonra kontrol ve konteynerin geri dönüş takibi olarak sayılabilir[112]. Yeni üretilen konteynerlerin ilk kontrollerinin üretim tarihinden itibaren en geç beş yıl, sonrasında yapılacak düzenli kontroller ve muayenelerin ise en fazla otuz ay içinde

[109] "U" harfi, kodlama sisteminde konteynerin tüm yük konteyneri olduğunu göstermektedir. "Z" veya "C" harfleri treyler veya şasi olduğunu açıklamak için kullanılmakta iken, "J" harfi ise bağlı olduğu donanımlardan ayrılabilen yük konteynerini ifade etmek için kullanılır (SAYGILI/ERDAL, agm, s.42; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.25; YAVAŞ, age, s.26).

[110] Kontrol numarası rakamdan oluşmaktadır. Mal sahibi kodu ile seri numarası arasındaki geçişin doğru olup olmadığını kontrol etmekte kullanılır. Kontrol numarasının; konteynerin mal sahibi kodunu, seri numarasını ve teçhizat kategori tanımlayıcısını doğrulaması gerekmektedir (KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.25).

[111] SAYGILI/ERDAL, agm, s.43; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.19.

[112] Yapılan kontrollerin içeriğine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz; SAYGILI/ERDAL, agm, s.43-44.

yapılması gerekir. Konteynerin zarar görmesi veya yapısal bir değişiklik halinde, bu süreler beklenmeden gecikmeksizin kontroller yapılarak onay belgelerinin yenilenmesi gerekir. Konteynerin zarar görmesine ilişkin bir uyuşmazlıkta, konteynerin Sözleşme'de belirtilen şartları taşıyıp taşımadığı ve güvenlik onay plakasının olup olmadığı öncelikli olarak incelenmelidir. Zira geçerli bir onay plakasının bulunması, konteynerin belirlenen standartları ve özellikleri taşıdığına dair karine oluşturur[113]. Sözleşme'de düzenlenen uluslararası standartları taşımayan veya muayene ve bakım şartlarına uymayan konteynerler, objektif açıdan yüke elverişsiz olarak değerlendirilecektir[114]. Ayrıca bu konteynerler, geminin yola ve yüke elverişsizliğine de sebep olabilir.

2.1.6 Konteynerin Temini

Taşımada kullanılan konteynerler, birçok farklı kişinin mülkiyetinde olabilmektedir. Bu nedenle, konteynerin kimin tarafından temin edildiği[115] de farklılık gösterebilir. Uygulamada konteynerler taşıtana (shippers containers), yükletene, taşıyana, donatana, depolama şirketlerine veya konteyner işletici şirketlere (container operator) ait olabilir[116]. Somut olayda konteyneri kimin temin ettiği; sözleşme öncesi yazışmalardan, konişmentodan veya onun eklerinden, çarter partiden, "booking note"dan veya denizde taşıma senedinden tespit edilebilir.

Dünya deniz ticaretinde kullanılan konteyner stoklarının büyük bir kısmı deniz taşıma şirketlerine aittir. Konteyner kullanılması, taşımayı daha kolay ve ucuz bir hale getirdiğinden taşıyanların menfaatinedir. Diğer taraftan stokların çok az bir kısmı ise donatanlar ile kiralama şirketlerince yetkilendirilen ve bu alanda faaliyet gösteren firmalar tarafından kiralanmıştır. Ayrıca bazı gemilerin özel konteynerlerini üzerinde taşıdığı da görülmektedir. Bu konteynerler genellikle dökme yük konteynerleri, kimyasal veya sıvı maddeler için korunaklı tank tipi konteynerler ya da çelik sanayisi için bobin konteyner olabilmektedir[117].

---

[113] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.19-20.
[114] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2475.
[115] Çalışmamızda konteynerin *temini* veya *sağlanması* terimleri kullanılmakta birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının ikinci cümlesinde *"konteynerin taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış"* ifadesinin kullanıldığı belirtilmelidir. Ayrıca doktrinde *"konteyner tedariki"* teriminin de kullanıldığı görülmektedir (Bkz; AKSOY, Konteyner Demurajı, s.141; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2476).
[116] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.18; HEPGÜLERLER, age, s.25.
[117] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.5; HEPGÜLERLER, age, s.25.

Bu bilgilere bakıldığında, öncelikle konteynerin bir taşıyana ait olması düşünülebilir. Kırkambar sözleşmesinde taşıtan ile taşıyan, konteyneri kimin temin edeceğini istedikleri gibi belirleyebilirler. Uygulamada genellikle konteynerler taşıtanın talebi doğrultusunda taşıyan tarafından temin edilmektedir. Son yıllarda konteyner kiralama ve bekleme ücretlerinin artması ile birlikte taşıtanların kendi konteynerlerini temin yoluna gittiği görülse de, bu yaygın bir durum değildir[118]. Taşıma konusunda uzman olan taşıyan, gemisine ve yüke en uygun olan konteyneri daha kolay ve ucuz bir şekilde bulabileceğinden, konteynerin taşıyan tarafından temini tarafların menfaatine uygun olan bir durumdur. Taşıyan temin edeceği konteynerin maliki olmak zorunda değildir. Taşıyan konteyneri kiralayarak da temin edecek olabilir[119].

Doktrinde *Aksoy*, taşıtanın konteyneri bulmadan taşıyanla navlun sözleşmesi yapmayacağı düşüncesinden hareketle, konteynerin teminine ilişkin taşıyan ile taşıtan arasında yapılan anlaşmayı, kırkambar sözleşmesinin sübjektif esaslı unsuru olarak nitelendirmiştir[120]. Bizim de iştirak ettiğimiz *Türkel* ve *Taşkın*'ın görüşüne göre, taşıyanın taşıtanla yapmış olduğu anlaşma sonucunda konteyner temini konusundaki edimi, navlun sözleşmesine ilişkin bir yan edim yükümlülüğü oluşturacaktır[121]. Zira navlun sözleşmesinde asli edim yükümlülüğünü deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdü oluşturmakta olup, taşıyan navlun sözleşmesiyle asli borç olarak konteyner teminini üstlenmemektedir. Burada konteyner temini, eşya taşıma borcunun ifası için gerekli olup bu borcun kolay ve hızlı bir şekilde yerine getirilmesini sağlayarak taşıyanın asli edimini ifa etmesinde yardımcı olmaktadır. Bu nedenle navlun sözleşmesinde eşya taşıma taahhüdü asli edim iken konteynerin temini yan edim yükümlülüğünü oluşturur[122].

---

[118] Taşıtanın taşımada kendi konteynerini kullanmasının avantajları ile ilgili olarak bkz: MENON Hari, "Understanding the SOC or Shipper-Owned Container", https://www.marineinsight.com/maritime-law/understanding-the-soc-or-shipper-owned-container/ (ET: 03.09.2023); KOVEL Kerri, "4 Reasons To Purchase Shipper Own Containers (SOC)", https://containersalesgroup.com/blog/4-reasons-to-purchase-shipper-own-containers-soc/ (ET: 03.09.2023).

[119] SIMON, Shipping Containers, s.513; ALADWANI, agm, s.187; KOŞER, age, s.25.; TAŞKIN, Konteyner, s.38-39.

[120] AKSOY, Konteyner Demurajı, s.142. Konteyner temininin navlun sözleşmesinin bir unsuru olmadığı yönündeki değerlendirmeler için bkz: MARGETSON, agm, s.155-156.

[121] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2486; TAŞKIN, Konteyner, s.281.

[122] Kapıdan kapıya konteyner taşımalarında sıklıkla görülen multimodal taşıma sözleşmesinin bulunması halinde ise taşıyıcının (multimodal taşıma operatörünün) gönderen için konteyner temin etmesi kararlaştırıldığında, söz konusu edim multimodal taşıma sözleşmesi kapsamında yer alacaktır. Burada navlun sözleşmesi için kabul edildiği gibi konteyner teminine ilişkin edimin, multimodal taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yan edim yükümlülüğü niteliğinde olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır. Bu nedenle taşıyıcının, konteynerin yüke elverişli olmamasından ileri gelen zararlardan dolayı multimodal

Konteyner temini, navlun sözleşmesi içerisindeki sinallagma ilişkisine dahil olup, buna göre taşıtan konteynerin teminini asli edimin yanında ayrı olarak da talep ve dava edebilir. Taşıyanın konteynerin temini konusunda temerrüde düşmesi halinde, taşıtanın Türk Borçlar Kanunu'nun 125. maddesinde düzenlenen seçimlik haklarından birini kullanabilmesi ve bu kapsamda sözleşmeden dönebilmesi mümkündür[123].

Ayrıca uygulamada konteyner temini konusunda kiralama şirketleri de önemli bir rol oynamaktadır. Konteyner, navlun sözleşmesi dışında ayrı bir kira sözleşmesiyle taşıtana kiralanmış ise konunun kira hukukuna ilişkin hükümler (TBK m. 299 vd.) kapsamında incelenmesi yerinde olacaktır[124]. Kira sözleşmesinde konteynerin kullanım hakkının taşıtana verilmesi asli edim yükümlülüğünü oluşturur. Taşıyanın navlun sözleşmesi ile birlikte konteyner teminini üstlenmesi halinde ise, konteyner teminini asli borç olarak taahhüt etmediğinden iki farklı asli edim ortaya çıkmamakta ve karma sözleşme oluşmamaktadır. Bu nedenle taşıyanın navlun sözleşmesi ile birlikte konteyner teminini üstlenmesi durumunda, taraflar arasında tek bir sözleşme olarak navlun sözleşmesi bulunur[125].

Konteynerin temini noktasında hangi konteynerin seçileceği de büyük önem arz etmektedir. Konteyner taşımalarında taşınan eşyada meydana gelen zıya veya hasarın sebeplerinden biri de hatalı veya yüke uygun olmayan konteynerin kullanılmasıdır.

---

taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yüke özen borcunun ihlali sebebiyle sorumluluğu doğacaktır (TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2520). İçinde deniz yoluyla konteyner taşımasının da bulunduğu multimodal taşımalarda konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle ortaya çıkan zararlarda, eşyada zarara sebep olan olayın deniz yolu taşıması sırasında meydana geldiği belirlenebiliyorsa navlun sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanacaktır (TTK m. 903). Bununla birlikte zarara sebep olan olayın yerinin belirlenememesi durumunda ise taşıyıcının sorumluluğu, Türk Ticaret Kanunu'nun 875. ve devamındaki maddelerine göre tespit edilecektir. Multimodal taşıyıcının konteynerin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2520-2524.

[123] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2486-2487; TAŞKIN, Konteyner, s.282-284. Fransız Hukuku açısından bakıldığında Aix-en-Provence İstinaf Mahkemesi'nin 15.02.2007 tarihinde verilmiş olan "Matisse" kararında; taşıyanın temin etmiş olduğu konteyner dolayısıyla navlun sözleşmesine bağlı bir sözleşmenin kurulduğunu, boşaltmadan sonraki zaman diliminde meydana gelen zararlar için taşıyanın konteyner teminini içeren bu sözleşme uyarınca sorumlu olması gerektiğine ilişkin karar vermiştir. Aix-en-Provence İstinaf Mahkemesi, somut olayda taşıyanın konteyner temininden kaynaklanan sözleşme dolayısıyla soğutmalı konteynerin gerektiği şekilde çalışması borcu altında olduğunu belirterek, konteynerin soğutma mekanizmasının bozuk olması sebebiyle taşıyanın söz konusu sözleşmeye aykırı davrandığını ve meydana gelen zarardan dolayı taşıyanın sorumluluğu hakkında Fransız Medeni Hukuk Kuralları'nın uygulanacağını kabul etmiştir [Kararın incelenmesi ile ilgili olarak bkz; BORDAHANDY Pierre-Jean, "The Liability Attached to the Supply of Containers by a Maritime Carrier: A Comporative Analysis of the French Decision M/V Matisse Cour D'Appel D'Aix-en-Provence 2EME Chambre – 15 Fevrier 2007", Austl & N. Z. Mar. L. J. 2007, Vol. 21, s.178-182 (Matisse); STEVENS, age, s.29].

[124] AKSOY, Konteyner Demurajı, s.142; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2486.

[125] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2487.

Temin edilen konteyner yapısal ve fiziksel olarak, iklim şartları açısından, kimyasal ve biyolojik etkenler bakımından taşımaya ve yüke uygun seçilmelidir. Ayrıca konteynerin yükleme sınırları, izin verilen yük dağılımı, yükleme ve boşaltma yerlerinde iç taşıma sırasında kullanılacak taşıma araçları, teslim yerinde konteynerin açılabilme olanakları dikkate alınarak bir seçim yapılmalıdır[126]. Temin edilecek konteynerin iç ve dış cepheleri kontrol edilmeli, incelenmeli ve gerekli standartları sağlamıyorsa kullanılmamalıdır. Konteynerin seçiminde taşımanın özellikleri önemli olduğu gibi taşınacak eşyanın cins ve özellikleri de çok önemlidir. Taşınacak eşyanın özelliklerini en iyi taşıtan veya yükleten bilebileceği için, konteynerin seçimi noktasında gerekli özeni göstermeleri ve eğer konteyneri taşıyan temin edecek ise taşıyana bu konuda ihtiyaçlara uygun bir konteynerin seçiminde yardımcı olmaları gerekir[127].

Taşıyan temin ettiği konteyneri, eğer eşya bir konteyneri dolduracak miktardaysa (full container load "FCL"[128]) öncelikle eşyaların konteynere yüklenmesi için taşıtana veya yükletene teslim eder. Konteyner içine taşınacak eşyaların yüklenmesinden sonra kapatılarak mühürlü bir şekilde konişmento karşılığında taşıyana taşıması için geri teslim edilir. Eğer bir taşıtan veya yükletene ait eşyalar bir konteyneri doldurmuyorsa (less than full container load "LCL"), taşıtan veya yükleten taşınacak eşyayı limana veya terminale gönderir ve eşya burada taşıyan tarafından konteynere yüklenerek istiflenir. Gönderilen varma limanında, boşaltma ve gümrük işlemlerinin bitmesinden sonra konteyneri genellikle kapalı olarak limanda teslim alır ve çoğunlukla eşyaları konteynerden boşaltmak için işyeri veya deposuna götürür. Burada gönderilenin, konteyneri boş olarak

---

[126] SAYGILI/ERDAL, agm, s.29-33; YAVAŞ, age, s.39-40.

[127] YAVAŞ, age, s.40.

[128] Deniz yoluyla konteyner taşımacılığında ana olarak iki türlü konteyner kullanım şekli olduğu görülmektedir. Bu taşıma yöntemleri, FCL ve LCL kayıtları ile adlandırılmaktadır. FCL (Full container load) kaydı, tam dolu konteyner şeklinde çevrilebilir. FCL kaydıyla konteyner taşımalarında taşınacak eşya, yükleten veya taşıtan tarafından konteynere yüklenmiş ve kapatılmış olarak taşıyana teslim edilir. LCL (less than container load) kaydı ise bir taşıtan veya yükleten tarafından teslim edilen yüklerin konteyneri dolduramadığı ve parsiyel olarak konteynerde taşındığı anlamına gelir. LCL kaydıyla konteyner taşımalarında bir konteyneri doldurmaya yetmeyecek miktardaki yükler taşıyana teslim edilerek, yükün konteyner içine yüklenmesi ve boşaltılması işlemlerini taşıyan yerine getirir. Bu nedenlerle uygulamada, FCL taşıma şekli tam dolu konteyner taşıması ve LCL taşıma şekli ise parsiyel (grupaj) konteyner taşıması olarak anılmaktadır (HSU, age, s.48-50; TANGÜN Alpaslan Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006, s.147-148; CUMALIOĞLU, age, s.146; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.31-32; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479; TÜRKEL Doğuş Taylan, "Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Alacakları İçin Eşya Üzerindeki Hapis Hakkı ile Teslimden Sonraki Kanuni Rehin Hakkı", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 34, S. 2, Haziran 2018, s.353-439 (Hapis Hakkı), s.387; TAŞKIN, Konteyner, s.42-48).

ve süresi içinde taşıyana iade etmesi gerekir. Zira taşıyan, bu konteyneri tekrar başka bir taşıtana tahsis ederek taşımada kullanacaktır[129]. Konteynerin yükleten tarafından temin edilmiş olması halinde ise taşıyan teslim aldığı konteyneri varma limanında gönderilene teslim ederek taşıma işini sona erdirecektir[130].

Konteynere sürekli ihtiyaç duymayan taşıtanlar, kiralama şirketlerinden konteyner kiralama yoluna da gitmektedir. Çünkü kiralama şirketlerinden kiralanarak temin edilen konteynerler, genellikle konteyneri doğrudan temin etmekten daha az maliyetli olmaktadır[131]. Kiralama şirketleri farklı modellerde kiralama hizmeti verebilmektedir. Kiralama hizmetinin en basit şekli, kiracıya boş konteynerin teslim edilmesidir. Kiralanan konteynerin iadesi belirlenen bir limanda ve depoya yapılır. Diğer bir çeşit olarak bir tur için konteyner kiralanabilmektedir. Bu türde kiracı konteyneri geri taşımayı da kabul etmektedir. Ancak bu durum konteynerin dönüş yolunda boş taşınmasına sebebiyet verdiğinden, konteynerin sadece dolu gideceği sefer için kiralanmasını sağlayan şirketler de kurulmuştur. Ancak bir kiralama şirketinin bunu başarabilmesi için yaygın olarak her limanda acentesinin veya temsilcisinin bulunması gerekmektedir. Son olarak kiralama şirketleri, taşımacılık hizmetini de üstlenerek konteyneri temin edebilmektedir. Bu şekilde kirama şirketi boş konteyneri sağlamakta, doldurup gemiye yüklemekte ve mevzuattan kaynaklanan tüm işleri yerine getirmektedir[132].

Konteyner kim tarafından temin edilirse edilsin, konteynerin boş olarak geri dönmesi bu konudaki en büyük sorunlardan biridir. Boş konteynerin geri taşınmasının da bir maliyeti olduğu gibi ayrıca gemilerin taşıma hacminde de kayıplara sebep olmaktadır[133]. Konteynerlerin boş dönmemesi için özellikle konteyner stokunun büyük bir çoğunluğuna sahip olan armatörler ile konteyner kiralama şirketleri arasında belirli iş birlikleri yapılmış ve bu sorunun önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak ticaretin çift yönlü olmaması ve yük akışının dengeli olmaması sorunların çözümünde engel oluşturmuştur.

[129] AKSOY, Konteyner Demurajı, s.140.
[130] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479.
[131] HEPGÜLERLER, age, s.35.
[132] ÇAKICI, age, s.180; HEPGÜLERLER, age, s.35.
[133] ÇAKICI, age, s.180; YAZICI Selim, "Boş Konteyner Yönetimi", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.221-231, s.225.

Yine de sorunun çözümü için taşıma şirketleri ile kiralama şirketlerinin kendi aralarında iş birliği ve anlaşmalar yaptığı görülmektedir[134].

2.2 KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

2.2.1 Tarihi Gelişimi

2.2.1.1 Genel Olarak

Konteyner taşımacılığı, deniz yolu taşımalarında yüklerin dökme şekilde taşınması sebebiyle ortaya çıkan zararları azaltmak, yükleri daha güvenli standartlaşmış taşıma gereçleri içinde taşımak ve yüklerin yükleme, boşaltma ve elleçleme[135] sürelerini kısaltmak için ortaya çıkmış bir taşıma yöntemidir[136]. Konteyneri taşımacılık açısından asıl önemli kılan şey ise şeklinden veya yapısından ziyade kullanılma şeklidir. Konteyner, eşyaları herhangi bir yerden başka bir yere en düşük maliyet ve olumsuz yan etkilerden korunmuş şekilde taşımak için en yüksek düzeyde otomatikleştirilmiş bir taşıma sisteminin merkezinde bulunmaktadır[137].

Konteynerin ilk kez 1801 yılında Dr. James Anderson adlı bir İngiliz bilim insanı tarafından, tekerleksiz ve şasesiz vagonların içine doldurulmuş eşyaların demiryolu üzerinde taşıması fikrinden ortaya çıktığı kabul edilmektedir[138]. Buna karşın gerçek anlamda konteyner ile eşya taşıması daha çok karayolu ve demiryolu üzerinde ancak 1906 yılında gerçekleşebilmiştir. Konteyner taşımacılığının deniz yolunda kullanılmaya başlanması ise 1950'li yılların sonunda Amerika Birleşik Devletleri öncülüğünde mümkün olabilmiştir[139]. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri

---

[134] ÇAKICI, age, s.181; HEPGÜLERLER, age, s.37. Bu konuda katlanabilir konteynerler geliştirilerek hem gemilerin taşıma hacimlerindeki kayıplar önlenerek taşıma maliyetlerinin azaltılabileceği hem de konteyner terminallerinde bekleyen konteynerlerin hacminin azaltılabileceği çözüm önerileri arasındadır (YAZICI, agm, s.229).

[135] Konteynerin yükleme, boşaltma ve depolama süreçlerini de kapsayan liman ile gemi arasındaki yük hareketlerinin tümü konteynerin elleçleme faaliyetini oluşturur (TANGÜN, age, s.21; HEPGÜLERLER, age, s.80).

[136] KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 233.

[137] LEVINSON Marc, "Container Shipping and The Economy: Stimulating Trade and Transformations Worldwide", TR News, No. 246, September-October 2006, s.10-12, s.10.

[138] BİREN Ferit, "Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.83-98, s.85; SIR, age, s.9; SERBES, age, s.45; KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 233; ÖZTÜRK, age, s.4; HEPGÜLERLER, age, s.21; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.16; TAŞKIN, Konteyner, s.10.

[139] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.14-15; SIR, age, s.9; CUDAHY, Box Boats, s.27; HEPGÜLERLER, age, s.21.

Ordusu asgari malzeme ve teçhizatın taşınması için konteynerden faydalanmıştır[140]. Bu açıdan konteyner taşımacılığı ilk olarak karayolu ve demiryolu üzerinde başlamış olup, deniz yolu ile konteyner taşıması ise çok daha ileri bir tarihte başlamıştır.

1930'lu yıllarda Kuzey Carolina'da karayolu üzerinde kamyon ile taşıma işleri yapan Malcom McLean adlı girişimci, küçük bir taşıma şirketine sahipken yükü konvansiyonel yükleme ve boşaltma yöntemlerinden farklı bir yöntemle taşıma düşüncesi geliştirmiştir[141]. McLean 1955 yılında sahip olduğu karayolu taşıma şirketini satarak, kargo yüklü tır dorselerini taşıma düşüncesiyle buharlı gemi hattı satın almıştır. McLean sonrasında, satın aldığı "Paltero Hills" adlı bir tankerin güvertesini konteynerleri taşımak için güçlendirmiş ve "Ideal-X" adıyla Dünyanın ilk modern anlamda intermodal konteyner gemisini inşa etmiştir[142]. "Ideal-X" gemisi ilk seferini 26 Nisan 1956 tarihinde New Jersey'den Texas'a yüklenen 58 konteyner ile yapmıştır[143]. "Ideal-X" gemisinin bu seferi, ilk modern konteyner taşımacılığı olarak kabul edilmektedir[144]. Sadece konteyner taşımak amacıyla yeniden dizayn edilmiş ilk gemi ise 1956 yılında tankerden dönüştürülen ve 60 konteyner taşıma kapasiteli "Maxton" adlı gemidir[145].

Konvansiyonel (geleneksel) taşımalarda yükleme ve boşaltma işlemlerinin iş gücüne dayalı olarak yapılması, taşıma maliyetlerini artırdığı gibi yükleme ve boşaltma sürelerinin de uzamasına sebep olmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesi ile birlikte Dünya ticareti hızlı bir büyüme gerçekleştirmiş ve elleçleme sürelerinin kısaltılması

---

[140] VİGARİE Andre, "From break-bulk to containers: the transformation of general cargo handling and trade", Geo Journal, C. 48, S. 1, 1999, s.3-7, s.5; SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.3; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.8.

[141] VİGARİE, age, s.5; CUDAHY, Box Boats, s.28; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.508; SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.3; KIPÇAK, age, s.11; TAŞKIN, Konteyner, s.11.

[142] CUDAHY Brian J., "The Containership Revolution: Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global", TR News, No. 246, September-October 2006, s.5-9 (The Containership Revolution), s.6

[143] McLean bu süreçte Sea-Land adında bir şirket kurarak özellikle konteyner taşımacılığı konusunda yapmış olduğu yatırımları arttırmıştır. Kurmuş olduğu Sea-Land Şirketi büyük bir gelişme göstermiş ve konteyner taşımacılığında uluslararası alanda faaliyet gösteren en önemli şirketler arasına girmiştir. 1999 yılında Sea-Land Şirketi, Maersk Şirketine satılmış olup, Maersk Sea-Land adıyla varlığını sürdürmektedir. Mclean, "Konteynerleşmenin Babası" olarak da anılmakta olup, 20. yüzyılda deniz ticaretine devrim niteliğinde bir atılım sağladığı kabul edilmektedir. Mclean, 25 Mayıs 2001 yılında 87 yaşında vefat etmiştir (CUDAHY, Box Boats, s.204-205; SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.3).

[144] CUDAHY, Box Boats, s.29; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.509; EVREN Metin Sami, "Konteyner Taşımalarında E-Ticaret", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.371-386, s.371; ÖZTÜRK, age, s.4; YAZICI, agm, s.221; HEPGÜLERLER, age, s.38; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.16; KOŞER, age, s.9; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2471; BİCAN, Konteyner, s.42; BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1379; TAŞKIN, Konteyner, s.11.

[145] CUDAHY, Box Boats, s.30; SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.3; HEPGÜLERLER, age, s.38; KIPÇAK, age, s.12.

ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Özellikle yükleme ve istif sırasında meydana gelen zaman kayıpları ve artan maliyetlerin önlenmesi için yüklerin, standart boyutlarda büyük kutu veya sandıklarda taşınması düşüncesi önem kazanmıştır[146]. Bu nedenle 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, taşıma işlerinde bir yandan makineleşme zorunlu hale gelirken diğer yandan da eşyaların parça parça taşınması yerine mümkün olduğunca birlikte yükleme ve boşaltma işlemlerine tabi olması sağlanmaya başlamıştır[147]. Konvansiyonel taşıma yapan denizcilik şirketleri ilk başta bu taşımacılığa şüpheci yaklaşmışlarsa da, konteyner taşımacılığının sağlamış olduğu hız ve verim karşısında zaman içerisinde dönüşüm yoluna gitmişlerdir.

Diğer taşıma yollarına göre daha büyük miktarlarda ve ekonomik yapılan deniz yolu taşımacılığının aynı zamanda emniyetli ve basit yapılabilmesi düşüncesi kutulaşmayı akla getirmiş ve bu modele "Konteynerizasyon" veya "Konteynerleşme" adı verilmiştir[148]. Konteynerleşme esasen bir sistemi ifade etmekte olup, yüklerin standart hale getirilerek birden fazla taşıma türünün birleştirilmesiyle ortaya çıkan taşıma yöntemiyle varma yerine birim yük olarak taşınması olarak açıklanabilir[149]. Bu bakımdan konteynerleşme ile eşyaların birimleştirilmesi sağlanmaktadır. Ayrıca konteynerin farklı türdeki taşıma araçlarında taşınması ve birbirine aktarılması kolaylıkla yapılabildiğinden, konteynerleşme ile multimodal taşımalar yaygınlaşarak limandan limana (port to port) yapılan taşımanın yerini, kapıdan kapıya (door to door) veya terminalden terminale (point to point) taşıma almaya başlamıştır[150].

Su geçirmez ve en az bir girişi olacak şekilde tasarlanan konteynerler, taşıma süreçlerinde makineleşmeyi ve yüklerin birimleştirilmesi işlevlerini yerine getirerek, taşıma hızını ve verimliliğini artırmıştır[151]. Genel yüklerin deniz yoluyla taşınması için

---

[146] EMEKLİ Mehmet Ali, "Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.451-471, s.463.

[147] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.14; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.36; BİCAN, Konteyner, s.42.

[148] ÖZTÜRK, age, s.3; BİLGİNER Buğra, "Konteyner Liman/Terminal Pazarlaması Liman Pazarlama İletişimi ve Müşteri İlişkileri Yönetimi", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.341-370, s.341; ERBAŞ AÇIKEL Aslıhan, "Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-", Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, Haziran 2015, s.105-123, s.106.

[149] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.14.

[150] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.15; COŞKUN Gürkan, Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara 2018, s.114.

[151] ÖZTÜRK, age, s.3.

yeni bir sistemin kurulması uzun uzun bir zaman almıştır. Konteyner taşımacılığının gelişmesi özellikle bilgi teknolojileri ve haberleşme alanındaki gelişmelerin katkısıyla mümkün hale gelmiştir. Konteynerizasyonun artması ile birlikte, istatistiklere göre konteyner taşıma miktarının, Dünya dış ticaret hacmi artışının yaklaşık iki katı hızında artış gösterdiği görülmektedir[152].

Konteyner taşımacılığının üç temel unsuru bulunmaktadır. Öncelikle eşyanın taşınması sırasında genel yük standart birimler haline getirilerek yükün tüm dünyada kolaylıkla elleçlenebilir olması sağlanmaktadır. Burada konteyner, palet[153] veya mavna ile taşımaya göre daha verimli ve hızlı bir taşıma imkanı sunmaktadır. İkinci olarak entegre taşıma araçlarına yapılacak yatırımlar ile konteyner yükünün taşıma zincirinin her halkasında elleçlenebilmesi mümkün hale gelmektedir. Bunun için deniz yolu taşımalarında modern konteyner gemilerine, kara taşımalarında ise konteyneri güvenli ve verimli bir şekilde taşınmasını sağlayacak karayolu ve demiryolu araçlarına yatırım yapılmalıdır. Son olarak ise konteyneri zincirleme taşımacılığın halkaları arasında güvenli bir şekilde aktaran yüksek hızlı konteyner elleçleme araçlarının bulunmasıdır. Burada oluşturulacak konteyner terminalleri, iç kesimlerde taşımayı kolaylaştıracak dağıtım depoları ve konteynerin yüklenip boşaltıldığı konteyner istifleme terminalleri konteyner elleçleme sisteminin temel parçalarını oluşturur[154].

Konteyner taşımacılığı ilk çıktığı döneme göre çok yenilikçi bir fikir olmakla birlikte, taşıma işlerine getirdiği etkinlik ve verimlilik kısa sürede dikkatleri çekmiştir. Böylelikle konteynerlerin vinçler yardımıyla özel bölmelere yüklendiği ilk gerçek anlamda konteyner gemileri inşa edilmeye başlanmıştır. 1960 yılında tasarlanan 610 TEU kapasiteli "Supanya" adlı gemi, sadece konteyner taşımacılığı için inşa edilmiş ilk gemidir. Bununla birlikte Avrupa'da konteyner taşımacılığı 1960'lı yılların sonlarında başlayabilmiştir. 1966 yılında Amerika Birleşik Devletleri'ndeki New Jersey'den yola çıkan 236 tane konteyner yüklü "Fairland" adlı gemi, Rotterdam ve Bremen limanlarına

---

[152] BİLGİNER, agm, s.341.

[153] Palet, farklı boyut ve büyüklükteki birçok eşyanın birlikte taşınmasını sağlayan tahta, plastik veya metalden yapılmış standart tavalar olarak tanımlanabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz: [CLARKE John, "Pallets 101: Industry Overview and Wood, Plastic, Paper & Metal Options", https://abe.psu.edu/research/areas/bio-based-products/wood-packaging/publications/articles-from-non-penn-state-authors/pallets-101-industry-overview-and-wood-plastic-paper-metal-options (ET: 03.09.2023)].

[154] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.508.

ulaşmış ve Avrupa'da konteyner taşımacılığını başlatmıştır[155]. İlk başlarda konteyner boyutlarındaki Amerikan standartları sebebiyle diğer ülkelerdeki taşımalarda bazı zorluklar yaşanmış ise de, oluşturulan ISO standartları ile konteyner taşımacılığı tüm Dünya'da hızla gelişmiştir. Konteynerlerin uluslararası ticaret ve taşımalarda kullanılmasıyla birlikte taşıma sistemleri arasındaki uyum ve entegrasyon da tüm Dünya'da sağlanmıştır[156].

Yukarıda açıklandığı üzere konteyner taşımacılığının tarihi çok kısa olmakla birlikte, günümüze kadar konteyner taşımacılığı çok hızlı bir gelişim göstermiş ve birçok alanda konvansiyonel taşımacılığın yerini almıştır. Konteynerlerin ticaret ve taşıma işlerine etkisi beklenenden çok daha fazla olmuştur. Konteynerler artan ticaret hacmiyle birlikte yükleme ve boşaltma süreçlerini kolaylaştırmış ve kısaltmış, kolayca bir araçta diğerine aktarıldığından kombine taşımaların[157] önünü açmış ve taşınan eşyaları birimler haline getirerek küresel ticarette mal ve sermayenin çok daha kolay ve hızlı taşınmasını sağlamıştır[158]. İlk yükleme yerinden son boşaltma noktasına kadar eşyaların büyük kutu veya sandıklarda taşınması düşüncesinden ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, Dünya'daki ticaretin küreselleşmesinde en önemli araçlardan biri olmuştur.

Konteyner taşımacılığının deniz ticaretinde giderek yaygınlaşmasıyla birlikte, özellikle düzenli hat taşımacılığında kırkambar sözleşmelerinin sayısı artmış ve bunun sonucu olarak tip sözleşmeler ve konişmentolar da yaygınlaşmıştır. Bu durum da konteyner taşımalarına niteliğinden kaynaklanan hukuki boşluk ve sorunların doğmasına sebep olmuştur[159].

2.2.1.2 Türkiye'de Konteyner Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye, hem tarihsel süreçte hem de günümüzde Doğu ve Batı Coğrafyası arasındaki mal ticaretinin, askeri hareketliliğin ve ziyaretlerin bir merkezi olduğu gibi Dünya'daki büyük ticaret yolları güzergahında olan önemli bir uğrak noktasıdır. Buna rağmen ülkemizin konteyner taşımacılığına geçişi, konteynerlerin üretimi ile bunların

[155] ÖZTÜRK, age, s.5; EVREN, agm, s.371; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.16; KIPÇAK, age, s.12.
[156] KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 233.
[157] Kombine taşımalar, birden çok taşıma safhasının birlikte görüldüğü taşıma türüdür. Kombine taşımalar, aynı tür veya değişik tür taşıma aracı kullanılıp kullanılmamasına göre zincirleme taşıma ve karma taşıma olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (ÜLGEN, age, s.87-89).
[158] KOŞER, age, s.10; BİCAN, Konteyner, s.44; TAŞKIN, Konteyner, s.106.
[159] AKSOY, Konteyner Demurajı, s.140.

kullanımı için gerekli altyapının oluşturulması çok maliyetli olduğundan ve büyük yatırımları gerektirdiğinden daha geç ve yavaş olmuştur.

Ülkemizde, 1973 yılından itibaren Haydarpaşa, İzmir, İskenderun ve Trabzon Limanlarına konteyner gelişleri başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti bayrağı taşıyan ilk konteyner gemisi, 1973 yılında özel sektör tarafından kullanılmaya başlamıştır. Ancak altyapının yetersiz olması nedeniyle istenilen şekilde konteyner taşımacılığı yapılamamıştır. Ülkemizdeki gerçek anlamda konteyner taşımacılığının ise 1975 yılından itibaren başladığı söylenebilir[160]. Türkiye'de ilk konteyner üretimi de 1991 yılında İzmir'in Çiğli ilçesinde bulunan Sasalı'da yapılmıştır[161].

İstatiksel olarak bakıldığında, Türkiye'de uluslararası deniz yoluyla eşya taşımacılığı 1990 yılından itibaren artış göstermeye başlamıştır. Dünya'da ve Türkiye'de uluslararası ticaretin önemli bir kısmı, en ekonomik taşıma yolu olan deniz yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının gelişmesindeki en önemli etken ise sistemin altyapısını oluşturan limanlardır. Ülkemizde deniz yolu taşımacılığının gelişebilmesi limanların kapasitesi, hinterlandı büyüklüğü, su derinliği ile elleçleme kapasitesi ve hızı ile doğru orantılıdır[162]. Türkiye'de faaliyet gösteren limanlar tam anlamıyla konteyner limanı olarak tasarlanmış değildir[163]. Bununla birlikte konteyner gemilerinin çoğunda özel vinçlerin bulunmaması ve ayrıca konteynerlerin yüklenmesi, istifi ve boşaltılması işlemlerinin kendisine özgü özelliklerinin olması sebebiyle konteyner limanları konvansiyonel limanlardan farklı bir yapıda inşa edilmelidir[164].

Konteyner taşımacılığında Türkiye'nin önemli bir konuma gelebilmesi için, limanlarımızın toplama ve dağıtım limanları statüsüne ulaşması gerekmektedir[165]. Bununla birlikte Türkiye Limanları; genellikle şehirlerin içinde kalması, diğer taşıma türleri ile olan bağlantı yollarının yetersiz olması, yükleme ve boşaltma araçlarının eksikliği, plansız yapılaşma, limanlardaki su derinliğinin yeterli olmayışı ve kara terminallerinin yetersiz olması gibi sebeplerle besleme liman statüsündedir[166]. Ülkemizde toplama ve dağıtım limanları niteliğindeki ana limanların bulunmaması, yüklerin ek

[160] ÖZTÜRK, age, s.6.
[161] HEPGÜLERLER, age, s.23.
[162] EMEKLİ, agm, s.463.
[163] Konteyner limanlarının taşıma konusundaki kapasite ve verimliliğinin çok yüksek olduğuna dair bkz: LEVINSON, agm, s.11.
[164] ÇAKICI, age, s.137; HEPGÜLERLER, age, s.49.
[165] Yük dağıtım merkezlerinin faydaları ile ilgili olarak bkz; SIR, age, s.70.
[166] KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 234.

maliyetler ile aktarılarak taşınmasına sebep olduğu gibi bölgedeki aktarma yük taşımacılığından gerektiği gibi yararlanmamıza da engel olmaktadır. Besleme limanlara büyük gemilerin yanaşabilmesi ülkemiz açısından önemli bir gelişme olmakla birlikte, transit olarak gelen konteyner ve yüklerin depolama, dağıtım ve elleçleme kapasitesi ve kabiliyetlerinin arttırılması ile mevzuattan kaynaklanan sorunların hızlı bir şekilde çözülmesi gerekmektedir[167].

Demiryolu taşımacılığı, konteyner taşımacılığının gelişebilmesi açısından ayrı bir öneme sahiptir. Bugün Türkiye'nin her yerinde konteyner taşımacılığı yapılmakla birlikte konteynerlerin yurtiçinde taşınması genellikle karayolu ile yapılmakta olup, demiryolu ile taşıma hem alt yapı hem de üst yapı noktasında yeterli değildir. Ülkemizde limanlar ile önemli üretim merkezleri arasındaki demiryolu erişiminin arttırılması ile demiryolu-liman entegrasyonunu kuvvetlendirecek kara konteyner terminallerinin kurulması, konteyner taşımalarındaki hız ve etkinliği arttıracaktır[168].

Konteyner taşımacılığının gelişmesinde, transit taşıma rejiminin hızlı ve basit olması çok önemlidir. Bu açıdan ülkemiz limanlarına gelen konteynerin yurtiçindeki önemli sanayi ve ticaret merkezlerine hızlı bir şekilde demiryolu ile ulaştırılması, iç bölgelere kara konteyner terminallerinin kurulması gerekmektedir. Ayrıca konteyner taşımacılığında kapıdan kapıya taşımalar çok önemli bir yer tutmakta olup, transit taşıma mevzuatı ile gümrük mevzuatı ve işlemlerinin bu hareketliliğe engel olmaması sağlanmalıdır[169].

Ayrıca ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve bu açıdan kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığına çok uygun olmasına rağmen, teknik altyapı ve yatırım eksikliği, planlamadaki eksiklikler, mevzuattan kaynaklanan sorunlar gibi sebeplerle bu imkandan yararlanamadığı görülmektedir. Deniz yolu taşımacılığının, diğer taşıma türlerine göre daha ekonomik, güvenli, çevreye duyarlı ve taşıma kapasitesinin yüksek olması nedeniyle ülkemizde konteyner taşımacılığının gelişmesi bakımından kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığına da önem verilmesi gerekmektedir[170].

---

[167] EMEKLİ, agm, s.464.
[168] KOZANHAN, Güvenlik Girişimi, s. 234-235; EMEKLİ, agm, s.451.
[169] EMEKLİ, agm, s.467. SERBES, age, s.52; Gümrük işlemleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: İLÇAYTO Begüm, Deniz Yolu ile Konteyner İçinde Taşınan Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Getirilmesi ve Taşıyanın Hakimiyetinin Sona Ermesi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2019, s.19-39.
[170] DAĞLI İlyas/ERDAL Murat, "Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.473-485, s.482-484.

Sonuç olarak günümüze kadar gelinen süreçte, belirli altyapı yatırımları yapılmış ve kamu ve özel sektörün girişimleriyle konteyner taşımacılığında ilerlemeler sağlanmış olmakla birlikte, hâlen ülkemizde konteyner taşımacılığının beklenen düzeyde yapıldığını ve ülkemizin hak ettiği payı aldığını söylemek mümkün değildir.

2.2.2 Konteyner Gemileri

Türk Ticaret Kanunu'nun uygulamasında geminin ne olduğuna bakıldığında; Türk Ticaret Kanunu'nun 931/1 hükmüne göre, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzebilen ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme özelliği bulunmaksızın gemi sayılır. Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen bu gemi tanımına girmeyen bir deniz aracının, başka bir Kanunda yer alan gemi tanıma göre gemi olarak kabul edilebilmesi mümkündür. Geminin hukuki niteliğine bakıldığında; sicile kayıtlı olsun ya da olmasın bütün gemiler, Türk Ticaret Kanunu'nun ve diğer Kanunların uygulanmasında taşınır eşyalardan sayılır (TTK m. 936). Bununla birlikte taşınmaz eşyalarla ilgili hükümlerden gemilere uygulanacak olanları, Türk Ticaret Kanunu'nun 937. maddesinde belirtilmiştir. Gemiler tahsis edildiği amaca göre, ticaret gemileri ve ticari olmayan gemiler ("münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileri ile donanmaya bağlı savaş gemileri ve yardımcı gemiler" ve "yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi münhasıran gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim çalışmalarına tahsis edilen gemiler") olmak üzere ikiye ayrılır[171].

Türk Ticaret Kanunu'nun 931/2. fıkrasına göre ise, suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla tahsis edilen ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına ya da hesabına kullanıldığı fark etmeksizin ticaret gemisi sayılır. Tanımdan anlaşılacağı üzere bir geminin ticaret gemisi sayılabilmesi için, denizden yararlanarak para ile ölçülebilen bir menfaat sağlanması gerekmekte olup, geminin bu amaca tahsis edilmesi veya böyle bir tahsis olmasa bile fiilen suda ekonomik bir menfaat sağlamak amacıyla kullanılması yeterlidir. Bu açıdan deniz ticaretinde kullanılan her türlü gemi, o sefer bağlamında ticaret gemisi kabul edilir. Gemiyi kimin kullandığının veya geminin kimin nam ya da hesabına kullanıldığının ise bir önemi

[171] ÇAĞA/KENDER, Deniz Ticareti, s.51; KALPSÜZ, age, s.99; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.51; SÖZER, Deniz Ticareti, s.39; KANER İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021 (Deniz Ticareti), s. 17-19; HEPGÜLERLER, age, s.38.

bulunmamaktadır[172]. Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretini düzenleyen hükümleri, aksine özel hüküm bulunmadıkça kural olarak ticaret gemileri hakkında uygulanır (TTK m. 935/1). Ticaret gemileri, insan veya eşya taşımak amacıyla kullanılmalarına göre, yolcu ve yük gemileri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Konteynerleşmenin başlaması ile birlikte deniz ticareti derinden bir değişime ve gelişime uğramıştır. Geçtiğimiz yarım yüzyılda deniz yoluyla eşya taşıması katlanarak artmış ve dünya ticaretinin büyük bir kısmı denizyolları üzerinden kargo gemileri ile yapılmaya başlamıştır[173]. Konteyner taşımacılığının artması ile birlikte konteyner taşıyabilecek özel gemilere ihtiyaç duyulmuş, Ro/Ro gemileri, palet gemileri, kombine gemiler ve lash taşıyıcılar[174] olarak sayılabilecek birçok gemi deniz ticaretinde kullanılmaya başlanmıştır[175].

Konteyner gemileri, yük gemilerinin "genel yük" sınıfı içinde yer alan özel bir türünü oluşturmaktadır[176]. Modern deniz taşımacılığında, hizmette verimliliğin arttırılarak birim maliyetinin düşürülmesi amaçlanmakta, bu amaca ulaşmak için gemilerin limanda kalma süreleri kısaltılarak denizde seyir süresinin artırılmasının yolları aranmaktadır. Bunun sağlanması ise yükleme ve boşaltma işlemlerinin insan gücünden ziyade makineleşmesi, heterojen yüklerin homojen yükleme birimleri haline getirilmesine bağlıdır[177]. Ayrıca bu şekilde konteynerize edilen yüklerin, konteyner taşımacılığına uygun özel konteyner gemileri ile taşıması da gerekmektedir. Bu kapsamda, genel amaçlı ticaret gemileri ile taşınan eşyaların sıklıkla yükleme, istif, taşıma ve boşaltma aşamalarında zarar görmeleri sebebiyle konteynere konularak taşınmasına başlanmış ve bu konteynerlerin güvenli, hızlı ve verimli bir şekilde taşınması için yapılan gemilere de konteyner gemisi denilmiştir[178]. Konteyner gemileri, standart boyutlardaki konteynerlerin güvenli ve hızlı bir şekilde taşınmasını sağlayan, bölmeli (cellular) yapıda ve hiçbir taşıma hacmi boşa gitmeyecek şekilde inşa edilen, yüksek teknolojiye sahip hızlı gemilerdir[179].

---

[172] KALPSÜZ, age, s.101; KANER, Deniz Ticareti, s.20.
[173] CUDAHY, The Containership Revolution, s.5.
[174] Bkz; aşa. 2.2.4.
[175] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.15.
[176] CUDAHY, Box Boats, s.2.
[177] ÇAKICI, age, s.102.
[178] HEPGÜLERLER, age, s.38.
[179] SERBES, age, s.46-47. Konteyner gemilerinin ortaya çıkışı ve gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: CUDAHY, Box Boats, s.25 vd.

1960'lı yıllardan itibaren hızlı bir büyüme sürecine giren konteyner taşımacılığında, konteynerlerin taşınması için özel gemi türlerinin inşası ihtiyacı ortaya çıkmıştır. İlk başlarda konteynerler klasik tipteki genel maksatlı kuru yük gemilerinde taşınmaya başlanmış, sonrasında ise hem kuru yük hem de konteyner taşıyacak şekilde yarı konteyner gemileri inşa edilmiştir[180]. Yarı konteyner gemileri, esasen genel kargo gemisi sınıfında olup konteyner için özel olarak ambarlar eklenmiştir. Ayrıca bu gemilerde yeterli kaldırma kapasitesine sahip bumbalar bulunmakla birlikte, bu bumbalar özel liman vinçleri kadar hızlı çalışmamaktadır[181]. Bu gemilerde kurallara uygun şekilde yükleme, boşaltma ve istif yapıldığında konteyner için güvenli bir yolculuk sağlanmakla birlikte, bu gemilerle yapılan konteyner taşımacılığından istenen verim alınamamıştır. Çünkü bu gemilerde, konteyner için özel hızlı ve mekanik yükleme ve boşaltma araçları ile yeterli yükleme yerleri bulunmamaktadır. Konteyner gemilerinin açık ambarlı farklı bir yapısı bulunduğundan tersanelerdeki üretimi gecikmiştir. Özellikle 1970 yılından itibaren gemi inşa sanayinde konteyner gemilerinin üretimine yönelik büyük gelişmeler yaşanmış, Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa tersanelerinde yoğun bir şekilde konteyner gemileri inşa edilmeye başlanmıştır[182].

Konteyner gemileri, konteynerlerin güvertelerinde verimli ve güvenli bir şekilde taşınabilmesi için özel tasarlanmış gemilerdir. Konteyner gemisi şekil itibariyle içine konteynerlerin yerleştirilebildiği üstü açık bir kutu olarak tanımlanabilir[183]. Ambarlarının açık olması ve konteynerlerin konacağı hücresel kılavuz sistemi, konteyner gemilerini diğer gemilerden ayıran özelliklerdir[184].

Konteyner gemilerinin hidrodinamik özellikleri, geminin yüksek seyir hızına ulaşmasına elverişli şekilde tasarlanmaktadır. Geminin tasarımında hız konusu en önemli noktalardan biridir. Gemi boyutu arttıkça hızı da artmaktadır. Bununla birlikte yüksek hız, yakıt tüketimini arttırdığı gibi ince bir gövde tasarımı gerektirdiğinden taşıma hacmini kısıtlamaktadır. Uğranılması gereken birçok ara limanın bulunduğu kısa rotalarda hız çok önem arz etmediğinden küçük ve orta ölçekli gemiler kullanılmaktadır. Hızın önemli olduğu uzun rotalarda ise büyük konteyner gemileri tercih edilmektedir[185].

[180] ÇAKICI, age, s.103; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.21; SIR, age, s.30.
[181] SIR, age, s.30; HEPGÜLERLER, age, s.39; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.25-26.
[182] ÖZTÜRK, age, s.12.
[183] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.581.
[184] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.510.
[185] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.584.

Geminin stabilizasyonun sağlanması için, çoğu gemi yüksek kapasiteli sıvı ya da katı balast taşımakta ve/veya geminin orta kısmı daha geniş inşa edilmektedir. Bu şekilde konteyner gemilerinin yan yatma ve alabora olma riski en aza indirilmektedir[186].

Konteynerlerin gemide istiflendikleri ambarlarda sabit şekilde tutulabilmesi için konteyner kızakları yer alır. Konteyner gemilerinde bulunan bu özel korkuluk ve yuvalar, konteynerleri yerlerine herhangi bir bağlama işlemine gerek olmaksızın sabitler. Konteyner gemileri büyük ambar ağızlarıyla çift gövdelidir. Konteynerler hem yük ambarlarında hem de güvertede taşınabilmektedir[187]. Ambar ağızları, güverte üstünde daha fazla konteyner istifleyebilmek amacıyla gerekli tabanı oluşturan güçlendirilmiş ambar kapaklarıyla kapatılmaktadır[188].

Özel şekilde donatı bulunan yük ambarlarında konteynerlerin bağlanmasına gerek bulunmamakta iken, güvertede herhangi bir destek yapısı yer almadığından köprü yüksekliğine göre konteynerler genelde üst üste 8-9 sıra yerleştirildikten sonra köşelerinde bulunan kilit mekanizması sayesinde birbirlerine kilitlenir ya da çelikten halatlar ile bağlanır[189]. Konteyner gemileri kural olarak her bir konteynere kaldırma araçları ile doğrudan erişimi sağlayacak şekilde tasarlanır[190]. Bu şekilde yükleme ve boşaltma süreleri en aza indirilerek, gemilerin limanda geçirdiği süreler azalmış ve taşımadaki verimlilik arttırılmıştır[191].

Konteyner gemilerinin bazıları, yükleme boşaltma süreçlerini yürütebilmek için özel vinçlerle (kreyn) donatılmıştır. Bu konteyner gemilerine, donatımlı konteyner gemileri denilmektedir[192]. İlk başlarda konteyner gemileri kreynlerle donatılmış iken daha sonradan hem yükleme hacmini yükseltmek hem de yükleme ve boşaltma hızını artırmak için liman vinçleri tercih edilmeye başlanmıştır[193].

Konteyner gemileri, gemilerin boyu ve konteyner kapasiteleri üzerinden ayrıma tabi tutulabilir. Konteyner gemilerinin kapasitesi, TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) terimi yani 20 ft'lik standart konteyner adeti üzerinden tanımlanmaktadır. Bu kapsamda

---

[186] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.9.
[187] Türk Armatörler Birliği, https://armatorlerbirligi.org.tr/gemi-tipleri, (ET: 21.09.2022).
[188] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.582.
[189] BİCAN, Konteyner, s.39.
[190] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.9; HEPGÜLERLER, age, s.39.
[191] ÇAKICI, age, s.104.
[192] Türk Armatörler Birliği, https://armatorlerbirligi.org.tr/gemi-tipleri, (ET: 21.09.2022).
[193] ÖZTÜRK, age, s.12; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.25; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2471.

konteyner gemileri, konteyner taşıma kapasiteleri dikkate alınarak altı nesil şeklinde sınıflanmaktadır[194];

1- Birinci Nesil; Dönüştürülmüş Yük Gemisi ve Tankerler (1956-1970)[195], 135-200 m. uzunluk ve 500-800 TEU kapasite,
2- İkinci Nesil; Hücresel Konteyner Gemileri (1970-1980)[196], 215 m. uzunluk ve 1.000-2.500 TEU kapasite,
3- Üçüncü Nesil; Panamax Sınıfı Gemiler (1980-1988)[197], 250-290 m. uzunluk ve 3.000-4.000 TEU kapasite,
4- Dördüncü Nesil; Post Panamax Sınıfı Gemiler (1988-2000)[198], 275-305 m. uzunluk ve 4.000-5.000 TEU kapasite,
5- Beşinci Nesil; Post Panamax Plus Sınıfı Gemiler (2000-2005), 335 m. uzunluk ve 5.000-8.000 TEU kapasite,
6- Altıncı Nesil; Yeni Panamax Sınıfı Gemiler (2006-), 397 m. uzunluk ve 11.000-14.500 TEU kapasite.

Bu sınıflandırma dışında, 19.000 TEU üzeri taşıma kapasitesine sahip Süper Post Panamax Gemileri ile asıl görevi büyük gemilerin giremediği küçük ve sığ limanlara konteyner taşımak olan 3.000-4.000 TEU altında taşıma kapasiteli "Besleyici (Feeder) Gemi" türü de bulunmaktadır[199].

Düşük taşıma kapasiteli (Feeder, Feedermax ve Handy) gemiler daha çok kısa mesafelerde, kuzey güney yönündeki rotalarda bulunan düşük hacimli limanlarda tercih edilir. Orta ölçekli gemiler de yine kısa mesafeli taşımalarda, besleyici (feeder)

---

[194] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.9; Türk Armatörler Birliği, https://armatorlerbirligi.org.tr/gemi-tipleri, (ET: 21.09.2022).

[195] Kuru yük, parça yük veya tankerlerin değiştirilmesi ile yapılmış, kendi içinde yükleme ve boşaltma araçları bulunan ve düşük hızlı olan gemilerdir. Genellikle ilk konteyner taşımalarının yapıldığı Kuzey Atlantik'te kullanılmıştır (ÇAKICI, age, s.105).

[196] Bu gemiler, kendi içinde yükleme ve boşaltma araçları bulunan ve ayrıca konteynerlerin yerleştirilmesini sağlayan özel gözlere (hücrelere) sahip gemilerdir. Bu gemilerde hız ve kapasite artırılarak konteyner başına düşen maliyet azaltılmak istenmekle birlikte, gerekli modernizasyona ve hıza ulaşılmış değildir (ÇAKICI, age, s.105).

[197] Üçüncü nesil konteyner gemileri ile birlikte yükleme boşaltma işlemleri limanlardaki modern mekanik araçlarla yapılmaya başlanmış, gemilerin taşıma kapasiteleri ve hızları artırılmıştır (ÇAKICI, age, s.105; SIR, age, s.30).

[198] 1974 yılında akaryakıt fiyatlarının yükselmesi ile birlikte gemilerin hızlarında düşme ortaya çıkmış ve dördüncü nesil konteyner gemileri en ekonomik konteyner gemileri olarak üretilmeye başlanmıştır (SIR, age, s.30).

[199] BİCAN, Konteyner, s.40. Konteyner taşıyan gemi tipleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz: SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.11-18; HEPGÜLERLER, age, s.38-47.

hizmetlerde ve kuzey güney rotalarında kullanılabilmektedir. Büyük konteyner gemileri (Panamax, post panamax, yeni panamax) ise hızları da fazla olduğundan uzun mesafelerde ve derin denizlerde kullanılmaktadır[200]. Her büyüklük segmentindeki gemilerin farklı işlevleri bulunduğundan, bu gemiler ihtiyaca göre farklı tasarımlarda ve hızlarda yapılabilmektedir. Ayrıca gerektiğinde bu gemilere konteyner elleçleme sistemleri de eklenebilmektedir.

Konteyner taşıma kapasitesine göre sınıflandırma incelendiğinde, hem uzunluk hem de taşıma kapasitesi bakımından konteyner gemilerinin hızlı bir gelişme gösterdiği görülmektedir. Ayrıca bu durum deniz ticaretindeki hızlı büyümeyi ve taşıma hatlarındaki daha büyük gemilere olan ihtiyacı göstermektedir[201]. Konteyner gemilerinin daha da büyümesindeki engeli ise Dünya üzerindeki limanların altyapısı ve kapasiteleri ile kanallar ve boğazlar gibi dar su yolları oluşturmaktadır[202].

Büyük gemilere olan yönelimin en büyük sebebi ise, büyük gemilerin işletme ve birim taşıma maliyeti açısından küçük gemilere göre daha ekonomik olmasıdır[203]. Ayrıca büyük gemiler küçük gemilere göre daha hızlıdır. Büyük konteyner gemilerinin yatırım maliyetleri çok yüksek olup, bu gemiler daha çok taşıma hacmi ve mesafesi yüksek olan hatlar için elverişlidir. Küçük konteyner gemilerinin daha çok yüksek hızın gerekmediği kısa rotalarda tercih edildiği söylenebilir[204]. Ancak diğer gemi türleri ile kıyaslandığında en düşük genel giderle faaliyet gösteren gemi türü konteyner gemileridir. Ayrıca konteyner taşımacılığı liman verimliliğini de arttırmakta ve genel olarak taşıma maliyetlerinde büyük bir tasarruf sağlamaktadır[205].

2.2.3 Konteyner Taşımacılığı Türleri

Konteynerin çeşitli araçlarda taşınmaya müsait olması ve bir araçtan diğerine kolaylıkla aktarılabilmesi sayesinde, yükün taşıması sadece limandan limana değil, ayrıca karada bulunan bir yerden bir limana veya deniz yolunu kullanarak yine karada bir yere

[200] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.538-539.
[201] CUDAHY, Box Boats, s.241; STOPFORD Martin, "How shipping has changed the world & the social impact of shipping", Global Maritime Environmental Congress SMM Hamburg, 07.09.2010, s.1-10 (Shipping), s.4-6; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.27-28; KIPÇAK, age, s.30; BİCAN, Konteyner, s.40.
[202] CUDAHY, Box Boats, s.242; YAZICI, agm, s.222.
[203] ÖZTÜRK, age, s.15.
[204] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.538.
[205] SIR, age, s.16.

yapılabilmektedir[206]. Bu bakımdan deniz ticaretinde konteynerlerin limanlarda, karada bulunan terminallerde veya yükle ilgili kişilerin işyeri ya da antrepo gibi ticari işletmelerinde yüklenmesi ve boşaltılması mümkündür[207].

Konteyner taşımacılığının nerede başladığı ve nerede bittiği ile bağlantılı olarak, konteyner taşımacılığı bu üç farklı yer arasında farklı kombinasyonlarda ve farklı şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Bu kapsamda tarafların kararlaştırabileceği taşıma türleri; limandan limana (deniz terminalinden deniz terminaline), limandan kara terminaline, limandan kapıya (işletmeye), kara terminalinden limana, kara terminalinden kara terminaline, kara terminalinden kapıya, kapıdan limana, kapıdan kara terminaline veya kapıdan kapıya (işletmeden işletmeye) şeklinde sayılabilir[208]. Bu sayılanlar arasında konteyner taşımacılığının en dar kapsamlı türü limandan limana taşımacılık iken, en geniş kapsamlı türü ise kapıdan kapıya taşımacılıktır[209]. Bu çerçevede konteyner taşımacılığını beş ana başlığa ayırarak inceleyebiliriz;

1- **Kapıdan Kapıya Taşımacılık (Door to Door veya House to House)**; Bu taşıma şeklinde, eşya satıcının işyeri veya deposundan alınarak alıcının işyeri veya deposuna teslim edilmektedir[210]. Konteyner taşımacılığının en çok tercih edilen ve en güvenilir şeklidir. Kapıdan kapıya taşımacılıkta, konteyner içinde aynı kişiye ait yükler bulunmaktadır. Taşıtan, yükünü kendi işyerinde konteynere yükler ve gümrük işlemlerini taşımanın yapıldığı ülke mevzuatına göre depoda veya limanda yapar. Ülke mevzuatına göre, konteyner yüklendiği depoda veya yükleme limanında kapatılarak mühürlenir. Konteyner boşaltma limanında hiç açılmadan teslim yerine götürülerek, gönderilene işyerinde veya deposunda kapalı olarak teslim edilir[211]. Bu bakımdan FCL/FCL taşıma şekli[212], kapıdan kapıya konteyner taşımalarında görülmektedir[213]. Kapıdan kapıya taşımacılık,

[206] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.17.
[207] HSU, age, s.47; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2518.
[208] HSU, age, s.47-48; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2518. Benzer ancak daha genel bir ayrım için bkz: SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.266.
[209] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2518.
[210] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.265; SIR, age, s.24.
[211] SIR, age, s.24; GÜLER Nil, "Limanlarda Konteyner Lojistiği ve Kapasite Hesapları", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.165-180, s.165.
[212] FCL/FCL taşımada, tamamen dolu ve kapalı olarak taşıyana teslim edilen konteyner, varma limanında aynı şekilde kapalı olarak gönderilene teslim edilmektedir (HSU, age, s.49; TANGÜN, age, s.147-148; CUMALIOĞLU, age, s.146; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479).
[213] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.115.

konteyner taşımacılığının amacına en uygun taşıma şekli kabul edilmekte olup, doktrinde gerçek konteyner taşımacılığı olarak da anılmaktadır[214]. Konteyner hizmetlerinin gelişmesi, servisleri limandan limana taşımacılık yerine kapıdan kapıya taşımacılık şekline sokmuştur. Bu şekilde konteyner hizmetleri kara taşımacılığını da kapsamakta ve konteyner ile taşınan yükü, bir taşıma birimi haline getirmektedir[215].

2- **Limandan Kapıya Taşımacılık (Port to House)**; Taşıtan, taşınacak eşyayı limana kadar getirir ve orada eşya konteynere taşıyan tarafından istiflenir. Sonrasında konteyner boşaltma limanında indirilerek açılmadan gönderilenin işyerine veya deposuna taşınır. Konteyner burada kapalı olarak teslim edilir[216]. Eşyaların konteynerden boşaltılması gönderilen tarafından yerine getirilir. LCL/FCL taşıma şekli[217], limandan kapıya konteyner taşımalarında kullanılmaktadır. Bu taşıma türünde, birden çok taşıtana ait eşyanın tek bir gönderileni vardır[218].

3- **Kapıdan Limana Taşımacılık (House to Port)**; Taşıtan, eşyayı deposunda veya işyerinde konteynere yükleyerek taşıyana kapalı şekilde teslim eder. Konteyner boşaltma limanında indirildikten sonra burada açılır ve eşya gönderilene limanda teslim edilir[219]. FCL/LCL taşıma şekli[220], kapıdan limana konteyner taşımalarında görülen taşıma şeklidir. Bu taşıma şeklinde, konteyneri doldurmaya yeterli yükü bulunan bir taşıtan yer alırken, karşı tarafta birden çok gönderilen bulunmaktadır[221].

4- **Terminalden Terminale Taşımacılık (Point to Point);** Terminalden terminale taşımacılıkta aynı konteyner içinde farklı kişilere ait yükler bulunmaktadır. Bu konteynerler, karadaki bir yerden alınır ve deniz yolu kullanılarak karadaki başka

---

[214] STEENKEN, age, s.18; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.17; HEPGÜLERLER, age, s.52; TAŞKIN, Konteyner, s.85.
[215] SIR, age, s.38; HEPGÜLERLER, age, s.53.
[216] GÜLER, agm, s.166.
[217] LCL/FCL taşımada, taşınacak eşya taşıyana teslim edilmekte ve eşya taşıyan tarafından konteynere istiflenmektedir. Varma yerinde ise konteyner kapalı olarak gönderilene teslim edilir (HSU, age, s.50; TANGÜN, age, s.149; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479).
[218] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.115.
[219] SIR, age, s.24; GÜLER, agm, s.166.
[220] FCL/LCL taşımada, konteyner taşıyana tamamen dolu ve kapalı olarak teslim edilmekle birlikte, eşya varma yerinde taşıyan tarafından konteynerden boşaltılarak parsiyel olarak gönderilenlere teslim edilir (HSU, age, s.49; TANGÜN, age, s.149; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479).
[221] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.115.

bir yere taşınırlar. Burada konteyner açılarak içerisindeki yükler dağıtılır[222]. Kapıdan kapıya taşımacılığın yapılabilmesi için tek bir yükletene ait yüklerin konteyneri doldurması gereklidir, aksi durumda terminalden terminale taşımacılık tercih edilmektedir [223].

5- **Limandan Limana Taşımacılık (Port to Port);** Bu taşıma şeklinde de, farklı kişilere ait yükler aynı konteynere yüklenir. Genellikle bir taşıtanın bir konteyneri dolduracak yükü bulunmadığında tercih edilir. Bununla birlikte yükleme bir deniz veya hava limanında olur. Konteyner, buradan alınıp deniz yoluyla başka bir limana tanışır ve boşaltma limanında konteynerin içerisindeki yükler gönderilenlere dağıtılır[224]. LCL/LCL taşıma şekli[225], limandan limana konteyner taşımalarında kullanılmaktadır. Bu taşıma türünde birden çok taşıtan ve gönderilen bulunmaktadır[226].

Konteyner taşımacılığında karma (multimodal) taşıma[227] sözleşmeleri, taşımanın başlangıç ve bitiş yerleri arasında sadece denizin yer almadığı kapıdan kapıya taşımacılık, limandan kapıya taşımacılık, kapıdan limana taşımacılık ve terminalden terminale taşımacılıkta görülmektedir. Bu hallerde deniz yoluyla taşıma ile birlikte farklı bir türdeki taşımanın yerine getirilmesi de tek bir taşıma sözleşmesi ile taahhüt edilmişse, multimodal taşıma ortaya çıkacaktır. Bununla birlikte sadece deniz yolu taşıması bulunan

---

[222] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.265; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.17; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.15; TAŞKIN, Konteyner, s.85.

[223] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.17 ve 33.

[224] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.266; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.17; SIR, age, s.25; GÜLER, agm, s.166.

[225] LCL/LCL taşımada ise taşıyana parsiyel olarak teslim edilen eşya, taşıyan tarafından konteynere istiflenir ve varma yerinde taşıyan tarafından konteynerden boşaltılarak parsiyel olarak gönderilenlere teslim edilir (HSU, age, s.50; TANGÜN, age, s.148; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2479).

[226] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.115.

[227] Karma (değişik tür araç ile, multimodal, çoklu) taşıma, birden çok değişik tür taşıma aracının kullanıldığı, diğer bir deyişle taşımanın birden farklı taşıma türüyle yapıldığı taşıma türüdür (OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri, 2. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1971 (Deniz Ticareti), s.30; ÜLGEN, age, s.89; KULA DEĞİRMENCİ Nil, "Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 1, Mart 2010, s.79-98 (Çoklu Taşımacılık), s.83; SEVEN Vural, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012 (Gönderilen), s.23; KARAN, Carriage of Goods, s.43; KARA Hacı, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, Legal Yayıncılık, İstanbul 2014, s.40; COŞKUN, age, s.33).

limandan limana taşımacılıkta multimodal veya karma taşıma sözleşmesi bulunmamaktadır[228].

2.2.4 Konteyner Taşıma Sistemleri

Konteyner terminallerinde farklı taşıma ve işletme sistemleri bulunmakta olup, bu sistemlerde farklı özel araç ve ekipmanlar kullanılmaktadır.

Şasi (Treyler) Sistemi: Konteynerler sadece karayolu üzerinde olacak şekilde, tekerlekli ve düz yüzeyli şasiler üzerinde taşınır. Konteyner gemiden bir köprü vinç yardımıyla boşaltılırken doğrudan doğruya şasinin üzerine oturtulur. Konteyner ve şasi birlikte treyler denilen taşıma birimini oluşturur[229]. Şasi sisteminde, şasi üzerindeki konteyner ile birlikte istifleme bölgesinde, konteyner yük istasyonuna veya diğer iç alanlara dağıtılıncaya kadar bekletilir. Depolama alanındaki her konteyner tekerlekli taşıma aracı üzerinde olduğundan, konteyner terminalleri içindeki taşımada hız ve kolaylık sağlanır. Bu taşıma sisteminin, özellikle iç taşımaların kamyon veya tırlarla yapıldığı hallerde tercih edildiği görülmektedir. Ayrıca bu sistemde çok geniş transit depolama alanına ihtiyaç duyulmakta olup, limanda yeterli depolama ve hareket alanının bulunması gerekir. Bu nedenle taşıyanlar için özel bir iskele kiralanması veya tahsis edilmesi ve bu iş için hazır treylerler bulunması durumunda bu sistem en yüksek faydayı sağlamaktadır[230].

Straddle Taşıyıcı Sistemi: Konteyner bu sistemde, normal bir terminal hizmet treylerine indirilerek terminallerde bulunan çekici traktörler yardımıyla istifleme alanına götürülmektedir. İstifleme alanında konteyner, treylerden straddle taşıyıcı aracılığıyla alınarak taşıma aracının türüne bağlı olarak iki, üç veya dört tanesi üst üste gelecek şekilde buraya istiflenir. Özellikle konteyner terminal alanı içindeki mesafelerin çok kısa olması ve depolama alanının çok büyük olmaması halinde bu sistem tercih edilir[231]. Straddle taşıyıcılar, konteyner terminallerinde alan tasarrufu sağlaması, kullanma esneklikleri ve yüksek talepleri karşılayabilmeleri açısından sıklıkla kullanılmaktadır.

[228] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.32.
[229] STEENKEN, age, s.17; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; SIR, age, s.73; HEPGÜLERLER, age, s.75; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.34.
[230] SIR, age, s.73; HEPGÜLERLER, age, s.75.
[231] SIR, age, s.73; HEPGÜLERLER, age, s.76; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.35.

Straddle taşıyıcıların güvenli bir şekilde çalışabilmeleri için, çalışma alanının yaya işçilere kapatılması gereklidir[232].

Van Sistemi: Konteynerlerin demiryolu ile taşınacağı durumlar için oluşturulmuştur. Bu taşıma sisteminde liman idaresi, konteynerleri gemi ve terminal ile terminal ve vagon arasında taşıyacak boşaltma araçlarını bulundurur. Konteynerlerin geminden indirilmesi ile geminin boşaltma işi bitmiş olur[233].

Köprü Vinç Sistemi: Köprü vinç sisteminde, istifleme alanlarında dört veya beş konteyneri üst üste koymak için gentry vinçleri kullanılmaktadır. Gemiden boşaltılan konteynerler depolama alanlarına genelde treyler ile taşınmaktadır. Köprü vinçler ise beş ilâ yedi konteyner sırasını ve bir treyler şasi şeridini içermektedir. Köprü vinçler, lastik tekerlek veya raylı sistem üzerinde hareket edebilmektedir. Köprü vinç sistemi, karadaki depolama alanlarının ekonomik olarak kullanılmasını sağlamaktadır. Köprü vinçlerin esnekliği, straddle taşıyıcılara göre daha azdır ve başlangıç yatırımları daha yüksek iken, alınan verim daha düşüktür[234].

Forklift Sistemi: Forklift sisteminde, straddle taşıyıcılar yerine ağır forkliftlerden yararlanılmaktadır. Konteynerin elleçlenmesi işleminde, önden veya yandan kaldırma özelliği bulunan forkliftler kullanılabilmektedir. Bu sistemin olumlu yanı, forklift araçlarının konvansiyonel yükler ve Ro/Ro taşımalarındaki yüklerin elleçlenmesinde de kullanılmasıdır. Olumsuz tarafı ise forklift araçlarının terminal içi taşımalara uygun olmamasıdır[235]. Yıllık konteyner taşıma kapasitesi 30.000-40.000 konteyner terminalleri için forklift sistemi daha uygun iken daha büyük kapasiteli terminaller için straddle taşıyıcılara veya köprü vinçlere ihtiyaç duyulmaktadır[236].

Lash (Lighters Aboard Ship) Sistemi: Bu taşıma sisteminde konteynerler, yüzen konteyner, mavna veya panton da denilen "barge" adlı teknelerin içinde ya da güvertesinde taşınmaktadır. "Barge"lar, ana gemi ile taşınıp limanda boşaltılmaktadır. "Barge"lar güverteye kıç tarafındaki köprü tipi kreynler yardımıyla alınır ve indirilir[237]. Bu sistem özellikle büyük gemilerin yanaşamadığı sığ sularda ve içsu taşımalarında tercih

[232] SIR, age, s.73.
[233] STEENKEN, age, s.17; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; HEPGÜLERLER, age, s.75.
[234] SIR, age, s.73-76; HEPGÜLERLER, age, s.76; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.35.
[235] SIR, age, s.76; HEPGÜLERLER, age, s.76; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.35.
[236] SIR, age, s.76.
[237] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.15.

edilmekte ve deniz ile içsu taşımalarını birleştirmektedir. Lash Sisteminde, gemi limana yanaşmadan konteynerler denize indirilerek "barge"ların üzerinde limana çekilir[238].

Kompüterize Konteyner Elleçleme Sistemi: Bu sistemde, rıhtım vinci konteyneri gemiden boşaltarak konteyner konveyörüne indirir. Konveyör konteyneri gereken yere taşır ve burada raylı köprü vinci konteyneri alarak belirlenen yere istifler. Lastik tekerlekli transteynerler konteyneri buradan alarak şasi üzerinde teslim eder. Bu sistemin özelliği, konteynerin varış noktasına getirilene kadar yere hiç temas etmemesidir[239]. Kompüterize konteyner elleçleme sisteminde anlaşılacağı üzere, üst düzeyde bilgisayar sistemi, kablosuz veri iletişimi ve eğitimli personel gerekmektedir. Bu sistemde iş gücü azaltılmış olup, büyük bir sermaye ile kurulabilen makineleşmenin yoğun olduğu modern bir sistemdir[240].

Huckepack (Piggy-Back) Sistemi: Karayolu ve demiryolu taşıma araçlarının bir organizasyon ve uyum içinde birlikte kullanılması söz konudur. Kapıdan kapıya taşımacılığın en kısa sürede gerçekleştirilmesinin sağlandığı bu sistemde, organizasyonun da yüksek düzeyde olması gereklidir. Bu taşıma sisteminde, tren vagonunda şasi üzerindeki konteyner taşınmaktadır. Bu nedenle tren vagonu ile şasi birbiri ile uyumlu olmalıdır. Ayrıca vagona doğrudan kamyonun yüklenmesi de mümkündür. Böylelikle konteynerin bir araçtan diğerine aktarılırken taşınması gereken mesafe ortadan kalkmaktadır[241].

Ro/Ro (Roll On/Roll Off) Sistemi: Bu sistemde, konteyner ile birlikte şasi ve kamyon da "Ro/Ro Gemisi" denilen gemilere bindirilmektedir[242]. Ro/Ro Sisteminin en büyük avantajı, konteyner kamyondan ayrılmadığından konteynerin gemiye yüklenmesi ve boşaltılması için limanda bulunan yükleme ve boşaltma araçlarına ihtiyaç kalmamasıdır. Bu açıdan organizasyon maliyetleri daha düşüktür. Bu taşıma sisteminin olumsuz yönü ise kamyon ile birlikte taşıma yapıldığından geminin taşıma hacminde kayıp oluşmasıdır[243]. Konteyner gemileri ile Ro/Ro gemilerinin taşıma maliyetleri

---

[238] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; HEPGÜLERLER, age, s.76.
[239] SIR, age, s.78; HEPGÜLERLER, age, s.76; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.35.
[240] SIR, age, s.78.
[241] ÇAKICI, age, s.127; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; ÜLGEN, age, s.86; SIR, age, s.24; GENÇTÜRK Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.43; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.38.
[242] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; ÜLGEN, age, s.86; GLASS, age, s.6.
[243] ÇAKICI, age, s.129; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20; SIR, age, s.78; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.586; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.35.

kıyaslandığında, Ro/Ro gemileriyle uzun deniz yolculuğuna çıkılması halinde geminin taşıma kapasitesinden maksimum düzeyde yararlanılamadığı için yaşanan kayıpların, bu gemilere yükleme kolaylığı nedeniyle elde edilen kazançlardan fazla olduğu görülmektedir. Bu açıdan Ro/Ro Sistemi, ekonomik sebeplerle daha çok kısa mesafeli hatlarda tercih edilmektedir[244].

Taşıma sistemlerinin tercihinde, maliyet analizleri büyük önem taşımaktadır. Maliyet analizleri ülkelerin gelişmişlik düzeyleri, konteyner taşıma kapasiteleri ve coğrafi özelliklerine göre değişmektedir. Örneğin; coğrafi yüzölçümü büyük ve nispeten daha düz ülkeler demiryolu taşıma sistemlerini tercih ederken, yüzölçümü küçük olan ülkeler karayolu taşıma sistemlerine yönelmektedir. Konteyner taşımacılığında karma taşımalar büyük bir yere sahip olup, iç taşıma sistemlerinin birbiri ile bağlı olması konteyner taşımacılığının gelişmesi bakımından çok önemlidir.

2.2.5 Konteyner Elleçleme Yöntemleri

Lo/Lo (Lift On/Lift Off) Yöntemi: Konteynerin gemide bulunan veya limandaki kaldırma araçları ya da vinçler ile kaldırılarak gemiye yüklendiği veya gemiden boşaltıldığı elleçleme yöntemidir. Taşıma işlerinden yaygın olarak kullanılan geleneksel bir yöntemdir[245].

Flo/Flo (Float On/Float Off) Yöntemi: Yüzer konteynerlerin veya yüzer konteyner taşıyıcıları üzerine konulmuş konteynerlerin yarı dalmış gemiye yüzdürülerek ya da yarı dalmış taşıyıcı geminin bunların altına girmesi suretiyle taşınarak gemiye yüklendiği ve aynı şekilde gemiden boşaltıldığı elleçleme yöntemidir[246].

Lift and Roll Yöntemi: Bu yöntemde konteyner gemide bulunan yükleme araçları veya vinçlerle gemiye yüklenir ve sonrasında tekerlekler üzerinde yerine konur. Bu yöntem genellikle özel tip mavna taşıyıcılarında kullanıldığından, konteynerin önceden mavnalara yüklendiği hallerde tercih edilir[247].

2.2.6 Konteyner Taşımacılığında Yükü Olumsuz Etkileyebilecek Unsurlar

Konteyner taşımacılığında yükü olumsuz etkileyen unsurlar; fiziksel faktörler, iklim şartları, biyolojik faktörler ve kimyasal faktörler olmak üzere dörde ayrılabilir.

---

[244] ÇAKICI, age, s.129; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.20.
[245] GLASS, age, s.6; SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.6.
[246] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.6.
[247] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.7.

Taşımada kullanılacak konteynerin seçiminde bu şartlar dikkate alınarak, yüke uygun bir konteyner seçilmelidir.

Fiziksel Faktörler: Titreşim, mekanik şok, ısı şoku, aşınma ve sürtünme, basınç ve kırılma fiziksel faktörlerin başında gelmektedir. Fiziksel faktörler, statik faktörler ve dinamik faktörler olmak üzere ikiye ayrılır. Statik faktörler, elleçleme ve istifleme işlemleri dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Temel sebebi, yükün alt kısmının eğilmesi ve katlanması suretiyle ezilmesine sebep olan istif basıncıdır. Dinamik faktörler ise yükü konteynere yüklerken, deniz yolculuğu ve elleçleme sırasında yükün ve konteynerin hareket etmesinden kaynaklanan faktörlerdir. Ani hızlanma ve yavaşlamalar, sarsıntı ve titreşim gibi hareketler sonucu meydana gelir[248]. Bu nedenle yük, alt kısmında oluşacak basınca dayanacak şekilde istiflenmeli, ayrıca elleçleme işlemi ile yolculuk sırasında oluşabilecek ani hareketlere, sarsıntılara ve titreşimlere dayanacak şekilde konteynere yüklenmelidir.

İklim Şartları: Deniz taşımacılığında genellikle farklı iklim kuşaklarında yolculuk yapılmakta olup, yükler taşıma sırasında iklim şartlarından etkilenmektedir. Kapalı olan konteynerler deniz suyu, yağmur, kar, toz ile güneş ısı ve ışığı gibi dış etkenlere karşı yükü korumakla birlikte, çeşitli sebeplerle konteyner içinde nemlenme olabilmektedir. Nemlenme; eşyanın kendine has özellikleri, paketleme malzemesinin türü veya destek malzemelerden kaynaklanabilir. Konteynerin çatısında veya duvarlarında oluşan nem yük üzerine damlama yapabilmekte ve eşyada küf, pas, leke, renk solması, yapışma, etiketin soyulması veya eşya yığınlarının çökmesi gibi zararlara sebep olabilmektedir. Bu açıdan yükün hasar görmesine sebep olan en önemli sebeplerden biri nemlenmedir[249]. Bu nedenle özellikle nem yayan veya neme duyarlı eşyaların taşınmasında gerekli önlemler alınarak taşıma yapılmalıdır.

Biyolojik Faktörler: Nemlenme, havalandırmanın yetersiz olması, sıcaklığın yüksek derecelere ulaşması gibi sebeplerden dolayı konteynerin içinde ve yükte bulunan böcek, mantar, küf ve mikro organizmaların varlığında artış olabilmektedir. Bu nedenle yük ve konteynerin içi dezenfekte edilmeli ve yük olası biyolojik tehlikelere karşı korunmalıdır[250].

[248] SAYGILI/ERDAL, agm, s.29; HEPGÜLERLER, age, s.98-99.
[249] SAYGILI/ERDAL, agm, s.31; HEPGÜLERLER, age, s.99; YAVAŞ, age, s.39.
[250] SAYGILI/ERDAL, agm, s.32; YAVAŞ, age, s.39.

Kimyasal Faktörler: Nem, sıcaklık derecesi ve değişimleri ile geminin hareketleri neticesinde ortaya çıkmaktadır. Koku, difüzyon, ürün içeriğinin değişikliğe uğraması, ürünün kendiliğinden tutuşması gibi haller kimyasal faktörlere örnektir[251]. Özellikle tehlikeli madde sınıfında olan yükler, tehlikeli madde taşıma mevzuatına uygun olarak taşınmalıdır.

2.2.7 Konteyner Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

2.2.7.1 Konteyner Taşımacılığının Avantajları

Konteyner taşımacılığı, taşıma işlerinde makineleşmeyi ve rasyonalizasyonu sağlayarak birçok avantajı da beraberinde getirmiştir. Bu avantajlar şu şekildedir;

- Konteynerlerin standart oluşu taşıma etkinliğini, hızını ve verimliliğini artırmış, taşıma maliyetlerini düşürmüş, ayrıca kolayca bir araçtan diğerine aktarıldığından kombine taşımaların önünü açmıştır[252]. Ayrıca modern taşımacılık yöntemi olarak kabul edilen kapıdan kapıya taşımacılık şekli, konteynerler taşımacılığının başlaması ile hayata geçebilmiştir[253].
- Taşıyanlar, konteyner taşımacılığının kendileri için de daha fazla imkan ve kolaylık sağlamasından dolayı taşıma ücretlerinde indirim yapmış ve konteyner kullanımını teşvik etmişlerdir[254].
- Konteynerler birçok heterojen eşyanın tek bir taşıma birimi haline gelmesini sağlamıştır. Bu durum parça parça işlem görmesi gereken yüklerin, toplu bir şekilde yüklenmesinin ve boşaltılmasının önünü açmıştır. Böylelikle yükleme ve boşaltma süreçleri kolaylaşmış ve kısalmış, eksik ve yanlış boşaltmaların önüne geçilmiştir. Yeknesak yapıda olmayan yüklerin elleçlenmesi çok zor olmaktayken, konteyner içinde birimleşen yüklerin elleçlenmesi kolaylıkla

[251] SAYGILI/ERDAL, agm, s.31; YAVAŞ, age, s.39.
[252] TEKİL, Deniz Hukuku, s.76; ÜLGEN, age, s.85; BORDAHANDY, Containers, s.342; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.9; WIEDENBACH Lina, The Carrier's Liability for Deck Cargo (A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation), Springer-Verlag, Berlin Heidelberg 2015, s.11; KARAN, Carriage of Goods, s.29; KIPÇAK, age, s.18; YAVAŞ, age, s.37; EFECAN, age, s.16.
[253] ÇAKICI, age, s.36; ÜLGEN, age, s.85; HEPGÜLERLER, age, s.70; KARA, age, s.1; TAŞKIN, Konteyner, s.84.
[254] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.22; LEVINSON, agm, s.12; HEPGÜLERLER, age, s.71; SERBES, age, s.44.

yapılabilmektedir[255]. Limanlarda ortaya çıkan gecikme, sıkışıklık ve düzensizlikler azalmıştır. Ayrıca bu şekilde insan gücü, taşıma maliyeti ve zamandan da tasarruf sağlanmıştır[256].

- Yükleme ve boşaltma sürelerindeki kısalma sayesinde alıcılar yüke daha kısa sürede ulaşmış, geminin limanda bekleme süresi azalmış ve bu da gemiden daha fazla yararlanma olanağı sağlamıştır[257].
- Konteyner, eşyayı belirli ölçüde koruma işlevi gördüğünden ve ambalajın bazı fonksiyonlarını yerine getirdiğinden konvansiyonel taşımalara göre ambalajlamada kolaylıklar sağlamaktadır. Ayrıca konteynerde taşınacak yüklerde kullanılan ambalaj malzemesi de daha az olacağından ambalaj giderlerinden tasarruf edilmektedir[258].
- Konteynerin koruyucu özelliği sayesinde yük hasarlarında da azalma gözlenmiştir. Konteynerler ezilme, bükülme, ıslanma, gibi dış etkenlere karşı dayanıklı olup, içindeki yükü hava ve deniz şartlarından da önemli ölçüde korumaktadır[259].
- Konteynerin koruma işlevi sayesinde ayrıca, yükler genellikle kapalı kutularda olduğundan özellikle zincirleme taşımalarda[260] depolama masraflarından da

[255] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.268; SIR, age, s.17; YAVAŞ, age, s.37; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18.

[256] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.269; SIMON, Shipping Containers, s.511; ÇAKICI, age, s.36; KIZILTAŞ Vehbi, "Containerisation Sistemi ile Door-to-Door Nakliyatı", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.133-152, s.139; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.14; SIR, age, s.17; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.15; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.17; WIEDENBACH, age, s.11; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106; YAVAŞ, age, s.37; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18.

[257] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.268; SIMON, Shipping Containers, s.512; ÇAKICI, age, s.38; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.24; SIR, age, s.18; STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.511; LEVINSON, agm, s.12; HEPGÜLERLER, age, s.72; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.9; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106; TAŞKIN, Konteyner, s.13.

[258] SIMON, Shipping Containers, s.512; TEKİL, Deniz Hukuku, s.76; KIZILTAŞ, agm, s.139; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.21; ÜLGEN, age, s.85; SIR, age, s.17; ÖZTÜRK, age, s.25; KARAN, Carriage of Goods, s.29; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.9; WIEDENBACH, age, s.11; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106; YAVAŞ, age, s.37; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18; TAŞKIN, Konteyner, s.13.

[259] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.268; SIMON, Shipping Containers, s.511; TEKİL, Deniz Hukuku, s.76; ÇAKICI, age, s.37; KARAN, Carriage of Goods, s.29; HEPGÜLERLER, age, s.71; DEMİRLİOĞLU, age, s.11; CUMALIOĞLU, age, s.145; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.9; WIEDENBACH, age, s.11; KIPÇAK, age, s.17; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18.

[260] Zincirleme taşıma, aynı taşıma yolu üzerinde fakat birden çok aynı tür araç kullanılarak yapılan taşıma türüdür. Taşımaların aynı türde olması, zincirleme taşımanın zorunlu unsurudur (DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.29; DENİZ İnci, "Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta

tasarruf sağlanmaktadır[261]. Ayrıca konteynerdeki yüklerin kapalı kutular içinde korunaklı şekilde bulunmasının, hırsızlığı zorlaştıracağı ve hırsızlık olaylarının sayısında azalma sağlayacağı söylenebilecektir[262].

- Konteyner şekli, iç ve dış donanımları itibariyle bir depoya benzemektedir. Konteynerin yüksek koruma özelliği sayesinde eşyaların depolanması masraflarında düşüş sağlanmıştır[263].
- Konteyner taşımacılığında yüklerin zıya ve hasara uğrama ihtimalinin en aza indirilmesi çabası ve hırsızlık olaylarındaki azalma nedeniyle rizikolar hafiflemiş olup sigorta masraflarında düşüş sağlanmıştır[264].
- Konteyner gemilerinin taşıma kapasitesi, diğer gemi türlerine göre çok daha fazladır[265]. Çünkü konteyner gemilerinde geminin hacmi en yüksek verimle kullanılmakta olup, kullanılamayan hacim oranı oldukça düşüktür[266]. Ayrıca konteyner gemileri diğer gemi türlerine nazaran daha düşük genel giderle taşıma yapmaktadır.
- Konteyner taşımacılığı, taşıma sırasında markalama ve sınır geçişlerinde hızlılık gibi gümrük işlemlerinde kolaylık sağlar[267].

Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.173-192 (Kombine Taşımalar), s.174-175; ZEYNELOĞLU, age, s.141; GENÇTÜRK, age, s.40; CUMALIOĞLU, age, s.153; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.36).

[261] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.267; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.22; ÖZTÜRK, age, s.25; HEPGÜLERLER, age, s.70; SERBES, age, s.44; CUMALIOĞLU, age, s.145; YAVAŞ, age, s.37.

[262] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.22; SERBES, age, s.44; KARAN, Carriage of Goods, s.29; CUMALIOĞLU, age, s.145; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.9; KIPÇAK, age, s.18; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106; YAVAŞ, age, s.37; EFECAN, age, s.16. Bununla birlikte hırsızlık olayları azalma gösterse de, gerçekleşen hırsızlık olaylarında tüm konteynerdeki yüklerin çalınması sonucu büyük kayıpların oluştuğuna dair Konteyner Taşımacılığının Dezavantajları Başlığı altında açıklama yapılacaktır.

[263] ÇAKICI, age, s.40; SIR, age, s.17; ÖZTÜRK, age, s.26; ÜSKÜP Metin, "Deniz Taşımacılığında Sanayileşme: Konteyner Taşımacılığı", Denizatı Dergisi, Yıl 11, S. 1-2, 1997, s.34-39, s.35; HEPGÜLERLER, age, s.70; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18; WIEDENBACH, age, s.11.

[264] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.268; ÇAKICI, age, s.40; ÜLGEN, age, s.85; SIR, age, s.19; ÖZTÜRK, age, s.26; ÜSKÜP, age, s.35; HEPGÜLERLER, age, s.70; KOZANHAN, Güvenlik Uygulamaları, s.15; KIPÇAK, age, s.18; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106. Konteyner ile yapılan taşımalarda zarar ihtimallerinin azaltılması ile ilgili bkz: BANNISTER J. E., "Containerisation and Marine Insurance", J. Mar. L. & Com., Vol. 5, No. 3, 1973-1974, s.463-481, s.480; TAŞKIN, Konteyner, s.13.

[265] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.268; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.23; HEPGÜLERLER, age, s.72.

[266] Parça yük taşıyan gemilerde kullanılamayan hacim oranı yaklaşık %30-40'ları bulurken, konteyner gemilerinde bu oran %5-10'dan fazla değildir (ÖZTÜRK, age, s.24).

[267] ÇAKICI, age, s.38; HEPGÜLERLER, age, s.72; CUMALIOĞLU, age, s.145; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106.

2.2.7.2 Konteyner Taşımacılığının Dezavantajları

Her taşıma türünün kendine özgü avantajları olduğu gibi dezavantajları ve olumsuz sonuçları da bulunmaktadır. Konteyner taşımacılığının da teknik, ekonomik ve hukuki yönlerden bazı problemleri ve dezavantajları olmakla birlikte, avantajlı yönleri ile kıyaslandığında bu dezavantajlar taşıma işlerinde konteyner kullanımını etkileyecek kadar değildir. Konteyner taşımacılığının önemli dezavantajları ve problemleri şu şekilde sayılabilir;

- Konteynerlerin üretimi ve konteyner gemilerinin inşası ile bunların kullanımı için gerekli altyapının (özel ve derin limanlar, bilgi-işlem teknolojisi, vinçler ve araçlar) oluşturulması, çok maliyetlidir ve belli bir teknolojik gelişmişliği gerekli kılmaktadır. Bu nedenle konteyner taşımacılığının yapılabilmesi için çok büyük bir yatırım ve sermaye gerekmektedir[268]. Bu sorunun, günümüzde teknolojinin ve altyapı hizmetlerinin gelişmesiyle büyük oranda çözüldüğü söylenebilir.
- Konteynerler, sürekli kullanılarak defalarca yükleme ve boşaltma süreçlerinden geçtiğinden zaman zaman bakım ve oranımdan geçmesi gerekir. Bu durum da ek bir maliyet oluşturur[269]. Konteynerin oluşturduğu maliyetler arasında; konteynerin fiyatı, bakım onarım ve elleçleme gibi terminal giderleri[270], soğutmalı konteynerler bakımından stok maliyetleri, denize veya iç taşımaya aktarma maliyetleri ve yük hasarları sayılabilir. Konteynerler ve üzerinde bulunan ekipmanlarının, aynı gemiler gibi sürekli bakımdan geçmesi gerekmekte olup bunun için yıllık ayrı bir bütçe ayrılmaktadır[271].
- Konteyner taşımacılığı makineleşmeyi de beraberinde getirdiğinden taşıma işlerinde insan gücünün yerini büyük ölçüde makineler ve sermaye almıştır. Bu nedenle limanlarda çalışan insan sayısında azalma olmuş, işsizlik artmış ve sosyal alanda sorunlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca konteyner gemileri, diğer gemi türlerine

[268] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.25; SIR, age, s.19; ÜSKÜP, age, s.35; ÖZTÜRK, age, s.27; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.17; YAVAŞ, age, s.37; EFECAN, age, s.17; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18.

[269] TEKİL, Deniz Hukuku, s.76; ÇAKICI, age, s.39; ÖZTÜRK, age, s.27; YAVAŞ, age, s.38.

[270] Konteyner terminalleri içinde konteynerin gemiye yüklenmesi, boşaltılması, istiflenmesi, terminal içinde taşınması ve stoklanması giderlere sebep olan elleçleme faaliyetlerini oluşturmaktadır (STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.546).

[271] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.546.

göre çok daha fazla yük alabildiğinden gemi sayısında önemli ölçüde azalma olmuş ve durum da gemi adamı istihdamında azalmaya sebep olmuştur[272].

- "Konteyner Taşımacılığının Avantajları" Başlığı altında değindiğimiz üzere, konteyner taşımacılığı hırsızlık olaylarının sayısında bir azalma sağlamış olmakla birlikte, hırsızlık olayları meydana geldiğinde ise tüm konteynerin çalınması sebebiyle büyük çapta zararların oluştuğu ileri sürülmektedir. Ayrıca konteyner kapılarının gerektiği gibi kapatılmaması, limanlarda yeterli emniyet tedbirlerinin alınmaması, konteynerin çeşitli nedenlerle köşelerinden hasar görmesi ve profesyonel hırsızların konteynerlerin içini açabilmesi gibi sebepler hırsızlık olaylarına olanak tanımaktadır[273].
- Konteyner trafiği incelendiğinde, bir bölgede dolaşımda olan konteynerlerin sadece sayı bakımından değil, konteyner tipi ve ağırlığı bakımından da dengede olması gerekmektedir. Ancak uygulamada bu denge hiçbir zaman kurulamamıştır. Bu sebeple konteynerler bir yerden başka bir yere sürekli olarak boş şekilde taşınmak zorunda kalınmaktadır[274]. Boş konteynerin yüklenip boşaltılması ve tekrar taşınması, bir taşıma maliyeti ortaya çıkardığı gibi geminin taşıma hacminde kayıplara sebep olmaktadır. Ayrıca bu durum taşıma işlerinde karbon ayak izini artırarak çevrenin daha fazla kirlenmesine yol açmaktadır.
- Konteyner gemilerinde gemi hacmi en yüksek verimle kullanılabilmekle birlikte, gidiş ve dönüş dengesizlikleri yani gidiş ve dönüş seferlerinden birinin boş olduğu durumlarda navlunsuz taşınan konteynerlerin yer kaplaması hacim kaybına sebebiyet vermekte ve verimliliği düşürmektedir[275]. Ayrıca seferlerin yapılabilmesi için yeterli miktarda yükün de bulunabilmiş olması gerekir. Sefer

[272] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.295-296; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.24; ÖZTÜRK, age, s.28; HEPGÜLERLER, age, s.73; EFECAN, age, s.17. Genel durum makineleşmenin artması sebebiyle işsizliğin artması şekilde olsa da, konteyner taşımacılığının yeni iş sahaları ortaya çıkaracağı yeni istihdamlar sağlayabileceği de göz ardı edilmemelidir. Örneğin konteyner imalatı, tamiri veya elleçlenmesi gibi alanlarda yeni istihdamlar sağlanabilecektir. Özellikle gelişmiş ülkeler bakımından konteyner taşımacılığının işsizlik veya istihdam sorunu yaratmayacağı söylenebilecektir (SIR, age, s.18).

[273] ANGUS, agm, s.421-422; SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.269; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.25; HEPGÜLERLER, age, s.73.

[274] SOLMAZ/SAYGILI, agm, s.4. Boş konteyner probleminin temel sebepleri ve çözüm önerileri hakkında bkz; YAZICI, agm, s.223-230.

[275] STOPFORD, Denizcilik Ekonomisi, s.518; ÖZTÜRK, age, s.28.

için yeterli yükün toplanması gemilerin hareketini planlamakta ve limanda gereksiz beklemelere sebebiyet verebilmektedir[276].

- Konteynerler kapalı bir yapıda olduğu için taşınması veya ticareti yasal olmayan eşyaların taşınma tehlikesi de ortaya çıkabilmektedir[277].
- Konteynerde standartlaşma büyük ölçüde sağlanmış olmakla birlikte, daha büyük konteynerler ile daha fazla ve ağır eşyanın taşınmasına yönelik bir eğilim de bulunmaktadır. Konteynerler sayesinde çok ağır yüklerin tek bir seferde taşınması mümkün hale gelmiş, bu durum gemiden indirilen yüklerin karayolunda emniyetli taşınabilmesi için Devletlerin karayollarını sağlamlaştırma ve yenileme şeklinde ilave harcama yapmalarına sebep olmuştur[278].
- Hukuki açıdan ise konteyner taşımacılığında kullanılan taşıma yöntemleri ile ilgili yeknesaklaşmış bir sorumluluk düzenlemeleri bulunmamaktadır[279]. Burada özellikle konteyner taşımacılığının, taşıyanın konteyneri veya eşyayı teslim etmede ortaya çıkan kendine özgü durumlarına ilişkin düzenlemeler yapılmalıdır.

2.3 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA YÜKLEME, İSTİF VE BOŞALTMA AŞAMALARI

2.3.1 Yükleme

Yükleme, navlun sözleşmesi ile taşınması üstlenilmiş olan eşyanın, geminin yanına getirilerek yüklemeye hazır olan gemiye yerleştirilmesi olarak ifade edilebilir[280]. Dar anlamda ise yükleme, taşınacak eşyanın gemi adamları tarafından gemiye alınması işlemini ifade eder[281]. Yüklemenin, eşyaların gemiye alınması işlemi yanında gemide bulunan ambarlara veya eşya taşımaya ayrılmış diğer yerlere yerleştirilmesi kapsadığı da söylenebilir[282]. Burada yolculuğa hazırlık aşamasında yükleten taşınacak eşyayı belirlenen sürede gemiye kadar getirmekle görevlidir. Taşıyan ise yükleten tarafından geminin yanına getirilen eşyanın gemiye alınmasını gerçekleştirir. Deniz yoluyla eşya

[276] SIR, age, s.21; ÜSKÜP, age, s.35; HEPGÜLERLER, age, s.74; EFECAN, age, s.18.
[277] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.18.
[278] ÖZTÜRK, age, s.28; YAVAŞ, age, s.38.
[279] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.18.
[280] AKINCI Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968, s. 114; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.348.
[281] KANER, Deniz Ticareti, s.315.
[282] HEPGÜLERLER, age, s.80.

taşımalarında yükleme aşaması ile ilgili hükümler, Türk Ticaret Kanunu'nun 1142 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir.

Konvansiyonel taşımalarda yükleme ve devamındaki istifleme işini kimin yapacağı sözleşme ile belirlenebilir, bu hususta sözleşmede bir düzenleme yoksa yükleme limanı kuralları ve bu da bulunmuyorsa yerel teamül uygulanacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1143. maddesinde; sözleşme, yükleme limanı kuralları ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmedikçe, eşyanın gemiye kadar taşınması gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana ait olacağı düzenlenmiştir. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan FIO (Free In and Out) klozu ile taşıtan yükleme ve boşaltma işlemlerini yapmayı üstlenir ve yükleme ve boşaltma masraflarını üzerine almış olur. FIOS (Free In and Out and Stowed) klozunda ise yükleme ve boşaltmanın yanında istif de taşıtanın sorumluluğundadır. Bu durumlarda, yükleme ve/veya istif süreçlerini yerine getirenler, taşıtanın ve gönderilenin çalışanlarıdır[283]. Yüklemenin taşıtanın adamları tarafından yapılması halinde, yüklemeden doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Ancak yükleme işi taşıtanın adamları tarafından yerine getirilse bile, kaptanın istife nezaret yükümlülüğü çerçevesinde (TTK m. 1091) taşıyanın yüklemeyi gözetlemesi, yüklemenin gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz hale getirmemesini sağlaması gerekir[284].

Konvansiyonel taşımalarda yükleme kural olarak gemi adamları vasıtasıyla taşıyan tarafından yapılır. Konteyner taşımacılığında ise genellikle konteynerin gemiye yüklenmesinde limanda bulunan işçilerden ve istif (stevedor) şirketlerinden yararlanılır[285]. Bu nedenle yükleme işlemini genellikle bağımsız istif şirketinin adamları veya limandaki çalışanlar yapmakta olup, bu kişiler Türk Ticaret Kanunu'nun 1179/2.

---

[283] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.349; AKAN Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Adalet Yayınevi, Ankara 2007 (Yüke Özen Yükümlülüğü), s.43; HEPGÜLERLER, age, s.81; ATAMER Kerim, "Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitretion London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi", Deniz Hukuku Dergisi, S. 1-4, 2011, s.241-342 (Yeni Türk Hukuku), s.320.

[284] Kara taşımalarında taşıyıcının yüklemenin işletme güvenliği açısından uygun yapılmasını sağlama yükümlülüğü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; OYAL Ahmet Batuhan, "Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü", Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 12, S. 2, 2022, s.1261-1315 (İşletme Güvenliği), s.1281 vd. Yükleme işinin taşıtanın adamları tarafından yerine getirildiği hallerde kaptanın istife nezaret yükümlülüğü çerçevesinde, taşıyanın yüklemeyi gözetlemesi ve denetlemesi, kurallara aykırı yükleme yapılması durumunda müdahale etmesi gerektiğine dair görüş için bkz; ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku - II - Navlun Sözleşmesi, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010 (Navlun Sözleşmesi), s.137; Yarg. 11. HD, 29.12.2014, 2014/9903, 2014/20435 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); Yarg. 11. HD, 25.06.1982, E.1982/3230, K.1982/3098 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.346-347).

[285] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.35; HEPGÜLERLER, age, s.81.

fıkrasına göre taşıyanın adamları içerisinde değerlendirilecektir. Bu kişiler, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı bağımsız âkitler olarak nitelendirilebilir[286]. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 1179/2. fıkrasına göre; taşıyanın adamları terimi, taşıyanın işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri de kapsamaktadır[287]. Bu kişiler, aynı zamanda Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesi anlamında yardımcı kişilerden olsalar da taşıyanın bu kişilerin fiillerinden sorumluluğu genel hükümlere göre değil, Türk Ticaret Kanunu'na tabi olarak düzenlenmiştir (TTK m. 1179).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1142. ve devamı maddeleri incelendiğinde, konvansiyonel taşımalara yönelik düzenlemeler yapıldığı ve konteyner taşımacılığına ilişkin özel kurallar getirilmediği görülmektedir. Çünkü Türk Ticaret Kanunu'nun 1142. ve devamı maddelerinde, eşyanın gemiye yüklenmesine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. Yani yüklemeden anlaşılması gereken, taşınacak eşyanın gemiye bindirilmesidir. Konteyner taşımacılığı açısından düşünüldüğünde de hangi şekilde taşıma yapılırsa yapılsın (limandan limana, terminalden terminale veya kapıdan kapıya) yüklemeden konteynerin gemiye alınması anlaşılmalı ve yüklemenin konteynerin gemiye alınması için vince takılması ile başladığı kabul edilmelidir[288].

Bununla birlikte konteyner taşımacılığında ayrıca taşınacak eşyanın konteynere yüklenmesi de söz konusu olmaktadır. Bu açıdan gemiye yüklenen esasen konteynerize edilmiş eşyalar, diğer bir deyişle eşya dolu konteynerlerdir. Uygulamada ve düzenlenen konişmentolarda eşyaların konteynere yerleştirilmesi için de yükleme (load) teriminin kullanıldığı görülmektedir[289]. Ancak yükleme, geminin yanına getirilen eşyanın gemiye yerleştirilmesini ifade ettiğinden, taşınacak eşyanın konteynere yerleştirilmesinin yükleme olarak adlandırılması doğru olmayacak ve terim kargaşasına da sebep

---

[286] YETİŞ ŞAMLI Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu), s.80.

[287] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1062/1. fıkrası uyarınca taşıyanın adamları terimi, işletmesinde çalıştırdığı kişileri kapsamaktaydı. Bu nedenle taşıyanın, kendi adamı veya gemi adamı olmayan yardımcı kişilerin kusurundan sorumluluğu, genel hükümlere (TBK m. 116) tabiydi.

[288] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.70-73; HEPGÜLERLER, age, s.84; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.23.

[289] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.36; HEPGÜLERLER, age, s.80.

olabilecektir[290]. Bu nedenle kanımızca yüklemenin, konteynerin gemiye alınması için vince takılması ile başlayacağını kabul etmek gerekecektir[291].

Yükleme için beklenmesi gereken süreye bakıldığında, konteyner taşımalarında genellikle gemi tahsisi gündeme gelmediğinden navlun sözleşmesi kırkambar sözleşmesi şeklinde yapılmakla birlikte çarter sözleşmesi yapılabilmesi de mümkündür. Zira geminin bir kısmı veya belirli bir konteyner taşıma kapasitesi tahsis olunarak taşımanın üstlenilmesi suretiyle yolculuk çarteri sözleşmesi akdedilmesi mümkündür[292]. Kırkambar sözleşmesinde bekleme süresi gündeme gelmeyecekse de çarter sözleşmeleri açısından değerlendirme yapılabilecektir. Çarter sözleşmelerinde sürelere ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 1152 ilâ 1157. maddelerinde ayrıntılı düzenlemeler yer almaktadır. Konteyner taşımalarında, konteynerin gemiye yüklenmesi konvansiyonel yükün gemiye yüklenmesinden çok daha kolay ve kısa sürmektedir. Konteynerin yüklenmesi çoğunlukla saatler içinde tamamlanmaktadır. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen hükümlerin konteyner taşımalarının niteliğine uygun düşmediği görülmektedir[293].

Diğer taraftan geminin yükleme için hazır olduğunu bildiren ihbarın yapılması gerekip gerekmediği açısından bakıldığında; öncelikle kırkambar sözleşmesinde böyle bir ihbar yapılmayacak olup taşıyanın veya yetkili temsilcisinin daveti üzerine eşya gecikmeden yüklenmek zorundadır. Taşıtanın gecikmesi halinde taşıyan eşyanın teslimini beklemek zorunda değildir (TTK m. 1163). Çarter sözleşmesi açısından bakıldığında, konteyner taşımalarında konvansiyonel taşımalarda olduğu gibi bir yükleme süresi bulunmadığından ihbara ihtiyaç bulunmadığı söylenebilecektir. Çünkü konvansiyonel taşımalarda ihbarın amacı, gemi yüklemeye hazır olduğunda taşıtanın eşyayı yüklemeye hazır bulundurmasını sağlamaktır. Konteyner taşımalarında ise

---

[290] Aynı yönde bkz; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.36.

[291] STEENKEN, age, s.65; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.72. Yüklemenin, eşyaların konteyner içine istiflenmesi ile başlayacağına ilişkin görüş için bkz: LEBUHN Jurgen, "Container Problems Under German Law", Arkiv fors Jorett, 8-9, 1966, s.515-525, s.521-522; TAŞKIN, Konteyner, s.150.

[292] Bu konuda uygulamada yeni bir sözleşme türü olarak hücre sözleşmesinin (slot charterparty) ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sözleşme türünde, geminin bir kısmı birden fazla taşıtana tahsis edilmekte ve genellikle konteynerlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Bu bakımdan hücre sözleşmelerinin, yolculuk çarteri sözeşmelerinin özel bir türü olduğu söylenebilecektir (CUMALIOĞLU, age, s.150; "slot charter" sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; GLASS, age, s.8; TANGÜN, age, s.73 vd.; TÜRKEL Doğuş Taylan, "Navlun Sözleşmesinde Yükle İlgililerin Talimat Hakkı", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 205, Kasım 2021, s.1635-1709 (Talimat Hakkı), s.1682).

[293] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.86-87; HEPGÜLERLER, age, s.83.

yüklemeye hazır durumda olan konteynerin gemiye alınması söz konusu olmaktadır. Konteyner taşımlarının en sık uygulanan şekli olan kapıdan kapıya taşımalarda, taşıtanın eşyayı gemiye kadar getirmesi gibi bir durum olmadığından, bu halde ihbarın yapılması zaten mümkün değildir. Bu bakımdan da ihbar yükümlüğünün de konteyner taşımalarının yapısına uygun olmadığı görülmektedir[294].

Günümüzde konteyner taşımaları, bu iş için özel inşa edilmiş büyük konteyner gemileri ile yapılmakta olup, bu gemilerde yükleme ve boşaltma aşamalarına ilişkin planların çok iyi yapılması ve dikkatli bir operasyonla yürütülmesi gerekir. Yükleme ve boşaltma işlemlerini planlayan kişiler genellikle karada görevlendirilirler. Konteyner gemisinin ambarlarına konacak konteynerlerin yüklemesi bittiğinde, çelikten yapılan ambar kapakları kapatılır ve konteynerlerin güvenliği sağlanır. Güverteye yüklenecek konteynerler ise ambar kapaklarının üstüne çoğunlukla altı katlı yığınlar (stack) şeklinde istiflenir. Güvertede taşınacak konteyner yığının yüksekliği, geminin yapısı ve özellikle köprüsünün yüksekliği dikkate alınarak belirlenir[295]. Konteyner gemilerindeki personel, kullanmış oldukları konteyner takip sistemi vasıtasıyla, yolculuk sırasında her bir konteynerin herhangi bir zamandaki durumunu ve hareketlerini anlık olarak izleyebilmektedir.

Güvertede taşınacak konteynerlerin, güçlü ve etkili bir bağlama mekanizmasıyla olası deniz tehlikeleri ve kötü hava koşullarına karşı güvenliğinin sağlanması gerekmektedir. Çünkü yolculuk sırasında deniz tehlikeleri ve kötü hava koşulları sebebiyle konteyneri etkileyen birçok kuvvet oluşmakta olup, özellikle konteynerin düşmesi ve kaymasına karşı gerekli tedbirler alınmalıdır. Bunun için konteyner yığınları gemiye istiflendiğinde, konteynerler özel mekanizmalarla birbirine ve gemiye bağlanarak hem konteynerlerin hem de geminin güvenliği sağlanır[296]. Ayrıca yüklemede yararlanılan araçların bilinmesi ve bunların eğitimli personel tarafından kullanılması da yükleme aşamasında oluşan zararların önlenmesi için önemlidir. Zira zararların önemli bir kısmı, konteynerin gemiye yüklenmek için kaldırıp indirildiği yükleme aşamasında

[294] Aynı yönde bkz; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.87.
[295] DEMİREL Ergün, "Gemilerde Konteyner Operasyonları", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.207-219, s.207.
[296] DEMİREL, agm, s.208.

oluşmaktadır. Konteynerin gemiye yüklenmesi sırasında kullanılan temel araçlar bumbalar, özel vinçler ve kreynlerdir[297].

Güverteye konteyner yüklenirken dikkat edilmesi gereken temel kurallar ise şunlardır; konteynerler baş-kıç yönünde istiflenmedir, konteynerler geminin güvenliği ile ilgili olarak gemi personelinin gerekli yerlere giriş-çıkışına engel olmayacak şekilde yüklenmelidir, konteynerin alt tarafı kaygan olmamalı ve üst tarafı darbelere karşı dayanıklı olmalıdır, konteynerler geminin normal boyutlarından taşacak şekilde yüklenmemelidir, konteynerler solid tek bir blok olarak yüklenmelidir, konteyner yüklemenin yapıldığı yerde aşırı bir gerilme oluşturmamalıdır, konteynerleri sabitlemek için kullanılan gergi donanımları konteyner üzerinde aşırı bir baskı yapmamalıdır, konteynerlere bağlanan gergi donanımları ile diğer güvenlik bağlarının yolculuk sırasında boşu alınarak yükün sıkı bir şekilde bağlı olduğundan emin olunmalıdır[298]. Konteynerler genellikle ambar ağızlarına ve güverteye yüklenmekte olup, bu durumlarda geminin dengesinin sağlanması açısından konteynerlerin ağırlıklarına göre gruplandırılması ve ağır olanların mümkün olduğu kadar alt kademelere konulması yerinde olacaktır[299].

Konteynerin yüklenmesinde yükleme güvenliği, yükün sadece konteyner içine düzenli yerleştirilmesinden ibaret değildir. Yükleme yapılırken birçok durum göz önüne alınmalıdır. Yüklemeyi etkileyecek faktörler; taşınan yükün kendine has özellikleri, konteynerin türü, yapım ve üretim özellikleri, ambalaj ve paketleme türleri[300], paketlemede kullanılan malzemeler, konteynerin taşınacağı taşıma aracının türü veya türleri, güvenlik metotları, taşıma yöntemleri ve yükün taşınacağı rota vb. durumlar olarak sayılabilir. Ayrıca yükleme süresinde görevlendirilen çalışanların, eğitimli, tecrübeli ve tedbirli olması da gerekmektedir[301].

Burada ayrıca belirtilmelidir ki, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler kural olarak emredici olarak düzenlenmiştir (TTK m. 1243). Bununla birlikte taşıyana eşyanın

---

[297] AKDOĞAN, age, s.47; HEPGÜLERLER, age, s.81.
[298] DEMİREL, agm, s.215.
[299] SÜGEN Yücel, "Konteynır Çağında Geleneksel Gemilerin Sorunları", Denizatı Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Dergisi, C. 2, S. 4, Ekim 1972, s.26-31, s.31.
[300] Konteyner yükü büyük ölçüde korumakla birlikte tek başına yeterli değildir. Yükün konteyner içindeki güvenliğinin sağlanması ve güvenli bir şekilde taşınabilmesi için paketlenmesi gerekmektedir. Paketlemenin miktarı ve türünün belirlenmesinde; taşıma güzergahının seçimi, iklim koşulları, kullanılan konteyner ve yükün özelliği, konteyner içinde taşınan diğer yüklerin özellikleri, elleçleme koşulları dikkate alınmalıdır (Ayrıntılı bilgi için bkz: SAYGILI/ERDAL, agm, s.33-34).
[301] SAYGILI/ERDAL, agm, s.32-33.

yüklenmesinden önceki safhada düşen borç ve sorumlulukları önceden kaldıran veya sınırlandıran doğrudan veya dolaylı anlaşmaların yapılması mümkündür (TTK m. 1244/1-c). Bu nedenle taşıyanın emredici olarak düzenlenen sorumluluğunun başlangıcı açısından eşyanın yükleme anı büyük bir önem arz etmektedir. Taşıyanın emredici sorumluluğu, yükleme ve boşaltma safhalarını da kapsamak üzere, yüklemeden boşaltmaya kadar olan ve gemide geçen esas taşıma safhası için öngörülmüştür. Konteyner taşımacılığı bakımından yüklemeden anlaşılması gereken, konteynerin gemiye alınmasıdır. Taşıyanın konteynerin gemiye yüklenmesinden önceki aşamada üstlendiği yükümlülükler ile ilgili sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapabilmesi mümkündür.

2.3.2 İstif

İstifleme genel anlamda eşyayı uygun bir metotla toplamak olarak ifade edilebilir. Konvansiyonel taşımalarda istif, yükleme faaliyetini takip eder ve eşyanın taşımaya uygun ve düzenli bir şekilde gemiye yerleştirilmesi olarak adlandırılabilir[302]. Daha ayrıntılı olarak istif, gemi adamlarının denizcilik kuralları çerçevesinde mesleki bilgi ve tecrübelerine göre yükleme sınırları dikkate alınarak yükün ve safranın gemide dağıtılması, yükleme yerlerinin amacına uygun bir şekilde doldurulması ve yükün doğal hal ve yapısına göre gemide uygun bir yere koyulması ve orada yeter derecede tespit edilmesidir[303]. İstifleme faaliyeti, taşıyanın yüke özen borcu kapsamında büyük önem arz etmektedir.

İstif yapılırken öncelikle can güvenliği gözetilmelidir. Sonrasında ise geminin ve eşyanın karşılaşabileceği deniz tehlikeleri ve taşıma riskleri dikkate alınarak bu tehlike ve riskler bertaraf edilmelidir. Ayrıca istiflenen eşyanın kendisine ve diğer eşyalara verebileceği zararlar göz önüne alınarak istifleme yapılmalıdır[304]. İstifleme yapılırken dikkat edilmesi gereken temel kurallara bakıldığında ise öncelikle eşya boşaltma limanında kolaylıkla boşaltılabilecek şekilde yerleştirilmelidir. İstifleme yapılırken eşyanın cins ve özellikleri dikkate alınmalıdır. Kuru yük ve yaş yükler birbirinden

[302] TEKİL Fahiman, Navlun Mukaveleleri, Bozak Matbaası, İstanbul 1973 (Navlun Mukaveleleri), s.48; TEKİL, Deniz Hukuku, s.278; SEVEN Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003 (Yüke Özen Borcu), s.60; HEPGÜLERLER, age, s.84; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.113; CUMALIOĞLU, age, s.164; TAŞKIN, Konteyner, s.155.
[303] AKINCI, age, s.115.
[304] AKINCI, age, s.116; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.61; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.113.

etkilenmeyecek şekilde ayrı istif edilmelidir. Ambalajlamada yetersizlik bulunması halinde taşıyan lehine sorumsuzluk hali doğacaktır (TTK m. 1182/1-g). Eşyanın güvertede taşınmasına izin verilse bile, deniz ve hava koşullarına karşı koyabilecek şekilde istiflenmesi gerekir[305].

Taşıyan istifin usulüne uygun olarak yapılması konusunda tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Aksi halde taşıyan eksik ve hatalı istifteki kusurlarından sorumlu olur. İstif faaliyeti, yükün menfaati gereği yapılan bir işlem olduğundan, eksik ve hatalı istif çoğu zaman yüke özen borcunun ihlali kapsamında taşıyanın ticari kusurun doğmasına sebep olacaktır. Ayrıca aşağıda geminin yola elverişliliği konusunda ayrıntılı olarak inceleneceği üzere, kötü ve hatalı istif ile geminin başlangıçtaki yola elverişsizliği arasında sıkı bir ilişki bulunmaktadır ve istifin hatalı yapılması halinde geminin başlangıçtaki elverişsizliği ortaya çıkabilir[306].

İstif kural olarak taşıyan veya taşıyanın adamları tarafından yapılır. Ancak istifleme faaliyetinin taşıtan veya taşıtanın adamları tarafından yapılması da mümkündür. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan FIOS klozu ile istif faaliyetinin yerine getirilmesi taşıtana bırakılabilir. Taşıyan istifleme işini, özel bir istif (stevedor) şirketine de yaptırabilir[307]. İstif, büyük gemilerde genellikle kaptan veya bu konuda görevli uzman gemi adamlarınca hazırlanan plana göre istif şirketinin çalışanları tarafından yerine getirilmektedir. Bu açıdan büyük ve modern taşımalarda kaptanın istif faaliyetindeki görevi ve sorumluluğu büyük oranda azalmıştır[308]. Ancak istif, taşıtan veya özel istifçiler tarafından yerine getirilse bile kaptan, istife nezaret yükümlülüğü gereği istifin denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde yapılmasına dikkat etmek zorundadır (TTK m. 1091/1)[309].

Konteyner taşımacılığında ise istif bakımından konvansiyonel taşımalara göre farklılıklar bulunmaktadır. Konvansiyonel taşımalarda eşyanın doğrudan gemiye istiflenmesi söz konusudur. Bununla birlikte konteyner taşımacılığında, eşyanın değil konteynerin gemiye istifi yapılmaktadır. Gemide bizzat eşyaların istifi söz konusu değildir. Özellikle konteyner gemileri, konteynerlerin oturtulmasını sağlayacak özel

[305] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.34-37.
[306] Bkz: aşa. 3.2.1.2, b, aa, bbb.
[307] OKAY, Deniz Ticareti, s.107-109; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.36; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.113; HEPGÜLERLER, age, s.85.
[308] AKINCI, age, s.116.
[309] Yarg. 11. HD, 10.10.2006, 2005/6756, 2006/10079 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

yuvalara sahip şekilde tasarlanmaktadır. Bu bakımdan konvansiyonel taşımalarda eşyanın gemi ambarlarına yerleştirilmesi, konteyner taşımacılığında konteynere yerleştirilmesine dönüşmektedir. Doktrinde *Deniz*'e göre, konteyner taşımalarında konvansiyonel taşımalardan farklı olarak eşyaların istifi yüklemeden önce yapılmaktadır. Bu açıdan konteynerin, eşyaların istiflendiği gemi ambarı şekline büründüğü kabul edilmektedir[310]. *Hepgülerler*'e göre ise Türk Ticaret Kanunu'nun istif işlemini yüklemeyi izleyen bir aşama olarak değerlendirdiği, eşya konteynere karada istiflenirken bir zarar doğduğunda taşıyanın sorumluluğu açısından emredici olarak düzenlenen hükümlerin emredici olmaktan çıktığı, terim karmaşasına sebebiyet vermemek açısından istif faaliyetinin yüklemeyi izleyen bir aşama olarak kabul edilmesi ve eşyalarının konteyner içine istifinin ayrı tutulması gerektiği görüşündedir[311]. Kanımızca istif, yüklemeden sonra eşyaların taşıma kurallarına uygun ve düzenli bir şekilde gemiye yerleştirilmesini ifade ettiğinden, esas istif faaliyetinin konteynerlerin taşıma kurallarına uygun olarak gemiye yerleştirilmesi olduğu görüşündeyiz. İstifin kabul gören genel tanımı dikkate alındığında, konteynerlerin gemiye istifinin, esas istif faaliyeti olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Eşyaların konteynere yerleştirilmesi sırasında da belirli bir istif faaliyeti yürütülmekle birlikte, bu istifin ayrı bir faaliyet olarak değerlendirilmesi taşımanın genel kural ve tanımlarına daha uygun düşmektedir.

Konteyner içine yükler bizzat taşıyan tarafından istiflenebileceği gibi (Less than full container load "LCL"), konteyner yükleten tarafından tamamen istiflendikten sonra da (Full container load "FCL") taşıyana teslim edilebilir[312]. Bir konteynerin tamamı yalnızca tek bir taşıtanın yükü ile doldurulabileceği gibi az miktarda yükü olan birden fazla taşıtanın yükü bir araya getirilerek tek bir konteyneri dolduracak şekilde yükleme de yapılabilir. Az miktarda yükü bulunan taşıtanlara ait yükleri tek bir konteyner yükü haline getiren "forwarder" da denilen firmalar bulunmaktadır. FCL, konteynerin tek bir taşıtan tarafından doldurulduğu durumlarda, taşıyanın işyeri ve deposunda eşyayı konteynere yükleyerek doğrudan limana gönderip gemiye yüklenen ve gönderilen tarafından boşaltma limanında teslim alınarak işyeri veya depoya getirilen konteynerleri ifade etmektedir. LCL, konteynerin tek bir taşıtan tarafından doldurulamadığı ve birden

[310] SIMON, Shipping Containers, s.512; ZSCHOCHE, agm, s.2425; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.37.
[311] HEPGÜLERLER, age, s.85.
[312] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.60; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.113; HEPGÜLERLER, age, s.26; WIEDENBACH, age, s.12; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2478.

çok taşıtana ait yüklerin birlikte taşındığı konteynerlerdir. Bu nedenle eşyalar bu konteynerlere, terminallerde yüklenir ve boşaltılır. LCL konteynerin yükleri, "parsiyel" olarak da ifade edilmektedir[313].

Eşyaların konteynere istifi kapıdan kapıya taşımalar dışında genellikle yükletenler tarafından yapılmakta ve sonrasında konteynerler taşıyana kapalı olarak teslim edilmektedir. Eşyaların konteyner içine istifinin taşıtan, yükleten veya konteyner işletmecisi tarafından yapıldığı durumlarda, istif yapılırken taşıyan henüz eşyayı teslim almamış durumdadır. Bu nedenle konteyner içine istifi taşıtan veya yükletenin yerine getirmesi halinde, taşıyan bu aşamadaki istif kurusundan sorumlu olmayacağı gibi bu istif yapılırken taşıyanın istife nezaret yükümlülüğü de doğmayacaktır[314]. Çünkü taşıtan veya yükletenin bu konuda bir ihmali varsa konteyner kapalı olduğu için kaptanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1090 ve 1091. maddelerindeki görevleri[315] uyarınca bunu tespit edebilmesi olanaksızdır[316]. Bu bakımdan konteyner taşımalarında eşyaların konteyner içine istifi taşıtan, yükleten veya konteyner işletmecisi tarafından yapılıyorsa, taşıyanın istife nezaret yükümlülüğü sadece konteynerin gemiye istifi aşamasında söz konusu olabilecektir[317]. Bu durumlarda taşıyanın istiften kaynaklanan sorumluluğunun ve nezaret yükümlüğünün hafiflediği söylenebilir.

Konvansiyonel taşımalarda istif kural olarak gemi adamları tarafından yerine getirilmekle birlikte, konteyner taşımalarında eşyaların konteyner içine istifi taşıyan tarafından yerine getirilse bile büyük bir ihtimalle liman dışında bir yerde yapılacağından gemi adamları kullanılmamaktadır. Bunlar dışında bir yükletenin konteyneri dolduramadığı durumlarda, istifin kargo konsolide edenler (cargo consolidatör) tarafından yapılması da mümkündür[318].

Konteyner istif planlamasının dikkatli ve özenli yapılması çok önemlidir. Öncelikle konteynerin kapasitesinin en yüksek düzeyde kullanılabilmesi için kurallara uygun bir istif planlamasının yapılması gerekmektedir. Bu şekilde istif planlaması ambalajlama hızını arttıracağı gibi istifleme işini de kolaylaştıracaktır. Ayrıca yükün

[313] GÜLER, agm, s.167; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2478.
[314] STEENKEN, age, s.60.
[315] Geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına dikkat etme (TTK m. 1090) ve geminin yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme (TTK m. 1091).
[316] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.23.
[317] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.78-79; HEPGÜLERLER, age, s.86.
[318] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.37; HEPGÜLERLER, age, s.85.

güvenlik şartlarının sağlanması ve geliştirilmesi bakımından başlangıçta konteynere istif planlaması yapılması gerekmektedir[319]. Bunun yanında geminin yolculuk sırasındaki emniyetinin sağlanması bakımından, istif planlaması yapılırken istif faktörüne (stowage factor)[320] de dikkat edilmelidir[321].

İstif planlaması yapılırken, yükün düzenli paketlenmesi ve yüklenebilmesi için ağırlık ve boyutlarının tam olarak belirlenmesi, ayrıca konteynerin iç özelliklerinin ve azami yükleme sınırının bilinmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu nedenle öncelikle taşınacak yüke en uygun olan konteyner türü seçilmelidir. Taşımada kullanılacak konteyner türü seçilirken; konteynerin azami yükleme limitine ve izin verilen yük dağılımına, taşıma yapılacak ülkelerde ve varma yerinde iç taşımada uygulanan yük taşıma limitlerinin bilinmesine ve gönderilenin bulunduğu yerde konteynerin açılabilme imkanına dikkat edilmelidir. Ayrıca konteynerin kapı ve çatı açılım ölçüleri, genellikle normal konteyner iç ölçülerinden daha küçük olduğundan, bu husus da göz önünde bulundurulmalıdır. İstif planlaması yapılırken birçok farklı metot kullanıldığı gibi bu iş geliştirilmiş yazılım programlarında da yararlanılmaktadır[322].

Özellikle kapıdan kapıya taşımalarda eşyaların istifinin taşıyan tarafından yapıldığı görülmektedir. Konteynerin taşıyan tarafından istiflendiği durumlarda (LCL), yüke özen borcunun da bir gereği olarak istifin belirli kurallara uyularak yapılması gerekmektedir. Yükün konteyner içinde zarar görmemesi için hareket etmesi önlenmeli ve kayma, devrilme ve düşmelere karşı gerekli tedbirler alınmalıdır. Öncelikle taşınacak eşyaların ağırlığı konteynerin her yerine ve özellikle tabanına eşit şekilde dağıtılmalı ve ağır olan eşyalar en alta, hafifleri daha üste koyulmalıdır. Eşyalar, arasında boşluk bırakmadan tabana yerleştirilmelidir. Eşyalar ile duvarlar arasındaki boşluklar doldurulmalı; taban, yan duvarlarla ön ve arka taraflar özellikle de kapı emniyete alınacak şekilde istif yapılmalıdır. Palet üzerinde olmayan eşyalarda üst üste gelenler birbirine bağlanmalı ve konteyner duvarlarına gelebilecek baskı azaltılmalıdır. Eğer sıvı yük taşınacak ise çift ambalajlama yapılarak dökülme, akma veya sızma ihtimali en aza indirilmelidir. Tehlikeli eşya taşınması söz konusu ise uluslararası taşımacılıkta

[319] SAYGILI/ERDAL, agm, s.33.
[320] Gemide yükün emniyete alınması için gerekli olan istif araçları da dahil olmak üzere, taşınacak yükün bir tonunun kapladığı hacme istif faktörü denilmektedir (AKDOĞAN, age, s.71-72; HEPGÜLERLER, age, s.89).
[321] AKDOĞAN, age, s.72; HEPGÜLERLER, age, s.89.
[322] SAYGILI/ERDAL, agm, s.33.

kullanılan işaretler konteyner üzerinde belirtilmelidir. Konteynerin içindeki yükün güvenliğini sağlamak açısından; taban ekipmanları (palet, ihtiyaca göre taban tahtaları, çelik direkler), bağlama ekipmanları (lif halat, zincir, bantlar, çelik kayış veya tel, kelepçeler, gergiler) ve dolgu malzemeleri (hava yastığı, tahta kaplama) gibi araçlar kullanılmalıdır[323]. Gerekli haller dışında, konteyner ve taşıma araçlarının taşıma kapasitesini aşacak miktarda eşya konulmamalıdır. Eğer taşıma kapasitesini aşacak şekilde yükleme yapılmışsa, bu durum mutlaka belirtilmelidir. Konteynerin kapıları veya üst tentesi emniyetli şekilde kapatılarak mühürlenmeli, anahtar ve mühür numaraları kayıt altına alınmalıdır[324].

Sonuç olarak konteyner taşımacılığında taşınacak eşyaların konteyner içine istifinin gemide yapıldığı söylenemeyecektir. Bununla birlikte gemide hiçbir istif faaliyetinin yapılmadığı da söylenemez. Gemiye yüklenen konteynerlerin denizcilikte geçerli olan kurallara göre istiflenmesi işletme güvenliği açısından zorunlu bir hususdur. Özellikle gemi güvertesinde konteyner taşınması yaygın olarak görülmekte olup, hem konteynerin hem de geminin güvenliği açısından belirli istif kurallarına riayet edilmesi gerekecektir. İşte bu açıdan gemiye yüklenen konteynerlerin istiflenmesi için bir istif faaliyetinin yürütüldüğü görülmektedir[325].

2.3.3 Boşaltma

Eşyanın gemide istiflendiği yerden alınarak gönderilene teslim edilmek amacıyla varma limanında sözleşmeye uygun olarak mavnaya koyulmasına veya rıhtıma çıkarılması işlemine boşaltma denir[326].

Tanımdan da anlaşıldığı üzere, boşaltma ile varma limanında yapılan boşaltma ifade edilmektedir. Bu nedenle yolculuk sırasında veya ara limanda eşyanın mavnaya koyulması, başka gemiye aktarılması veya karaya çıkarılması boşaltma olarak kabul edilemez[327]. Boşaltmanın varlığı için, eşyanın mutlaka gönderilene teslim edilmek

[323] Bu ekipmanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; SAYGILI/ERDAL, agm, s.34-37.
[324] ÇAKICI, age, s.67-68; SIR, age, s.14-15; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.60; SAYGILI/ERDAL, agm, s.41; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.113; HEPGÜLERLER, age, s.88-89.
[325] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.38; TANGÜN, age, s.24-25.
[326] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.57; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.38; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.604; SÖZER, Deniz Ticareti, s.435; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.58; KANER, Deniz Ticareti, s.331; HEPGÜLERLER, age, s.89.
[327] AKINCI, age, s.156.

amacıyla gemiden çıkarılması gerekir[328]. Burada ayrıca mavnaya yapılan aktarma açısından bir ayrım yapmak gerekirse; taşıyan navlun sözleşmesi veya konişmentoya göre eşyanın mavnaya boşaltılması hakkına sahipse eşyanın varma limanında mavnaya koyulması ile boşaltma gerçekleşir. Bununla birlikte taşıyan eşyanın mavnaya boşaltılması hakkına sahip değilse, eşyanın mavnaya konulması boşaltma sayılmaz. Bu halde eşyanın mavnadan, navlun sözleşmesi veya konişmentoya göre boşaltılması gereken yere çıkarılması ile boşaltma gerçekleşmiş olur[329].

Eşyanın gemiden boşaltılması, maddi bir işlemi ifade eder[330]. Bu açıdan eşyanın gemiden boşaltılması ile iki taraflı bir hukuku işlem olan gönderilene teslimi birbirinden farklı işlemlerdir[331].

Deniz yolu eşya taşımalarında boşaltma ile ilgili hükümler, Türk Ticaret Kanunu'nun 1166 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1167. maddesinde; sözleşme, boşaltma limanı kuralları ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmedikçe, eşyanın gemiden çıkartılması giderinin taşıyana, geri kalan boşaltma giderlerinin ise gönderilene ait olacağı düzenlenmiştir. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan FIO/S klozu ile taşıtan boşaltma işlemlerini yapmayı üstlenir ve boşaltma masraflarını üzerine almış olur. Bu durumlarda, boşaltma süreçlerini yerine getirenler, taşıtanın veya gönderilenin çalışanlarıdır. Boşaltmanın taşıtanın veya gönderilenin adamları tarafından yapılması halinde, yüklemeden doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Ancak boşaltma işi taşıtanın veya gönderilenin adamları tarafından yerine getirilse bile, taşıyanın boşaltmayı gözetmesi ve denetlemesi, görev ve sorumlulukları arasındadır[332]. Boşaltma için beklenmesi gereken süreye bakıldığında, yükleme ile ilgili bölümde yapılan açıklamalar boşaltma ile ilgili süreler için de geçerli olup, konteyner taşımacılığında boşaltma işlemi çok kısa bir sürede tamamlanabildiğinden Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen hükümlerin konteyner taşımalarının niteliğine uygun düşmediği söylenebilecektir.

Yine boşaltma ile ilgili hükümlerde de konteyner taşımacılığı için özel düzenlemeler yapılmadığı görülmektedir. Konteyner taşımacılığında, eşyanın gemiden

[328] KANER, Deniz Ticareti, s.331.
[329] AKINCI, age, s.156.
[330] TEKİL, Deniz Hukuku, s.303.
[331] Eşyanın teslimi ile ilgili bkz; aşa. 3.2.1.3, b, bb, ccc.
[332] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.137; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.43-44.

indirildiği liman her zaman varma yeri olmamaktadır. Zira konteynerler çoğu zaman kara içinde bulunan bir yere taşınmaktadır. Konteynerin teslim edileceği yer çoğunlukla karada bulunan bu yer olacağından yükün nihai olarak teslim amacıyla boşaltılması da burada olmaktadır. *Deniz'*e göre, konvansiyonel taşımalardan farklı olarak, eşya yüklü konteynerin gemiden boşaltılması, gönderilene teslim amacıyla boşaltma anlamı taşımamaktadır. *Yazar,* boşaltmanın teslim amacıyla yapıldığı dikkate alındığında, eşyanın teslim amacıyla boşaltılmasının da kara içinde bulunan yerde olacağı ve bu nedenle konteyner taşımacılığında boşaltmanın, konteynerin gönderilene teslim edilmek üzere son araçtan indirilmesi olarak kabul edilmesi görüşündedir[333]. Kanımızca deniz yolu ile yapılan konteyner taşımalarında, deniz yolculuğunun bittiği limanda eşya yüklü konteynerin gemiden karaya çıkarılması ile boşaltmanın gerçekleştiği kabul edilmelidir[334]. Burada karada yapılan taşıma sonunda son araçtan yapılan boşaltma ile eşyanın teslim amacıyla konteynerden boşaltılmasının ayrı olarak değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Son olarak, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler kural olarak emredici olarak düzenlenmekle birlikte (TTK m. 1243), taşıyana eşyanın boşatılmasından sonraki safhada düşen borç ve sorumlulukları önceden kaldıran veya sınırlandıran doğrudan veya dolaylı anlaşmalar yapılabilmesi mümkündür (TTK m. 1244/1-c). Bu nedenle taşıyanın emredici olarak düzenlenen sorumluluğunun sonunun tespiti bakımından eşyanın boşaltma anı büyük bir öneme sahiptir. Türk Ticaret Kanunu, yükleme ve boşaltma safhalarını da kapsamak üzere, yüklemeden boşaltmaya kadar olan ve gemide geçen esas taşıma safhasında taşıyana düşen borç ve sorumlulukları emredici olarak düzenlemiştir. Konteyner taşımacılığı bakımından boşaltmadan anlaşılması gereken, konteynerin gemiye alınarak karaya indirilmesidir. Burada, eşyaların konteynerden çıkarılması boşaltma olarak değerlendirilemez. Taşıyanın konteynerin gemiden karaya boşaltılmasından sonraki aşamada üstlendiği yükümlülükler ile ilgili sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapabilmesi mümkündür[335].

[333] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.38-39. Aynı yönde bkz; TANGÜN, age, s.25.
[334] Aynı yönde bkz; HEPGÜLERLER, age, s.90.
[335] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.80; HEPGÜLERLER, age, s.123.

BÖLÜM 3. TAŞIYANIN KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞU

3.1 TAŞIYAN KAVRAMI

3.1.1 Tanımı

Taşıyan, navlun sözleşmesine göre deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt eden kişidir. Taşıyan, donatan[336] veya gemi işletme müteahhidi[337] olabilir. Ancak taşıyan sıfatının kazanılması için deniz yoluyla eşya taşınmasının taahhüt edilmesi yeterli olup, bu kişinin aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi olması ya da gemi tahsis etmesi gerekli değildir[338]. Taşıyanın, donatan veya gemi işletme müteahhidi olan kişi ile alt navlun sözleşmesi akdetmiş bir taşıtan olması da mümkündür[339].

Taşıyan, gerçek veya tüzel kişi de olabilir. Taşıyan sıfatının kazanılmasında, kişinin tacir olup olmaması da önem arz etmemektedir[340]. Ayrıca taşıyan sıfatına sahip olunmasında, taşıma işini yapan kişinin bu faaliyetini bir ticari işletme organizasyonu içinde yapması gerekmez. Taşıma işini, geçici olarak veya bir defaya mahsus yapan kişiler de taşıyan sayılırlar ve navlun sözleşmesine ilişkin hükümlere tabi olurlar[341].

Taşıyan, navlun sözleşmesini bizzat veya temsilcisi aracılığıyla akdedebilir. Taşıyanın kim olduğu navlun sözleşmesine veya navlun sözleşmesi düzenlenmemişse konişmentoya göre tespit edilecektir. Navlun sözleşmesinde, düzenlenmemişse çarter

---

[336] Donatan, gemisini menfaat sağlamak maksadıyla suda kullanan gemi sahibine denir (TTK m. 1061/1). Bu açıdan bir gemi sahibi, gemisini deniz yoluyla eşya taşımayı üstlenerek deniz ticaretinde kullanıyorsa hem donatan hem de taşıyan sıfatına sahip olur.

[337] Gemi işletme müteahhidi, başka kişiye ait gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan kişiyi ifade etmektedir (TTK m. 1061/2).

[338] AKINCI age, s. 34; OKAY, Deniz Ticareti, s.15; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.337; ÜLGENER Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991 (Sorumsuzluk Halleri), s.22; SÖZER, Deniz Ticareti, s.358-359; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.88; KARAN, Carriage of Goods, s.47-48; KARA, age, s.79-80.

[339] AKINCI, age, s.34.

[340] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.16.

[341] AKINCI, age, s.34; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.88.

partide ve booking not[342]ta taşımayı taahhüt eden kişi taşıyan kabul edilecektir[343]. Eşya taşıyana teslim edildikten veya gemiye yüklendikten sonra yükletenin talebi üzerine, taşıyan konişmento düzenleyip vermekle yükümlüdür (TTK m. 1228). Konişmentoya taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ve işletme merkezinin yazılması gerekmektedir (TTK m. 1229/1-c). Ancak konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanının yazılmaması halinde konişmentonun yine de geçerli olacağı düzenlenmiş (TTK m. 1229/2), bununla birlikte taşıyanı ispat bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1238. maddesinde düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi taşıyan sayılacaktır (TTK m. 1238/1). Konşimentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanının gösterilmediği veya anlaşılamadığı durumlarda, konişmento hamilinin istemi üzerine donatan taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanını bildirmez ise donatan taşıyan sayılır (TTK m. 1238/2). Ayrıca kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanının gösterilmediği veya anlaşılamadığı durumlarda, konişmento hamilinin istemi üzerine temsilci taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanını bildirmez ise temsilci de donatan ile birlikte taşıyan sayılacaktır (TTK m. 1238/3).

Eşya taşınmasından farklı olarak eşyanın taşıtılmasının taahhüt edilmesi durumunda komisyonculuk sözleşmesi söz konusu olmaktadır[344]. Eşya taşıtmayı taahhüt eden kişi, kural olarak taşıyan sıfatını taşımayacak olup taşıma işleri komisyoncusu sıfatına sahip olacaktır (TTK m. 917). Özellikle uygulamada birden çok navlun sözleşmesinin bulunduğu hallerde, komisyonculuk sözleşmesi ile navlun sözleşmesini ve bu sözleşmelerin tarafı olan komisyoncu ve taşıyanı ayırt etmek zor olabilmektedir[345]. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu kesin tek bir ücret kararlaştırılması (m. 921), komisyoncunun taşıma işini üzerine alması (m. 926) ve toplama yük bulunması (m. 927) durumlarında taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan sayılacağını düzenlemiştir.

---

[342] Booking not(e), taşınacak eşya için gemide yer rezervasyonu için yapılan ve bunun yanında kirama veya taşıma koşullarının bir özetini içeren ön sözleşme türlerindendir (TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.37; TEKİL, Deniz Hukuku, s.252-253).

[343] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.88.

[344] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.92; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.33. Taşıma İşleri Komisyonculuğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; OYAL Ahmet Batuhan, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023 (Komisyonculuk).

[345] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.15.

Taşıyanın yukarıda yapılan tanımında da belirtildiği üzere, taşıyan sıfatının doğumunda taşıma işinin taahhüt edilmesi yeterlidir, ayrıca taşıma işinin gerçekleştirilmesi belirleyici unsur değildir. Taşıyan taahhüt ettiği taşıma işinin ifasını, kendisine bağlı olmayan üçüncü kişilere de bırakabilir[346]. Burada asıl ve alt navlun sözleşmeleri ayrımı ortaya çıkmaktadır. Böyle bir durumda 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu terminolojisi çerçevesinde taşıtana karşı eşya taşıma taahhüdünde bulunan ancak taahhüdünü bizzat yerine getirmeyen kişi veya kişilere alt taşıyan, taşımayı fiilen yerine getiren kişiye ise asıl taşıyan denilmektedir[347]. Asıl ve alt navlun sözleşmeleri, birbirinden bağımsız niteliktedir. Her bir sözleşme kendi tarafları ve ilgilileri arasında hüküm ve sonuç doğurur. Bu nedenle her bir navlun sözleşmesinin tarafları ve sözleşmeye uygulanacak hukuk kuralları birbirinden farklıdır. Eşya taşımalarında taşıyan, taahhüt ettiği taşıma işinin ifası amacıyla kurduğu asıl navlun sözleşmesinde taşıtan sıfatına sahip olacaktır. Alt taşıtan, yükleten veya asıl taşıyan adına düzenlenmiş konişmento hamili değilse, asıl taşıyan ile doğrudan bir hukuki ilişki içinde bulunmaz. Alt navlun sözleşmesinde asıl taşıyanlar ve onun adamları, Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesi anlamında alt taşıyanın ifa yardımcısı konumundadır. Bu kapsamda alt taşıyanın, asıl taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden dolayı eşya ile ilgililere karşı sorumluluğu doğacaktır[348]. Asıl navlun sözleşmesi, alt navlun sözleşmesinin ifasına hizmet ettiğinden asıl navlun sözleşmesinin ifa edilmesi ile birlikte alt navlun sözleşmesi de ifa edilmiş ve son bulmuş olur[349].

Akdi taşıyan-fiili taşıyan ayrımı açısından bakıldığında, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu terminolojisi[350] devam ettirilecek olursa, akdi taşıyan sıfatı alt taşıyana; fiili taşıyan sıfatı ise asıl taşıyana karşılık gelmektedir[351].

---

[346] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.37; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.16.
[347] KANER, Deniz Ticareti, s.305; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.16.
[348] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.37; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.17; KARA, age, s.87.
[349] KANER, Deniz Ticareti, s.306.
[350] Türk Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı olan "Taşıma İşleri"nin eşya taşımalarına ilişkin hükümlerinde, taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişi "asıl taşıyıcı" olarak ifade edilmiştir (TTK m. 888). Bu bakımdan Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri Kitabı'nda, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile eşya taşımalarında benimsenen terminolojinin tersi kullanılmıştır.
[351] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.18.

3.1.2 Fiili Taşıyan

Taşıyanın navlun sözleşmesi ile taahhüt ettiği taşıma işinin ifasını kısmen veya tamamen bir başkasına bırakması amacıyla navlun sözleşmesi akdettiği kişiye fiili taşıyan denilmektedir[352]. Kısmen veya tamamen aynı eşyanın taşınmasının üstlenildiği birden fazla navlun sözleşmesi uyarınca birden fazla taşıyanın bulunduğu durumlarda, eşyaya gelen zarar nedeniyle tazminat talebinin kime yöneltileceğinin tespitindeki yaşanan zorluklar, deniz yoluyla eşya taşımalarında fiili taşıyanın kabulünü gerekli kılmıştır[353]. Fiili taşıyan, deniz yolu ile uluslararası eşya taşımaları kapsamında ilk olarak Hamburg Kuralları[354]'nda (m. 10-11) düzenlenmiş[355] ve bu düzenlemeler Türk Ticaret Kanunu'na kaynak oluşturmuştur.

Türk Ticaret Kanunu'nun deniz yolu ile eşya taşımasına ilişkin hükümlerinde fiili taşıyana ilişkin bir düzenleme yapılmış olmakla birlikte (TTK m. 1191) fiili taşıyanın bir tanımı yapılmamıştır. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun deniz yolu ile yolcu taşımasına ilişkin hükümlerinde (TTK m. 1248/2) fiili taşıyanın tanımının yapıldığı görülmektedir[356]. Türk Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin hükümlerin kaynağını 2002 Atina Konvansiyonu oluşturduğundan, 1248/2. fıkrada da fiili taşıyan 2002 Atina Konvansiyonu[357] çerçevesinde tanımlanmıştır. 2002 Atina

---

[352] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.338; GENÇTÜRK, age, s.28-29; KARA, age, s.85-86; AKSOY Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015 (Fiili Taşıyıcı), s.93.

[353] YAZICIOĞLU Emine, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul 2000 (Hamburg Kuralları), s.42. Fiili taşıyanın ortaya çıkış gerekçeleri ile ilgili olarak bkz; AKSOY, Fiili Taşıyıcı, s.72-80.

[354] 31.03.1978 tarihli Denizde Eşyaların Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea). Hamburg Kuralları, Türkiye tarafından onaylanmamış ve iç hukuka alınmamıştır. Hamburg Kuralları'nın İngilizce Metni için bkz: Aksoy, Mevzuat, s.579-596. Hamburg Kuralları'nın Türkçe Çevirisi için bkz; ÇAĞA Tahir, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 10, S. 2, Aralık 1979, s.323-352, s.329 vd.

[355] Fiili taşıyana ilişkin uluslararası alanda ilk düzenleme, hava yoluyla yapılan taşımalara ilişkin 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun 1961 tarihli Guadalajara Ek Protokolü'nde (Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier) yapılmıştır. Türkiye Guadalajara Konvansiyonu'na taraf olmamıştır. Ayrıca fiili taşıyan kavramı, uluslararası deniz taşımaları alanında ilk kez 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu'nda (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea) düzenlenmiştir. Türkiye, bu Konvansiyon'a da taraf olmamıştır.

[356] Türk Ticaret Kanunu'nun 1248/2. fıkrasında fiili taşıyan şu şekilde tanımlanmıştır; *"Fiilî taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir."*.

[357] "Yolcuların ve Bagajlarının Denizyolu ile Taşınması Hakkında 2002 Atina Konvansiyonu" (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 2002).

Konvansiyonu'nun fiili taşıyana ilişkin düzenlemeleri Hamburg Kuralları'ndan farklı olduğundan, deniz yolu ile eşya taşımasına ilişkin açıklamalarda bu tanımdan yararlanılması kanımızca da yerinde olmayacaktır. Düzenlemenin kaynağını Hamburg Kuralları oluşturduğundan, buradaki tanımı esas almak daha uygun olacaktır[358].

Hamburg Kuralları'nın 1/2. maddesinde fiili taşıyan, taşımanın tamamının veya bir bölümünün yerine getirilmesi taşıyan tarafından kendisine tevdi edilen ya da böyle bir ifa kendisine tevdi edilen her kişi olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımdan yola çıkarak fiili taşıyan sıfatının doğumu için taşımanın ifasının fiili taşıyana, akdi taşıyan veya başka bir fiili taşıyan tarafından bırakılmasının bir önemi bulunmamaktadır. Akdi taşıyan sıfatının doğumunda olduğu gibi fiili taşıyan sıfatının doğumunda da taşıma işinin yerine getirilmesi değil, bu işin taahhüt edilmesi önem arz etmektedir. Fiili taşıyanın, taşımanın kendisine tevdi edilen bölümünü fiilen yerine getirip getirmemesi, bu sıfatın doğumunu etkilememektedir. Fiili taşıyan akdi taşıyandan farklı olarak taşıtana karşı değil, akdi taşıyan veya başka bir fiili taşıyana karşı taşıma taahhüdü altına girmektedir[359]. Bu kapsamda burada "fiili" teriminin kullanılmasının isabetli olmadığı ve yanıltıcı olduğu söylenebilecektir[360].

Ayrıca eşyanın zilyetliğinin kazanılıp kazanılmaması da fiili taşıyan sıfatının kazanılması bakımından belirleyici bir unsur değildir. Bununla birlikte fiili taşıyanın sorumluluğu bağlamında zilyetliğin kazanılması önem arz etmektedir. Fiili taşıyan sıfatının doğumu için taşıma taahhüdü altına girilmesinin yeterli kabul edilmesi ve eşyaya zilyet olunmasının gerekmemesi, aynı taşıma işinde birden çok fiili taşıyan bulunmasına imkan sağlamaktadır[361].

Türk Ticaret Kanunu'nda fiili taşıyanın bizzat yerine getirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında, akdi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tüm hükümlerin geçerli olduğu düzenlenmiştir (m. 1191/2). Bu hüküm ile genel hükümlere gidilmeksizin fiili taşıyanın deniz ticaretine ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulabilmesi sağlanmıştır. Ayrıca birden çok taşıyanın bulunduğu taşıma işlerinde eşya ile ilgili kişinin tazminat talebini kime ve hangi hükümlere göre yönelteceğinin belirlenmesindeki karışıklıklar

[358] Benzer görüşte: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.20.
[359] TEKİL, Deniz Hukuku, s.268; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.45; SÖZER, Deniz Ticareti, s.471; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.21.
[360] TEKİL, Deniz Hukuku, s.268; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.24.
[361] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.46; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.22.

giderilmiştir. Bu şekilde bir taraftan eşya ile ilgili kişilerin korunması amaçlanırken diğer taraftan da fiili taşıyanın sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanabilmesi sağlanmıştır[362].

3.2 TAŞIYANIN SÖZLEŞMEDEN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU

3.2.1 Sorumluluk Sebepleri

3.2.1.1 Genel Olarak

Navlun sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasında kurulan bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile taşıyan, bir ücret (navlun) karşılığında gemiyi kısmen veya tamamen taşıtana tahsis ederek veya tahsis etmeksizin, kararlaştırılan yükün bir yerden başka bir yere deniz yoluyla taşınmasını üstlenmektedir[363]. Navlun sözleşmesine ilişkin hükümler, Türk Ticaret Kanunu'nun 1138 ilâ 1246. maddelerinde düzenlenmiştir. Taşıyanın navlun sözleşmesinden ve konişmentodan doğan sorumluluğu, sözleşmeden doğan sorumluluk niteliğinde olup, kusur sorumluluğuna dayanır[364].

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluğu, akdi bir sorumluluk niteliğinde olmasına rağmen Türk Borçlar Kanunu'nda olduğu gibi genel bir hükümle (TBK m. 112 vd.) düzenlenmemiş ve Türk Ticaret Kanunu navlun sözleşmesinin özelliklerini göz önüne alarak özel düzenlemeler yapmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli durumda bulundurmaması (TTK m. 1141) ve yüke özen borcunun ihlali kapsamında eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu (TTK m. 1178 vd.) olarak iki temel sorumluluk sebepleri düzenlenmiştir. Bu sorumluluk sebepleri yanında ayrıca, eşyanın izinsiz olarak sözleşmede belirlenen gemiden başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması (TTK m. 1150), yükletenin izni olmaksızın eşyanın güvertede taşınması (TTK m. 1151) ve geminin kararlaştırılan veya en uygun olan rotadan haksız sapması (TTK m. 1220) sebebiyle doğan zararlardan sorumluluğa ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Bu sorumluluk sebepleri yanında bazı mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri (TTK m. 1180, 1181, 1182, 1186/5, 1220) de düzenlenmiştir.

---

[362] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.19.

[363] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.1; AKINCI, age, s.1; OKAY, Deniz Ticareti, s.1; TEKİL, Deniz Hukuku, s.271; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.331; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.17; KANER, Deniz Ticareti, s.293.

[364] AKINCI, age, s.1; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.17; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.103-105.

Bu sorumluluk sebepleri dışında kalan, navlun sözleşmesinden ve konişmentodan kaynaklanan yükümlülüklerin hiç ifa edilmemesi, kötü ifa edilmesi veya geç ifa edilmesi gibi haller bakımından Türk Ticaret Kanunu'nda özel bir düzenleme yapılmamıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmeyen diğer tüm sorumluluk sebeplerinde, taşıyanın sorumluluğu bakımından Türk Borçlar Kanunu hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bu kapsamda navlun sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğinde kabul edildiğinden öncelikle Türk Borçlar Kanunu'nun eser sözleşmesine dair hükümleri (TBK m. 470-486), burada uygulanacak bir hüküm bulunmaması halinde sözleşmeden doğan sorumluluğa ilişkin genel hükümler (TBK m. 112 vd.) uygulanacaktır[365].

Konteyner taşımacılığında eşya zararlarının başlıca sebeplerini; eşyanın konteynere gerektiği gibi istiflenmemesi, konteynerin elverişsizliği, yükleme, boşaltma veya elleçleme işlemleri sırasında konteynerin düşürülmesi, taşıma sırasında konteynerin denize düşmesi, konteynerdeki eşyaların çalınması (baratarya), konteynerin yetkili olmayan kişiye teslimi oluşturmaktadır[366]. Deniz yoluyla konteyner taşımacılığında taşıyanın hukuki sorumluluğunun tespiti bakımından; konteynerin kime ait olduğu veya kim tarafından temin edildiği, taşınacak eşyanın konteynere kim tarafından ve nerede yüklendiği, konteynerin içinde taşınan eşya hakkında taşıyanın bilgi sahibi olup olmadığı, konteynerin kimlerin huzurunda kapatılarak mühürlendiği ve taşıma esnasında açılıp açılmadığı, zararın hangi aşamada gerçekleştiği ve konteynerin zarar görüp görmediğinin bilinmesi büyük önem arz etmektedir[367]. Bu hususların tespitinde özellikle konişmentoda yer alan kayıtlar büyük bir yol gösterici olacaktır.

3.2.1.2 Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurulmaması[368]

a. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesine göre, taşıyan navlun sözleşmesi kapsamında geminin, yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan

---

[365] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.133; KENDER Rayegan, "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.75-95 (Taşıyanın Sorumluluğu), s.76-77; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.389-390; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.18; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.14.

[366] ÇAKICI, age, s.167 vd.; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2472.

[367] HEPGÜLERLER, age, s.107; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.22.

[368] Doktrinde bu sorumluluk aynı zamanda "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma" borcu veya yükümlülüğü olarak da adlandırılmaktadır. Bkz: SÖZER Bülent, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli

süre zarfında denize, yola ve yüke elverişli olarak bulunmasını sağlamakla yükümlüdür[369]. Bu nedenle bu sorumluluk, "geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliği" olarak da ifade edilmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinin Kanun içindeki yerine bakıldığında, "Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları" başlıklı ayırımda değil, "Genel Hükümler" başlıklı ayırımda yer aldığı görülmektedir[370]. Denize, yola ve yüke elverişli gemide bulunması gereken nitelikler ise Türk Ticaret Kanunu'nun 932. maddesinde düzenlenmiştir.

Taşımayı gerçekleştirecek geminin yolculuğunu tamamlayabilmesi ve gerektiği gibi çalışabilmesi için denizcilik kurallarına göre yeteri kadar personel, yakıt, kumanya, yükün bakım ve muhafazası için gerekli ekipman ve yedek parça ile donatılması ve mevzuata göre aranan yeterlilik şartlarının sağlanarak sertifikaların alınması gerekmektedir[371]. Denize, yola ve yüke elverişli gemi; taşınan eşya ve yolculuğun yapılacağı mevsim ve bölgelere göre, olağanüstü tehlikeler tamamıyla hariç olmak üzere, yolculuk esnasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı koyarak yolculuğu taşınan eşyası ile birlikte güvenle tamamlayabilecek nitelikte gemiyi ifade eder[372]. Taşıyanın eşya taşımaya tahsis ettiği geminin, yolculuğun normal ihtiyaçlarına ve tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması ve yolculuk boyunca da bu niteliğini koruyabilmesi gerekmektedir. Taşıyan navlun sözleşmesinden doğan yüke özen ve taşımayı süresinde gerçekleştirme borcunu tam ve gereği yerine getirebilmesi için gemiyi denize, yola ve

---

Halde Bulundurma Borcu, Sevinç Matbaası, Ankara 1975 (Sefere Elverişlilik); DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.90; SÖZER, Deniz Ticareti, s.473; AKAN Pınar, "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s.1-13 (Sefere Elverişli Halde Bulundurma); CUMALIOĞLU, age, s.83; KOŞER, age, s.63; KAYAPINAR Göksal, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.

[369] Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinin gerekçesinde de belirtildiği üzere hüküm, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1019. maddesinden, Alman Ticaret Kanunu'nun 557. paragrafı ve 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin 3/1. fıkrası ve 4/1. fıkrası karşılaştırılarak düzenlenmiştir. Ayrıca belirtilmelidir ki, Hamburg Kurallarında taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişli bulundurulmamasından doğan sorumluluğuna ilişkin özel bir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyle ortaya çıkan zararlardan, Hamburg Kuralları'nın 5/1. fıkrasındaki genel hükmün şartlarının bulunması halinde taşıyanın sorumluluğu doğabilecektir.

[370] Maddenin gerekçesinde bu durum *"Her ne kadar 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde 6762 sayılı Kanunun 1019 ve 1061 inci maddelerine tekabül eden hükümler birarada bulunmakta iseler de, 1019 uncu maddenin genel hüküm olarak önemi ve yapılacak bir yer değişikliğinin bütün maddeleri etkileyeceği dikkate alınarak bu maddenin yeri korunmuştur."* şeklinde açıklanmıştır.

[371] AKDOĞAN, age, s.54; HEPGÜLERLER, age, s.111.

[372] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.3.

yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür[373]. Bu yükümlülük taşıyana navlun sözleşmesinin yüklediği asli nitelikte bir borç olup, bu borcun ihlali taşıtana sözleşmeyi fesih hakkı vermektedir[374]. Bu açıdan Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi uyarınca taşıyanın sorumluluğunun doğabilmesi için öncelikle taraflar arasında bir navlun sözleşmesinin akdedilmesi gerekir[375].

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu, gemide elverişsizliğe sebep olan eksikliği keşfederek ve gidermek suretiyle ifa eder. Taşıyan bu sorumluluk kapsamında yükle ilgililere karşı geminin başlangıçta denize, yola ve denize elverişli olmaması nedeniyle doğan zararlardan sorumludur. Bu sorumluluk, hem taşıtana hem yükletene hem de gönderilene karşı geçerlidir. Bununla birlikte taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermesine rağmen gemiyi elverişsiz hale getiren eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfedemediğini ispatlaması halinde, geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği nedeniyle doğan zararlardan sorumlu olmayacaktır (TTK m. 1141/2). Gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz hale getiren eksiklik, taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklanabileceği gibi bir kaza, umulmayan bir hal ya da herhangi bir olaydan da doğmuş olabilir[376].

Doktrinde taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun, kusur sorumluluğu olduğunu savunan görüşler[377] olduğu gibi ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu ileri süren görüşler[378] de bulunmaktadır. Öncelikle geminin elverişsizliğinden doğan sorumluluğundan doğan sorumluluk, bir

[373] YETİŞ ŞAMLI Kübra, "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 71, S. 2, 2003, s. 479-496 (Sefere Elverişlilik), s. 479.
[374] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.17.
[375] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.31.
[376] AKINCI, age, s.316; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.391; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.19; BİCAN, Konteyner, s.129.
[377] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.178; TAŞDELEN Nihat, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu", Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, C. I, Beta Yayınları, İstanbul 2003, s.939-959, s.949; CUMALIOĞLU, age, s.90; KOŞER, age, s.64.
[378] AKINCI, age, s.317; OKAY, Deniz Ticareti, s.185; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.78; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; STEVENS, age, s.28; GÜNAY M. Barış, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Yetkin Yayınları, Ankara 2013, s.91; TAŞKIN, Konteyner, s.357-358; Yarg. HGK, 18.05.2021, E.2017/11-2771, K.2021/558 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

garanti sorumluluğu olarak düzenlenmemiştir[379]. Gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz duruma getiren eksikliğin, taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklanması gerekmemektedir. Sorumluluğun doğması için, eksikliğin hangi sebepten kaynaklandığının önemi yoktur. Söz konusu eksikliğin beklenmedik bir durum, tabii bir olay veya bir kaza sonucunda meydana gelmesi halinde de taşıyan sorumlu tutulacaktır[380]. Burada hangi sebepten meydana gelirse gelsin, tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özenle tespit edilebilecek nitelikteki bir eksikliğin keşfedilememiş veya keşfedilmekle birlikte yolculuğun başlangıcına kadar giderilememiş olması durumunda, taşıyanın sorumluluğu doğacaktır[381]. Ayrıca hükümde tedbirli bir taşıyanın harcaması gereken dikkat ve özen arandığından, objektif bir özen derecesi öngörülmüştür. Tüm açıklamalar dikkate alındığında, kurtuluş kanıtı getirme olanağı sınırlandığından taşıyanın geminin elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun, ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu görüşündeyiz.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli olarak bulundurma yükümlülüğü, eşyanın yüklenmesi ile başlar, tüm yolculuk süresinde devam eder ve eşyanın boşaltılması ile son bulur[382]. Geminin elverişli halde bulundurulması gereken zaman dilimini, iki kısma ayırarak incelemek gerekmektedir. Birinci aşama, yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimini kapsamaktadır. Bu aşamadaki elverişsizliğe "başlangıçtaki elverişsizlik" denilmektedir. İkinci aşama ise yolculuğun başlamasından sonraki zaman dilimini kapsamaktadır. İkinci aşamadaki elverişsizlik "sonraki elverişsizlik" olarak da ifade edilmektedir. Taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi gereğince sorumlu olduğu süre ise birinci aşamayı, yani

[379] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.178; AKINCI, age, s.317; OKAY, Deniz Ticareti, s.185; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.24; TEKİL, Deniz Hukuku, s.273; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; AKAN, Sefere Elverişli Halde Bulundurma, s.4; CUMALIOĞLU, age, s.90; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.488; TAŞKIN, Konteyner, s.357. Bununla birlikte tarafların Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinde düzenlenen sorumluluğu, sözleşmede garanti sorumluluğu şeklinde kararlaştırarak ağırlaştırmaları mümkündür (TEKİL, Deniz Hukuku, s.274).

[380] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.179; AKINCI, age, s.316; OKAY, Deniz Ticareti, s.184; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.78; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.391; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.20.

[381] OKAY, Deniz Ticareti, s.184; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.78; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.391-392; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.20; TAŞKIN, Konteyner, s.356-357.

[382] GÖĞER Erdoğan, "Sonraki Elverişsizlik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mesuliyeti", Adalet Dergisi, C. 52, S. 5, Mayıs 1961, s.456-470, s.457.

yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimini kapsamaktadır[383].

Geminin yolculuğa başladıktan sonra ve yolculuk sırasında denize, yola ve yüke elverişsiz duruma gelmesi, Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinde düzenlenen sorumluluk kapsamında kalmaz. Yolculuğun başlamasından sonra ortaya çıkan gemideki elverişsizlik, "geminin sonraki denize, yola ve yüke elverişsizliği" olarak da ifade edilmektedir. Geminin yolculuk sırasında elverişli durumda bulundurulması yükümlülüğü, taşıyanın yüke özen borcunun özel bir halini oluşturur. Bu nedenle sonraki elverişsizlik halinde taşıyan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. ve devamı maddeleri kapsamında sorumlu tutulabilecektir[384]. Ancak yolculuk başladıktan sonra geminin elverişliliğini sağlamak amacıyla alınacak önlemler geminin başkaca teknik yönetimine de ilişkin olabileceğinden, daha çok yükün menfaatine olarak alınmış bir önlem olması halinde taşıyan adamlarının bu konudaki kusurlarından sorumlu olacaktır.

Bu bakımdan geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile yolculuk sırasında ortaya çıkan sonraki elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğun şartları ve kapsamı birbirinden farklıdır. Örneğin; taşıyan geminin sonraki elverişsizliği halinde, taşıyana yüklenemeyecek sebep (TTK m. 1179) ile teknik kusur ve yangın (TTK m. 1180) halleri çerçevesinde sorumluluktan kurtulabilecektir[385]. Yolculuğun başlamasından sonra ortaya çıkan elverişsizlik veya bu elverişsizliğin giderilmemesindeki kusurlar, genellikle geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin olduğundan, teknik kusur sayılacak ve taşıyan sorumlu olmayacaktır. Taşıyan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesine dayandığı geminin başlangıçtaki elverişsizliği hallerinde mutlak sorumsuzluk sebepleri (TTK m. 1180, 1181, 1186/5, 1220) ile muhtemel sorumsuzluk sebeplerinden (TTK m. 1182) yararlanamaz[386]. Çünkü bu sorumsuzluk sebepleri, sadece yüke özen borcunun ihlali sebebiyle doğan sorumluluk hallerinde uygulanabilmektedir[387]. Bu nedenle taşıyanın bu sorumsuzluk sebepleri ile ilgili hükümlerden yararlanabilmesi için geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olması gerekmektedir.

---

[383] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.19; AKINCI, age, s.319; GÖĞER, agm, s.463; TEKİL, Deniz Hukuku, s.273; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56; SÖZER, Deniz Ticareti, s.480; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.19; TAŞDELEN, agm, s.940; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.114; GÜNAY, age, s.92.

[384] TAŞKIN, Konteyner, s.273.

[385] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.184; AKINCI, age, s.328; BİCAN, Konteyner, s.130.

[386] Bu sorumsuzluk sebepleri için bkz: aşa. 3.2.1.3, c.

[387] AKINCI, age, s.328; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.57.

Navlun sözleşmesinin yapıldığı esnada geminin elverişli olması gerekli değildir[388]. Ancak gemi kural olarak yükleme işlemi başladığında denize, yola ve yüke elverişli olmalıdır; zira yükleten eşyayı elverişsiz olan gemiye yüklemek zorunda olmayıp, haklı olarak eşyayı teslimden kaçınabilir[389]. Başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle sorumluluğun doğması için geminin elverişsizliğinin yolculuğun başlangıcında mevcut olması gerekir[390]. Bu anlamda yolculuk, geminin yükleme yerini veya demirlendiği yeri yolculuğa başlamak için denize açılmak üzere hareket ettiği anda başlayacaktır. Burada manevra amacıyla bir kısım halatların bırakılması da yeterli olup, yolculuğun başlamış sayılması için bütün halatların kara ile bağlantısının kesilmesi şart değildir. Liman içinde yükleme yerinin değiştirilmesi amacıyla hareket edilmesi veya yolculuğa başlama amacı taşımayan hareketler ise yolculuğun başlaması olarak nitelendirilemez[391].

Yüklemenin birden fazla parça veya partide gerçekleştiği taşımalarda, elverişsizliğin başlangıç anı her parti bakımından farklı olup, söz konusu her partinin yükleme anına göre elverişsizlik hali değerlendirilecektir. Diğer bir ifadeyle, yüklemenin başlangıç anı her sözleşmeye konu yük için ayrı olup, gemi bu yük bakımından yükleme anında elverişli olmalıdır. Eşyayı yüklemeden önce taşıyanın teslim alınmış olması veya doğrudan gemiye getirilmesi sonucu değiştirmez[392].

Ayrıca yolculuğun başlangıcı ifadesinden, geminin genel olarak sefere başlaması değil, gemiye alınan her bir yüke ilişkin yolculuğun başlangıcı anlaşılmalıdır. Bu kapsamda geminin yolculuğu sırasında uğradığı ara limanlarda yüklenen her somut eşya

---

[388] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.30; TAŞDELEN, agm, s.946.

[389] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.19.

[390] Burada ayrıca belirtilmelidir ki, yolculuğun başlangıcında bulunan her eksiklik, geminin başlangıçtaki elverişsizliği olarak nitelendirilemez. Çünkü gemiler yükleme veya boşaltma işlemi biter bitmez, vakit kaybetmeksizin yolculuğa çıkabilir ve bazı eksiklikler ile gemi hizmetlerini yolculuk sırasında yerine getirebilir. Bu şekilde denizcilik teamüllerine göre yolculuk sırasında giderilmesi olağan olan eksiklikler, geminin başlangıçtaki elverişsizliğine sebep olmaz. Ancak zarar doğuran olay gerçekleşmeden bu eksikliğin giderilmemesi geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin bir kusur oluşturacak ve taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesine göre sorumlu olmayacaktır. Burada taşıyanın sorumsuzluktan yararlanabilmesi için, bu gibi eksikliklerin somut olayın özelliklerine göre tehlike gerçekleşmeden giderilmesi mümkün ve gemi hizmetlerinin kapsamı bakımından da beklenebilir olması gerekir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.177).

[391] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.176-177; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.32-33; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56; KANER, Deniz Ticareti, s.374; TAŞDELEN, agm, s.946; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.486-487.

[392] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.176; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.78; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56.

için de elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluk süresi yeniden başlamaktadır[393]. Bu nedenle gemide bulunan ve farklı zamanlarda yüklenen yüklerin zıya veya hasara uğraması halinde, taşıyanın aynı olaydan dolayı sorumluluğunun hukuki dayanakları farklılaşabilir. Örneğin; gemi ilk limandan elverişli olarak yolculuğuna başlamış ancak yolculuk sırasında bozulan ambar kapakları nedeniyle içeriye su girmiş ve gerekli önlemler alınmayarak yük hasara uğramışsa, bu durum sonradan ortaya çıkan elverişsizlik niteliğinde olduğundan ve ticari kusur teşkil ettiğinden, taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi gereğince yüke özen borcunun ihlalinden sorumlu olacaktır. Bununla birlikte ara limanda aynı ambara yükleme yapılmış ve arızanın giderilmemiş olması sebebiyle bu yük hasara uğramışsa, bu durumda ara limanda yüklenen yükün hasara uğramasının sebebi başlangıçtaki elverişsizlik olduğundan taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi gereğince sorumlu olacaktır. Ayrıca ilk limanda yüklenen yüklerin hasarı arızanın giderilmemesi sebebiyle bu arada daha da artmışsa, taşıyanın bu yükler bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi gereğince sorumluluğu devam edecektir[394].

Ancak taşıyanın sorumluluğu için zararın da yüklemenin başlangıcından yolculuğun başlangıcına kadar olan dönemde ortaya çıkması şart değildir. Yolculuğun başlangıcında mevcut olan elverişsizlik (yolculuk sırasında giderilmesi olağan ve mümkün olanlar hariç), yolculuk başladıktan sonra devam etse bile niteliği değişmez ve sonraki elverişsizlik haline gelmez. Başlangıçtaki elverişsizliğin neden olması halinde, yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan zararlar da Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinde düzenlenen sorumluluk kapsamındadır[395].

Taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği nedeniyle sorumluluğunun şartlarının oluşması durumunda, sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1186 ve 1187. maddeleri uygulanacaktır[396].

---

[393] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.176; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56; TAŞDELEN, agm, s.948; CUMALIOĞLU, age, s.89; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.486-487; GÜNAY, age, s.93; BİCAN, Konteyner, s.130.
[394] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56.
[395] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.178; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.19.
[396] Bkz; aşa. 3.2.3 ve 3.2.4.

b. Sorumluluğun Şartları

aa. Gemiyi Elverişsiz Hale Getiren Bir Eksiklik Bulunması

Taşıyan akdedilen navlun sözleşmesi gereğince taşıma işinde kullanılacak gemiyi yolculuğa hazırlamakla yükümlüdür. Geminin yolculuğa hazır olması için ise denize, yola veya yüke elverişli halde bulundurulması gerekir. Denize, yola ve yüke elverişli geminin taşıması gereken özellikler Türk Ticaret Kanunu'nun 932. maddesinde hükme bağlanmıştır.

aaa. Geminin Denize Elverişliliği

Denize elverişli gemi; "gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek gemi"yi ifade etmektedir (TTK m. 932/1). Daha genel olarak denize elverişlilik, geminin çıkacağı yolculuğun gerekliliklerine her yönden uygun olması olarak açıklanabilir[397]. Geminin denize elverişli olması, denizde ortaya çıkan tehlikeler karşısındaki fiziksel yeterliliğini ifade eder[398]. Geminin denize elverişliliği, geminin esaslı unsurlarında aranan niteliklerle ilgilidir. Geminin su alması, gövdesinin korozyona uğraması veya yarıklar bulunması, lumboz kapaklarının zayıf olması, ayıplı inşa edilmesi, deniz ventillerinin zayıf olması, pompaların veya dümenin kötü durumda olması gibi geminin yapısında veya donanımında ortaya çıkan eksiklikler, gemiyi denize elverişsiz hale getiren başlıca sebeplerdir[399].

Geminin denize elverişliliği, her yolculuk ve her yük için mutlak şekilde düşünülemez. Bu nedenle geminin denize elverişliliği; yapılacak olan belirlenmiş bir yolculuk, bu yolculuğun yapılacağı zaman dilimi ve taşınan her yük dikkate alınarak ve nispi olarak belirlenir[400]. Bu nedenle yetkili makamların veya sınıflandırma kuruluşlarının denize elverişlilik ile ilgili vermiş olduğu belgeler ancak bir karine

---

[397] YETİŞ ŞAMLI Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, Eylül 2008 (Sınırlı Sorumluluk), s.114.

[398] TAŞKIN, Konteyner, s.116.

[399] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.18; AKINCI, age, s.98; KALPSÜZ, age, s.110; GÖĞER, agm, s.456; KANER, Deniz Ticareti, s.312; TAŞDELEN, agm, s.942; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.480.

[400] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.19; AKINCI, age, s.96; KALPSÜZ, age, s.109; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.24; TEKİL, Deniz Hukuku, s.275; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.346; SÖZER, Deniz Ticareti, s.479; KANER, Deniz Ticareti, s.373; AKAN, Sefere Elverişli Halde Bulundurma, s.5; TAŞKIN, Konteyner, s.207.

niteliğinde olup, somut olay bakımından bu belgenin aksinin ispatlanması her zaman mümkündür[401].

Denize elverişli gemi, yolculuk esnasında meydana gelebilecek olağan tehlikelere rağmen yolculuğuna güvenli bir şekilde devam edebilmelidir. Geminin tamamıyla anormal tehlikelere karşı koyamaması onu denize elverişsiz hale getirmez. Çünkü taşıyandan bu derece yüksek tehlikelere her durumda karşı koyabilecek şekilde gemiyi hazırlaması beklenemeyecektir[402]. Bununla birlikte, geminin denize elverişli sayılabilmesi için normal tehlikeler yanında istisnai tehlikelere de karşı koyabilmesi gerekir. Burada yolculuk güzergahında yılda birkaç kez görülen fırtına veya kötü hava koşulları tamamıyla anormal tehlike olarak kabul edilemez[403].

Konteynerler, geminin yapısına ve donatımına dahil olan unsurlardan olmayıp genel olarak en fazla bir ambar işlevi gördüğü söylenebilecektir. Bu nedenle konteynerlerde bulunan kusur ve noksanlıkların, geminin denize elverişliliği konusunda herhangi bir etkisi olmaz[404].

bbb. Geminin Yola Elverişliliği

Yola elverişli gemi; "denize elverişli olan geminin, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip olmasını" ifade etmektedir (TTK m. 932/2)[405]. Tanımdan da görüldüğü üzere, geminin yola elverişliliği denize elverişlilikten sonra gelen ve denize elverişliliği tamamlayan bir unsurdur[406]. Geminin yola elverişliliği, geminin esaslı unsurlarına dahil olmayan niteliklerle ilgilidir. Doğrudan geminin ana yapısını ilgilendiren şartlar dışında kalan güvenli bir yolculuk için gerekli olan diğer şartlar geminin yola elverişliliğine dahil

[401] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.18; TEKİL, Deniz Hukuku, s.275; KANER, Deniz Ticareti, s.374; Yarg. 11. HD, 25.01.1985, E.1985/74, K.1985/163 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.337-338).
[402] AKINCI, age, s.98.
[403] OKAY, Deniz Ticareti, s.90.
[404] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.90; HEPGÜLERLER, age, s.112.
[405] Yarg. 12. HD, 03.07.2003, E.2003/13178, K.2003/15827 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).
[406] SÖZER, Deniz Ticareti, s.476; OKAY, Deniz Ticareti, s.91; TAŞDELEN, agm, s.943; KOŞER, age, s.65.

olacaktır[407]. Ayrıca Lahey[408]-Lahey/Visby[409] Kuralları ile Rotterdam Kuralları'nda geminin denize elverişliliğinin, yola elverişliliği içine alacak şekilde kullanıldığı da görülmektedir[410]. Bu nedenle geminin yola elverişli olabilmesi için öncelikle denize elverişli olması gerekir[411].

Geminin yola elverişliliği de yapılacak olan belirlenmiş bir yolculuk ve bu yolculuğun süresi dikkate alınarak somut taşımaya göre tespit edilecektir. Geminin denize ve yola elverişliliği her yolculuğa, zamana ve yüke göre tespit edilecek nispi (göreceli) bir kavram olduğundan, her gemi ve her yolculuk için mutlak ve genel geçer bir elverişlilik formülü bulunduğu söylenemez[412].

Gemide istihdam edilecek gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı, navlun sözleşmesinin tarafları arasında daha fazlası kararlaştırılmadıkça, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği[413] ve Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge[414] hükümleri dikkate alınarak tespit edilecektir.

Gemide yolculuğa çıkacak kadar kumanya veya yakıt olmaması, teçhizatının yetersiz olması ya da yükün geminin dengesini bozacak şekilde hatalı veya kötü istiflenmiş olması, gemiyi yola elverişsiz duruma getirecektir[415]. Taşımaya tahsis edilen gemi; gövde, ambar, gemi adamları ve yükleme araçları (vinçler, palangalar, paletler vs.) bakımından eşyanın yüklenmesini sağlayacak nitelikte olmalıdır[416]. Eşyaların gemiye alınması ve istiflenmesi taşıyanın sorumluluğundadır. Navlun sözleşmesinde FIO/S

---

[407] KALPSÜZ, age, s.117; KANER, Deniz Ticareti, s.312; HEPGÜLERLER, age, s.110.

[408] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Türkiye Sözleşme'yi 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylamış ve 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye için 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir (RG; 22.02.1955, 8936).

[409] 1968 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol (Protokol to amend the International Convention fort he Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924). Lahey/Visby Kuralları, 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiş; ancak Türkiye tarafından onaylanmamış ve iç hukuka alınmamıştır.

[410] Bkz: YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.481.

[411] KALPSÜZ, age, s.117.

[412] AKINCI, age, s.102; OKAY, Deniz Ticareti, s.89; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.46; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.28; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.53; SÖZER, Deniz Ticareti, s.479; KANER, Deniz Ticareti, s.312-313; TAŞDELEN, agm, s.946; AKAN, Sefere Elverişli Halde Bulundurma, s.5.

[413] RG; 10.02.2018, 30328.

[414] https://denizcilik.uab.gov.tr/yonerge-talimat (ET: 12.10.2022).

[415] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.18; KALPSÜZ, age, s.117; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.40-61; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.346; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.53; TAŞDELEN, agm, s.943; CUMALIOĞLU, age, s.86; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.481-482.

[416] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.50; TAŞDELEN, agm, s.943.

klozlarının bulunması halinde de, taşıyanın yükleme ve istife nezaret etme yükümlülüğü bulunduğundan, hatalı ve kötü istif sonucu geminin elverişsiz hale gelmesinden sorumlu olacaktır[417]. Ayrıca eşyanın güvertede taşınması mümkün olsa bile (TTK m. 1151), kurallara uygun şekilde yüklenmiş ve istiflenmiş olması gerekir; aksi takdirde elverişsiz hale gelen gemi nedeniyle taşıyan yine sorumlu olacaktır.

Ayrıca belirtilmelidir ki hatalı istiflemeden doğan zararların, yüke özen borcunun ihlali kapsamındaki ticari kusur[418] olarak değerlendirilmesi de mümkündür. Burada ayrım yapabilmek için kıstas olarak, somut olayda geminin bir bütün olarak tehlike altında olup olmadığına bakılmakta ve hatalı istif geminin güvenliği için tehlike oluşturuyorsa yola elverişsizlik, sadece eşyanın güvenliği için tehlike oluşturuyorsa ticari kusur bulunduğu kabul edilmektedir[419]. Örneğin, istifleme hatası sebebiyle geminin dengesi bozulmuşsa, gemi yola elverişsiz sayılacaktır. Bununla birlikte tahıl yükünün yanına işlenmemiş deri yükünün istiflenmesi sebebiyle tahıl yükü koku sinmesi sonucu zayi olmuşsa, bu durumda geminin genel güvenliğini ilgilendiren bir istif hatası bulunmadığından taşıyanın ticari kusuru, yani Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi kapsamında yüke özen borcunun ihlali söz konusu olacaktır.

Konteyner taşımacılığında konteynerlerin gemiye yüklenmesi ve istifi, geminin yola elverişliliğini bakımından büyük önem arz etmektedir. Gemi güvertesinde veya güverte altında dahi gerektiği gibi üst üste yığılmamış konteynerler geminin dengesini bozabilmekte ve gemide yan yatma tehlikesi ortaya çıkarmaktadır[420]. Yükleme durumu geminin yola elverişliliğini etkileyen en önemli unsurlardan biri olup, geminin dengesini bozacak nitelikteki fazla, hatalı veya kötü istifleme gemide yola elverişsizliğe neden

---

[417] KALPSÜZ, age, s.117-118; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.55; SÖZER, Deniz Ticareti, s.478.

[418] Gemiden ziyade taşınan eşyanın bakımına ve korunmasına ilişkin önlemlerdeki kusur, ticari kusur olarak kabul edilmektedir. Geminin sevkine veya teknik idaresine ilişkin kusur ise teknik kusur olarak adlandırılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz: YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.397-400; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.108-109; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.95-105.

[419] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.53-54; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.53; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.482; KOŞER, age, s.67. Bu konuda *Akıncı* daha farklı bir ayrım yapmaktadır. *Akıncı*'ya göre, hatalı istif bizzat geminin güvenliği bakımından deniz tehlikesi oluşturuyor veya hatalı istif sonucu sadece yükler deniz tehlikesi ile karşı karşıya kalıyorsa gemi yola elverişsiz sayılır. Yükün istif edildiği yer yük için deniz tehlikesi oluşturmamakla birlikte onun doğal hal ve yapısı nedeniyle güvenli şekilde taşınmasını tehlikeye sokuyorsa veya istiflenen yer yük için uygun olmakla birlikte ambarların yeterince ayrılmaması sebebiyle diğer yüklerin zararlı bir tesisi oluyorsa, gemi yüke elverişsiz kabul edilmelidir. Bununla birlikte *Akıncı*'ya göre, istif sırasında kusurlu bir fiil sonucu yükün zıya veya hasara uğraması ise yüke özen borcunun ihlaline sebebiyet verecektir (AKINCI, age, s.116-117).

[420] ANGUS, agm, s.405; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.90; KALPSÜZ, age, s.118; HEPGÜLERLER, age, s.112; WIEDENBACH, age, s.12; BİCAN, Konteyner, s.132; KAYAPINAR, age, s.116.

olacaktır[421]. Eğer gemi yapılan yükleme sonucu, kötü hava koşullarının veya rüzgarın şiddetine karşı koyamaz duruma gelmişse, aşırı yüklenmiş sayılır. Konteyner gemilerinin özellikle okyanuslar ve açık denizler gibi ağır hava şartlarının görüldüğü uluslararası sularda yolculuğa çıktığı göz önüne alındığında, en küçük bir yükleme ve istif hatasının bile gemiyi tehlikeye sokacağı ve yola elverişsiz hale getireceği açık olarak görülmektedir.

Ayrıca eşyaların konteynere istiflenme şekli de geminin dengesine ve dolayısıyla yola elverişliliğine etki eden bir konudur. Eşya konteynere taşıyan tarafından istiflenmiş ve hatalı istif gemiyi yola elverişsiz hale getirmişse, bu durumda taşıyan gemiyi yola elverişli bulundurma borcuna aykırı davrandığından sorumlu hale gelecektir[422]. Bunun yanısıra istifin yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından yapılması durumunda da hatalı istif kaynaklı geminin yola elverişsizliği nedeniyle taşıyanın sorumluluğu devam edecektir. İstifleme yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından yapılsa dahi taşıyanın, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstererek, konteynerdeki istiflemenin geminin denize ve yola elverişliliğine etki edip etmediği kontrol etmesi gerekmektedir. Bu konuda kaptanın istifin denizcilikte kabul edilen kurallara uygun olarak gerçekleştirilmesine dikkat etme yükümlülüğü her koşulda devam etmektedir (TTK m. 1091/1). Burada taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, konişmentoda istifin kendisi tarafından yapılmadığına dair çekince koyması ve tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özene rağmen yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyecek bir eksiklik bulunduğunu (TTK m. 1141/2) ispat etmesi gerekecektir[423].

Özellikle "Full Container Load" (FCL) türü taşımalarda, eşyaların konteynere istifinin, yükleten tarafından taşıyanın kontrol olanağının olmadığı iç bir merkezde yapılması ve taşıyanın mühürlenmiş konteyneri teslim alması gündeme gelmektedir. Bu durumda taşıyanın istifleme sürecine etkisi ve kontrol imkanı çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Konteyner gemilerinin güvertesine; dengesiz biçimde yerleştirilmiş, hatalı

---

[421] *SÖZER, TAŞDELEN* ve *TEKİN* tarafından, konteyner taşımalarında hatalı istifleme neticesinde geminin emniyeti tehlikeye düşmüş ve eşyalar da bu sebeple zarara uğramışsa, taşıyanın geminin yüke elverişsizliği sebebiyle sorumluluğunun doğacağı ileri sürülmüştür (SÖZER, Deniz Ticareti, s.478; TAŞDELEN, agm, s.942; TEKİN Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017, s.66). Kanımızca hatalı istifleme sonucu geminin dengesi bozulmuşsa, bu durum geminin yükleme durumuyla ilgili olduğundan ve geminin tamamı tehlike altına girdiğinden geminin yola elverişsizliği kapsamında değerlendirilmelidir.

[422] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.90; HEPGÜLERLER, age, s.113; BİCAN, Konteyner, s.135.

[423] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.91; HEPGÜLERLER, age, s.108; KOŞER, age, s.67.

şekilde kilitlenmiş, arızalı veya aşırı yüklenmiş konteynerlerin yüklenmesi geminin güvenliğini tehlikeye atabilecek ve gemi yola elverişsiz hale gelecektir[424]. Doktrinde *Deniz*[425], eşyaların konteynere istifinin, yükleten tarafından taşıyanın kontrol olanağının olmadığı iç bir merkezde yapıldığı ve taşıyanın mühürlenmiş konteyneri teslim aldığı durumlarda, taşıyanın konteyneri kontrol ettirmemesinin, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermemiş olduğuna işaret etmemesi gerektiğini ileri sürmüştür. Kanımızca, binlerce konteyner taşıyabilen modern konteyner gemilerinde taşıyanın veya kaptanın konteynerdeki yüke elverişsizliği ayrıntılı olarak kontrol edebilmeleri ve fark edebilmeleri çok zordur. Konteynerin kontrolünün haricen bile yapılması çok zaman alacağından uygulanması beklenebilir değildir. Burada taşıyanın adamları ve kaptan daha çok geminin denize ve yola elverişliliğinin sağlanması bakımından konteynerin denizcilik kurallarına uygun ve emniyetli bir şekilde istiflenmesine yönelik bir kontrol yapması ve sorumluluğunun da bu kapsamda olması gerektiği kanısındayız.

İstifin yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından yapıldığı durumlarda taşıyanlar sorumluluktan kurtulabilmek için konişmentolara, taşıyanın hatalı veya kötü istif nedeniyle doğacak zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin kayıtlar koyabilmektedir. Ancak Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın gemiyi denize yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü emredici hükümlerle korunmakta olup, bu sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan bütün şart ve kayıtların geçersiz olacağı düzenlenmiştir (m. 1243/1). Bu nedenle konşimentoya konan taşıyanın gemiyi denize yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlüğünden doğan sorumluluğunu kaldırmaya veya daraltmaya yönelik kayıtların geçersiz olacaktır[426].

Konteynerdeki eksiklik ve bozuklukların geminin yola elverişliliğini etkileyip etkilemeyeceği incelendiğinde; konteynerler geminin donatımına dahil olan unsurlardan olmadığından, konteynerdeki eksiklik ve bozukluklar geminin yola elverişliliğine etki etmeyecektir[427].

[424] BİCAN, Konteyner, s.133.
[425] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.91.
[426] SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.33; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.91; TEKİL, Deniz Hukuku, s.274; HEPGÜLERLER, age, s.113; BİCAN, Konteyner, s.135.
[427] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.90.

ccc. Geminin Yüke Elverişliliği

aaaa. Genel Olarak

Yüke elverişli gemi ise; "soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan gemi"yi ifade etmektedir (TTK m. 932/3). Diğer bir ifadeyle yüke elverişlilik, geminin yükü ilgilendiren kısımları ve gerekli olan donanımı bakımından yükü kabule ve boşaltma limanında teslime elverişli bir halde bulundurulması olarak tanımlanabilir[428]. Yüke elverişlilik ayrıca, navlun sözleşmesine göre taşınan yükün deniz tehlikeleri dışındaki diğer taşıma tehlikelerine karşı korunmasını amaçlayan elverişlilik durumu olarak da ifade edilebilir[429]. Geminin eşya taşımada kullanılan kısımları; ambarlar, güverte ve küpeşte gibi fiilen eşya taşınmasında kullanılan tüm yerlerini kapsamaktadır. Taşıyan bu kısımların, eşya taşımaya uygun olmasını ve taşınan eşyanın bakım ve muhafazası için gerekli özel donanımlara sahip olmasını sağlamakla yükümlüdür[430].

Geminin yüke elverişliliği de göreceli bir kavram olduğundan, taşınması taahhüt edilen her eşyaya ve yolculuğa göre özel olarak tespit edilir[431]. Ambarın temiz olmaması, farklı ambarlarda taşınan birbirini etkileme durumu olan yüklerin gerektiği gibi ayrılmaması, taşınan yük için gerekli olan soğutma veya havalandırma mekanizmalarının olmaması veya çalışmaması, taşınan kıymetli eşyalar için güvenli bölümlerin bulunmaması gemiyi yüke elverişsiz hale getirecek eksiklikler olarak sayılabilir[432].

Burada geminin elverişsizliğine neden olan eksiklik münhasıran eşyayı tehlike altına sokmakta ise yüke elverişsizlik, bununla birlikte eksiklik nedeniyle aynı zamanda gemi de tehlike altına girmekteyse somut olaya göre yola veya denize elverişsizlik hali ortaya çıkacaktır[433].

Sonradan ortaya çıkan eksiklikler elverişsizliğe neden olmayacak ise de, yolculuk sırasında ortaya çıkan ve onarımı yapılabilecek eksiklikler için gerekli donanım ve teknik

---

[428] YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.114.
[429] AKINCI, age, s.102.
[430] AKINCI, age, s.103; OKAY, Deniz Ticareti, s.92; SÖZER, Deniz Ticareti, s.477; TAŞDELEN, agm, s.944; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.483; KOŞER, age, s.68.
[431] OKAY, Deniz Ticareti, s.93; KALPSÜZ, age, s.121; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.57; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.347; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.55; SÖZER, Deniz Ticareti, s.479; TAŞDELEN, agm, s.946; TAŞKIN, Konteyner, s.207.
[432] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.19; KALPSÜZ, age, s.121; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.57-58; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.483.
[433] YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.483; WIEDENBACH, age, s.104; KOŞER, age, s.68.

elemanın özellikle konteyner gemilerinde bulunması gerekmektedir. Konteyner gemilerinde, konteynerlerdeki sızıntı ve delikleri kontrol edecek teçhizatın, gerekli durumlar için yedek konteynerlerin ve onarım yapabilecek konteyner teknisyenlerinin bulundurulması geminin yüke elverişliliği kapsamında değerlendirilmektedir[434]. Aksi durumda, gemi yüke elverişsiz hale gelecek ve taşıyan sorumlu olacaktır[435].

bbbb. Konteynerdeki Elverişsizliğin Geminin Yüke Elverişsizliğine Sebebiyet Verip Vermeyeceği

aaaaa. Genel Olarak

Konteynerin yüke elverişliliği, konteynerin ulusal ve uluslararası kural ve standartlara uygun olması ile taşıyacağı yükü kabul için gerekli şartları taşıması olarak ifade edilebilir.

Konteyner taşımacılığı açısından bakıldığında, ISO tarafından belirlenen ve CSC'de düzenlenen uluslararası standartları taşımayan veya CSC'de düzenleyen şekilde muayene ve bakımları yapılmamış konteynerler, objektif bakımdan yüke elverişssiz sayılacaktır[436]. Bunun yanında konteyner uluslararası standartlara uygun olmakla birlikte taşıdığı somut eşya için uygun olmaması halinde sübjektif olarak yüke elverişsiz de olabilir. Bu nedenle konteynerin elverişliliği, belirlenen uluslararası standartları sağlaması yanında içinde taşınacak eşyaya göre de değerlendirilecektir[437]. Bu bakımdan konteynerin yüke elverişliliği, taşınan eşyaya göre değişkenlik gösterebilecektir[438]. Konteynerin yüke elverişsizliğine örnek olarak; konteynerin içinin temiz olmaması veya koku sinmiş olması, konteyner içinde hava akışına dikkat edilmemesi sebebiyle nemlenme olması, soğutmalı konteynerlerde jeneratör veya soğutma tesisatının hiç ya da gerektiği gibi çalışmaması, böceklenme olması, konteynerin üzerinde deliklerin bulunması, tank konteynerlerin yüzeyinde korozyon oluşması, konteynerin üretiminde kullanılan malzemenin ayıplı olması, tekstil eşyası taşınan konteynerin yeni boyanmış

[434] Diğer gemi türlerinde, konteyner gemilerinde aranan bu özelliklerin aranamayacağına dair görüş için bkz: DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.94.
[435] KEE, agm, s.372-373; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.94; HEPGÜLERLER, age, s.114; BİCAN, Konteyner, s.137.
[436] TAŞKIN, Konteyner, s.226-227.
[437] Yarg. 11. HD, 24.01.2019, E.2017/1242, K.2019/696 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[438] ANGUS, agm, s.407; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2475-2476.

olması ve boyanın terlemesi, konteynerin daha önceki taşımalar sırasında hasarlanmış olması gösterilebilir[439].

Sonuç olarak konteynerin yüke elverişliliği için yapısı, ağırlığı ve hacmi gibi özellikleri yanında donanımının da eşyayı taşımaya elverişli olması gerekir. Bu bakımdan konteynerin yüke elverişliliği yolculuğun şartları ve taşınacak eşyanın türüne göre özel olarak tespit edilecektir[440]. Bu kapsamda konteynerin yükleme, boşaltma ve elleçlenmesi aşamalarında taşıma araçlarına takılmasını veya bağlanmasını sağlayan delik veya yuva gibi dış aksamlarındaki eksiklik ya da bozukluklar da elverişsizlik olarak değerlendirilmektedir[441].

Konteynerin elverişsiz olması sebebiyle taşınan eşyada meydana gelen zıya veya hasardan taşıyanın geminin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu kapsamında sorumlu tutulabilmesi, konteynerin hukuki niteliğine ve onun gemi ile ilişkisine bağlıdır[442]. Taşıyanın gemiyi başlangıçta elverişli bulundurma yükümlülüğü kapsamında sorumluluğunun doğabilmesi için, konteynerin geminin bir parçası, bölümü veya devamı olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. Yüke elverişli gemiyi tanımlayan Türk Ticaret Kanunu'nun 932/3. fıkrası da incelendiğinde, yüke elverişliliğin geminin *"eşya taşımada kullanılan kısımları"* kapsamında tanımlandığı görülmekte olup, konteynerin geminin eşya taşımada kullanılan bir kısmı olarak kabul edilmesi halinde konteynerdeki elverişsizlik geminin elverişsizliğine sebep olabilecektir.

Doktrinde bazı *Yazarlar*[443] tarafından kabul edilen konteynerin geminin bir bölümü veya parçası olduğu görüşü benimsendiğinde, konteynerin yüke elverişsizliği doğal olarak geminin de elverişsiz sayılmasına sebep olacaktır[444]. Yine konteynerin yer değiştirebilen ambar olarak nitelendirilmesi halinde, konteynerler geminin eşya taşımada

---

[439] ÇAKICI, age, s.167 vd.; STEVENS, age, s.25-26; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2476.
[440] KOŞER, age, s.70; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2476.
[441] ANGUS, agm, s.407.
[442] HSU, age, s.77; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2488; TAŞKIN, Konteyner, s.214 vd.
[443] ZSCHOCHE, agm, s.2425; KEE, agm, s.368; SIMON, Shipping Containers, s.512-513; OMAĞ, agm, s.418; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.5; HSU, age, s.73 vd.; ALADWANI, agm, s.186; KARAN, The Carrier's Liability, s.131; HEPGÜLERLER, age, s.28.
[444] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 10.06.2002 tarihli kararında, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü gereğince konteynerin yüke ve taşımaya elverişli olmamasından taşıyanın sorumlu olacağı yönünde karar vermiştir [Yarg. 11. HD, 10.06.2002, E.2002/2171, K.2002/5870 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası)]. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da 18.05.2021 tarihli kararında; taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin, taşıyanın sorumluluğu bakımından geminin bir bölümü olarak kabul edilmesi ve yüke elverişsizliği halinde taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu kapsamında sorumlu tutulması gerektiğine karar vermiştir bkz; Yarg. HGK, 18.05.2021, E.2017/11-2771, K.2021/558 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

kullanılan bölümleri gibi bir işlev gördüğünden ve taşıyan tarafından ambarların eşya taşımaya hazır bulundurulması gerektiğinden, konteynerlerde bulunan eksiklikler gemiyi yüke elverişsiz duruma getirecektir[445]. Bu konuda Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın deniz seferlerinde özel yükümlülüklerini düzenleyen 14/1-c bendinde, eşyaların içinde taşındığı geminin ambarları ve diğer tüm kısımlarından devamında konteynerin de sayıldığı ve konteynerin gemi ambarı gibi değerlendirildiği görülmektedir[446]. Kanımızca Rotterdam Kuralları'nda düzenlendiği gibi, taşıyanın sorumluluğu bakımından konteynerin yüke elverişsiz olmasının geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile ilgili sorumluluğa tabi olması kabul edilebilir bir çözüm değildir. Burada, taşıyanın yüke özen borcuna aykırılıktan kaynaklanan sorumluluğu uyarınca bir çözüm bulunması yerinde olacaktır[447].

Konteynerin geminin bir bölümü veya parçası olduğu görüşü kapsamında taşıyanın geminin başlangıçtaki yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun tespiti için konteynerin kim tarafından sağlandığı ve eşyaların kim tarafından istiflendiği de dikkate alınarak bir ayrım yapılması gerekecektir. Konteynerin taşıyan tarafından sağlanması ve istiflenmesi halinde, konteyner gemi ambarı gibi işlev göreceğinden konteynerdeki elverişsizlik nedeniyle gemi yüke elverişsiz hale gelecek ve taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyle sorumluluğu doğacaktır[448].

Konteynerin taşıyan tarafından sağlanması ancak yükleten tarafından istiflenmesi halinde, konteyner geminin eşya taşımada kullanılan bölümleri gibi bir işlev gördüğünden yine konteynerdeki eksiklik nedeniyle doğan yüke elverişsizlikten taşıyan sorumlu

---

[445] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.91; TAŞDELEN, agm, s.945; HEPGÜLERLER, age, s.113; BİCAN, Konteyner, s.135.

[446] Rotterdam Kuralları'nın 14. maddesinin "a" ve "b" bentlerinde taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma borcuna yer verilmişken, "c" bendinde ise taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma yükümlüğüne yer verilmiştir. Bu "c" bendi uyarınca konteynere ilişkin özen yükümlülüğü, geminin yüke elverişliliği bağlamında düzenlenmiştir (Bu konuda bkz: ALADWANI, agm, s.198; STEVENS, age, s.33).

[447] Bu yönde bkz; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2533-2535.

[448] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.92; TAŞDELEN, agm, s.945; HEPGÜLERLER, age, s.113; ALADWANI, agm, s.189; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.117-118. Yarg. 11. HD, 31.05.2018, E.2016/10471, K.2018/4700 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası) kararından anlaşıldığı üzere, yerel mahkemece konteyner taşıyan tarafından temin edildiği için konteynerin aynı zamanda gemi ambarının alonju sayılacağı gerekçesiyle konteynerdeki elverişsizliğin bu durumda geminin elverişsiz olmasına sebep olacağına ve taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğuna göre sorumlu olacağına karar verilmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi ise yerel mahkeme kararının gerekçesinde yer alan sorumluluk sebebi ilişkin bir bozma kararı vermemiş ve kararı başka bir sebepten düzelterek onamıştır. Benzer yönde başka bir karar için bkz; Yarg. 11. HD, 25.06.2014, E.2013/14743, K.2014/12151 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

olacaktır[449]. Burada belirtilmelidir ki, FCL taşımalarda konteynere eşyaların yükleten tarafından istiflenmesi ve taşıyana konteynerin kapalı olarak teslim edilmesi, konteynerin yükleten tarafından temin edildiği anlamına gelmez. FCL taşımalarda konteyner, yükletene ait olabileceği gibi taşıyan tarafından da temin edilmiş olabilir[450]. Bu nedenle FCL kaydı taşıyanın sorumluluğunda bir farklılık oluşturmayacaktır.

Ayrıca burada taşıyanın konteynere sahip olması da gerekmez. Taşıyan, kiraladığı veya herhangi bir şekilde temin ettiği konteyneri de yüke elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü altındadır[451]. Taşıyan kiralanan konteyner ile ilgili elverişsizliği taşıtana veya diğer yükle ilgililere karşı ileri süremez. Taşıyan, yüke elverişsiz konteyner nedeniyle uğranılan zararı karşıladıktan sonra, sözleşmesel ilişkiye dayanarak kiraya verenden ödediği zararın tazmin edilmesini talep edebilecektir[452]. Konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle doğan zararlarda, konteynerin taşıyan tarafından temin edildiğini yükle ilgili kişi ispatlamakla yükümlüdür. Burada konteynerin üzerinde yer alan işaretler sayesinde (BIC Code), konteynerin taşıyana ait olup olmadığını kolay bir şekilde tespit edilebilecektir[453].

Konteynerin geminin bir parçası olduğu görüşü kapsamında, konteynerin yükleten tarafından sağlanması ve istiflenmesi halinde ise, taşıyan çoğu zaman kontrol imkanının olmadığı bir yerde eşya dolu ve mühürlü bir konteyneri teslim almaktadır. Bu nedenle, konteynerin yüke elverişsizliğe sebep olup olmayacağını taşıyanın tespit etmesi neredeyse imkansız hale geldiğinden taşıyan bu sebeple doğan zararlardan kural olarak sorumlu olmaz. Ayrıca bu durumda zarar; taşıtan, yükleten ve eşyanın sahibi ile bu kişilerin temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmallerinden (TTK m. 1182/1-e) kaynaklanmaktadır[454]. Bu tür taşımalarda doktrinde, tedbirli taşıyandan beklenen dikkat

---

[449] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.92-93; HEPGÜLERLER, age, s.113; KOŞER, age, s.68; BİCAN, Konteyner, s.136. Doktrinde *Deniz*, taşıyanın kiralamış olduğu konteyneri taşımada kullandığı durumlarda, konteynerin yüke elverişsizliği nedeniyle taşıyan kadar kira sözleşmesinin tarafı olmasa da yükle ilgilinin de menfaatinin ihlal edildiği, dürüstlük kuralları gereğince üçüncü kişileri koruyucu bir sözleşme bulunduğu ve bu nedenle yükle ilgili kişinin, taşıyan ile kiraya veren konteyner işleticisi arasındaki kira sözleşmesine dayanabileceği görüşündedir (DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.96).

[450] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2478.

[451] OMAĞ, agm, s.419; HEPGÜLERLER, age, s.113; BİCAN, Konteyner, s.136; KAYAPINAR, age, s.120.

[452] OMAĞ, agm, s.419.

[453] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2477; Uluslararası Konteyner Bürosu (Bureau International des Containers "BIC") konteynerlerin kime ait olduğunu kayıt altına almakta ve bu konuda kod verme hizmeti sunmaktadır.

[454] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2474.

ve özen gösterildiği takdirde dıştan fark edilebilecek bir eksiklik nedeniyle yüke elverişsizlik doğmuşsa, taşıyanın gerekli kontrolü yapmaması sebebiyle geminin yüke elverişsizliğinden sorumlu olacağı ileri sürülmüştür. Bununla birlikte dıştan yapılan özenli bir kontrole rağmen tespit edilemeyen bir eksiklik yüke elverişsizliğe sebebiyet vermişse, bu durumda tedbirli taşıyandan beklenen dikkat ve özenin gösterilmediği söylenemeyeceğinden, taşıyanın yüke elverişsizlikten sorumlu olmayacağını kabul edilmektedir (TTK m. 1141/2)[455].

Bu görüş kapsamında, konteynerin üçüncü bir kişi tarafından sağlanması ve istiflenmesi halinde, konteynerin yükleten tarafından sağlanması ve istiflenmesi durumunda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin aynı açıklamalar geçerli olacak ve aynı sonuçlar doğacaktır[456].

bbbbb. Görüşümüz

Kanımızca yukarıda konteynerin hukuki niteliği başlığı[457] altında ayrıntılı olarak açıklandığı üzere; konteyner, geminin bütünleyici parçası veya eklentisi olmayıp gemiden bağımsız bir eşya niteliğindedir. Bu nedenle konteyner geminin bir bölümü, parçası veya Yargıtay kararlarında belirtildiği şekliyle "gemi ambarının alonju[458]" olarak kabul edilemez. Bu açıdan konteynerin Türk Ticaret Kanunu'nun 932/3. fıkrası bağlamında geminin eşya taşımada kullanılan bir kısmı olarak nitelendirilmesi kanımızca mümkün değildir. Bu nedenlerle, konteynerin yüke elverişsiz olması, geminin yüke elverişsiz olmasına sebebiyet vermeyecek ve taşıyanın sorumluluğu geminin başlangıçtaki yüke elverişsizliği (TTK m. 1141) kapsamında değerlendirilemeyecektir[459].

Taşıyanın konteyneri temin etmesi halinde, konteynerin temininden kaynaklanan sözleşme ilişkisi kapsamında taşıyan yüke elverişli konteyneri sağlamak zorunda olup, konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle doğan zararlardan genel hükümlere (TBK m.

---

[455] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.94; TAŞDELEN, agm, s.945; HEPGÜLERLER, age, s.114; ALADWANI, agm, s.193. *ERBAŞ AÇIKEL,* konteynerin yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından temin edilmesi halinde geminin bir parçası olarak kabul edilemeyeceği ve gerekli kontrolün yapılmamış olması sebebiyle taşıyanın yüke elverişsizlikten sorumlu olmayacağı görüşündedir (ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.117).

[456] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.95; HEPGÜLERLER, age, s.114; BİCAN, Konteyner, s.137.

[457] Bkz; yuk. 2.1.4.

[458] Yargıtay'ın konteyneri gemi ambarının alonju olarak nitelendirdiği kararlar için bkz; Yarg. 11. HD, 31.05.2018, E.2016/10471, K.2018/4700; Yarg. 11. HD, 25.06.2014, E.2013/14743, K.2014/12151 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

[459] Aynı yönde görüş için bkz; MARGETSON, agm, s.159; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2504; TAŞKIN, Konteyner, s.219-220.

112 vd.) göre sorumlu olacaktır. Bunun yanında taşıyanın temin ettiği konteynerin elverişsizliği taşıyanın hakimiyeti altında olduğu zaman diliminde eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebep olmuşsa, taşıyan yüke özen borcundan kaynaklanan sorumluluğu (TTK m. 1178 vd.) çerçevesinde zarardan sorumlu tutulacaktır[460].

Ayrıca modern konteyner gemilerinde yüzlerce hatta binlerce konteyner taşınmakta olup, taşıyanın veya kaptanın konteynerlerdeki yüke elverişsizliği haricen bile kontrol etmeleri pek mümkün olmayacaktır. Konteyner taşımalarının işleyici ve yapısı göz önüne alındığında, taşıyanın kendisinin temin etmediği konteynerin verdiği zararlardan tedbirli taşıyandan beklenen dikkat ve özenin gösterilmediği gerekçesiyle sorumlu tutulmasının hakkaniyetli olmadığı kanısındayız.

Görüşümüz çerçevesinde, taşıyan temin ettiği yüke elverişsiz konteynerin sebep olduğu zararlardan, eşyanın taşıyanın hakimiyet alanında olduğu sırada zararın doğması şartıyla, yüke özen borcunun ihlali (TTK m. 1178 vd.) gereğince sorumlu tutulacaktır[461]. Bu bakımdan eşyayı konteynere kimin yüklediği ve istiflediği büyük önem arz etmektedir[462]. Yükleten veya onun yetkili temsilcisi tarafından taşınmak üzere taşıyana teslim edilen eşyanın, taşıyan veya adamları tarafından konteynere yüklenip istiflenmesi halinde (LCL taşıma), eşyanın konteynere gereği yüklenip istiflenmesi taşıyanın sorumluluğundadır. Taşıyan eşyayı yüklemeden önce temin ettiği konteyneri tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstererek kontrol etmeli ve hem sağlam ve ayıplı olmayan bir konteyner kullanmalı hem de temin ettiği konteynerin taşınacak eşyanın özelliklerine uygun olmasını sağlamalıdır. Aksi halde LCL taşıma şeklinde konteynerde bulunan elverişsiz taşıyanın eşyayı muhafaza ve gözetim borcuna aykırılık oluşturacak ve taşıyan yükle ilgililere karşı sorumlu olacaktır[463]. Yükleten veya onun yetkili temsilcisi tarafından eşyanın konteynere yüklenmesi ve konteynerin kapalı olarak mühürlü bir şekilde taşıyana teslim edilmesi halinde (FCL taşıma) ise taşıyanın yüke özen borcundan

[460] HSU, age, s.79; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2505.
[461] Bu yönde görüş için bkz; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2505. Aksi yönde görüş için bkz; TAŞKIN, Konteyner, s.292 vd. *Taşkın*, taşıyanın sözleşme uyarınca temin ettiği konteyneri başlangıçta elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü ve bu yükümlülüğe aykırılık halinde uygulanacak kurallar açısından bir kanun boşluğu bulunduğu kanaatindedir. Bu nedenle *Yazar*, konteynerin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan zıya veya hasarlar bakımından da Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinin kıyasen uygulanmasının kabul edilmesi gerektiği görüşündedir (TAŞKIN, Konteyner, s.296-297).
[462] HSU, age, s.112; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2505.
[463] HSU, age, s.112 vd.

doğan sorumluluğu kapalı konteyneri teslim alması ile başlayacaktır[464]. Somut olayda FIO/S/T kayıtlarının bulunması halinde, bu kayıtlara göre konteynerin taşıyanın hakimiyetine giriş anı tespit edilecektir. FCL taşıma şeklinde taşıyanın eşyayı ve eşyanın konteynere yüklenmesini kontrol yükümlülüğü bulunmadığından, LCL taşıma şekline göre sorumluluğunun daha hafif olduğu söylenebilecektir. Bu durumda taşıyanın yüke özen borcu, kapalı bir konteynerin gemiye yüklenmesi, boşatılması ve elleçlenmesi kapsamında değerlendirilecektir. Bununla birlikte taşıyan FCL taşımada kapalı ve mühürlü bir konteyner teslim almış olsa da konteyner kendisi tarafından temin edildiğinden bu çerçevede muhafaza ve gözetim borcu devam etmektedir. Taşıyanın, taşınacak eşya için yükletene elverişsiz bir konteyner temin etmesi konteyner temininden doğan yan edim yükümlüğünün ihlalini oluşturacağı gibi, daha sonrasında mevcut elverişsizliğin teslim sırasında taşıyan tarafından giderilmemesi[465] de yüke özen borcuna aykırılık oluşturacaktır. Elverişli olarak teslim edilen konteynerin, yükletenin hakimiyet alanında iken taşıyanın kusurunun olmadığı bir sebeple elverişsiz hale gelmesi halinde ise taşıyan sorumlu olmaz[466]. FCL taşıma şeklinde, konteynerin elverişsizliği yanında eşyaların konteynere yüklenmesinden, istiflenmesinden veya ambalajlama yetersizliğinden kaynaklanan zarar var ise bundan da yükleten sorumlu olacağından yükleme ve istiflemenin hasarın oluşunda etkili olup olmadığı, dolayısıyla ortaya çıkan zararda müterafik kusurun bulunup bulunmadığı üzerinde durulması gerekir[467].

Konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle eşyanın zarar görmesi, taşıyanın hakimiyet alanı dışında, diğer bir deyişle konteyner yükle ilgili kişilerin hakimiyet alanındayken de mümkündür. Türkiye'nin de taraf olduğu Lahey Kuralları'na göre, Kurallar'ın uygulandığı zaman dilimi eşyanın taşınması ile sınırlanmış olduğundan, konteyner taşıyanın hakimiyet alanında değilken yüke elverişsiz olmasından doğan zararlar dolayısıyla Lahey Kuralları uygulanamayacaktır. Bunun yanında Türk Ticaret Kanunu'na göre, eşyanın taşıyanın hakimiyet alanında olmadığı teslim alınmadan önce ve teslim edilmesinden sonraki zaman dilimlerinde yüke özen borcu bulunmadığından, bu aşamalarda ortaya çıkan zıya ve hasarlar için 1178. maddeye göre taşıyanın sorumlu

[464] HSU, age, s.112; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2506.
[465] Taşıyanın konteynerin teslimi sırasında konteynerde mevcut olan elverişsizliği gidermemesi halinde konteynerin temin edildiği navlun sözleşmesi bakımından ticari kusur ortaya çıkar (TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2507).
[466] HSU, age, s.113 vd.; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2505-2507.
[467] Yarg. 11. HD, 26.06.2014, E.2014/6130, K.2014/12270 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).

tutulması da mümkün görünmemektedir[468]. Bu nedenle taşıyanın temin ettiği konteynerin, taşıyanın hakimiyet alanı dışındayken yüke elverişsizliği sebebiyle eşyada zıya veya hasara sebep olması halinde taşıyan genel hükümlere (TBK m. 112 vd.) göre sorumlu olacaktır. Burada sözleşmeden doğan kusur sorumluluğu bulunmakta olup, taşıyan yüke elverişli konteyner temin etme borcuna aykırı davranmasından dolayı yükle ilgili kişilere karşı sorumludur. Ayrıca özen yükümlülüğü ile ilgili olarak, taşıyanın hakimiyet alanı dışında gerçekleşen zararlarda Türk Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacak olsa da taşıyanın özen yükümlülüğünün belirlenmesinde özel kural olan Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/1. fıkrası uygulama alanı bulacaktır[469].

Burada bir diğer sorun olan taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunup bulunmadığı incelendiğinde, taşıyanın hakimiyet alanı dışında gerçekleşen zararlarda Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesi uygulama alanı bulamaz. Diğer taraftan *"Sözleşme dışı istemler"*i düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun 1190. maddesi değerlendirildiğinde ise, konteyner temini bir sözleşmeye dayandığından ve hükmün amaca uygun yorumu zararın eşyanın taşıyanın hakimiyet alanı içindeyken gerçekleşmesini gerekli kıldığından, bu hükmün de uygulanamayacağı kanaatindeyiz. Bu açıklamalar ışığında eşya taşıyanın hakimiyet alanı dışındayken konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle zarar görmesi halinde sorumluluğu Türk Borçlar Kanunu'na göre belirlenecek ve Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen sorumluluk sınırları uygulanmayacaktır. Taşıyan, illiyet bağı kuralları çerçevesinde meydana gelen her türlü zararlar dolayısıyla yükle ilgililere karşı sorumlu olacaktır. Son olarak taşıyanın emredici sorumluluğu (TTK m. 1243-1244) bu halde uygulanamayacağından, tarafların Türk Borçlar Kanunu'na (m. 115-116) uygun bir şekilde taşıyanın bu zaman dilimlerinde ortaya çıkan zıya veya hasardan sorumlu olmayacağını kararlaştırabilmeleri mümkündür[470].

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma borcu kapsamında sorumlu tutulamadığı durumlarda konteynerdeki eksiklik nedeniyle yüklere gelen zararı, konteynerin sahibi yükleten ise yükleten karşılayacaktır. Konteyner kiralanmışsa,

[468] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2508-2509.
[469] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2509.
[470] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2511-2512.

yükleten elverişsiz konteyner nedeniyle uğradığı zararı sözleşmesel ilişkiye dayanarak kiraya verenden tazmin edilmesini talep edecektir[471].

Kombine taşımalarda eşyaların konteynere istifi, genellikle taşımanın karadaki bölümünü üstlenen taşıyıcı tarafından yerine getirilmektedir. Bu durumda istiflemeyi yapan kişinin taşıyanın yardımcısı olup olmadığına bakılmaksızın, taşıyanın istiflemeyi bizzat kontrol etmekle sorumlu olduğu kabul edilmektedir. Taşıyan bu hallerde hatalı istiflemeden doğan elverişsizlik nedeniyle yükle ilgililerin tazmin ettiği zararları için istiflemeyi yerine getiren taşıyıcıya rücu edebilecektir[472].

Taşıyan tarafından temin edilen bir konteynerin yüke elverişsizliği nedeniyle gemide bulunan başka bir konteynere veya eşyaya zarar vermesi durumunda da taşıyanın sorumluluğu doğacaktır[473]. Burada yüke zarar veren konteynerin, mutlaka o yükü taşımada kullanılan konteyner olması gerekmez; yükün taşındığı konteynerden başka bir konteynerin de yüke zarar vermesi mümkündür[474]. Konteynerdeki elverişsizlik durumu gemide taşınan diğer yükler için gemiyi elverişsiz hale getirmişse, taşıyan diğer yükle ilgili kişilere karşı geminin başlangıçtaki elverişsizliği uyarınca sorumlu olacaktır. Geminin elverişliliğini ortadan kaldıracak nitelikteki elverişsiz konteynerin gemiye yüklenmemesine dikkat etmesi, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan özen yükümlülüğü kapsamındadır. Bu nedenle konteyner taşıyan tarafından temin edilmişse, taşıyanın diğer yükle ilgililere karşı konteynerin dış görünüşü itibariyle anlaşılamayan elverişsizliğinden de sorumlu tutulması gerekir. Bununla birlikte konteyner yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından temin edilmişse, taşıyanın sorumlu tutulmaması açısından dış görüşünü itibariyle gemiyi elverişsiz duruma getirecek konteynerin gemiye yüklenmesini kabul etmemesi gerekir[475].

Taşıtana ait bir konteynerin taşıyanın konteynerine zarar vermesi durumunda, bu zarara taşıyan sebep olmadıkça taşıtanın, taşıyanın bu zararını gidermesi gerekir. Taşıyanın kiralamış olduğu konteynere, başka bir konteynerin zarar vermesi durumunda ise, taşıyan oluşan zararın başka bir konteynerden kaynaklandığını kiraya verene karşı

---

[471] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.95.
[472] OMAĞ, agm, s.421; HEPGÜLERLER, age, s.115; BİCAN, Konteyner, s.137.
[473] Burada konteyneri, taşınan eşyalar gibi kabul ederek taşıyanın yüke özen borcu kapsamında sorumluluğuna gidilebileceğini savunan görüşler de bulunmaktadır (OMAĞ, agm, s.422). Konteyner navlun sözleşmesine konu olan eşyalardan olmadığından, bu görüşe iştirak etmiyoruz.
[474] OMAĞ, agm, s.422; HEPGÜLERLER, age, s.115.
[475] TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2507.

ileri süremez. Taşıyan burada kira sözleşmesi gereğince konteyneri sözleşmeye uygun bir şekilde sağlam olarak kiraya verene teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyanın uğramış olduğu zarar nedeniyle, zarara sebep olan konteyner sahibine rücu etmesi mümkündür[476]. Farklı taşıtanların sahip olduğu konteynerlerin birbirlerine zarar vermesi halinde, çözüm olarak yüke özen borcu bakımından taşıyanın bir kusuru olmasa bile bu zarardan sorumlu olması ve taşıyanın tazmin ettiği zararlar için zarara sebep olan konteyner sahibine rücu etmesi gerektiği ileri sürülmüştür[477].

Taşıyan tarafından temin edilen konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle eşyada zıya veya hasara sebep olmasında taşıtan veya yükletenin de sorumlu olup olmayacağının incelenmesi gerekmektedir. Zira taşıtan veya yükletenin kendisine temin edilen konteyneri somut olayın şartları da göz önüne alınarak kendisinden beklenen makul bir şekilde inceleyerek, konteynerin elverişli olup olmadığını tespit etmelidir. Herhangi bir elverişsizlik tespit edilmişse, konteyner kabul edilmemeli veya eksikliğin giderilmesi sağlanmalıdır. Taşıtan veya yükleten, incelemede bulunmayı ihmal eder veya konteynerde bulunan elverişsizliğe rağmen konteyneri kabul ederse[478], bu fiilleri zararın ortaya çıkmasında ortak kusur olarak kabul edilecektir[479]. Taşıtan veya yükletenin ortak kusuru ile taşıyanın yüke özen borcuna aykırı fiili birlikte eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebebiyet vermişse, Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesine göre taşıyan zararın sadece kendisine atfedilebilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacaktır[480]. Bu durumda taşıtanın veya yükletenin ortak kusuru zararın meydana gelmesine etki ettiği oranda ve hakim bu konuda gerektiğinde takdir yetkisini de kullanarak, taşıyanın sorumlu olduğu tazminat tutarından indirim yapılmasına karar verecektir[481]. Taşıtan veya yükletenin elverişsiz konteynerin kullanılmasında ortak

---

476 OMAĞ, agm, s.422; HEPGÜLERLER, age, s.115.

477 OMAĞ, agm, s.422; HEPGÜLERLER, age, s.115.

478 Taşıtan veya yükletenin elverişsiz olan konteyneri kabul ederken kusurlu olup olmadığının değerlendirmesinde, eser sözleşmesine ilişkin Türk Borçlar Kanunu'nun 477/1. fıkrasının dikkate alınması gerektiğine dair görüş için bkz; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2514-2515.

479 STEVENS, age, s.38; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2513. Konteyneri geminin bir parçası olarak kabul eden görüşler açısından ise yükletene konteyneri incelemesi gibi bir sorumluluk yüklenemeyecektir. Zira bu halde konteynerin incelenmesi, geminin incelenmesi gibi bir sonuç doğuracaktır. Ancak yükletene geminin elverişliliğini denetlemek gibi bir sorumluluk yüklenemeyeceğinden, bu görüşler çerçevesinde yükletenden konteyneri incelemesi ve kontrol etmesi de beklenemeyecektir (STEVENS, age, s.39-40).

480 Burada ayrıca taşıtan veya yükletenin ortak kusuru ile ilgili olarak özel hüküm niteliğindeki Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesinin tamamlayıcısı olarak genel hüküm niteliğindeki Türk Borçlar Kanunu'nun 52. maddesi de uygulama alanı bulacaktır (TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2514).

481 STEVENS, age, s.39.

kusurunun varlığı halinde, önce taşıyanın sınırlı sorumluluğuna ilişkin kurallara (TTK m.1186-1187) göre sorumlu olduğu tazminat miktarı belirlenecek ve sonrasında bu miktar üzerinden kusur indirimi yapılacaktır[482].

Son olarak taşıyana ait olan konteynerlere gemi sınıflandırma kuruluşları tarafından elverişlilik sertifikası verildiği durumlarda taşıyanın sorumluluğu incelendiğinde; doktrinde bir görüşe göre gemi sınıflandırma kuruluşlarının taşıyanın ifa yardımcısı olmadığı, taşıyanın bu kişileri seçme yönünden sorumluluğu bulunduğu ancak onların uzmanlık alanlarına giden kusurlarından sorumlu olmadığı ileri sürülmüştür[483]. Bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise gemi sınıflandırma kuruluşları, taşıyanın geminin elverişliliğini sağlama borcunun ifası amacıyla yararlandığı ifa yardımcı konumundadır ve bu nedenle bunların kusurlarından taşıyanın sorumlu olacağı (TBK m. 116) kabul edilmelidir[484].

bb. Geminin Elverişsizliği Nedeniyle Bir Zarar Doğmuş Olması

Geminin elverişsizliği nedeniyle oluşan zarar, çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir. Taşıyan geminin elverişsizliğinin sebep olduğu her türlü zarardan sorumludur[485]. Öncelikle bu zarar, geminin elverişsizliği sebebiyle eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesinden kaynaklanabilir[486]. Bunun yanında yükleme anında geminin elverişsiz olması sonucu yükletenin haklı olarak eşyanın tesliminden kaçınması ve yüklemenin gerçekleşememesi sebebiyle zarar meydana gelmiş olabilir. Ayrıca zarar, elverişsizliğin giderileceğinin bildirilmesi üzerine yüklemenin yapılması; ancak elverişsizliğin giderilmemesi nedeniyle eşyanın boşaltılmasından veya sözleşmesinin feshinden de ortaya çıkabilir[487].

Bunun yanında oluşan zararın geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliği ile uygun illiyet bağı olması gerekir. Yolculuğun başlangıcındaki geminin

[482] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.192; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2515.
[483] OMAĞ, agm, s.420.
[484] KOYUNCU İbrahim Serdar, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008, s.110-111; HEPGÜLERLER, age, s.116.
[485] KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.79; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.20; KANER, Deniz Ticareti, s.375; CUMALIOĞLU, age, s.92; KOŞER, age, s.70; Yarg. HGK, 18.05.2021, E.2017/11-2771, K.2021/558 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[486] TAŞKIN, Konteyner, s.332.
[487] AKINCI, age, s.318; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.20; TAŞDELEN, agm, s.950; KOŞER, age, s.70.

denize, yola ve yüke elverişsizliği nedeniyle doğan zararlar için taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi gereğince sorumluluğuna gidilebilir.

Taşıyandan tazminat talep eden yükle ilgili kişinin, öncelikle geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olduğunu, sonrasında ise zararını ve geminin elverişsizliği ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat etmesi gerekir[488]. Burada yükle ilgili kişinin yaklaşık ispat faaliyetinde bulunması yeterli kabul edilmelidir. Ancak burada yükle ilgili kişiden elverişsizliğin yolculuğun başında bulunduğunun ispatı aranmaz. Bu ispat faaliyetine karşılık taşıyanın, elverişsizliğin bulunmadığı veya bir zararın oluşmadığı ya da oluşan elverişsizlik sonucu bir zararın doğmadığını ispat etmesi gerekecektir[489]. Bu hallerin ispat edilememesi durumunda taşıyan, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermesine rağmen yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyen bir eksiklik bulunduğunu (TTK m. 1141/2) veya elverişsizliğin yolculuk başladıktan sonra ortaya çıktığını ispat ederek Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi kapsamındaki sorumluluktan kurtulabilir[490]. Yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyen bir eksiklik bulunduğu ileri süren taşıyanın, başlangıçtaki elverişsizliğe sebep olan eksikliğin zamanında keşfedilememesinin gerekçelerini açıklayarak kendisinin ve adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekir.

Bu noktada gemi sınıflandırma şirketlerinin raporları ile liman idaresince verilen denize elverişlilik belgeleri, geminin elverişliliği ile ilgili delil niteliğine haiz ise de, bu belgeler tek başına geminin elverişli sayılması için yeterli değildir. Çünkü bu belgeler, her durum için geminin elverişliliğini incelemediği gibi geminin yüke elverişli olup olmadığını da göstermez[491]. Bu belgelerin, somut olaya göre elverişliliğin varlığına ilişkin fiili bir karine ortaya çıkardığı söylenebilir. Bu şekilde taşıyan, yükle ilgilinin ispat faaliyetine karşı bu belgeleri kullanarak, geminin elverişli olduğunu veya bir elverişsizlik

---

[488] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.182; AKINCI, age, s.329; OKAY, Deniz Ticareti, s.189; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.77; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.56-57; KANER, Deniz Ticareti, s.374; TAŞKIN, Konteyner, s.339.

[489] OKAY, Deniz Ticareti, s.189; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.77; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; TAŞDELEN, agm, s.957.

[490] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.182; AKINCI, age, s.329; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.78; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.79; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.392; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.57. Zarar, hem geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği hem de gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir kusuru sonucu meydana gelmiş ve bu iki sebebin doğurduğu zararlar ayırt edilemiyor veya zarara etki oranları belirlenemiyorsa, taşıyanın zararın tamamından sorumlu olacağı kabul edilmelidir (OKAY, Deniz Ticareti, s.189).

[491] OKAY, Deniz Ticareti, s.190; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.46; KOYUNCU, age, s.111-112; TAŞKIN, Konteyner, s.342 vd.

varsa bile bu elverişsizliğin başlangıçtaki elverişsizlik olmadığını ileri sürebilir[492]. Bu halde söz konusu rapor ve belgelerin gerçeği yansıtmadığını, diğer bir deyişle geminin yolculuğun başlangıcında elverişli olmadığını ispat yükü yükle ilgili kişinin üzerinde olacaktır[493].

Yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olup, yolculuğa elverişli şekilde başlayan gemide yolculuk sırasında ortaya çıkan elverişsizlik sebebiyle doğan zararlardan taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi kapsamındaki değil, yüke özen borcunun ihlali kapsamındaki 1178. ve devamı maddelerince sorumluluğuna gidilebilecektir[494].

3.2.1.3 Eşyanın Zıyaı veya Hasarı ya da Geç Teslimi

a. Genel Olarak

Taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu, Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıyanın Sorumluluğu" başlıklı 1178. Maddesi ile devamı maddelerinde düzenlenmiştir. Bu sorumluluk en genel şekliyle, yükün süresi içinde taşınarak teslim alındığı gibi teslim edilmesi yükümlülüğünden doğan sorumluluğu ifade eder.

---

[492] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.180; AKINCI, age, s.331; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.492; KOYUNCU, age, s.112; TAŞKIN, Konteyner, s.344. Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management Code "ISM Kodu")'nun 10. maddesindeki şartların sağlanması halinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi kapsamında tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat özenin sağlandığına dair karine oluşacağına görüş için bkz: YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.390; GÜRSES Özlem, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2005, s.56-57; GÜNAY, age, s.92; MERİÇ Gülfer, "Taşıyanın Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (UGYK) Kapsamındaki Yükümlülükleri ve Taşıyanın Geminin Sefere Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğuna Etkisi", Terazi Hukuk Dergisi, C. 18, S. 205, Eylül 2023, s.46-57, s.54-55.

[493] Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı). Aksi yönde görüş olarak; bu sertifika ve belgelerin elverişsizliğin keşfi için tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni gösterildiğine dair yeterli bir delil kabul edilemeyeceği, gemi sınıflandırma kuruluşlarının gözetiminde olan gemi hakkında bu kuruluşlarca elverişlilik belgesi verilmiş olsa bile taşıyanın, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni fiilen göstermesine rağmen yolculuğun başlangıcına kadar elverişsizliğin keşfine imkan bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceğine dair görüş ve karar için bkz; TEKİL, Deniz Hukuku, s.325; Yarg. 11. HD, 25.01.1985, E.1985/74, K.1985/163 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.337-338).

[494] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.183; AKINCI, age, s.319; GÖĞER, agm, s.464; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s.72; TEKİL, Deniz Hukuku, s.273; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.51; YETİŞ ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s.484; TAŞKIN, Konteyner, s.273.

Taşıyan yüke özen borcu gereği taşıma sırasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermek zorundadır (TTK m. 1178/1). Ayrıca taşıyan, sözleşmede kararlaştırılan boşaltma limanında açıkça belirlenmiş olan süre veya açıkça belirlenmiş bir süre yoksa, somut olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde eşyayı teslim etmekle yükümlüdür (TTK m. 1178/4). Zıya, hasar veya geç teslim eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sürede meydana gelmişse, taşıyan eşyanın zıya ve hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumlu olacaktır (TTK m. 1178/2). Bu açıklamalardan yola çıkarak, konteyner taşımacılığında taşıyanın taşımanın tüm aşamalarda görev üstlenebileceği ve asıl sorumlu kişi olduğu görülmektedir. Taşıyan yüke özen borcu kapsamındaki görevlerini başka kişilere yaptırsa bile bu kişileri gözetim ve denetleme borcu altındadır.

Eşyanın, taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasında ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Taşıyanın yüke özen borcu emredici ve devredilemez nitelikte olup, eşya hakimiyetinde olduğu süre boyunca taşıyan, hem kendisinin hem de adamlarının kusur ve ihmallerinden sorumludur. Taşıyan teslim aldığı eşyayı mevcut koşullarda yüke özen borcunun gerektirdiği şekilde taşıyamayacak olması halinde, eşyayı kabul etmemeli ya da mevcut koşullarda eşyayı taşıyabilme konusunda yükletenin iznini almalıdır[495].

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünde açıklandığı üzere, eşyanın yükleme ve istif aşamalarında yolculuğun başlangıcına kadar ortaya çıkan eksiklik ve elverişsizlikler nedeniyle doğan zararlar, taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu (TTK m. 1141) kapsamında değerlendirilecektir. Yolculuğun başlamasından sonra gemiyi yola, denize ve yüke elverişli halde tutmak için alınan önlemler ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinde düzenlenen taşıyanın yüke özen borcu kapsamındadır. Yolculuğun başlamasından sonra geminin elverişliliğinin sağlanması ilgili önemlerin, geminin başkaca teknik yönetiminden ziyade yükün menfaati gereği alınmış olması halinde

[495] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.33.

taşıyan, adamlarının bu konudaki kusurlarından dolayı yüke özen borcuna aykırılıktan sorumlu olacaktır[496].

Konteyner taşımacılığında değişik tür araçlar ile (karma) taşımalar sıkça görüldüğünden, bu tür taşımalar sırasında zıya, hasar veya geç teslim nedeniyle doğan zararlar için özel bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Karma taşımalarda birden fazla farklı taşıma aşaması bulunduğundan, zıya, hasar ve geç teslimin hangi aşamada meydana geldiği önem arz etmektedir. Zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye sebep olan olayın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının veya taşıyanın sorumluluğu taşımanın bu aşaması için ayrı bir taşıma sözleşmesi akdedilmiş olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre tespit edilecektir. Zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye sebep olan olayın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği belli değil ise, taşıyıcının veya taşıyanın sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı'nın Birinci ve İkinci Kısım hükümlere göre belirlenecektir. Zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye sebep olan olayın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğini ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir (TTK m. 903)[497].

b. Sorumluluğun Şartları

aa. Eşyanın Zıyaı veya Hasarı ya da Geç Tesliminden Bir Zarar Doğması

aaa. Zıya

Zıya, navlun sözleşmesi gereğince maddi bakımdan taşıyana teslim edilen eşyanın, taşıyan tarafından boşaltma yerinde gönderilene hangi sebepten ileri gelirse gelsin eksik teslim edilmiş (kısmi zıya) veya hiç teslim edilememiş (tam zıya) olmasını ifade eder[498]. Diğer bir ifadeyle, zıya halinde taşıyan, eşyayı gönderilene kısmen veya

[496] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.137; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.32.

[497] Değişik tür araçlar ile (multimodal) taşımada taşıyıcının sorumluluğuna dair ayrıntılı bilgi için bkz: ADIGÜZEL Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2014.

[498] ATABEK Reşat, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960, s. 186; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; AKINCI, age, s.342; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47; ARKAN Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Olgaç Matbaası, Ankara 1987 (Demiryolu), s.91; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.66; SÖZER, Deniz Ticareti, s.490; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.82-83; KANER, Deniz Ticareti, s.365; AYDIN Alihan, CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Arıkan Yayınları, İstanbul 2006, s.48; ÖZDEMİR Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.95; DEMİRÇİVİ MİNELİLER Zeynep, "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk

tamamen teslim etme olanağından sürekli olarak yoksun durumdadır. Bu bakımdan zıya, bir ifa imkansızlığı olarak nitelendirilebilir. Bağımsız bir yük partinin kısmen zayi olması, kısmi zıyaa sebebiyet verir. Burada her bir konişmento içeriği yük, bağımsız bir yük partisi oluşturur[499].

Eşyanın zayi olmasına ilişkin, zararın tesadüfi bir sebep ya da kusur ile ortaya çıkması arasında fark bulunmamaktadır. Ayrıca eşyanın hangi nedenle gönderilene teslim edilemediğinin de bir önemi bulunmamakta olup, eşyanın teslim edilememe durumu fiili veya hukuki bir imkansızlıktan kaynaklanmış olabilir[500]. Eşyanın yok olması, maddi ve fiziksel yapısındaki değişiklikler nedeniyle temel özelliklerini ve ekonomik değerini tümüyle kaybetmesi (eşyanın tamamen yanıp kül olması, taşınan camın kırılması veya çimentonun ıslanması ya da gıda maddelerinin bozulması gibi), kaybolması, çalınması, ara limanda boşaltılması[501], tesellüme yetkili olmayan kişiye teslimi, zapt ve müsadere edilmesi veya haczedilmesi hallerinde zıya söz konusu olmaktadır[502]. Kaptanın kanuni yetkisini kullanarak eşyayı imha etmesi veya denize atması (TTK m. 1146/3, 1147/1, 1148/1) durumunda da zıya oluşmakla birlikte, taşıyan bu hallerde kaptanın buna kanunen yetkili olduğunu ileri sürebilir ve yüke özen borcu ihlal edilmediğinden yükle ilgililere karşı sorumluluktan kurtulabilir[503].

Eşyanın geçici bir süre teslim edilemeyecek olması eşyanın zıyaa uğradığı anlamı taşımaz, eşyanın teslim edilememesi halinin sürekli olması gerekir[504]. Bu konuda Türk

---

Fakültesi Dergisi, C. 9, Özel Sayı, 2007, s.957-984, s.960; ADIGÜZEL Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2012 (Zıya ve Hasar), s.72-75; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.75; CAN Mertol, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, Cilt I, İmaj Yayınevi, Ankara 2017 (Taşıma Hukuku), s.79; AKSOY, Fiili Taşıyıcı, s.157.

[499] KANER, Deniz Ticareti, s.365.

[500] ATABEK, age, s. 186-187; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; AKINCI, age, s.342; OKAY, Deniz Ticareti, s.192; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.74; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.82; A. AYDIN, age, s.49; T. ÖZDEMİR, age, s.96; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.960; SEKMEN Orhan, "Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İstanbul Barosu Dergisi, C. 85, S. 4, Temmuz-Ağustos 2011, s.106-121, s.112; ADIGÜZEL, Zıya ve Hasar, s.72; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.30.

[501] Ayrıca belirtilmelidir ki, ara limanda boşaltılan eşya, geç de olsa teslim edilebilecekse zıya oluşmayacaktır.

[502] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; AKINCI, age, s.342; OKAY, Deniz Ticareti, s.192; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.66; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.74; SÖZER, Deniz Ticareti, s.490; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.82; KANER, Deniz Ticareti, s.365; T. ÖZDEMİR, age, s.96; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.30; AKSOY, Fiili Taşıyıcı, s.157.

[503] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141.

[504] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.48; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.74; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.82-83; A. AYDIN, age, s.51; T. ÖZDEMİR, age, s.96; CAN, Taşıma Hukuku, s.79; SEKMEN, agm, s.112.

Ticaret Kanunu altmış günlük bir süre belirlemiştir. Hükme göre, teslim süresinin geçmesinden itibaren aralıksız olarak altmış gün içinde teslim edilmeyen eşya, zayi olmuş sayılabilecektir (TTK m. 1178/5). Bu hüküm kapsamında, taşıyan gönderilenden altmış günden daha fazla beklemesini isteyemeyeceği gibi eşyanın fiziken zıyaa uğramadığını, altmış gün geçmesine rağmen hâlâ teslim edebileceğini iddia edemez ve tazminat ödemekten kaçınamaz. Burada eşyanın zıyaa uğradığına ilişkin taşıyanın aksini ispat edemeyeceği bir karine bulunmaktadır. Taşıyan söz konusu altmış günlük dolduktan sonra eşyayı teslim edebilecek olsa dahi, gönderilen teslimi kabul etmeyerek eşyanın zıyaı doğan zararını veya eşyanın teslimini kabul ederek eşyanın geç tesliminden doğan zararını isteyebilir[505].

Konteyner taşımacılığında, konteyner ile birlikte içindeki eşya da zayi olabileceği gibi sadece konteyner içindeki eşyanın zayi olması da söz konusu olabilir. Örneğin; konteynerin kaybolduğu, çalındığı, denize düştüğü veya haczedildiği durumlarda konteyner ile içindeki eşyanın birlikte zıyaı ortaya çıkacaktır. Konteyner içindeki eşyanın bir kısmının çalınması veya bozulması kısmi zıyaa örnek gösterilebilecektir[506]. Bununla birlikte, sadece konteynerin içindeki eşyanın zıyaa uğraması, konteynerin de kural olarak zayi sayılması sonucunu doğurmayacaktır[507]. Ancak örneğin eşyanın zıyaa uğraması sonucu konteyner temizlenemez şekilde kirlenmişse, konteynerin de zayi sayılması gerekecektir.

---

[505] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.75-76. Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/5. fıkrasına göre eşyanın zayi olduğu varsayılıp zarar karşılandıktan sonra eşyanın bulunması halinde durumun ne olacağı düzenlenmemiştir. Bu konuda doktrinde; eşyayı teslim alma konusunda menfaati bulunan gönderilenin, eşyanın zayi sayılması sebebiyle kendisine ödenen tazminatı iade etmesi şartıyla, Türk Ticaret Kanunu'nun 1188. maddesinde düzenlenen bir yıllık hak düşürücü süre içinde eşyanın teslimini talep ve dava edebileceği kabul edilmektedir (YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.76; KARAN, The Carrier's Liability, s.222; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.34). Doktrinde ileri sürülen bu görüşe kural olarak katılmakla birlikte, taşıma hukukunun genel hükümleri olarak kabul edilen Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" Kitabı'nın "Eşya Taşımaları" Başlıklı İkinci Kısmı'nda yer alan düzenlemenin burada kıyasen uygulanmasının daha uygun olacağı görüşündeyiz. Zira "Zıya Karinesi" başlıklı Türk Ticaret Kanunu'nun 874. maddesinde, eşyanın zayi olduğu varsayılıp zarar karşılandıktan sonra eşyanın bulunması halinde durumun ne olacağı düzenlenmiştir. Bu hükme göre, hak sahibi eşyanın zayi olması nedeniyle tazminat alırsa, zararın ödenmesi sırasında eşyanın daha sonra bulunması halinde, hemen kendisine haber verilmesini talep edebilir (TTK m. 874/2). Hak sahibi eşyanın bulunduğuna dair haberi aldığı tarihten itibaren otuz gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı iade ederek eşyanın kendisine teslimini talep edebilir. Burada taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü ile tazminat hakkı saklı tutulmuştur (TTK m. 874/3). Zayi sayılan eşya, tazminatın ödenmesinden sonra bulunmuşsa, hak sahibi bu durumdan haberdar edilmesini istemediği veya bulunma haberinden sonra eşyanın teslimine ilişkin talep hakkını ileri sürmediği durumlarda, taşıyan eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunma hakkına sahiptir (TTK m. 874/4).

[506] KAYAPINAR, age, s.147.

[507] KOŞER, age, s.43.

Konteynerin zıyaa uğraması bakımından, konteynerin taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olup olmadığına göre bir ayrım yapmak uygun olacaktır. Sadece taşıyan tarafından sağlanan konteynerin zıyaa uğraması halinde, konteynerin kendisi için zarar doğduğundan taşıyanın sorumluluğundan söz edilemeyecektir. Konteynerin içindeki eşya ile birlikte zıyaa uğradığı veya yalnızca eşyanın zıyaa uğradığı ve taşıyanın sorumluluktan kurtulamadığı durumlarda, taşıyanın eşyadaki zarar bakımından sorumluluğu doğacaktır[508].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasında ise; taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, konteyner gibi taşıma gereçlerinin zıya veya hasara uğraması halinde, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı düzenlenmiştir. Bu hüküm kapsamında, taşıyana ait olmayan veya onun tarafından sağlanmamış konteynerler, taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramının içine alınmıştır. Böylelikle taşıyan, konteynerin zıya veya hasara uğraması nedeniyle doğan zarardan sorumlu hale gelecektir[509]. Ancak burada konteynerin olağan ve gerektiği gibi kullanılması neticesinde ortaya çıkan doğal aşınma, yıpranma veya eskime gibi durumlar ise zıya veya hasar kapsamında değerlendirilemez[510].

bbb. Hasar

Hasar, hangi sebepten doğarsa doğsun, eşyanın maddi varlığında meydana gelen kötüleşme veya bozulma sonucu değerinin sürekli olarak azalmasını ifade eder[511]. Hasar halinde esas olarak eşyanın ekonomik değerinde bir azalma meydana gelmektedir. Bununla birlikte eşyanın asli özelliği değişmemektedir. Hasar ile eşyanın ekonomik değeri tamamen tükenmemekte ve geriye teslim edilebilecek maddi bir şeyin bulunduğu; ancak bunun nitelik olarak değişikliğe uğradığı söylenebilecektir[512]. Eşyanın gördüğü

[508] KOŞER, age, s.44.
[509] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.77; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.36; TEKİN, age, s.75.
[510] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.77; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.36.
[511] ATABEK, age, s. 189; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; AKINCI, age, s.342; OKAY, Deniz Ticareti, s.192; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.66; ARKAN, Demiryolu, s.93; ZEYNELOĞLU, age, s.248; SÖZER, Deniz Ticareti, s.491; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.76; A. AYDIN, age, s.54; T. ÖZDEMİR, age, s.101; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.961; SEKMEN, agm, s.113; ADIGÜZEL, Zıya ve Hasar, s.78; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.76; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.34; CAN, Taşıma Hukuku, s.82; AKSOY, Fiili Taşıyıcı, s.159.
[512] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.76.

hasar nedeniyle ekonomik değerini tamamen yitirmesi veya asli özelliğinin tümden değişmesi halinde, zıyaa uğradığı kabul edilmektedir[513].

Hasar, eşyanın tamamında veya bir kısmında ortaya çıkmış olabilir. Taşınan eşyanın bir kısmında hasar meydana gelmesi halinde, hasar gören kısım ile sağlam olan kısım ayırt edilemiyor veya hasar görmeyen kısmın değerinde de azalma meydana geliyorsa, eşyanın tamamının hasara uğradığını kabul etmek gerekecektir[514].

Eşyanın donması ıslanması, paslanması, kirlenmesi, başka bir yükle karışması veya eşyaya yabancı bir koku sinmesi hasar kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak ıslanma veya koku sinmesi gibi eşyada meydana gelen geçici maddi kötüleşmenin hasar olarak kabul edilebilmesi için, eşyada sürekli olarak değer kaybına neden olması gerekir[515]. Bu açıdan eşyanın maddi varlığından herhangi bir kötüleşme olmaksızın, yalnızca taşıma sırasında veya geç teslim edilmesinden kaynaklanan piyasa değerinin düşmesi hali, hasar olarak nitelendirilemez[516]. Bu durumda geç teslimden doğan zarar ortaya çıkabilir.

Konteyner taşımacılığında zıya halinde olduğu gibi, sadece konteynerin veya sadece eşyanın ya da konteynerin içindeki eşya ile birlikte hasara uğraması gündeme gelebilir.

Konteynerin hasar görmesi bakımından, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanan konteynerin hasar görmesi halinde, konteynerin kendisine gelen zarar için taşıyanın sorumluluğundan söz edilemeyecektir. Eğer konteyner içindeki eşya da hasar görmüş ise taşıyanın sorumluluktan kurtulamadığı durumlarda, taşıyanın eşyadaki zarar bakımından sorumluluğu ortaya çıkacaktır[517]. Taşıyana ait olmayan veya onun tarafından sağlanmamış konteynerlerin hasar görmesi halinde ise, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasında bu konteynerlerin taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramının içine

---

[513] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.85; KANER, Deniz Ticareti, s.366; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.35.

[514] ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.66; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.77; A. AYDIN, age, s.56; T. ÖZDEMİR, age, s.102; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.76; KAYAPINAR, age, s.150.

[515] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.141; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.66; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.76; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.86; A. AYDIN, age, s.54; T. ÖZDEMİR, age, s.101; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.962; SEKMEN, agm, s.114; KAYAPINAR, age, s.150.

[516] ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51; ARKAN, Demiryolu, s.93; A. AYDIN, age, s.55; T. ÖZDEMİR, age, s.101; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.961; ADIGÜZEL, Zıya ve Hasar, s.78; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.35.

[517] KOŞER, age, s.45-46.

alınmış olması nedeniyle taşıyan, konteynerin hasara uğraması nedeniyle doğan zarardan sorumlu tutulacaktır[518].

ccc. Geç Teslim

Geç teslim, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan boşaltma limanında açıkça belirlenmiş olan süre veya açıkça bir süre belirlenmemişse, somut olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde eşyanın teslim edilememesi durumudur (TTK m. 1178/4)[519]. Her sözleşmede kabul edildiği gibi deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde de eşya taşıma borcunun taşıyan tarafından zamanında yerine getirilmesi gerekir. Zira taşıma sözleşmesinde bir teslim süresi kararlaştırılmamış olsa bile eşyanın belirsiz bir sürede değil, belirli bir süre içinde taşınması taahhüt edilmektedir[520]. Ayrıca geç teslimin söz konusu olabilmesi için kısmen de olsa eşyanın gönderilene teslim edilmiş olması gerekir[521].

Navlun sözleşmesinde teslim süresinin kararlaştırılmış olması halinde teslimde gecikmenin olup olmadığının tespiti kolay olmakla birlikte, uygulamada taraflar arasında teslim süresinin kararlaştırılıp kararlaştırılmadığının belirlenmesi güçlük arz edebilmektedir. Çünkü geminin ne zaman yüklemeye hazır olacağı, hareket edeceği veya deniz yolcuğunun riskleri de göz önüne alındığında varma limanına ne zaman ulaşacağı kesin olarak belirlenememektedir. Bu nedenle geminin varma limanına ulaşması gereken

[518] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.77; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.36.

[519] WILSON, age, s.15. Deniz yoluyla eşya taşımaları mevzuatına bakıldığında, eşyanın geç teslimi nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun uluslararası alanda ilk kez Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinde düzenlendiği görülmektedir (MANDARAKA-SHEPPARD Aleka, Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities, Third Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2013, s.758). Lahey Kuralları ve ulusal mevzuat bakımından 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıyanın eşyanın geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumluluğuna ilişkin düzenleme yapılmamıştır. Ulusal mevzuatta taşıyanın eşyanın teslimindeki gecikme nedeniyle doğan sorumluluğu ilk defa 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz; TAŞKIN Melda, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 15, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2016, s.681-707 (Geç Teslim), s.682-684.

[520] OKAY, Deniz Ticareti, s.214; WILSON John F., Carriage of Goods By Sea, Seventh Edition, Pearson Longman, Harlow 2010, s.15-16; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.41.

[521] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.395; TAŞKIN, Geç Teslim, s.687; ULUĞ CİCİM İlknur/ÇELİK Elif Çağla, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 7, S. 2, Aralık 2017, s.81-99, s.87. Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat talep edebilecek kişi, teslim süresinin geçmesinden itibaren aralıksız olarak altmış gün içinde teslim edilmeyen eşyayı zayi olmuş sayabilir (TTK m. 1178/5).

tarihin tahmini olarak belirlenmesi halinde, bir teslim süresinin kararlaştırılmış olduğu kabul edilecektir[522].

Navlun sözleşmesinde teslim süresi kararlaştırılmamışsa sürenin hesaplanmasında, tedbirli bir taşıyanın özeni ve somut olayın tüm şartları dikkate alınacaktır. Teslim süresi, eşyanın taşınmak için taşıyan tarafından teslim alınması ile başlar ve süre bu andan itibaren hesaplanır[523]. Sürenin miktarı ve hesaplanmasında; taşımanın yapıldığı güzergah, bu güzergah üzerindeki mevsim ve hava şartları ile geminin donanımı ve teknik özellikleri belirleyici rol oynamaktadır. Sürenin belirlenmesinde sayılan bu gibi objektif ve soyut kriterler dikkate alınacak olup, eşyanın geç tesliminde taşıyanın kusuru olup olmadığı ile ilgili sübjektif kriterler sürenin hesabında dikkate alınmayacaktır[524]. Eşyanın geç teslim edilmesi; geminin yükleme limanını süresinde gelmemesi, sefere zamanında başlamaması, yolculuk esnasında rotadan sapılması, yolculuk sırasında ortaya çıkan anormal mevsim veya hava koşulları gibi çeşitli sebeplere dayanabilir[525]. Geç teslimin sebebi, bu durumda taşıyanın bir kusurunun olup olmadığı veya geç teslime sebep olan vakıanın ne zaman meydana geldiği gibi hususlar, eşyanın geç teslim edilmediği bakımından değil, taşıyanın bu sebeple doğan zararlardan sorumlu tutulup tutulmayacağının tespiti bakımından önem arz etmektedir[526].

Somut olarak teslim süresinin aşılıp aşılmadığında eşyanın taşıyan tarafından ne zaman teslim edildiğine bakılacak olup, teslim anı ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasına göre belirlenecektir. Teslim süresinin ne kadar aşıldığı önem arz etmemekte olup, gecikme az bir süre bile olsa bu nedenle bir zarar doğmuşsa taşıyan sorumlu olacaktır. Diğer taraftan, eşyanın geç teslimi nedeniyle ortaya çıkan bir zarar bulunmamaktaysa, taşıyan sadece gecikme nedeniyle sorumlu tutulamaz[527].

Eşyanın geç teslimi nedeniyle farklı zararlar doğabilir. Taşıma hukukunda geç teslimden doğan zararlar ile kastedilen, geç teslim sebebiyle ortaya çıkan ve eşya zıya

---

[522] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.41-42.
[523] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.83; SÖZER, Deniz Ticareti, s.492; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.42.
[524] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.82; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.43; ULUĞ CİCİM/ÇELİK, agm, s.87.
[525] Ayrıca belirtilmelidir ki, eşyanın geç teslimine geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliği sebep olmuşsa, bu durumda taşıyanın sorumluluğu hakkında Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi uygulanacaktır.
[526] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.43-44.
[527] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.83; TAŞKIN, Geç Teslim, s.691; ULUĞ CİCİM/ÇELİK, agm, s.89.

veya hasarı dışında kalan zararlardır[528]. Diğer bir deyişle gecikme zararları, maddi bakımdan eşyanın yapısında bir kötüleşme olmaksızın ortaya çıkan ekonomik kayıpları kapsamaktadır. Eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme meydana gelmiş ya da eşya kısmen veya tamamen zayi olmuşsa, oluşan zarar zıya veya hasar kapsamında değerlendirilecektir[529]. Gecikme süresinde eşyanın piyasa değerinin düşmesi nedeniyle oluşan zarar, gecikmenin sebep olduğu zorunlu giderler veya mahrum kalınan kârlar gecikme zararlarına örnek olarak sayılabilir. Burada üçüncü kişilere ödenen tazminatlar, ardiye masrafları, eşyanın süresinde teslim edileceği inancıyla yapılan masraflar, alıcının satış sözleşmesinden dönmesi sebebiyle satıcının uğradığı zarar[530], ikame olarak alınmak zorunda kalınan eşyanın bedeli gecikmenin sebep olduğu zorunlu masraflar olarak kapsamında değerlendirilir[531].

Konteyner bakımından geç teslim kavramı, konteynerin içinde bulunan eşyayı da kapsayacak şekilde kullanılmaktadır. Çünkü konteyner ile içerisindeki eşyaların teslimi aynı anda gerçekleşmektedir[532].

ddd. Zarar

Zarar, bir kimsenin malvarlığında rızası olmaksızın ortaya çıkan eksilmeleri ifade eder[533]. Bu tanım dikkate alındığında zararın oluşması için üç unsur gerekmektedir. Bunlar; 1-) bir malvarlığı, 2-) bu malvarlığında azalma ve 3-) bu azalmanın zarar görenin iradesi dışında ortaya çıkmasıdır[534].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesine göre, taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle sorumluluğuna gidilebilmesi için bir zararın

---

[528] KANER, Deniz Ticareti, s.372; ULUĞ CİCİM/ÇELİK, agm, s.84.

[529] KANER, Deniz Ticareti, s.372; ADIGÜZEL, Zıya ve Hasar, s.78; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.141; ULUĞ CİCİM/ÇELİK, agm, s.84; KAYAPINAR, age, s.152.

[530] Eşyanın süresinde teslim edilememesi sebebiyle gönderilenin eşyayı teslim almaktaki menfaati sona ermiş olabilir. Böyle bir durumda gönderilen hem süresinde ifa halinde mevcut olan menfaatini hem de aynen ifa halindeki menfaatinin tazminini isteyebilir (KANER, Deniz Ticareti, s.372).

[531] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.44; TAŞKIN, Geç Teslim, s.691; ULUĞ CİCİM/ÇELİK, agm, s.90.

[532] KOŞER, age, s.47.

[533] VON TUHR Andreas, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2, Çev.: Cevat Edege, Yargıtay Yayınları, Ankara 1983, s.76-77; OĞUZMAN M. Kemal/ÖZ M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt: 2, 16. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2021, s.42; EREN Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 26. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s.599; KILIÇOĞLU Ahmet, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 26. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2022, s.390; ADIGÜZEL, Zıya ve Hasar, s.71; AYDIN Doğan Can, Eşya Taşıma Hukukunda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2017, age, s.47.

[534] VON TUHR, age, s.77; EREN, age, s.600-605; D. AYDIN, age, s.47.

ortaya çıkması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, taşıyanın sorumlu olduğu husus, salt eşyanın zıya veya hasarı ya da geç teslimi olmayıp, bu sebeplerden kaynaklanan zararlardır. Sonuç olarak taşıyanın sorumlu tutulduğu zarar; eşyanın zıya, hasar veya geç teslimine sebep olan olay meydana gelmeseydi yükle ilgili kişinin malvarlığının içinde bulunacağı durum ile söz konusu olay neticesinde içinde bulunduğu durum arasındaki farktan oluşacaktır[535]. Bu nedenlerle, ortaya bir zarar çıkmamışsa taşıyan da sorumlu tutulamayacaktır.

Eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç tesliminden doğan zarar, yükle ilgili kişilerden hangisinin malvarlığında ortaya çıkmışsa tazminat talep hakkı da kural olarak ona aittir. Söz konusu zarar, büyük bir olasılıkla eşyanın sahibinin malvarlığı üzerinde meydana gelir. Uyuşmazlık halinde, tazminat talep eden kişinin eşyanın sahibi olduğunu ispatlaması gerekir. Bu noktada konişmento hamili olmak, eşyanın sahipliğini ispat konusunda karine olarak kabul edilebilecektir. Ancak bu karinenin aksinin ispat edilebilmesi mümkündür[536].

bb. Zıya, Hasar veya Geç Teslime Yol Açan Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetindeyken Meydana Gelmiş Olması

aaa. Genel Olarak

Taşıyanın, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zıya, hasar ya da geç teslimin eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu esnada meydana gelmiş olması gerekir (TTK m. 1178/2). Burada hükümde geçen bu ifade; taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için (zıya, hasar veya teslimde gecikmenin değil) zıya, hasar veya teslimde gecikmeye yol açan olayın, eşyanın taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelmiş olmasının gerektiği şeklinde anlaşılmalıdır[537].

Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre, Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasında düzenlenmiştir. Eşya, taşıyan tarafından teslim alınmasından teslim edilmesi anına kadar geçen sürede taşıyanın hakimiyetinde olacaktır[538]. Türk Ticaret

[535] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.45.
[536] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.148.
[537] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.394; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.46; BİCAN, Konteyner, s.139.
[538] Yarg. 11. HD, 05.03.1985, E.1985/928, K.1985/1178 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.346).

Kanunu'nun 1178. maddesinde kullanılan "hakimiyet" kavramı, esasında zilyetliği ifade etmektedir[539]. Eşyanın teslim alınması ve teslim edilmesi işlemleri de taşıyanın sorumlu olduğu süreye dahildir. Bu nedenle taşıyan tarafından eşyanın teslim alınması ile gönderilene eşyanın teslim edilmesi sürecinde bir zarar doğması halinde, diğer şartlar da bulunmakta ise taşıyan ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır[540]. Bu bakımdan taşıyanın eşyayı teslim alma ve teslim etme anının tespiti, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için büyük önem arz etmektedir. Ayrıca konteyner taşımacılığında karma taşımalar sıklıkla tercih edilmekte olup, zararın hangi aşamada gerçekleştiğinin tespiti bakımından da eşyanın teslim alınması ve teslimi anı ayrıntılı olarak incelenmelidir.

bbb. Hakimiyetin Başlaması – Eşyayı Teslim Alma

Teslim alma, eşyanın taşınması için taşıyan tarafından kabul edilmesi olarak tanımlanabilir. Teslim alınması ile taşınacak eşyanın zilyetliği taşıyana geçer[541]. Zilyetliğin devri ise taşıyanın eşyanın zilyetliğini devralma iradesinin olduğu iki taraflı bir hukuki işlemle gerçekleşir.

Zilyetliğin devri bakımından, taşıyanın eşya üzerinde fiili hakimiyeti sağlaması gerekir. Teslimin gerçekleşmesi için taşıyana eşya üzerinde vasıtasız zilyetliğin geçirilmesi şart değildir. Taşıyan zilyetlik devredilerek vasıtalı zilyetliği kazanmışsa, bu durumda da teslim gerçekleşir ve sorumluluk başlar. Bu bakımdan taşıyanın eşyayı bizzat teslim alması şart olmayıp, taşıyanın adamları eşyayı teslim aldığı anda eşya taşıyanın hakimiyetine girer. Bu nedenle eşyanın bizzat taşıyana teslimi ile adamlarına teslim arasında fark bulunmamaktadır[542]. Ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1191/1. fıkrası da göz önüne alındığında, eşyanın fiili taşıyan veya onun adamları tarafından teslim alınması da, vasıtalı zilyetliğin sağlandığı ve eşyanın akdi taşıyanın hakimiyeti altına girdiği

[539] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.46.

[540] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.46. Taşıyanın sorumlu olduğu süre, eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadarki dönemi kapsayan zaman aralığı olmakla birlikte, sorumluluğun emredici hükümlerle düzenlendiği süre, eşyanın gemiye yüklenmesi ile gemiden boşaltılması arasındaki zaman aralığı ile sınırlandırılmıştır (TTK m. 1244/1-c). Eşyanın gemiye yüklenmesi ile gemiden boşaltılması arasındaki süre dışında kalan zaman aralıkları için, navlun sözleşmesine taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt veya şartlar konulması mümkündür.

[541] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.142; AKINCI, age, s.113; OKAY, Deniz Ticareti, s.193; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.66; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.59; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.90; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.68; A. AYDIN, age, s.35; T. ÖZDEMİR, age, s.108; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.45; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.47.

[542] AKINCI, age, s.113; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.90; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.68; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.47.

sonucunu doğurur. Bu nedenle fiili taşıyan veya onun adamları eşyayı teslim aldığı anda akdi taşıyanın sorumluluk süresi de başlamaktadır[543].

Eşyanın gemiye yüklenmesi ile taşıyan tarafından teslim alınması birbirinden farklı işlemlerdir. Eşya yükleme aşamasında gemi bordasında teslim alınabileceği gibi yüklemeden önce karada da teslim alınabilir. Taşıyanın eşyayı yüklemeden önce karada teslim alması halinde, teslim alma ile sorumluluk hemen başlar[544].

Eşya yükleme aşamasında teslim alınırsa, eşyanın yükleme aracına bağlandığı an teslim anı olarak kabul edilmektedir[545]. Yükleme taşıyan tarafından layter veya mavna vasıtasıyla yapılıyorsa, eşyanın layter veya mavnaya yüklendiği an teslim anı olarak kabul edilir[546]. Ancak navlun sözleşmesinde FIO (Free In and Out) klozu bulunuyorsa yükleme işleminin tamamlandığı, FIOS (Free In and Out and Stowed) klozu bulunuyorsa istif işlerinin sona erdiği anda eşya gemide taşıyan tarafından teslim alınmış olur[547]. Çünkü eşya belirtilen bu anlarda taşıyanın hakimiyetine girmekte olup, taşıyanın sorumluluğu başlamaktadır. Bununla birlikte kararlaştırılan bu akdi klozlar sadece masraf klozu niteliğindeyse veya eşya bu klozlarda belirtilen şekilde teslim alınmamışsa, teslim anı bakımından taşıyanın eşyayı fiilen teslim aldığı an esas alınacaktır. Çünkü burada eşyanın teslim anının tespiti bakımından, tarafların sözleşmede kararlaştırmış olduğu kloz şartları değil; yükleme, boşaltma veya istif işlemlerinin fiilen kimin tarafından yerine getirildiği önem arz etmektedir[548].

Bunun yanında deniz taşımalarında çoğu zaman eşya yükleten tarafından doğrudan taşıyan teslim edilmemekte veya gemiye götürülmemekte ve araya birçok limanda yükleme, boşaltma veya aktarma işlemlerini yapmak tekeline sahip olan liman işletmeleri girmektedir. Eşyanın yükleten tarafından liman işletmesine bırakıldığı durumlarda, eşya üzerindeki hakimiyet fiilen navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişilerin üzerindedir[549].

---

[543] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.90; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.48.
[544] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.142.
[545] WILSON, age, s.181; KARAN, The Carrier's Liability, s.133-134; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.49.
[546] KARAN, The Carrier's Liability, s.227; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.49.
[547] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.91; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.72; ATAMER, Yeni Türk Hukuku, s.320; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.50.
[548] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.91; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.50.
[549] KENDER Rayegan, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler –

Araya liman işletmelerinin girdiği böyle durumlar için Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasında düzenleme yapılmıştır. Bu hükme göre taşıyan, yükleme limanında uygulanmakta olan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan veya üçüncü kişilerden eşyayı teslim alması ile eşya üzerinde hakimiyeti sağlamış olur. Böylelikle eşyanın yükleme limanında uygulanmakta olan kanun ve düzenlemelere göre taşınmak için kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişilere tesliminin, taşıyana teslim niteliğinde olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte hükümde sadece eşyanın kendilerine teslimi "zorunlu" olan makamlardan veya üçüncü kişilerden söz edilmiştir. Bu nedenle yükleme limanında eşyanın bir makam veya üçüncü kişiye teslimi konusunda yasal zorunluluk bulunmayan durumlarda Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrası uygulanamayacaktır. Yükleme limanında eşyanın bir makam veya üçüncü kişiye teslim edilmesi konusunda yasal zorunluluk yoksa, teslim alma anının, hangi tarafın liman işletmesine başvurduğu araştırılarak ve liman işletmesinin kimin adına hareket ettiği dikkate alınarak tespit edilmesi gerekecektir[550].

Taşınacak eşya birden fazla parça veya partiden oluşuyorsa teslim alma anı, her bir parça veya partinin teslim alınma anına göre ayrı ayrı belirlenir[551]. Dökme ve sıvı yükler bakımından ise eşyanın teslimi belirli bir zaman sürecine yayılmaktadır. Bu tür yükler bütünlük oluşturduğundan ve yük, yükleme sürecinin sonunda taşıyanın hakimiyetine girmiş olacağından, teslim anı bakımından yükün tamamının gemiye pompalandığı an esas alınmalıdır[552].

Deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt eden taşıyan bakımından teslim alma, kural olarak eşya yüklü konteynerin deniz yolu ile taşınması için teslim alınmasıdır. Konteyner ile yapılan eşya taşımalarında, taşıyanın eşyayı ne zaman teslim almış olacağının konteynerin kimin tarafından sağlandığına ve istiflendiğine göre ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

Konteyner taşımacılığında limandan limana yapılan taşımalarda eşyanın taşıyan tarafından teslim alınmasına ilişkin esasların, konvansiyonel taşımalardaki esaslardan

---

Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.247-260 (Bazı Sorunlar), s.248-249; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.69; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.51.

[550] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.92; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.51-52.

[551] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s. 142; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.90; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.69; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.49.

[552] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.91; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.50.

herhangi bir farkı yoktur. Limandan limana yapılan konteyner taşımalarında, taşıyan eşyayı veya eşya dolu konteyneri, deniz yolu ile taşımak için limanda teslim almaktadır[553]. Konteyneri taşıyan temin etmiş ve eşyalar konteyner içine taşıyan tarafından istiflenecekse, konteynere istiflenecek (konteynerize edilecek) eşya taşıyanın zilyetliğine geçirildiği anda teslim gerçekleşecek ve taşıyanın sorumluluğu başlayacaktır. Diğer bir deyişle, eşya konteynere istiflenmeden önce taşıyan tarafından teslim alınmış olacaktır. Bununla birlikte konteyneri taşıtan veya yükleten temin etmiş ve eşyaların konteynere istifi taşıtan veya yükleten tarafından yapılacaksa, eşyaların istifinden sonra yüklü ve kapalı konteyner (konteynerize eşya) taşıyanın zilyetliğine geçirildiği anda teslim gerçekleşmiş olur[554].

Bununla birlikte eşya, yükleme anında veya gemide teslim alınabileceği gibi yüklemeden önce karada da teslim alınabilir. Özellikle konteyner taşımacılığının bir şekli olan kapıdan kapıya taşımalarda, eşyanın taşıyan tarafından liman dışında taşıtanın veya yükletenin işyeri ya da deposundan teslim alması söz konusu olmaktadır. Bu gibi durumlarda eşya, taşıyan tarafından taşıtanın veya yükletenin işyerinde veya deposunda kabul edilmesi ile teslim alınmış olacaktır[555]. Ancak bu ifade edilenler, karadan limana taşıma hizmetinin bağımsız bir kara taşıması olmaması halinde geçerli olacaktır[556]. Deniz yolu dışında kara veya demiryolu taşımasının bağımsız bir taşıma niteliğinde olması halinde, kara veya demir yolu ile taşınmak üzere eşyanın teslim alınması ancak o safhayı düzenleyen kurallar bakımından bir teslim kabul edilebilir. Diğer bir deyişle, bu halde deniz yolu ile taşımayı üstlenen taşıyan, eşya veya eşya dolu konteyneri kendisinden önce taşımayı yerine getiren karayolu, demiryolu veya havayolu taşıyıcısından limanda teslim almaktadır[557]. Bu durumda taşıyanın eşyayı deniz yolu ile taşınmak üzere teslim alması ile sorumluluğu başlayacaktır. Ancak belirtildiği gibi, taşıyan sözleşmede kendinden

---

[553] STEENKEN, age, s.62; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.66; HEPGÜLERLER, age, s.78; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.21.

[554] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.67; KANER, Deniz Ticareti, s.367-368; KOŞER, age, s.49.

[555] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.67; KOŞER, age, s.50. Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesine kaynak oluşturan Hamburg Kuralları'nın 4. maddesinde, kapıdan kapıya taşımalar için açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Hamburg Kuralları'nın 4. maddesinde, taşıyanın sorumlu olduğu zaman diliminin yükleme limanında, taşıma aşamasında ve boşaltma limanında eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu süreyi kapsadığı düzenlenmiştir. Bu nedenle kapıdan kapıya taşımaların liman sahası dışında gerçekleştirilen kısımlarının taşıyanın sorumlu olduğu süreye dahil olup olmadığı tartışmalıdır. Tartışmalar için bkz: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.48.

[556] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.48.

[557] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.21.

önceki taşıma aşamalarını da yerine getireceğini taahhüt etmiş ise teslim alma eşyanın taşıyan tarafından taşıtanın veya yükletenin işyerinde veya deposunda kabul edilmesi ile gerçekleşecektir[558].

Terminalden terminale yapılan konteyner taşımacılığında ise birden fazla taşıtana ait yükler bir terminalde toplanmaktadır. Burada da yine kapıdan kapıya yapılan konteyner taşımalarında olduğu bir ayrım yapılmalıdır. Taşıyan bu durumda da eşyayı veya eşya dolu konteyneri, kendisinden önce taşımayı gerçekleştiren karayolu, demiryolu veya havayolu taşıyıcısından limanda teslim alabilir. Bu halde taşıyanın eşyayı deniz yolu ile taşınmak üzere kabul etmesi ile teslim alma gerçekleşecek ve sorumluluğu başlayacaktır[559]. Diğer taraftan taşıyan sözleşmede kendinden önceki taşıma aşamalarını da yerine getireceğini üstlenmiş ise teslim alma eşyanın taşıyan tarafından terminalde kabul edilmesi ile gerçekleşecektir[560].

Taşıyanın sözleşmede kendinden önceki taşıma aşamalarını da yerine getireceğini üstlenmesi halinde, ister gemiye yüklemeye kadar taşıma işleri komisyoncusu isterse taşıyan sıfatıyla hareket etsin, bu durumda teslim alma limanda değil, eşyanın veya eşya dolu konteynerin kabul edildiği yerde gerçekleşecektir[561]. Ayrıca konteyner taşımalarında, taşınacak eşyaların konteynerin içine istiflenmesi işini bizzat taşıyan yerine getirmiş ise (Less than full container load "LCL"), teslim en geç eşyanın konteyner içine istiflenmesi ile gerçekleşmiş olur[562]. Böyle bir durumda teslim alma limanda değil, eşyanın konteyner içine istiflenmesi için kabul edildiği yerde gerçekleşmiş olacaktır. Ancak burada eşyanın teslim alınması ile gemiye yüklenmesi arasındaki aşamada taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmediğinden, bu aşama için (taşıyanın taşıma işleri komisyoncusu sıfatı sebebiyle doğan sorumluluk saklı kalmak şartıyla) sözleşmeye taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt veya şartlar konulması mümkündür (TTK m. 1244/1-c).

---

[558] HEPGÜLERLER, age, s.79; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.22; Burada eşyanın teslim alınması ile gemiye yüklenmesi arasındaki aşama için sözleşmede taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt veya şartlar kararlaştırabilir (TTK m. 1244/1-c).
[559] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.21.
[560] HEPGÜLERLER, Konteyner Taşımacılığı, s.79.
[561] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.67; HEPGÜLERLER, age, s.79.
[562] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.69.

ccc. Hakimiyetin Sona Ermesi – Eşyanın Teslimi

Teslim, taşıyanın taşınmak üzere teslim aldığı eşya üzerindeki vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğini gönderilene devrettiği iki taraflı hukuki işlemdir[563]. Eşyanın gönderilene teslimi sonucu, navlun sözleşmesinin ifası amacıyla eşya taşıyanın hakimiyetinden çıkarılarak gönderilenin hakimiyeti altına sokulmaktadır. Bu nedenle taşıyanın, gönderilene teslim hususunda bir bildirimde bulunarak tek taraflı şekilde eşyanın zilyetliğini bırakması, teslim olarak kabul edilemez. Eşya, doğrudan eşyayı teslim almaya yetkili olan gönderilene teslim edilebileceği gibi eşyanın gönderilenin adamları tarafından teslim alınması da gönderilene teslimin sonuçlarını doğurur[564]. Böylece taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti ve navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu son bulacaktır. Teslim aşamasının, teslimin yeri ve koşulları dikkate alındığında farklı şekillerde gerçekleşmesi mümkündür.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasına göre; taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti, (a) eşyanın taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği anda veya (b) gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda sözleşme veya kanun hükümlerine ya da boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun şekilde gönderilenin emrine hazır bulundurulduğu anda ya da (c) boşaltma limanında geçerli olan kanun ve düzenlemelere göre eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği anda, sona erer. Hükümden anlaşıldığı üzere, eşyanın ne zaman teslim edilmiş sayılacağı farklı ihtimaller dikkate alınarak düzenlenmiştir.

Eşyanın gemiden boşaltılması ile gönderilene teslimi birbirinden farklı işlemlerdir[565]. Boşaltma maddi bir işlem iken, eşyanın teslimi taşıyan ile gönderilen arasındaki iki taraflı bir hukuki işlemdir[566]. Taşıyanın sorumluluktan kurutulabilmesi için eşyanın gemiden boşaltılması her zaman şart olmadığı gibi yeterli de değildir[567]. Zira tarafların akdedeceği navlun sözleşmesi çerçevesinde, eşyanın boşaltmadan önce gemide

---

[563] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.142; OKAY, Deniz Ticareti, s.148; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.81; SÖZER, Deniz Ticareti, s.437; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.93; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.73; KANER, Deniz Ticareti, s.334; A. AYDIN, age, s.39; T. ÖZDEMİR, age, s.113; TANGÜN, age, s.17; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.45; HEPGÜLERLER, age, s.92.

[564] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.142; AKINCI, age, s.161; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.92-93; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.46.

[565] Boşaltma işlemi ile ilgili bkz; yuk. 2.3.3.

[566] TEKİL, Deniz Hukuku, s.303.

[567] OKAY, Deniz Ticareti, s.194.

veya boşaltmayı takiben ya da boşaltmadan sonra limanda veya depoda gönderilene teslim edilmesi söz konusu olabilir[568].

Navlun sözleşmesinde eşyanın gemiden çıkarılması gönderilene bırakılmışsa, gönderilen eşyayı boşaltmanın başında gemide teslim almış olacaktır. Eşyanın teslim alınması açısından yapılan açıklamalar, teslim edilmesi açısından da geçerli olacaktır. Örneğin; sözleşmede FIO/S/T klozlarının bulunması halinde, eşya boşaltmadan önce gemide teslim edilmiş olur[569]. Bu durumda teslim anı, eşyanın boşaltma aracına bağlandığı an olarak kabul edilir.

Navlun sözleşmesinde veya konişmentoda boşaltmayı takiben gemi vincinin bulunduğu yerde, yani supalan teslimin kararlaştırılması halinde ise gönderilen eşyanın gemiden çıkarılmasını takiben eşyayı teslim alacak ve taşıyanın sorumluluğu eşyanın gönderilenin sağladığı araca boşaltılması ile birlikte sonra bulacaktır[570]. Burada eşyanın mutlaka gönderilenin fiili hakimiyetine bırakılması şart olmadığından, eşya bir saklama sözleşmesine göre taşıyanın zilyetliğinde de kalabilir[571].

Boşaltma işlemi taşıyan tarafından mavna veya layter yardımıyla yerine getirilmekteyse eşyanın mavna veya layterden boşaltıldığı an, teslim anı olarak kabul edilecektir[572]. Navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunun eşyanın gemiden laytere veya mavnaya boşaltılması ile sona ereceği kararlaştırılmış ise taşıyanın boşaltma yerinde eşyayı laytere veya mavnaya boşaltması ile teslim gerçekleşir ve sorumluluğu sona erer. Ancak eşyanın navlun sözleşmesinde kararlaştırılan boşaltma yerine ulaşılamaması sebebiyle olması gereken demirleme yerinin dışında bir yerde laytere veya mavnaya

---

[568] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.61; KANER, Deniz Ticareti, s.335.

[569] ATAMER, Yeni Türk Hukuku, s.320; Yarg. 11. HD, 20.09.1994, E.1994/1593, K.1994/6608 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.343).

[570] Supalan teslim, eşyanın rıhtıma çıkarılmadan doğrudan gönderinin temin ettiği deniz veya karar aracına indirilmesi olarak tanımlanabilir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.146; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.57). Ülkemizde eşyanın supalan şekilde teslim alınabilmesi için supalan istek taahhütnamesi hazırlanmalı ve geminin limana varışından en geç bir gün önce saat 16:00'a kadar verilmelidir. İthal edilen eşyalar bakımından ise Gümrük Yönetmeliği uyarınca eşyanın supalan teslimine izin verilmiş eşyalardan olması ve gümrük idaresinin gözetimi altında boşaltılması gerekir (HEPGÜLERLER, age, s.93).

[571] AKINCI, age, s.161. Saklama sözleşmesine göre eşya bir süre daha taşıyanın zilyetliğinde kalsa dahi gönderilene teslim gerçekleşmiş olur ve navlun sözleşmesinden doğan sorumluluk sona erer. Taşıyan bu süreçte yüke gelecek zararlardan saklama sözleşmesi gereğince sorumlu tutulabilecektir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.142).

[572] KARAN, The Carrier's Liability, s.231; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.55; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.55.

boşaltması halinde, teslim gerçekleşmiş olmaz[573]. Ayrıca taşıyanın mavnaya boşaltma yapma konusunda bir yetkisi yoksa, eşyanın karaya çıkartılıp teslime hazır hale getirilmesi ve gönderilene teslim alması için verilecek uygun bir sürenin sonuna kadar taşıyan sorumlu olmaya devam edecektir. Eşyanın taşıyanın sahibi olduğu veya belirlediği mavnaya boşaltılması halinde, mavnanın elverişli olmaması veya aşırı yükleme yapılması ya da hatalı istif sebebiyle eşyanın zıya veya hasara uğramasından taşıyan sorumlu olacaktır. Eşyanın gönderilenin sahibi olduğu veya kiraladığı mavnaya boşaltılması halinde de taşıyan, boşaltma esnasında kusuruyla sebep olduğu zararlardan sorumlu olacaktır[574].

Eşya boşaltmadan hemen sonra teslim edilecekse, eşya boşaltma aracından çözüldüğü anda teslim edilmiş olacaktır. Taşınacak eşya birden fazla parça veya partiden oluşuyorsa teslim anı, her bir parça veya partinin teslim edilme anına göre ayrı ayrı belirlenecektir. Taşıyan tarafından teslim edilen her parça veya parti için, o parça veya parti teslim edildiği anda taşıyanın sorumluluğu sona erer[575]. Dökme ve sıvı yükler bakımından ise teslim anı, yükün gemideki nakil hattından karada bulunan dolum tankına tamamen boşaltıldığı an olarak kabul edilmelidir[576].

Gönderilen, çarter sözleşmesinde belirlenen bekleme süresine uymazsa veya kırkambar sözleşmesinde eşyayı gecikmeksizin teslim almazsa, kusuru bulunmasa bile alacaklının temerrüdü gerçekleşmiş olur. Zilyetliğin devri iki taraflı hukuki işlem olmasına rağmen gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda, eşya sözleşme veya kanun hükümlerine ya da boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun şekilde gönderilenin emrine hazır bulundurulduğu anda teslim edilmiş sayılacak ve taşıyanın sorumluluğu sona erecektir (TTK m. 1178/3-b)[577].

---

[573] TEKİL, Deniz Hukuku, s.304; HEPGÜLERLER, age, s.93.

[574] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.55-56.

[575] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.55.

[576] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.93; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.51; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.55.

[577] Gönderilen eşyayı almaya hazır olduğunu bildirmekle birlikte boşaltma süresi ve belirlenmiş ise sürastarya süresi içinde eşyanın tümünü teslim almammışsa, taşıyan eşyayı tevdi ederek yüke özen ve teslim borcundan kurtulabilir (TTK m. 1174/1 ve TBK m. 107). Gönderilenin teslimde gecikmesi halinde eşyanın tevdi edilmesi zorunlu tutulmadığından eşyanın tevdi edilmesi, Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3-b bendi anlamında teslim olarak kabul edilemez. Çünkü eşyanın tevdi edilmesi ile eşya gönderilenin emrine hazır tutulmuş olmaz. Eşya tevdi yerindeyken taşıyanın hakimiyet alanında olup, gönderilen tevdi yerinden eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyemez. Eşyayı tevdi yerinden teslim alma hakkı taşıyana aittir ve gönderilen ancak taşıyanın talimatıyla eşyayı teslim alabilir (KANER, Deniz Ticareti, s.367).

Bunun yanında deniz taşımalarında çoğu zaman eşya taşıyan tarafından doğrudan gönderilene teslim edilmemekte ve araya liman işletmeleri girmektedir. Böyle bir durumda, eşyanın boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemelere göre kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslimi, gönderilene teslim hükmünde sayılmıştır (TTK m. 1178/3-c). Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3-c bendi, liman işletmesinin kimin başvurusu üzerine hareket ettiği ve kimin temsilcisi olduğu konularından bağımsız şekilde düzenlenmiş ve taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi, eşya üzerinde fiilen hakimiyet kurduğu süre dikkate alınarak sınırlandırılmıştır. Böylelikle, eşyanın henüz gönderilen tarafından teslim alınmadığı ve liman işletmesinin hakimiyetinde bulunduğu zaman dilimi, taşıyanın sorumluluk süresine dahil edilmemiştir. Burada eşyanın boşaltma limanında geçerli olan mevzuata göre belirli makamlara veya üçüncü kişilere teslimi zorunlu ise, eşyanın bunlara teslimi ile gönderilen vasıtasız zilyetliğe ulaşabilecek duruma geleceğinden, teslimin gerçekleşmiş sayılması yerindedir[578]. Bununla birlikte, boşaltma limanında geçerli olan kanun ve düzenlemelere göre eşyanın bir makama veya üçüncü kişiye teslimi konusunda yasal bir zorunluluk bulunmuyorsa, taşıyanın eşyayı teslim ettiği an, hangi tarafın liman işletmesine başvurduğu araştırılarak ve ilgili makam veya üçüncü kişinin kimin adına hareket ettiği dikkate alınarak tespit edilecektir[579].

Konteyner taşımacılığında, taşıma çeşitlerine göre teslimin ne zaman gerçekleşeceğinin incelenmesi gerekir. Navlun sözleşmesinde tarafların anlaşmalarına göre eşya, limanda, konteyner terminalinde veya gönderilenin deposunda teslim edilebilir. Konteyner taşımacılığında limandan limana yapılan taşımalarda eşyanın taşıyan tarafından teslim edilmesine ilişkin esasların, konvansiyonel taşımalardaki esaslardan herhangi bir farkı yoktur. Konteynerin kapalı bir şekilde gemiden indirilmesi veya eşyanın konteynerden boşatılması ve gönderilenin hakimiyet alanına girmesiyle teslim gerçekleşmiş olur. Konteyner eşyalar boşaltılmadan kapalı bir şekilde gönderilene teslim edilebileceği gibi konteyner taşıyan tarafından boşaltıldıktan sonra liman idaresine tevdi edilen eşyalar gönderilene teslim edilebilir[580]. FCL taşıma şeklinde, konteyner kapalı olarak limanda teslim edilir. LCL taşıma şeklinde ise konteyner mutlaka terminalde açılarak öncelikle diğer yüklerden ayrıldıktan sonra gönderilene teslim

[578] KANER, Deniz Ticareti, s.335.
[579] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.57-58.
[580] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.82; HEPGÜLERLER, age, s.97.

edilir[581]. Diğer bir deyişle birden fazla gönderilene ait eşyaları içeren (konsolide) konteynerlerde, eşya konteynerden boşaltılarak teslim gerçekleşmektedir[582]. Bu konuda "pier to pier" (rıhtımdan rıhtıma) kaydı içeren bir konişmento düzenlenmesi halinde, eşyanın konteynerden boşaltılarak kara yolculuğu için tır veya kamyonlara yüklenmesi anında da taşıyanın sorumluluğu devam edecektir[583].

Bununla birlikte konteyner taşımacılığının sıkça tercih edilen bir şekli olan kapıdan kapıya taşımalarda, eşyanın taşıyan tarafından limanda değil, gönderilenin işyeri ya da deposunda teslim edilmesi söz konusu olmaktadır. Deniz yolu ile limana getirilen eşya, taşıyan tarafından gönderilenin işyeri ya da deposuna taşınması için sonraki taşıyıcıya teslim edilir. Kapıdan kapıya yapılan taşımalarda, konteyner varma yerine yani gönderilenin işyeri veya deposuna taşınması ile teslim edilmiş olacaktır[584].

Bunun yanında taşıyanın eşyayı teslim alması ile gönderilene eşyayı teslim etme süreci içinde taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi, bu sürede doğan zararlar dolayısıyla sigorta tazminatı ödeyen nakliye sigortacısının kanuni halefiyeti uyarınca açacağı rücu davalarında büyük öneme sahiptir. Sigortacı, sigorta sözleşmesine göre ödemiş olduğu sigorta tazminatı miktarına kadar, sigortalısının uğramış olduğu zararlardan doğan tüm talep haklarına aynen halef olacaktır (TTK m. 1472). Navlun sözleşmesinde, boşaltmadan sonra doğabilecek zararlar için taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan bir anlaşma yapılmış ise bu durum taşıyan tarafından rücu davasında sigortacıya karşı savunma olarak ileri sürülebilecektir. Bunun yanında sigortalı olan eşya sahibi navlun sözleşmesine konan bir hüküm ile yükleme ve boşaltma aşamalarını yerine getirmeyi üstlenmiş veya bu işlerin yapılması için başka kişileri görevlendirmişse, sigortalının bu kişilere karşı sahip olacağı talep haklarına da sigortacı halef olacaktır. Ayrıca yüklemeden önceki veya boşaltmadan sonraki zaman diliminde sigortalı eşyanın taşınması ve teslimi için araya liman işletmesi, gümrük idaresi veya bu aşamalarda görevlendirilen şirketler gibi başka bir kişiler de dahil olmuşsa, eşya sahibinin bu aşamalarda taşıyan haricinde başka kişilere karşı sahip olabileceği talep haklarına da sigortacı halef olacaktır[585].

[581] TANGÜN, age, s.17.
[582] KANER, Deniz Ticareti, s.368.
[583] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.51.
[584] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.83; KOŞER, age, s.50.
[585] KENDER, Bazı Sorunlar, s.258; HEPGÜLERLER, age, s.98.

Son olarak konteynerin gönderilen tarafından boşaltma limanında navlun sözleşmesinde kararlaştırılan sürede veya böyle bir süre yoksa makul süre içinde teslim alınmaması sonucu ortaya çıkan konteyner bekleme (container demurrage) parası ile konteyner gönderilen tarafından teslim alındıktan sonra kararlaştırılan sürede veya böyle bir süre yoksa makul süre içinde boş olarak taşıyana iade edilmemesi sonucu doğan konteyner gecikme (container detention) parası ve diğer liman diğerleri konteyner taşımacılığının önemli sorunlarından birini oluşturmaktadır. Bu husus taşıyanın sorumluluğunu değil, esasen alacak haklarını ilgilendiren bir konu olduğundan bu çalışmada ayrıntılı olarak incelenmeyecektir[586].

cc. Uygun İlliyet Bağı

Sözleşmeden doğan sorumlulukta, haksız fiil sorumluluğunda olduğu gibi borçlunun sorumlu tutulabilmesi için ana unsurlardan birini uygun illiyet bağı oluşturur. Taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlali ile eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Oluşan zarar ile zarara sebep olan fiil arasında uygun bir illiyet bağının kurulabilmesi için, genel hayat tecrübelerine ve olayların olağan akışına göre fiilin zararın doğmasına elverişli olması veya fiilden o sonucun meydana gelmesinin genel olarak uygun karşılanması gerekir[587].

Uygun illiyet bağı gereğince, taşıyan sadece sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlali ile genel hayat tecrübelerine ve olayların olağan akışına göre sebep olacağı zıya, hasar ve geç teslimden doğan zararlardan sorumlu tutulabilecek, uygun illiyet bağı sınırını aşan zararlar bakımından ise sorumlu olmayacaktır.

---

[586] Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz; BORDAHANDY, Containers, s.367-368; ŞEKER ÖĞÜZ Zehra, "Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 76, S. 1, 2008, s.337-342; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.23-25; AKSOY, Konteyner Demurajı, s.143 vd.; TÜRKEL, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s.709 vd.; AKSOY Sami, Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019 (Tesellümden Kaçınma), s.240-271.

[587] VON TUHR, age, s.80-81; OĞUZMAN/ÖZ, age, s.49; EREN, age, s.622; KILIÇOĞLU, age, s.401; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.86; KOŞER, age, s.50.

c. Sorumluluktan Kurtulma Halleri

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını sağlayan belirli sebepler öngörülmüştür. Kanun'un düzenleme şekline ve sorumsuzluğun şartlarına bakıldığında, bu sebepleri üç başlık altında inceleyebiliriz. Bunlar; taşıyanın kendisinin ve adamlarının kusursuz olduğunu ispatlaması (TTK m. 1179), mutlak sorumsuzluk sebepleri (TTK m. 1180, 1181, 1186/5, 1220) ve muhtemel sorumsuzluk sebepleri (TTK m. 1182)'dir.

aa. Taşıyanın, Kendisinin ve Adamlarının Kusursuz Olduğunu İspatlaması

Taşıyanın yüke özen borcuna aykırılıktan sorumlu tutulabilmesi için kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması gerekmektedir. Taşıyan, navlun sözleşmesinin kurulmasında ve sözleşmenin ifasında, ayrıca konişmentonun düzenlenmesinde ve bundan doğan yükümlülüklerin ifasında yararlandığı üçüncü kişilerin kusurunu temsil eder[588]. Taşıyanın adamlarının işlediği bir kusur, taşıyanın kusuru hükmündedir[589].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1179/1. fıkrasına göre; taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından ya da ihmalinden kaynaklanmayan sebepler nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu değildir. Bu durumda meydana gelen zarara, taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin sebep olmadığını ispat yükü, taşıyanın üzerindedir. Zira eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesi ve buna sebep olan olayın eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı an ile varma limanında gönderilene teslim edildiği an arasındaki süreçte meydana gelmesi halinde, taşıyanın bu sebeple kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğuna ilişkin karine doğmaktadır[590].

"Taşıyanın adamları" kavramının kapsamına; taşımayı yerine getiren geminin adamları, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsil yetkisi verdiği kişiler ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında yararlandığı diğer kişiler girmektedir (TTK m. 1179/2). Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesine göre gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerden oluşur. Ayrıca gemide istihdam edilmemekle birlikte gemide bir hizmeti yerine getiren kişiler de gemi adamları gibi değerlendirilmelidir[591]. Gemi adamlarından biri olmayan ve

[588] AKINCI, age, s.297.
[589] KANER, Deniz Ticareti, s.362.
[590] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.94.
[591] KANER, Deniz Ticareti, s.361.

taşıyanın işletmesinde çalıştırdığı kişiler, "kendi adamı" olarak kabul edilir. Ayrıca taşıyanın doğrudan istihdam etmemekle birlikte, taşıyanı temsile yetkili olan kimseler de taşıyanın adamları kavramına dahildir. Anlaşılacağı üzere bu kişilerle taşıyan arasında bir hizmet sözleşmesinin bulunması şart değildir[592]. Son olarak taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında faydalandığı diğer kişiler de taşıyanın adamı sayılmakla birlikte, taşıyanın adamları kapsamına girmeyen fiili taşıyana ilişkin hükümler (TTK m. 1191 ve 1192) ise saklı tutulmuştur (TTK m. 1179/2).

Zarara uğradığını iddia eden yükle ilgili kişi; eşyanın zıya veya hasara uğradığını ya da geç teslim edildiğini, eşya taşıyanın hakimiyetindeyken zıya, hasar veya geç teslime neden olan olayın meydana geldiğini ve eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle zarara uğradığını ispat yükü altındadır. Bunun karşısında taşıyan, zarara sebep olan olayda kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir[593]. Taşıyanın, kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ileri sürebilmesi için öncelikle zıya, hasar veya geç teslimin sebebini ispat etmesi gerekmektedir. Taşıyan veya adamlarının kusurunun bulunması veya taşıyanın kusursuzluğunu ispatlayamaması halinde, taşıyan ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır.

Kanun'un getirdiği düzenleme dikkate alındığında; zıya, hasar veya geç teslime sebep olan olay eşya taşıyanın hakimiyetindeyken ortaya çıkmış ise zararın taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklandığı ve taşıyanın bu zarardan sorumlu olduğu karine olarak kabul edilmiştir. Taşıyan ancak bu karinenin aksini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu nedenlerle taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi nedeniyle doğan zarardan sorumluluğu kusur şartına bağlanmıştır[594].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/1. fıkrası da dikkate alındığında taşıyanın kusurlu olup olmadığını tespitinde, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen ölçü olarak kabul edilecektir. Bu şekilde taşıyanın özen yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde, kusurlu olup olmadığını tespiti, "tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni" şeklinde ifade edilen objektif bir kritere göre yapılacaktır. Bu kritere göre taşıyanın kendi işlerini yaparken önceden beridir gösterdiği özene değil, aynı koşullarda makul, tecrübe sahibi, görev ve sorumluluk bilincine sahip bir taşıyanın göstermekte olduğu özen ve davranış dikkate

[592] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.138.
[593] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.396.
[594] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.95; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.59.

alınacaktır[595]. Tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen ölçüsü gereğince, taşımanın ve eşyanın özelliklerine göre zarara sebep olabilecek olay ve sonuçlarını önlemek için, akla gelebilecek her türlü tedbiri değil, alınması makul olarak beklenebilecek tüm tedbirlerin alınmış olması gerekmektedir[596]. Alınması makul olarak beklenebilecek tüm tedbirlerin alınmış olup olmadığının tespitinde, aynı koşullar altında tedbirli bir taşıyanın zararı doğuran olay ve sonuçlarını önlemek için öngörebileceği ve uygulayabileceği şekilde elverişli tedbirler göz önüne alınacaktır. Bununla birlikte özen yükümlülüğünün kapsamı ve şekli, her somut olaydaki yolculuğun ve taşınan eşyanın özelliklerine göre değişeceğinden hangi tedbirlerin alınması gerektiği, tüm olaylar için geçerliliği koruyacak tarzda önceden belirlenemeyecektir[597]. Objektif özen yükümlülüğünün kapsamı; somut olayın tüm şartları, özellikle yük ve geminin türü ile yapılan yolculuğun ve diğer yüklerin durumu, deniz ve hava koşulları, denizcilik teamülleri, mevzuatın emredici olarak düzenlediği kurallar göz önüne alınarak tespit edilmelidir[598].

Kanun'da açıkça düzenlenmemişse de, taşıyanın adamlarının kusurunun tespitinde ise tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni değil, aynı konumda olan "tedbirli bir taşıyanın adamı"nın dikkat ve özeni ölçü kabul edilmelidir[599]. Örneğin; taşıyanın eşyayı Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesine aykırı olarak güvertede taşıması halinde, kendisinin veya adamlarının kusurlu davranışı söz konusu olup, taşıyan eşyanın güvertede taşınması nedeniyle meydana gelen zıya, hasar ve geç teslim zararlarından 1178 ve 1179. maddeler gereğinde sorumlu olacaktır[600].

Taşıyanın, adamları arasında sayılan gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu ile donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bu kapsamda taşıyanın sorumluluğunda gemi adamlarının kusurlu fiili, görevini yerine getirmesi sırasında işlemiş olması aranmaz iken, Türk Ticaret Kanunu'nun 1062. maddesine göre donatan gemi adamlarının görevlerini ifa ederken işledikleri kusurdan sorumludur[601]. Bununla birlikte taşıyan aynı zamanda

[595] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.138.
[596] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.397; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.96.
[597] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.97.
[598] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.138.
[599] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.96; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.64.
[600] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.397.
[601] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.396; BİCAN, Konteyner, s.143.

donatan sıfatını taşısa bile, gemi adamlarının kusurlarıyla vermiş olduğu zararlar sebebiyle yükle ilgili kişiler tarafından sadece taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulabilir (TTK m. 1162/1).

Ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1179. maddesi ile borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğunu düzenleyen Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesi, sorumluluğun şartları bakımından birçok konuda farklı düzenlemeler içermektedir[602]. Bu açıdan özel hüküm niteliğindeki Türk Ticaret Kanunu'nun 1179. maddesinin uygulama alanı bulduğu hallerde, Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesinin uygulanmaması gerekir[603].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesine göre ise taşıyanın veya adamlarının kusurunun, tek başına değil de başka bir sebeple birlikte eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimine yol açması durumunda, taşıyan zıya, hasar ve geç teslimin sadece kendisinin veya adamlarının kusuruna bağlanabilen kısmından sorumlu tutulabilecektir. Taşıyan böyle bir olayda kısmi sorumluluktan faydalanabilmek için zıya, hasar veya geç teslimin kendisinin veya adamlarının kusuruna bağlanamayacak kısmını ispat etmekle yükümlüdür (TTK m. 1183). Böylece taşıyan eşyanın zıya, hasar ve geç teslimine yol açan diğer sebep ile zıya, hasar ve geç teslim nedeniyle meydana gelen zararın bu sebebe bağlanabilen kısmını ispat ederek, zararın kendisinin veya adamlarının kusurundan ileri gelmeyen kısmı için sorumluluktan kurtulacaktır. Burada ayrıca belirtilmelidir ki Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesi hiç düzenlenmeseydi dahi, taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için kusur karinesinin aksini ispat etmesi gerektiğinden, ispat yükünün genel dağılımına göre zararın meydana gelmesine yol açan diğer sebebin de taşıyanın ispat etmesi gerekecektir. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesinde, zarara taşıyanın veya adamlarının kusuru ile birlikte başka bir sebebin yol açtığı durumlar için taşıyana düşen ispat yükünün kesin olarak düzenlenmesi yerinde olmuştur[604].

bb. Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri

Türk Ticaret Kanunu'na bakıldığında taşıyanın mutlak sorumsuzluk sebepleri; 1180. maddede düzenlenen teknik kusur ve yangın, 1181. maddede düzenlenen denizde kurtarma, 1186/5. fıkrada düzenlenen yükletenin eşyanın cins ve değerinin kasten

[602] Bu farklar için bkz; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.139-141.
[603] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.139.
[604] Aynı yönde bkz: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.68.

gerçeğe aykırı bildirmesi ve 1220. maddede düzenlenen kaptanın haklı bir sebeple rotadan sapması olarak sayılmıştır. Taşıyan meydana gelen zararın bu sebeplerden birine dayandığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır.

aaa. Teknik Kusur

Geminin elverişli halde korunmasına ve diğer teknik yönetimine ilişkin önlemlerdeki eksikliğe veya geminin sevkine ilişkin kusura teknik kusur denir[605]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesinde düzenlenen teknik kusura göre; geminin sevkine veya başka bir teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu olarak zararın doğması halinde, taşıyan sadece kendi kusurundan sorumlu olacaktır. Bu hüküm gereğince taşıyan kendi şahsi kusuru dışında, adamlarının geminin sevki veya diğer bir teknik yönetimine ilişkin kusuru neticesinde eşyanın zıya veya hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Taşıyanın bu sorumsuzluk halinden yararlanabilmesi bakımından, taşıyanın adamlarının kusurunun derecesinin (kast ya da ihmal) bir önemi bulunmamaktadır[606]. Taşıyanın adamlarının kastı halinde dahi taşıyanın teknik kusura dayanarak sorumsuzluğunu ileri sürmesi mümkündür. Ayrıca taşıyanın adamının kusurlu fiili, kendisine verilen görevin ifasında veya ifası esnasında işlemesi şart olmayıp, gemide bulunduğu herhangi bir esnada teknik kusura sebebiyet vermesi taşıyanın sorumsuzluğu için yeterlidir[607].

Bu sorumsuzluk sebebinin temeli, geminin yolculuk sırasında taşıyanın kontrolü altında olmamasına dayanmaktadır. Günümüzde mevcut olan gelişmiş teknik iletişim araçlarına rağmen, taşıyanın yolculuk sırasında geminin kontrolünü sağlaması mümkün değildir. Teknik kusur sonucu doğan zararlar çok büyük olabilmekte ve taşıyanın tüm malvarlığını tehlikeye sokabilmektedir. Diğer taraftan gemide görev yapan kaptan, idareci personel ile diğer gemi adamları, gerekli eğitimleri aldıktan sonra belirli yeterlilik belgeleri ve uzmanlıkları olması halinde gemide görev alabilmektedir. Bu açıdan geminin sevkinin ve teknik yönetiminin uzman gemi personeli tarafından yapıldığı ve teknik

[605] KANER, Deniz Ticareti, s.378.
[606] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.157; AKINCI, age, s.410; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.76; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.60; GÜNAY, age, s.139; ILGIN Sezer, "Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayırımı", Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C. 1, S. 1, Haziran 2022, s.105-134, s.116.
[607] AKINCI, age, s.413.

kusurun önlenmesi bakımından bir koruma sağlandığı da söylenebilecektir. Tüm bu durumlar dikkate alınarak, taşıyan kendi şahsi kusuru dışında geminin sevkine veya başka bir teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu olarak doğan zarardan sorumlu tutulmayacağı düzenlenmiştir[608].

Geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur, üst bir başlıkta teknik kusur olarak nitelendirilmektedir[609].

Sevk kusuru, geminin ilerlemesi ve varma yerine güvenli bir şekilde ulaşması ile ilgili hareket ve tedbirlerdeki kusuru ifade etmektedir[610]. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, sevk kusurunun oluşabilmesi için geminin hareket halinde olması ve geminin hareketi ile ilgili bir sevk fiilinin bulunması gerekmektedir. Bu kusur kapsamındaki fiiller, doğrudan doğruya taşınan eşyayı ilgilendirmemekle birlikte, onun boşaltma limanına varmasını sağlamaktadır. Taşıyanın, kaptan olması veya yönetime doğrudan müdahalesi dışında (örneğin; kılavuz kaptan alınması gereken bir yerde, alınmaması yönünde talimat vermişse) bu kusuru işlemesi mümkün değildir. Hatalı manevra yapılması, gemiye kılavuz alma, hızın doğru ayarlanmaması, yanlış mevki tayini dümen ve makine kumandalarının kullanımı ile ilgili hatalar, deniz trafik kurallarının hatalı uygulanması, ışıklandırma veya işaret vermedeki yetersizlik, hatalı demir atma ya da yanlış rota izlenmesi gibi sebeplerle geminin karaya oturması, sürtünmesi[611] veya başka bir gemi ile çatması[612] sevk kusuruna örnektir[613]. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1289/2. fıkrasında da düzenlendiği üzere, yükle ilgili kişi, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurun sebep olduğu çatmadan doğan zararının giderilmesi için kendi taşıyanına başvurması mümkün değildir. Bu durumda yükle ilgili kişi, çatmaya karışan diğer geminin kusurunun bulunması halinde, bu kusurun oranına göre diğer geminin donatına zararının tazmini için başvurulabilir.

---

[608] AKINCI, age, s.408-409; SÖZER, Deniz Ticareti, s.553.

[609] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.398; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.112; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.95.

[610] AKINCI, age, s.410; OKAY, Deniz Ticareti, s.217; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.74; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.76; SÖZER, Deniz Ticareti, s.555; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.114; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.60; ILGIN, agm, s.115.

[611] Yarg. 11. HD, 22.01.1988, E.1987/5285, K.1988/183 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

[612] Yarg. 11. HD, 25.06.2015, E.2015/2957, K.2015/8693 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

[613] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.157; AKINCI, age, s.410; OKAY, Deniz Ticareti, s.217; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.74; TEKİL, Deniz Hukuku, s.314; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.398; SÖZER, Deniz Ticareti, s.555; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.114; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.118; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.108; ILGIN, agm, s.115.

Geminin başkaca teknik yönetimi ise geminin denizde seyrine ilişkin olanlar ve yüke gösterilen özen haricinde, geminin menfaatini, bakım ve güvenliğini ilgilendiren, özellikle geminin yolculuk sırasında elverişli tutulmasını sağlayan tüm işler ve tedbirlerdir[614]. Geminin başkaca teknik yönetimi ile ilgili kusurların, daha çok gemi makinalarının ve donanımlarının kullanımı ve bakımı ile ilgili işlerde ortaya çıkabileceği söylenebilir[615]. İstifin tam olarak yapılmadığı veya şiddetli bir fırtına durumunda geminin dengesinin sağlanması için safra tanklarına su alınması sırasındaki hata ve kusurlar[616], ara limanda yapılan boşaltma işlemi sebebiyle geminin bozulan dengesini sağlamak için ambardaki yüklerin yeniden istiflenmesi sırasındaki kusurlar, geminin makine veya kazan bakımı veya arızalarının giderilmesi sırasında yapılan hatalar, geminin düzenli olarak temizlenmesi sırasındaki kusurlar geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurlar kapsamındadır[617].

Geminin sevk kusuru ile başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurun ayırt edilmesi zor olsa da, ayırt edilmesinin pratik açıdan bir önemi bulunmamaktadır; zira taşıyan her iki durumda da şahsi kusuru bulunmadıkça sorumlu olmamaktadır[618]. Taşıyanın kendi şahsi kusurundan kaynaklanan zararlardan ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi gereğince sorumludur. Bununla birlikte taşıyan, geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliğinden ve ticari kusurdan emredici olarak sorumlu olduğundan, teknik kusurun geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden ve ticari kusurdan ayırt edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu kapsamda, teknik kusur gemi hareket ettiğinde veya yolculuğa başlamadan ve dahası limanda bulunduğu anda bile ortaya çıkabilir. Bununla birlikte taşıyan sadece yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan teknik kusurdan sorumlu değildir. Eğer söz konusu kusur, geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliğine dayanıyorsa

---

[614] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.158; OKAY, Deniz Ticareti, s.217; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.82; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.74; SÖZER, Deniz Ticareti, s.557; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.115; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.60-61; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.96; Yarg. 11. HD, 08.02.1991, E.1991/444, K.1991/729 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.344).

[615] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.79; KARAN, The Carrier's Liability, s.294; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.96.

[616] Yarg. 11. HD, 08.02.1991, E.1991/444, K.1991/729 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.344).

[617] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.79-81; SÖZER, Deniz Ticareti, s.558-560.

[618] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.157; OKAY, Deniz Ticareti, s.217; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.82; ULUĞ İlknur, "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri", Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 6, S. 2, 2002, s.0-0 [(https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf (ET: 31.08.2023)]; ILGIN, agm, s.116.

taşıyan sorumluluktan kurtulamaz; çünkü taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü (TTK m. 1141) kapsamındaki kusurları, teknik kusur olarak değerlendirilemez[619]. Ayrıca geminin yolculuğa başlamasından önceki aşamada ortaya çıkan teknik kusur gemiyi elverişsiz hâle getirmişse, taşıyanın yine teknik kusuru ileri sürerek sorumluluktan kurtulması mümkün değildir[620]. Buna karşılık yolculuğun başlamasından sonra geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin sağlanması için alınması gereken önlemlerdeki kusurlar, teknik kusur olarak kabul edilir[621]. Taşıyanın teknik kusura dayanarak sorumsuzluğunu ileri sürebilmesi için öncelikle geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olduğunu ispat etmesi gerekir[622]. Meydana gelen zararın geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliğinden kaynaklandığının kesin olarak tespit edilemediği ve tereddüt yaşandığı hallerde, geminin başlangıçtaki elverişsizliği ve teknik kusur ayrımı yapılırken, teknik kusurun dar yorumlanması ve geminin başlangıçtaki elverişsizliğinin varlığı lehine yorum yapılması yerinde olacaktır[623].

Teknik kusurun karşıt kavramını oluşturan ve teknik kusurun aksine gemiyi değil de, esas olarak yükün bakım ve güvenliğini ilgilendiren iş ve önlemler ise ticari kusur olarak ifade edilmektedir[624]. Taşıyan sadece teknik kusurdan sorumlu olmadığından, meydana gelen zararın teknik kusurdan mı yoksa ticari kusurdan mı kaynaklandığı tespit edilmelidir. Burada zararın doğmasına sebep olan olayın hangi amaçla yapıldığına bakılacaktır. Bu şekilde, zararın gemiye ilişkin bir hizmetin sonucunda mı yoksa yükün bakım ve güvenliğine ilişkin bir işin yapılması sırasında mı meydana geldiği tespit edilecektir[625]. Teknik kusur ve ticari kusur ayrımı, yolculuğun başladığı an ile eşyanın gemiden boşaltıldığı an arasında geçen sürede geçerli olan bir kusur ayrımıdır. Ayrıca teknik kusur ve ticari kusur ayrımı, taşıyanın adamlarının kusurunun bulunması halinde

---

[619] AKINCI, age, s.413; OKAY, Deniz Ticareti, s.217; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.398; WILSON, age, s.187; SÖZER, Deniz Ticareti, s.556; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.100; BİCAN, Konteyner, s.146; ILGIN, agm, s.114; TAŞKIN, Konteyner, s.390.

[620] KARAN, The Carrier's Liability, s.293; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.97; TAŞKIN, Konteyner, s.381 vd.

[621] OKAY, Deniz Ticareti, s.218.

[622] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.63.

[623] AKINCI, age, s.413.

[624] KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.83; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.75; TEKİL, Deniz Hukuku, s.315; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.116; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.66; ILGIN, agm, s.117.

[625] AKINCI, age, s.416; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.399; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.79; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.116; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.98; ILGIN, agm, s.118.

önem kazanacaktır. Çünkü taşıyan kendi kusurundan her durumda sorumlu olduğundan, taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğu hallerde bu ayrımın yapılmasına gerek bulunmamaktadır[626].

Geminin *"başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareket"* kavramı, çok açık olmayıp, sınırlarının belirlenmesi ve ticari kusurdan ayrılması güçtür. Türk Ticaret Kanunu, daha çok yükün menfaati gereğince alınan önlemleri geminin teknik kusuruna dahil olmayacağını belirtmiş ve tereddüt halinde zararın teknik yönetimin sonucu olmadığının kabul edileceğini düzenlemiştir (m. 1180). Alınan önlemin daha çok yükün menfaati gereği olup olmadığının belirlenmesinde, önlemin etkisi değil ağırlıklı amacı dikkate alınacaktır[627]. Bu nedenle bir önlemin geminin menfaatine de olması halinde, ağırlıklı amaç yükün menfaatine olduğu sürece sonuç değişmeyecek ve ticari kusur sayılacaktır. Bu açıdan geminin menfaatine de hizmet etmekle birlikte, daha çok yükün menfaatine olması nedeniyle eşyanın taşınması, yüklenmesi, boşaltılması, istifi, havalandırması ve elden geçirilmesi işlemleri ile eşyanın gözetilmesi ve muhafazasına ilişkin önlemler sırasında gerçekleşen kusur, ticari kusur olarak değerlendirilmektedir[628]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinde düzenlenen taşıyanın yüke özen borcu, devredilemez nitelikte olup taşıyan kendisinin ve adamlarının bu borcu kusuruyla ihlal etmesinden doğan zararlardan sorumludur.

Diğer taraftan geminin makine teçhizatının ve dümen tertibatının kullanılması, balast tanklarının boşaltılması işlemleri, yolculuk esnasında geminin elverişliliğinin korunmasına yönelik tedbirler ile geminin bakım ve onarımına ilişkin işlemler sırasında gerçekleşen kusur, ağırlıklı olarak geminin menfaati gereği olan önlemlerden kaynaklandığından teknik kusur olarak kabul edilecektir[629]. Özellikle işlemin koruma amacının gemi ile ilgili olduğu, gemide yük bulunmasa bile alınması gereken önlemlerdeki kusurlar, münhasıran gemiyi ilgilendirdiğinden teknik kusurlardan

---

[626] AKINCI, age, s.346-347.

[627] OKAY, Deniz Ticareti, s.218; TEKİL, Deniz Hukuku, s.315; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.82; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.112; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.118; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.98.

[628] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.159; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.83; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.82; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.116; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.99.

[629] AKINCI, age, s.423; OKAY, Deniz Ticareti, s.219; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.99; ILGIN, agm, s.117.

sayılmalıdır[630]. Buna karşılık münhasıran yükün menfaatine hizmet eden vinçler veya vantilatör gibi gemi tesisatını ilgilendiren önlemlerdeki ihmal ve kusurlar ise ticari kusur sayılacaktır[631]. Örneğin; konteynerlerin pruva hattı yönünde değil de daha fazla yük taşıyabilmek için kemere hattı yönünde yüklenip istiflenmesindeki hata veya konteynerlerin içerisindeki eşyaların istif şeklinin kontrol edilmemiş olmasından kaynaklanan hata ticari kusur olarak değerlendirilmektedir[632].

Alınan önlemin daha çok geminin menfaati gereği olduğunun kesin olarak tespit edilemediği ve tereddüt yaşandığı hallerde, zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı ve ticari kusurun bulunduğu kabul edilecektir (TTK m. 1180/2). Bu hüküm gereği, teknik kusur ve ticari kusur ayrımı yapılırken, teknik kusurun dar yorumlanması ve ticari kusurun varlığı lehine yorum yapılması yerinde olacaktır[633].

Teknik kusura dayanan uyuşmazlıklarda ispat yüküne ilişkin olarak aşağıdaki *"Yangın"* başlığı altında yapılan açıklamalara bakılabilir.

bbb. Yangın

Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesi gereğince taşıyan, kendi şahsi kusurundan ileri gelmeyen, adamlarının kusuruyla sebep olduğu veya başka herhangi bir sebepten çıkan yangından doğan zararlardan da sorumlu tutulmamıştır.

Bu hüküm kapsamında yangından söz edebilmek için, açık ve görünür bir ateş veya alev mevcut olmalıdır. Bu nedenle herhangi bir alev olmadan aşırı ısınma veya kızışma nedeniyle doğan zararlar, yangın zararı olarak değerlendirilemez ve taşıyan ticari kusur kapsamında sorumlu olur[634]. Eğer taşınan yük kendine özgü özelliklerinden dolayı ısınmış ve bunun sonucu zarar görmüşse, bu hâlde taşıyan yangın sebebiyle sorumsuzluğunu ileri süremeyecek ise de, Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-f bendi

---

[630] OKAY, Deniz Ticareti, s.219; Yarg. 11. HD, 14.04.2008, E.2007/3124, K.2008/4960 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[631] AKINCI, age, s.423.
[632] ILGIN, agm, s.121.
[633] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.159; AKINCI, age, s.410; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.113.
[634] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.159; AKINCI, age, s.425; OKAY, Deniz Ticareti, s.222; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.84; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.87; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.165; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.79; GÜNAY, age, s.143; Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı). Ayrıca belirtilmelidir ki, aşırı ısınma yangına sebep olmuşsa, aşırı ısınma ile yangının sebep olduğu zararların ayırt edilmesi mümkün olmadığından, aşırı ısınma ve yangın olayları aynı sürecin parçası olarak kabul edilmeli ve taşıyan ortaya çıkan bu zararlardan sorumlu tutulmamalıdır (KARAN, The Carrier's Liability, s.295; SÖZER, Deniz Ticareti, s.561; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.106).

kapsamında *"eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği"* sebebiyle zararın doğduğunu ileri sürerek muhtemel sorumsuzluk halinden yararlanabilecektir[635]. Bu durumda tazminat talebinde bulunan yükle ilgili kişi, taşıyan lehine doğan sorumsuzluk karinesini çürüterek tazminat talebinde bulunabilecektir.

Bununla birlikte yangın nedeniyle ortaya çıkan ve doğrudan yangının sonucu olmayan aşırı ısınma, duman veya söndürme faaliyetlerinde kullanılan su ya da kimyasal maddelerin sebep olduğu dolaylı zararlar, yangın zararı kapsamındadır ve taşıyan bu zararlardan da sorumlu değildir[636]. Ancak taşıyan, yüke özen borcu kapsamında yangın söndürme çalışmaları sırasında yükün zarar görmemesi için gerekli tüm tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu nedenle, taşıyanın yangını söndürme esnasındaki kusuru (teknik kusur sayılamadığı sürece) yüke özen borcunun ihlali olarak değerlendirilecek ve taşıyan yangını söndürme yükümlülüğünün kusurlu olarak ihlali sebebiyle doğan zarardan sorumlu olacaktır[637]. Örneğin; yangının sıçramadığı yüklerin, yangın nedeniyle yanan yüklerden gerektiği gibi ayrılmaması[638] sebebiyle zarar görmesi halinde taşıyan yüke özen borcu kapsamında sorumlu olacaktır[639].

Bunun yanında Kanun'da bir sınırlama bulunmadığından, taşıyan sadece gemide meydana gelen yangın zararlarından sorumsuz olmayıp, yükün teslim alınmasından teslim edilmesine kadarki süreçte karada meydana gelen yangın zararları için de sorumluluktan kurtulabilecektir[640].

Taşıyanın bu mutlak sorumsuzluk halinden yararlanabilmesi bakımından, taşıyanın adamlarının yangına sebep olan kusurunun türü; yani teknik kusur, ticari kusur veya başka bir kusur olması fark etmemektedir. Ayrıca taşıyanın adamlarının kusurunun derecesi; yani kast ya da ihmal olmasının da bir önemi bulunmamaktadır. Taşıyan, şahsi

---

[635] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.87; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.166.

[636] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.159; AKINCI, age, s.425; OKAY, Deniz Ticareti, s.222; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.83; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.400; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.88; SÖZER, Deniz Ticareti, s.562; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.165; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.81; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.119; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.105; Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı).

[637] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.89; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.107, GÜNAY, age, s.144.

[638] Örneğin; yanmayan yüklere is veya kül kokusunun sinmesi, kül tozunun bulaşması, yangını söndürmede kullanılan su veya kimyasal maddelerin etki etmesi gibi.

[639] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.79.

[640] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.159; AKINCI, age, s.434; OKAY, Deniz Ticareti, s.222; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.88; SÖZER, Deniz Ticareti, s.562; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.166; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.81; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.106; Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı).

kusurundan kaynaklanmadığı müddetçe; yangın ticari kusurdan ileri gelmiş, adamları yangını kasten çıkarmış, önleyici tedbirleri kasten almamış veya yangını ihmalen ya da kasten söndürmemiş olsalar bile 1180. madde uyarınca yangın zararından sorumlu tutulamaz[641]. Burada taşıyan teknik kusurundan zaten sorumlu olmadığından, yangın zararının ayrı bir mutlak sorumsuzluk hali olarak düzenlenmesi sadece ticari kusurdan kaynaklanan yangın zararları için özellik arz ettiğini söylemek mümkündür[642].

Ayrıca taşıyan, kendisinin ve adamlarının kusurları dışında kalan (mücbir bir sebep veya beklenmedik bir hal gibi) herhangi bir sebepten çıkan yangın sonucu doğan zararlardan da sorumlu değildir[643].

Bununla birlikte gemi yolculuğun başlangıcında denize, yola veya yüke elverişsiz olup da yangın geminin başlangıçtaki elverişsizliği nedeniyle çıkmışsa, taşıyan mutlak sorumsuzluk sebebinden yararlanamayacak[644] ve Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi kapsamında sorumlu olacaktır[645]. Diğer taraftan gemi başlangıçta değil de yolculuk sırasında denize, yola veya yüke elverişsiz hâle gelmişse, bu durum Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi kapsamına girmektedir. Bu nedenle geminin sonraki elverişsizliği sebebiyle meydana gelen yangın zararları için taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür[646]. Bu nedenle zarar gören yükle ilgili kişinin, yangına sebep olan geminin başlangıçtaki elverişsizliğini, oluşan zararı ve bu ikisi arasındaki illiyet bağını ispat etmesi gerekir[647]. Burada yükle ilgili kişinin ayrıca bir kusurun bulunduğunu

---

641 KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.84; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.400.

642 Taşıyan, adamlarının ticari kusurundan sorumlu olmakla birlikte, ticari kusurun yangına sebep olması durumunda Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesi kapsamında mutlak sorumsuzluk halinden yararlanabilecektir (OKAY, Deniz Ticareti, s.222; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.118; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.108). Buna karşın *SÖZER*, yangına ticari kusur ile sebep olunduğu takdirde taşıyanın sorumlu tutulması gerektiği görüşündedir (SÖZER, Deniz Ticareti, s.561).

643 AKINCI, age, s.426.

644 Merchant Shipping Act 502/(i) hükmü çerçevesinde de yangının geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanması halinde taşıyanın yangın sebebiyle sorumsuzluğuna gidilemeyeceğine dair *"Lennard's Carrying Co Ltd v Asiatic Petroleum Co Ltd"* kararı ve ilgili kararın değerlendirmesi için bkz: MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.769-770.

645 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.160; AKINCI, age, s.432; OKAY, Deniz Ticareti, s.222; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.84; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.73; WILSON, age, s.277; SÖZER, Deniz Ticareti, s.561; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.167; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.118; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.107; GÜNAY, age, s.144; TAŞKIN, Konteyner, s.380-381; Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı). Gemi başlangıçta denize, yola veya yüke elverişsiz olmakla birlikte, söz konusu elverişsizlik ile çıkan yangın arasında illiyet bağı kurulamıyorsa taşıyan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesi kapsamında mutlak sorumsuzluk sebebinden yararlanmaya devam edecektir (YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.401).

646 AKINCI, age, s.433; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.108.

647 ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.73.

ispat etmesine ise gerek bulunmamaktadır[648]. Bu ispat faaliyetine karşılık taşıyanın sorumluluktan kurutulabilmesi için şahsi kusurunun bulunmadığını değil, tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özene rağmen eksikliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfinin mümkün olmadığını ispat etmesi gerekecektir[649].

Sonuç olarak; taşıyan kendi şahsi kusurunun veya geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliğinin sonucu olmadığı müddetçe, tüm yangın zararlarından sorumlu değildir.

Teknik kusur ve yangına dayanarak taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, adamlarının teknik kusuru veya yangın ile bunlar sonucunda zararın meydana geldiğini ispat etmesi gerekir[650]. Taşıyan burada ayrıca kendi şahsi kusurunun bulunmadığını ve teknik kusurun varlığı halinde bu kusurun vasfını da ispat etmelidir[651]. Yangın zararında taşıyan adamlarının kusurunu temsil etmediği için, adamlarının kusursuz olduğunu ispat etmesine ise gerek bulunmamaktadır[652]. Taşıyanın bu ispat faaliyetine karşı yükle ilgili kişi, taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu, zararın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğduğunu veya ticari kusurun bulunduğunu ispat ederek taşıyanın sorumlu tutulmasını sağlayabilir[653].

Burada ayrıca belirtilmelidir ki, taşıyanın kendi şahsi kusurundan kaynaklanan zararlardan Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi gereğince sorumludur. Taşıyanın tüzel kişi olması halinde şahsi kusurun oluşabilmesi için, söz konusu kusurun tüzel kişiyi temsil ve idare yetkisi olan kişilerce işlenmesi gerekir[654]. Zarara sebep olan teknik kusur veya yangın taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanıyorsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz. Teknik kusur veya yangın taşıyanın bir eylemi sonucu meydana gelmişse, taşıyanın kusursuz olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurutulabilir[655]. Taşıyanın şahsi kusurunun belirlenmesinde, zararın sebebi üzerinde fiilen etki ve kontrol olanağının bulunup bulunmadığı esas alınmalıdır. Bu noktada zararın sebebi, taşıyanın adamlarının

---

[648] AKINCI, age, s.432.
[649] Yarg. 11. HD, 25.01.1985, E.1985/74, K.1985/163 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.337-338).
[650] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.160; AKINCI, age, s.425; OKAY, Deniz Ticareti, s.222; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.84; KARAN, The Carrier's Liability, s.285.
[651] AKINCI, age, s.425; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.82; Yarg. HGK, 25.10.2018, E.2018/624, K.2018/1566 (Lexpera İçtihat Programı).
[652] AKINCI, age, s.435.
[653] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.92-93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.213-214.
[654] OKAY, Deniz Ticareti, s.224.
[655] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.166.

seçimindeki, bilgilendirilmesindeki, yönlendirilmesindeki, nezaretindeki ve bu kişilere talimat verilmesindeki yetersizliğe dayanıyorsa ve zarar bunun sonucu meydana gelmişse, taşıyan şahsi kusurunun varlığı nedeniyle ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulmalıdır[656]. Şahsi kusurun tespitinde ayrıca, taşıyanın Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management "ISM Code"[657]) kapsamındaki yükümlülüklerine uyup uymadığı yol gösterici nitelikte olacaktır[658].

ccc. Denizde Kurtarma

Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesinde düzenlenen denizde kurtarma hali kapsamında; taşıyan müşterek avarya durumu haricinde, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden doğan zararlardan sorumlu tutulmamıştır[659]. Ancak kurtarma teşebbüsü, sadece eşya kurtarmaya ilişkinse bunun aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.

Kurtarma; deniz tehlikesi içinde bulunan geminin, kaptanın açık ve makul bir karşı koyması olmaksızın, başarılı bir yardım alması ve kurtarılması sonucunda özel ve sınırlı bir ücret hakkının doğmasını sağlayan hukuki bir sebep olarak ifade edilebilir[660]. Denizde kurtarma faaliyetine ilişkin ayrıntılı hükümlere, Türk Ticaret Kanunu'nun 1298 ve devamı maddelerinde yer verilmiştir. Kanun sistematiğinde kurtarma faaliyeti, eşya kurtarma ve insan kurtarma olmak üzere iki başlık altında düzenlenmiştir. Seyrüsefere elverişli sularda tehlike altında bulunan su aracı veya diğer eşyaların kurtarılması için yapılan her fiil ya da hareket, eşya kurtarma faaliyetini oluşturur (TTK m. 1298/1). İnsan kurtarmaya ilişkin olarak ise Kanunda; her kaptanın, aracını ve araçta olan kişileri ciddi bir tehlike altına sokmadan denizde kaybolma tehlikesi altında olan her insana yardım etmek zorunda olduğu düzenlenmiştir (TTK m. 1317/1). Bu açıdan denizde tehlike altında bulunan insanları kurtarma, her kaptan için kamusal bir yükümlülük

---

[656] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.160; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.119.

[657] ISM Kodu'nun çıkışı ve taşıma güvenliğindeki rolü ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.77-79; MERİÇ, agm, s.47 vd.

[658] MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.106-108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.110; MERİÇ, agm, s.50.

[659] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlar, taşıyanın mutlak sorumsuz olduğu zararlar arasında düzenlenmemiştir. Kanunda denizde kurtarma ve buna ilişkin teşebbüs, taşıyanın muhtemel sorumsuzluk sebepleri arasında sayılmıştır (m. 1063/1-6). Denizde kurtarma faaliyetlerinin çıkışı ve önemi hakkında bkz: MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.482 vd.

[660] MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.482; TEKİL, Deniz Hukuku, s.435.

oluşturmaktadır[661]. Ayrıca faydalı bir sonuca ulaşmış her türlü eşya kurtarma faaliyeti kurtarma ücreti talebine hak kazandırırken (TTK m. 1304/1), ahlaki ve insani bir görev olması nedeniyle insan kurtarmada kurtarılan kişilerin kurtarma ücreti ödeme borcu bulunmamaktadır (TTK m. 1318/1)[662].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesinin kapsamına açıkça teşebbüste bulunmak da alınmış olup, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için faydalı bir sonuca ulaşılması, yani tehlike içinde olan bir eşyanın veya insan hayatının kurtarılmış olması aranmamıştır. Diğer taraftan can kurtarma teşebbüsünde hareketin niteliği konusunda bir özellik aranmamış iken, eşya kurtarma teşebbüsünde makul bir hareket tarzı bulunması gerektiği düzenlenmiştir[663]. Bu düzenleme ile eşya kurtarma teşebbüsünde kurtarma ve yardım ücreti alabilmek için, bu sorumsuzluk halinin yükle ilgili kişiler aleyhine kötüye kullanılması önlenmek amaçlanmıştır[664]. Burada hangi hareketin makul olduğu önceden bilemeyeceğinden, hareketin makul olup olmadığının tespitinde, somut olayın koşulları ve özellikle kurtarma girişimde bulunmak için daha uygun bir pozisyonda olan başka bir gemi olup olmadığı ve kurtarma girişiminde bulunan gemi ve gemideki kıymetler bakımından kurtarma teşebbüsü sebebiyle meydana gelen riziko göz önüne alınarak değerlendirme yapılmalıdır.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için; eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminin denizde can kurtarma veya buna teşebbüsten ya da makul hareket tarzı oluşturan eşya kurtarma veya buna teşebbüsten meydana geldiğini ispat etmesi gerekir. Burada taşıyanın ayrıca kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekmez. Çünkü taşıyanın bunu ispat etmesinin beklenmesi halinde, esas olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1179/1. fıkrası kapsamında sorumluluktan kurtulabilecek olup, 1181. maddenin düzenlenmesi anlamsız olacaktır[665]. Diğer taraftan zarar gören ise

---

[661] Aynı yönde düzenleme, 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"un (RG; 14.06.1946, 6333) 14. maddesinde de bulunmakta olup, Kanun'un 24. maddesine göre ise kaptanın bu yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi halinde Türk Ceza Kanunu'nun 98. maddesine göre cezalandırılacağı düzenlenmiştir.

[662] KENDER Rayegan, Denizde Kurtarma Yardım, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1962 (Denizde Kurtarma), s.96-113; SELEK Nazlı, 6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015, s.115-116.

[663] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda eşya kurtarmaya yönelik teşebbüsün, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması şartı aranmamıştır (m. 1063/1-6).

[664] WILSON, age, s.219; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.113; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.114.

[665] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.215.

eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminin kurtarma teşebbüsünden meydana gelmediğini veya eşya kurtarma teşebbüsünün makul hareket tarzı oluşturmadığını ispat edebilir. Zarar görenin bu hususu ispatı halinde, taşıyan sorumluluktan kurutulabilmek için kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmekle yükümlüdür[666].

Denizde can veya eşya kurtarma için yapılan hareketler niteliği gereği genellikle rotadan sapılmasına sebep olacaktır. Çünkü yardıma ihtiyacı olan gemi veya kişilerin, yardımda bulunacak geminin yolculuk rotasında olması düşük bir olasılıktır. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesinin rotadan sapmayı kapsadığı söylenebilir[667]. Buna bağlı olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinde de denizde can ve eşya kurtarmak, rotadan sapılması için haklı bir sebep olarak açıkça düzenlenmiştir.

ddd. Rotadan Sapma

Diğer bir sorumsuzluk sebebi olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinde kaptanın haklı bir sebeple rotadan sapması düzenlenmiştir. Hükme göre, kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebeple rotadan sapması halinde, tarafların hak ve yükümlülükleri etkilenmez ve taşıyan bu sebeple doğacak zararlardan sorumlu tutulmaz. Maddenin ikinci fıkrasında, Türk Medeni Kanunu'nun 2. maddesi (dürüstlük kuralı) hükmünün saklı olduğu belirtilmiştir[668].

Rotadan sapma, geminin sözleşme ile belirlenen ya da varma limanına ulaşması için en uygun olan rotadan çıkması olarak ifade edilebilir[669]. Taşıyan ve gemi kaptanı, yüke özen borcunun bir gereği olarak sözleşme ile belirlenmişse bu rotayı, yoksa geminin

---

666 YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.113-114.

667 YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.112; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.113.

668 Türk Ticaret Kanunu'nda getirilen bu düzenlemenin kaynağını, Lahey Kurallarının 4/4 hükmü oluşturmaktadır. Bununla birlikte Hamburg Kuralları'nda rotadan sapmaya ilişkin özel bir düzenlemeye yapılmamıştır. Bu nedenle taşıyanın sapmadan doğan sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğunun genel kapsamı içinde değerlendirilecektir. Taşıyanın sapmadan doğan zararlar sebebiyle sorumluluktan kurtulabilmesi için, zarara sebep olan olayı ve sonuçlarını önlemek için makul olarak alınabilecek tüm önlemlerin kendisi veya adamları tarafından yerine getirildiğini ispatlamakla yükümlüdür (Hamburg Kuralları m. 5/1). Taşıyanın üzerinde olan bu ispat yükünü yerine getirememesi halinde, sapmadan kaynaklanan zararlardan sorumluluğu doğacaktır.

669 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.55; AKINCI, age, s.148; OKAY, Deniz Ticareti, s.139; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.58; TEKİL, Deniz Hukuku, s.302; SÖZER, Deniz Ticareti, s.529; KANER, Deniz Ticareti, s.375; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.93-95; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.118.

varma limanına ulaşması için en elverişli olan rotayı takip etmekle yükümlüdür[670]. Rotadan sapma, navlun sözleşmesine aykırılık oluşturur ve tazminat sorumluluğu doğurur. Bununla birlikte navlun sözleşmesinde genellikle rota kararlaştırılmamakta olup, taraflar sadece yükleme ve boşaltma limanlarını belirlemektedir. En uygun rota ise her zaman iki liman arasındaki en kısa yol olmaz. En uygun rotanın tespitinde; hava koşulları, güvenlik ve siyasi şartlar gibi somut olayın tüm özellikleri göz önünde bulundurulmalı ve gemi ile yükün menfaati aynı derecede dikkate alınmalıdır[671].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinde açıkça düzenlendiği üzere, kaptanın denizde can veya eşya kurtarmak amacıyla rotadan sapması, haklı bir sebeple sapma olarak görülmüş ve taşıyan bu sapmadan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmamıştır. Burada denizde can veya eşya kurtarmak için rotadan sapılması durumu, Türk Ticaret Kanunu'nun 1181 ve 1220. maddelerinin kesiştiği bir alanı ortaya çıkarmaktadır. Eğer denizde can veya eşya kurtarmak için alınan tedbir rotadan sapma şeklinde gerçekleşmişse, taşıyan sapma sebebiyle doğan zararlardan Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesi kapsamında sorumlu değildir. Bununla birlikte zarar, rotadan sapılması dışındaki bir tedbirden ileri gelmişse, Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesi kapsamında taşıyan sorumluluktan kurtulur. Her iki düzenleme arasındaki temel farklılık ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesinde taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için denizde eşya kurtarma teşebbüsünün makul hareket tarzı oluşturması aranmış iken, Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinde böyle bir şart aranmamakla taşıyana sapmanın olumsuz sonuçlarına karşı daha iyi bir koruma sağlanmıştır[672].

Kaptanın, denizde can veya eşya kurtarmak sebebinin dışında diğer bir sebeple rotadan sapması halinde, sapmanın haklı bir sebebe dayanıp dayanmadığının belirlenmesi gerekecektir. Bu tespit ve değerlendirme yapılırken objektif olunmalı ve somut olayın tüm özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Burada sapmanın haklı bir sebebe dayanıp dayanmadığının tespitinde, sadece taşıyanın veya geminin menfaatleri değil, ayrıca tüm

[670] AKINCI, age, s.146; OKAY, Deniz Ticareti, s.138; WILSON, age, s.16; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.117-118; Yarg. TD, 07.05.1945, E.1945/1345, K.1945/1094 (OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961), 2. Bası, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1963 (Yargıtay Kararları), s.188-189).
[671] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.55; AKINCI, age, s.148; OKAY, Deniz Ticareti, s.139; WILSON, age, s.16; SÖZER, Deniz Ticareti, s.529; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.117.
[672] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.119.

yükle ilgili kişilerin menfaatleri de dikkate alınmalıdır[673]. Örneğin; savaş veya doğal afetler gibi beklenmedik haller sebebiyle yapılan sapmalar, haklı sapma olarak nitelendirilebilir[674]. Sapmanın sebebi, sözleşmenin akdedilmesinden önce biliniyorsa veya ileride yapılacak bir yolculuğa hazırlık içinse ya da mevcut taşıma ile ilgili değilse, sapmanın haklı bir sebebe dayandığı söylenemez[675]. Sadece taşıyanın veya donatanın menfaati için yapılan sapmalar, sorumsuzluk sebebi oluşturmaz[676]. Bu kapsamda rotadan sapma, yolculuğun amacını tehlikeye düşürüyor ve boşa çıkarıyorsa, sapmanın sebebi haklı olarak nitelendirilemez[677]. Bununla birlikte geminin, gemi adamlarında veya yolcularda ortaya çıkan ani bir hastalık ya da kendisinin veya yükün ciddi bir tehlike altında olması nedeniyle bir limana yanaşması halinde haklı bir sebeple sapmanın bulunduğu söylenebilecektir[678].

Ayrıca rotadan sapmanın sebebi, taşıyanın kusuru ile sebep olduğu bir olay ise bu durumda sapmanın haklı bir sebebe dayandığı söylenemez ve taşıyan sapmadan ileri gelen zarardan sorumlu olur[679]. Haksız sapma, geminin sevkine ilişkin bir kusur oluşturmaz[680]. Ancak sapma, yanlış rota ve yer tayini sebebiyle teknik bir kusurdan meydana gelmiş olabilir. Bu durumda taşıyan teknik kusurdan ileri gelen sapmadan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulamaz[681]. Fakat sapma teknik kusurdan kaynaklanmamakla birlikte sapmanın devamında ortaya çıkan teknik kusurdan, taşıyan zararın olağan rotada bile ortaya çıkabileceğini ispat etmediği sürece sorumlu olmaya devam edecektir[682]. Diğer bir deyişle, sapmanın sebebi olan teknik kusur ile sapma sırasında ortaya çıkan teknik kusurun sonuçları birbirinden farklı olup, birbirinden ayrılması gerekmektedir.

---

673 AKINCI, age, s.151-152; OKAY, Deniz Ticareti, s.234; SÖZER, Deniz Ticareti, s.530; KARAN, The Carrier's Liability, s.321; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.120.
674 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.55; AKINCI, age, s.150.
675 YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.119.
676 AKINCI, age, s.152; OKAY, Deniz Ticareti, s.234.
677 AKINCI, age, s.152; SÖZER, Deniz Ticareti, s.530.
678 WILSON, age, s.18; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.122.
679 YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.121-122.
680 KANER, Deniz Ticareti, s.376.
681 OKAY, Deniz Ticareti, s.139.
682 AKINCI, age, s.415.

Tüm bunlar yanında, çarter sözleşmesine veya konşimentolara taşıyana rotadan sapma yetkisi içeren kayıtlar konulması halinde, bu kayıtlar taşıyanın kanuni sorumluluğunu daralttığı ölçüde geçersiz sayılacaktır (TTK m. 1243)[683].

Taşıyan haklı bir sebeple yapılan sapmadan doğan zararlardan sorumlu değildir. Diğer taraftan taşıyanın, yolun ve yolculuk süresinin uzadığını ileri sürerek ek navlun talep etmesi mümkün değildir[684]. Rotadan haklı olmayan bir sebeple sapılması halinde ise, haksız sapma navlun sözleşmesinin ifasında özen yükümlülüğüne aykırılık oluşturacak ve taşıyan bundan meydana gelen zararlardan Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesi kapsamında sorumlu olacaktır[685]. Rotadan haksız olarak sapılmasından itibaren yolculuğun sapma ile illiyet bağı bulunan tüm rizikoları taşıyan üzerindedir. Bu nedenle taşıyan, haksız sapma olmasaydı bile yine aynı zararın meydana geleceğini ispat edemediği takdirde, adamalarının teknik kusurundan, yangından ve tesadüfi olaylardan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulacaktır[686].

İspat yükü kuralları açısından bakıldığında; taşıyan, geminin sözleşme ile belirlenen veya varma limanına ulaşması için en uygun olan rotayı izlediğini ve zararın gemi bu rotayı izlerken meydana geldiğini ispatla yükümlüdür. Bu ispat faaliyetine karşılık zarar gören yükle ilgili kişinin rotadan sapıldığını ispat etmesi gerektiği kabul edilmektedir[687]. Diğer taraftan rotadan sapıldığı belli ise taşıyan, sapmanın haklı bir sebepten veya sorumlu olmadığı bir halden (gemi adamlarının teknik kusuru gibi) ileri geldiğini ispat etmekle yükümlüdür[688]. Taşıyanın sapmanın haklı bir sebebe dayandığını ispat edememesi halinde, rotadan sapılmasaydı bile zararın doğacağını ispat ederek haksız sapma ile zarar arasındaki illiyet bağını kesmesi ve sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür[689].

---

683 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.56; AKINCI, age, s.152; OKAY, Deniz Ticareti, s.139; WILSON, age, s.209; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.123.
684 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.56.
685 YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.128.
686 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.56; AKINCI, age, s.336; OKAY, Deniz Ticareti, s.139; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.112; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.126.
687 YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.125.
688 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.56; AKINCI, age, s.337; OKAY, Deniz Ticareti, s.234; KARAN, The Carrier's Liability, s.322.
689 ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.56; OKAY, Deniz Ticareti, s.139; KANER, Deniz Ticareti, s.376; WILSON, age, s.21; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.216.

eee. Eşyanın Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Son olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasına göre, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı olarak bildirmesi halinde, taşıyanın her halde eşyanın uğradığı ya da eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Bu düzenleme, yükün değerine bakılmaksızın her türlü eşya için uygulanır. Taşıyanın eşyanın korunması için gerekli tedbirleri alabilmesi ve sorumluluğunu öngörebilmesi açısından taşınacak eşyanın cins ve değerini bilmekte menfaati bulunmaktadır. Bu nedenle konişmentoda veya diğer bir denizde taşıma senedinde eşyanın cins ve değerinin yanlış bildirilmesi, taşıyanın gerekli önlemleri alamamasına ve zarar görmesine sebep olabilir[690]. Ayrıca bu fıkrada sadece yükletenin kasten gerçeğe aykırı bildirimde bulunulması düzenlenmiştir. Bu açıdan dürüstlüğe aykırı hareketlere karşı bir yaptırım uygulanmak istendiği ve bu şekilde taşıyana da bir koruma sağlandığı söylenebilecektir[691].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasında gerçeğe aykırı beyanın nerede bildirilmiş ve gösterilmiş olduğuna dair bir açıklama veya sınırlama yapılmamıştır. Ancak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1064. maddesinde, gerçeğe aykırı bildirimin, açıkça konişmentoda gösterilmesi gerektiği belirtilmişti. Bunun yanında Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasının kaynağını oluşturan Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5. maddesinde de gerçeğe aykırı beyanın konişmentoda gösterilmiş olması gerektiği ifade edilmiştir. Burada *Yetiş Şamlı*'nın bizim de katıldığımız görüşüne göre; taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinin dar ve şüphe durumunda taşıyan aleyhine yorumlanması prensibi, kaynağa uygun yorum kuralı, düzenlemenin amacı ve yaptırımın büyüklüğü dikkate alınarak, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için gerçeğe aykırı bildirimin konişmentoda veya diğer bir denizde taşıma senedinde gösterilmiş olması gerektiği kabul edilmelidir[692].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasında sadece yükletenin kasten gerçeğe aykırı bildirilmesinden söz edilmiş olup, taşıtana ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olması halinde, yalnızca yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı olarak bildirmesi taşıyanın sorumluktan

[690] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.153; SÖZER, Deniz Ticareti, s.517-518.
[691] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.174; OKAY, Deniz Ticareti, s.229; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.87.
[692] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.133.

kurtulmasını sağlayacaktır. Bu konuda taşıtanın gerçeğe aykırı beyanına bir sonuç bağlanmamıştır. Konişmentonun düzenlenmesini talep yetkisi yükletende olduğundan (TTK m. 1228) ve ayrıca eşyanın cinsi ve değeri yükletenin beyanı esas alınarak konişmentoya yazılacağından (TTK m. 1186/1 ve 1229/1-a), Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasında sadece yükletenin gerçeğe aykırı beyanına sonuç bağlanması, Kanun'un sistematiği ile uyumludur [693].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasında sadece eşyanın cinsi ve değerinden söz edilmiş olup, eşyanın miktarı, markası, işareti veya durumu ile ilgili yanlış beyanlar, bu fıkra kapsamında değildir. Hükümde gerçeğe aykırı beyandan söz edildiğinden, eşyanın değerinin gerçeğe aykırı olarak düşük veya yüksek bildirilmesi arasında fark bulunmamaktadır[694]. Eşyanın değerinin kasten düşük bildirilmesi de bu hüküm kapsamındadır. Yanlış bildirilen diğer bilgiler için varsa Kanun'un diğer hükümleri uygulanabilecektir[695].

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, yükletenin eşyanın cins veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi gerekli ve yeterlidir. Hükmün uygulanabilmesi için, yükleten bilmeyerek veya ağır kusuruyla gerçeğe aykırı beyanda bulunması yeterli değildir. Buna karşılık gerçeğe aykırı beyan, taşıyan için bir sakınca oluşturmasa veya taşıyan bu sebeple bir zarar görmese dahi taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı kabul edilmektedir[696]. Ayrıca taşıyanın bu sorumsuzluk sebebine dayanabilmesi açısından, yükle ilgili kişinin uğradığı zarar ile eşyanın cins ve değerinin gerçeğe aykırı bildirilmesi

---

[693] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.130.

[694] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.174; AKINCI, age, s.437; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.87; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.155. *Okay*'a göre ise eşyanın değerinin düşük gösterilmesi halinde, düşük değer bildirimi sebebiyle taşıyanın bir zarar görüp görmediğine göre sonuca varılmalıdır. *Okay*'a göre, hükmün konuluş amacı taşıyanı yükletenin kasten bildirilen yanlış beyanları sebebiyle doğan zararlardan korumak olduğundan, taşıyanın bir zarar görmediği durumlarda, bu sorumsuzluk sebebi uygulanmamalıdır (OKAY, Deniz Ticareti, s.230).

[695] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.154. Örneğin; eşya hakkındaki doğru olmayan beyanlardan sorumluluk için Türk Ticaret Kanunu'nun 1145. maddesi, caiz olmayan eşya ve yüklemesinden doğan sorumluluk için Türk Ticaret Kanunu'nun 1146. maddesi, kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice eşya yüklenmesinden doğan sorumluluk için Türk Ticaret Kanunu'nun 1147. maddesi, kaptanın eşyanın tehlikeli özelliğinden bilgisi olmaksızın tehlikeli eşya yüklenmesinden doğan sorumluluk için ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1148. maddesi uygulama alanı bulacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1145. ve devamı hükümlerinde, taşıtan ve yükletenin eşya hakkındaki yanlış beyanlarından dolayı taşıyana ve bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı olan sorumluluğuna yer verilmiştir.

[696] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.174; AKINCI, age, s.437; OKAY, Deniz Ticareti, s.230; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 323; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.87; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.156; SÖZER, Deniz Ticareti, s.518.

arasında illiyet bağı bulunması şartı da aranmamıştır[697]. Bununla birlikte, bildirilen değer ile gerçek değer arasında mazur görülebilir küçük bir fark bulunması halinde, ayrıca taşıyan da bir zarar görmemişse, iyiniyet kuralı kapsamında taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasını ileri süremeyeceği ve sorumlu kalmaya devam edeceği söylenmelidir[698].

Yine hükümde sadece eşyanın zıya veya hasarından söz edilmiş olup geç teslim nedeniyle doğan zarara yer verilmediğinden, geç teslim nedeniyle doğan zararlar için eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmiş olması mutlak sorumsuzluk sebebi olarak kabul edilemeyecektir[699]. Hükümden ve gerekçesinden, geç teslim nedeniyle doğan zararların neden sayılmadığı anlaşılamamakla birlikte, maddenin geneli dikkate alındığında bilinçli olarak böyle bir tercih yapıldığı söylenebilecektir. Yükletenin kasten gerçeğe aykırı bildirimde bulunması dürüstlüğe aykırı bir davranış olduğundan, böyle bir dürüstlüğe aykırı davranışın yaptırımında zarar türlerine göre ayrım yapılması kanımızca yerinde olmamıştır[700].

Ayrıca taşıyan eşyanın bildirilen cins veya değerinin doğru olmadığını biliyorsa ya da gerçeğe aykırı beyana bizzat kendisi sebep olmuşsa, bu fıkra uyarınca sorumluluktan kurtulamaz[701]. Burada taşıyanın gerçeğe aykırı beyanı bilmesi gerektiği veya gerekli özeni gösterseydi bilebileceği ileri sürülemez. Taşıyanın gerçeğe aykırı beyanı gerçekten bilmesi zorunludur. Çünkü gerçeğe aykırı beyanı bilen veya buna bizzat kendisi sebep olan taşıyanın, artık korunmasına gerek bulunmadığından, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasına dayanarak sorumsuzluğunu ileri sürmesi dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacaktır[702].

---

[697] OKAY, Deniz Ticareti, s.230; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.156. Taşıyanın zarara kasten sebep olması durumunda Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasındaki sorumsuzluk sebebine dayanmasının iyiniyet kuralı ile bağdaşmayacağı ve yükle ilgili kişinin taşıyanın kastını ispatlayarak sorumluluktan kurtulmasını engelleyebileceğine dair bkz; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.218.

[698] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.175; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.156; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.132.

[699] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.401; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.136. Aksi yönde görüş için bkz: OKAY, Deniz Ticareti, s.229; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.157; SÖZER, Deniz Ticareti, s.518.

[700] Ayrıca bkz; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.136.

[701] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.175; AKINCI, age, s.437; OKAY, Deniz Ticareti, s.230; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 324; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.156; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.134.

[702] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.175; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.134; TAŞKIN, Konteyner, s.403.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrasına göre, taşıyan sadece gerçeğe aykırı bildirimde bulunan yükletene karşı değil, iyiniyetli konişmento hamili dahil diğer tüm yükle ilgili kişilere karşı sorumluluktan kurtulur[703].

İspat yükü kuralları açısından bakıldığında; taşıyan, eşyanın cins ve değerine ilişkin bildirimin gerçeğe aykırı olduğunu ve yükletenin kasten gerçeğe aykırı bildirimde bulunduğunu ispatlamakla yükümlüdür[704]. Taşıyanın bu ispat faaliyetine karşı zarar gören yükle ilgili kişi, taşıyanın gerçeğe aykırı durumu bildiğini, zarara kasten sebep olduğunu veya bu sorumsuzluk sebebine dayanmasının dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacağını ispat ederek, taşıyanın sorumlu tutulmasını sağlayabilir[705].

cc. Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri

aaa. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'nun 1182. maddesinde, taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı durumlar düzenlenmiştir. Maddenin birinci fıkrasına göre; (a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları[706], (b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları[707], (c) Mahkemelerin el koyma

---

[703] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.174; AKINCI, age, s.437; OKAY, Deniz Ticareti, s.229; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.157.

[704] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.175; OKAY, Deniz Ticareti, s.231; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 323; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.158; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.216.

[705] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.175; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.158; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.216.

[706] Bu bent kapsamına çatma, fırtına, sis, karaya oturma veya buzdağı gibi tipik deniz tehlikelerinin ortaya çıkardığı doğrudan veya dolaylı zararlar girmektedir. Tipik deniz tehlikeleri; denize, yola ve yüke elverişli gemiyi ve taşınan eşyayı denizde bulundukları için tehlikeye düşüren, deniz ve deniz yolculuğuna has tehlikeler olarak tanımlanabilir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.97; KARAN, The Carrier's Liability, s.301). Deniz tehlikesinin keşfinin önceden mümkün olmaması gerekir. Bununla birlikte tehlikenin olağanüstü olması gerekmez (AKINCI, age, s.444). *"Geminin batmasında denizin durumu ve tahmin edilmeyen fırtınadan geminin battığı anlaşılmakla TTK, 1063/1 uyarınca donatan sorumlu bulunmadığından…"* [Yarg. 11. HD, 21.10.1985, E.1985/5123, K.1985/1560 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.350)]. Taşıyanın, bu sorumsuzluk sebebini ileri sürebilmesi için söz konusu tehlikenin geminin olağan rotasında ilerlerken meydana gelmesi gerekir (OKAY, Deniz Ticareti, s.225).

[707] Bu bent kapsamında harp olaylarına, Devletler hukuku anlamındaki savaşlar ile çeşitli gruplar arasındaki her türlü silahlı çatışmalar ve genel olarak silahlı mücadeleler dahildir. Karışıklık ve ayaklanmalar, halkın önemli bir bölümünün kamu düzenini ve toplumsal huzuru bozarak kişilere ve mallara karşı şiddet içeren eylemlerde bulunması olarak ifade edilebilir. Kamu düşmanlarının hareketlerine, deniz korsanları veya isyancılar gibi kamusal kurallara karşı gelen grupların eylemleri örnek gösterilebilir. Burada hareketin, bordada bulunanlar veya başka kimseler tarafından yapılması ya da gemiye veya yüke yönelmesi önemli değildir. Yetkili makamların emirlerine; ithalat yasağı, zapt ve müsadere, gemiye el koyma, seferden men veya abluka gibi kararlar örnek gösterilebilir. Son olarak karantina sınırlamaları ise yetkili makamların

kararları[708], (d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri[709], (e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın sahibi ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri, (f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği, (g) Ambalajın yetersizliği, (h) İşaretlerin yetersizliği, sebeplerinden meydana gelen zıya, hasar veya geç teslim zararlarından taşıyan ve adamları kusursuz sayılır.

Maddede sayılan sebeplerin ortak özelliklerine bakıldığında, taşıyan veya adamlarının kusurundan kaynaklanmayan ve deniz taşımalarında sıkça meydana gelen yaygın tehlikelerin düzenlendiği görülmektedir[710]. Madde sayılan sebepleri iki ayırmak istersek; "a" ilâ "d" bentlerinde sayılan sebepleri kusursuz ifa engelleri, "e" ilâ "h" bentlerinde sayılan sebepleri ise alacaklının sebep olduğu ifa engelleri şeklinde bir ayrıma gidebiliriz[711]. Bu açıdan hükümde, temel olarak kusursuz ifa engelleri veya alacaklının sebebiyet verdiği ifa engelleri oluşturan deniz taşımalarında sıkça meydana gelen yaygın tehlikelerinin sayıldığı söylenebilecektir. Bu haller sınırlı sayıda (numerus clausus) düzenlenmiş olup, sayılmayan olaylar bu hüküm kapsamında sorumsuzluk sebebi olarak ileri sürülemez[712].

Somut olayda zararın, sayılan bu sebeplerin birinden doğması muhtemel ise, bu sebepten meydana geldiği varsayılmıştır. Ancak bu durumun aksi ispat edilebilir (TTK

---

almış olduğu kararın özel bir bölümünü oluşturur. Sağlık sebebiyle gemiye, yolculara gemi adamlarına ya da eşyalara karşı alınan tüm tedbirleri ifade etmektedir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161; AKINCI, age, s.445-446; OKAY, Deniz Ticareti, s.225-227; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.117-119; KARAN, The Carrier's Liability, s.303-304; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.89-90; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.223-224).

[708] İhtiyati tedbir, ihtiyati haciz, el koyma kararları gibi gemiye veya taşınan eşyaya ilişkin verilen tüm yargı kararları bu kapsamdadır. Bu bende genel olarak özel borç ilişkilerinden kaynaklanan mahkeme kararları dahildir. İdari makamlarca verilen kararlar bu kapsamda sayılamayacak olmakla birlikte, yetkili makamların emirleri kapsamında değerlendirilebilir. Yetkili makamların emirlerinde temel olarak kamu hukukuna ilişkin tasarruflar söz konusu olur (AKINCI, age, s.446; OKAY, Deniz Ticareti, s.226; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.123).

[709] Bu bent kapsamında sadece iş koşullarının yeniden düzenlenmesi için yapılan iş mücadeleleri veya lokavt değil, ayrıca diğer tüm çalışma engelleri de yer alır. Taşıyan, çalışma engeline kusuruyla neden olmuşsa, bu sebebe dayanması mümkün değildir. Ayrıca bu sorumsuzluk halinde yararlanılabilmesi için çalışma engelinin sözleşmenin ifasına önemli ölçüde engel çıkarması gerekir. Bu bent anlamında grevden söz edebilmek için bütün işçilerin greve katılması şart olmayıp, grevin sözleşmenin ifasına önemli ölçüde engel olması yeterlidir (AKINCI, age, s.446-447; OKAY, Deniz Ticareti, s.227; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.128-129). Ayrıca çalışma engeli sebebiyle yükün gemide kaldığı ve boşaltmanın yapılamadığı süreçte taşıyanın yüke özen borcu devam etmektedir (AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.93-94).

[710] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161; KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu, s.85; KANER, Deniz Ticareti, s.379; BİCAN, Konteyner, s.148.

[711] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.227.

[712] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.95.

m. 1182/3). Bu hüküm kapsamında taşıyanın, muhtemel sorumsuzluk sebepleri de denilen bu sebeplerin birinin somut olayda gerçekleştiğini ve zararın bu sebepten meydana gelmiş olabileceğini ispat etmesi halinde, zararın bu sebeplerden ileri geldiğine dair taşıyan lehine aksi ispat edilebilir bir sorumsuzluk karinesi doğmasına imkan sağlanmıştır[713]. Diğer bir deyişle, sayılan durumlardan birinin somut olayda bulunması halinde, taşıyan doğrudan sorumluluktan kurtulmamakta, ancak ortaya çıkan karine dolayısıyla ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesi söz konusu olmaktadır. Bu şekilde taşıyana sorumluluktan kurtulabilmesi için ispat kolaylığı sağlanmıştır.

Taşıyana sağlanan ispat kolaylığı daha ayrıntılı incelendiğinde; bir taraftan zararın durumun gereklerine göre hükümde sayılan sebeplerin birinden meydana gelmiş olabileceğinin ortaya konulmasının yeterli kabul edilmesi ve diğer taraftan bu sebebin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olmadığı bir olaydan ileri geldiğinin karine kabul edilmesi olarak iki görünüm şekli bulunmaktadır[714]. Bu nedenle taşıyan somut olayda sayılan sebeplerden birinin bulunduğunu ve ayrıca somut olayın özelliklerine göre zararın bu sebepten meydana gelmiş olabileceğini ilk görünüş ispatı kuralları çerçevesinde ispat etmekle yükümlüdür[715]. Dolayısıyla taşıyanın zıya veya hasara belirli bir olayı sebep olduğuna dair tam bir ispat faaliyetine girmesine gerek yoktur. Burada taşıyanın ayrıca kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusur veya ihmallerinin olmadığını ispat etmesi de gerekmemektedir[716].

Taşıyan, zararın belirtilen sebeplerden belli birinden ileri gelmiş olabileceğini ortaya koyabileceği gibi ihtimal dahilindeki birden çok sebepten herhangi birinden ileri gelmiş olabileceğini ortaya koyarak zararın bu sebepten kaynaklandığına dair aksi ispat edilebilir karineden faydalanabilir[717]. Buna karşılık olarak taşıyanın sorumlu olduğunu ileri süren yükle ilgili kişinin; (a) zararın ileri sürülen özel sebepten kaynaklanmasının mümkün olmadığını veya (b) zararın ortaya koyulan sebepten değil, taşıyanın sorumlu olduğu başka bir sebepten ileri geldiğini ya da (c) zararın ileri sürülen özel sebepten

---

[713] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.162; OKAY, Deniz Ticareti, s.224; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.402; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.141; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.157; KOŞER, age, s.53.

[714] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.229.

[715] AKINCI, age, s.443; OKAY, Deniz Ticareti, s.225; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.143; SÖZER, Deniz Ticareti, s.566.

[716] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.142.

[717] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161-162; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.144; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.229.

kaynaklandığını kabul etmekle birlikte (1) ileri sürülen sebebin meydana gelmesinde kusur bulunduğunu veya (2) ileri sürülen özel sebebin yanında taşıyan veya adamlarının kusurlarının da zararın meydana gelmesine sebep olduğunu ispatlaması gerekmektedir[718]. Türk Ticaret Kanunu'nda da taşıyan tarafından ortaya koyulan özel sebebin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın neden olduğu ispat edilirse taşıyan sorumluluktan kurtulamayacağı açıkça düzenlenmiştir (TTK m. 1182/2).

Gemide meydana gelen hırsızlık olayları, Türk Ticaret Kanunu'nun 1182. maddesi kapsamına girmez. Böyle bir durumda taşıyanın, yükün kendisi veya adamları tarafından çalınmadığını yüke özen borcu (TTK m. 1178) gereğince ispat etmesi gerekmektedir[719].

Ayrıca zarar gören yükle ilgili kişinin, hükümde sayılan muhtemel sorumsuzluk sebeplerinin yanında taşıyanın sorumlu olduğu başka bir sebebin daha zararın ortaya çıkmasında etkili olduğunu ispatlaması halinde, zararın ortaya çıkmasında birden fazla sebebin birleşmesine ilişkin olarak, taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesi uyarınca oluşan zarardan sadece kusuru oranında sorumlu tutulabilecektir[720]. Kusur oranlarının tespit edilememesi halinde, Türk Borçlar Kanunu'nun 52. maddesi kapsamında hakim, yarı yarıya tazminata hükmedebilir[721].

Konteyner taşımacılığı açısından bakıldığında, yükle ilgili kişilerin sebep olduğu 1182/1. fıkrasının "e" ilâ "h" bentleri arasında sayılan hallerin ayrıca incelenmesi gerekmektedir. Yükle ilgili kişinin sebep olduğu kusurlar, yükte meydana gelen zıya veya hasarın, taşıyanın yüke özen borcunu yerine getirdiği durumlarda yüke ilişkin bir sebepten kaynaklanması ve söz konusu sebebin yükle ilgili kişi tarafından bilinmesi halinde ortaya çıkmaktadır[722]. Özellikle konteynerin taşıtan tarafından sağlandığı, istiflendiği ve mühürlü bir şekilde taşıyana teslim edildiği taşımalarda, taşıyanın sıkça bu sebeplere başvurduğu görülmektedir[723].

---

[718] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.162; AKINCI, age, s.439; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.145; SÖZER, Deniz Ticareti, s.572; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.157; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.110; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.230.
[719] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.162.
[720] OKAY, Deniz Ticareti, s.228; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.147; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.232.
[721] OKAY, Deniz Ticareti, s.228.
[722] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.92.
[723] KOŞER, age, s.53.

bbb. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Sahibi ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri

Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-e bendine göre; yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri sonucunda zararın meydana gelmesi halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılır.

Eşyanın nitelikleri ile ilgili yanıltıcı beyanlar, kaçak ya da tehlikeli eşya yüklenmesi veya yükleme, boşaltma ve istif aşamalarının taşıtan ya da yükleten tarafından yerine getirilmesi sonucu doğan zararlar bu bent kapsamında kabul edilmektedir[724]. Çünkü taşıyan bu fiil ve ihmaller sebebiyle, yükleri konulması sakıncalı olan bir ambara veya başka bir yükün yanına istifleyebilir ya da yolculuk boyunca yüke göstermesi gereken dikkat ve özeni gösteremeyebilir[725]. Ancak her ihtimalde taşıyanın yükleme, boşaltma ve istife nezaret yükümlülüğü devam ettiğinden, bu yükümlüğün ihlalinden doğan zararlardan taşıyan sorumludur. Bunun yanında hatalı istifin sebep olabileceği geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan zararlardan da taşıyan sorumlu kalmaya devam eder[726].

Ayrıca belirtilmelidir ki, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı olarak bildirmesi halinde, taşıyan her halde eşyanın uğradığı ya da eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz (TTK m. 1186/5)[727].

Konteyner taşımacılığında, eşyaların konteynere taşıtan veya yükleten tarafından istiflenip taşıyana teslim edilmesi halinde, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının eşyanın özellikleri ile ilgili yanıltıcı beyanlarından veya hatalı istiflemeden kaynaklanan zararlardan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-e uyarınca göre taşıyan sorumlu olmaz. Zira bu durum eşyaya ilişkin bir iç kusur olarak nitelendirilebilecektir[728]. Ancak taşıyan, konteynerin taşımaya elverişliliğini kontrol etmez ve taşıma senedine dışarıdan tespit edilebilir eksiklik ve yetersizliklere ilişkin bir çekince koymadan konteyneri kabul ederse, Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesi kapsamında kendisine yüklenebilen kusur oranında sorumlu olur. Yargıtay konuya ilişkin bir kararında; ilk derece mahkemesince yargılama sonucunda cam yükünün üstü açık

[724] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161; AKINCI, age, s.448; OKAY, Deniz Ticareti, s.228; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.131; SÖZER, Deniz Ticareti, s.570; KOŞER, age, s.90.
[725] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.131.
[726] AKINCI, age, s.448.
[727] Bu mutlak sorumsuzluk sebebi için bkz; yuk. 3.2.1.3, c, bb, eee.
[728] KEE, agm, s.369.

konteyneri aşar şekilde istiflendiği, üzerine uygun şekilde branda çekilmediği, konteynerin içerisine su girmesi sebebiyle zararın oluştuğu, konşimento gereğince yükleme ve istifleme hatasından ileri gelen zıya veya hasardan taşıyanın sorumlu bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi üzerine davacı tarafından temyiz yoluna başvurulan kararı, istiflenmesi taşımaya uygun olmayan ve kapatma brandası gereği gibi bağlanmayan konteyneri taşımaya elverişliliğini incelemeden ve buna ilişkin bir çekince koymadan kabul eden taşıyanın mevcut zararın doğmasında müterafik kusurunun olduğunun kabulü gerektiğine işaret ederek, davacı yararına bozmuştur[729].

Konteynere eşyaların yüklenmesi ve istiflenmesi taşıyan tarafından yerine getirilmişse ve bu aşamada bir zarar doğmuşsa, zarar taşıtan veya yükletenin bu aşamalardaki davranışından ya da etkisinden kaynaklanmadığı sürece, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz[730].

Uygulamada, eşyaların konteyner içine taşıtan veya yükleten tarafından yüklenip istiflendiği ve kapatılıp mühürlü konteynerin taşıyana teslim edildiği sıklıkla görülmektedir. Mühürlü teslim alınan konteynerin varma yerine ulaştığında mühür bozulduktan sonra içerisindeki eşyanın eksik veya hasarlı olması halinde taşıyanın sorumlu olup olmayacağı ayrıntılı olarak incelenmelidir. Konişmentoda FCL/FCL kaydının[731] bulunduğu durumlarda, konişmento çekincesiz yani temiz konişmento olsa bile taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz[732].

Bu konuda Yargıtay kararlarına bakıldığında, taşıyanın mühürlü konteyneri teslim alıp mührü bozulmamış bir şekilde teslim etmiş olmasının, sorumluluktan kurtuluş için yeterli olmadığı, konşimentodaki diğer kayıtlara bakılarak sonucuna ulaşılması gerektiğine karar verilmiştir[733]. Kararlar ayrıntılı olarak incelendiğinde; konteyner ile yapılan taşımalarda taşıyanın sorumluluğunun tespiti için, konteynerin kime ait olduğu, eşyaların konteynerlere nerede ve kimin tarafından istiflendiği, içindeki eşyadan taşıyanın bilgisinin olup olmadığı, nerede kimlerin katılımıyla kapatılıp mühürlendiği,

---

729 Yarg. 11. HD, 22.06.2004, E.2004/5207, K.2004/6942 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
730 DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.75-79; KOŞER, age, s.90.
731 Konişmentoya koyulan FCL/FCL kaydı, eşyanın konteyner içine taşıyan tarafından yüklendiği, istiflendiği, konteynerin kapatılıp mühürlenerek taşıyana teslim edildiği ve konteynerin gönderilen tarafından açılacağı anlamına gelir (CUMALIOĞLU, age, s.146; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2478).
732 CUMALIOĞLU, age, s.146.
733 Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760; Yarg. 11. HD, 14.10.2004, E.2003/13199, K.2004/9838 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

taşıma sırasında mühürlerin bozulup bozulmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların araştırılması ve bilinmesi gerektiği ve bu hususların ise konişmentodaki kayıt ve beyanlardan anlaşılabileceği belirtilmiştir.

Yargıtay bir kararında konişmentoda "Shipper's load and count" (yükletenin istiflediği ve bildirdiği sayı) kaydının bulunması halinde[734], taşıtan tarafından konteynerin mühürlendiği ve bu şekilde taşıyana teslim edildiği anlaşılmakla konteynerin gönderilene mühürleri sağlam şekilde teslim edilmiş olması dolayısıyla taşıyanın eksik çıkan yükten dolayı sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir[735]. Bu durumda yükle ilgili kişinin taşıyanın sorumluluğuna gidebilmesi için taşıma esnasında yükte eksikliğin ortaya çıktığını ispat etmesi gerekecektir.

Yargıtay başka bir kararında ise ilk derece mahkemesince, konişmentoda "Shipper's Load, Stow, and Count" kaydının bulunması ve yine taşıma senedinde FCL/FCL kayıtlarının konulup taşımanın konteynerin yükleten tarafından tamamen istiflendikten sonra taşıyana mühürlü olarak teslim edilmiş olduğunun anlaşıldığı, bu halde taşıyanın mühürlenmiş olan konteyneri açarak konteyner içindeki istifleme ve kontrol yükümlülüğünün bulunmadığı, eşyaların konteyner içine yükleme ve istifinin taşıtan tarafından yapıldığı ve konteyner içi istifin taşımadaki uygulama ile teamüllere uygun olmadığı kanaatine varıldığı, 3 adet konteynerin yüklenmiş ve kapalı olarak gümrük işlemleri yapılmış bir şekilde teslim alındığı, "full container load" kaydının olması sebebiyle yükleme, istif ve sabitleme işlemlerinin yani konteyner içi işlemlerin kural olarak taşıtanın sorumluluk alanında olduğu, Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-e bendine göre eşyaların konteyner içine yüklenmelerinden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi üzerine, davacı tarafından temyiz yoluna başvurulan kararı onamıştır[736].

Bu kararlardan yola çıkarak; konişmentoda konteyner içine yükleme ve istif işleminin taşıtan tarafından yapıldığına ve konteynerin mühürlü olarak taşıyana teslim edildiğine dair kaydın bulunduğu ve konteynerin mühürleri sağlam şekilde gönderilene teslim edildiği hallerde, taşıyan eksik çıkan yükten ve konteyner içi yükleme, istif ve sabitleme işlemlerinden sorumlu olmayacaktır.

---

[734] Konişmentoya konan bu kayda benzer başka kayıtlara örnek olarak; "said to contain", "container sealed by shipper", "shipper's weight, load and count" gibi kayıtlar bulunmaktadır.
[735] Yarg. 11. HD, 15.02.1999, E.1998/9109, K.1999/917 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.354).
[736] Yarg. 11. HD, 27.06.2019, E.2018/3460, K.2019/4978 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

ccc. Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-f bendi uyarınca; eşyanın, hacim veya tartı bakımından kendiliğinden eksilmesi veya gizli ayıpları ya da kendisine özgü doğal cins ve niteliği sonucu zararın doğması halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılacak ve taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.

Taşıyanın bu sorumsuzluk sebebini ileri sürebilmesi için, zararın tedbirli taşıyanın alması gereken önlemlerle giderilemeyecek olması ve bu konuda taşıyana ve adamlarına bir kusur yüklenememesi gerekir. Taşıyanın, somut olayda zararın bu sebeplerin birinden meydana gelmesinin muhtemel olduğunu ispat etmesi halinde, bunun aksini veya zararın doğmasında ya da artmasında taşıyanın sorumlu olduğu bir kusurun var olduğunu yükle ilgili kişi ispat edecektir[737].

Herhangi bir dış sebepten etkilenmeden, eşyanın kendine has özelliklerinden ileri gelen kuruma, buharlaşma, sızma veya akması gibi haller, hacim veya tartı bakımından kendiliğinden eksilme kapsamında değerlendirilmektedir[738]. Bu hale kısaca "fire" de denilmektedir[739]. Her eşyanın özelliklerine göre, bu eksilmenin miktarı ve oranı değişiklik gösterebilir. Taşıma işleri uygulamasında belli bir standardın sağlanması için, hacim veya tartı bakımından kendiliğinden eksilmeler hususunda çeşitli yükler için sabit fire oranları belirlenmektedir[740].

Eşyanın gizli ayıpları, eşyayı ait olduğu türün normal ve doğal özelliklerinden ayıran ve ilk bakışta görülmesi imkansız ve olağan bir inceleme ile tespit edilemeyecek nitelikte olan kusur ve eksikliklerdir[741]. Burada taşıyan, yüklenecek eşyalar ile ilgili

---

[737] OKAY, Deniz Ticareti, s.231-232.

[738] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161; AKINCI, age, s.448; KARAN, The Carrier's Liability, s.314; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.137; GÜNAY, age, s.161.

[739] Fire, tamamen kapalı bir ambalaj yapılmadan taşınan eşyanın kuruma, dökülme, buharlaşma, bozulma vb. sebeplerle ortaya çıkan ağırlık kaybı, değer eksilmesi ve doğal olaylar sonucu taşınan eşyanın ağırlığında ortaya çıkan eksiklik olarak ifade edilebilir (AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.666; SÖZER, Deniz Ticareti, s.570; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.76; KARA, age, s.195; KAYAPINAR, age, s.148). Fire, bizzat taşıyanın fiillerinden kaynaklanan bir sebepten ortaya çıkmamaktadır (WIEDENBACH, age, s.110). Ancak hallerin dışında, tahıl gibi dökme yüklerin yükleme ve boşaltılması aşamasında veya çimento gibi torba içinde bulunan yüklerin torbaların yırtılması sonucunda ortaya çıkan eksilmeler de fire olarak ifade edilmektedir. Taşıyan, eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliği sonucu oluşan fireden sorumlu değildir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.161).

[740] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.137-138; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.670.

[741] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.100; KOŞER, age, s.94.

gerekli kontrolleri yapması gerekirken bu yükümlülüğünü yerine getirmemişse, bu sebeple sonradan ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olmadığını ileri süremez[742].

Son olarak taşınan eşya, kendine özgü doğal cins ve nitelikleri sebebiyle de taşıma esnasında zıya veya hasara uğrayabilir. Eşyanın kırılması, çatlaması, paslanması, çürümesi, ateş alması ve yanması[743], kızışması gibi haller ise kendisine özgü doğal cins ve niteliği sonucu meydana gelen zararlar kapsamında kabul edilmektedir[744]. Burada zararın doğmasına eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliği sebep olmakla birlikte, genellikle bu sebep dış etkenler ile harekete geçmektedir. Uygun koruma önlemleri ve gemideki yükleme yerlerinin elverişliliği ile bu tür zıya ve hasarlar olağan bir seviyeye kadar önlenebilmektedir. Bu nedenle taşıyan bu konudaki yükümlüğünü ihlal etmesi sonucu zarar doğduğunu zarar görenin ispat etmesi halinde, taşıyan sorumsuzluk haline dayanarak sorumluluktan kurtulamaz[745]. Bununla birlikte zararın oluşmasında, eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliği ile birlikte taşıyanın sorumlu olduğu bir sebep de etkili olmuşsa, taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesi kapsamında sadece kendi kusuru oranında sorumlu olacaktır[746].

ddd. Ambalajın Yetersizliği

Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-g bendine göre; eşyanın ambalajının yetersizliği nedeniyle zararın meydana gelmesi halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılır.

Ambalaj, içerisinde bulunan veya sarılan eşyayı dış etki ve tehlikelere karşı koruyan ve ayrıca eşyaların dışarıya etki etmesine engel olan kap, kutu, zarf gibi araç ve gereçlerdir[747]. Konteynerin hukuki niteliği incelenirken de bahsedildiği üzere[748]; konteyner ambalajın bazı işlevlerini yerine getirmekle birlikte, konteyneri ambalaj olarak nitelendirmek mümkün değildir. Ambalajlar genellikle tek kullanımlık olmakta ve eşyayı koruma amacıyla taşıma sırasında geçici bir işlev görmektedir.

Doktrinde, taşıtan tarafından temin edilen konteynerin ambalaj işlev ve niteliğine sahip olduğu, bu nedenle konteynerin eşyayı koruyacak ve dış etkileri önleyecek

---

[742] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.139.
[743] Yarg. 11. HD, 08.11.2018, E.2018/3388, K.2018/6911 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).
[744] AKINCI, age, s.449; OKAY, Deniz Ticareti, s.232; ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.140; KARAN, The Carrier's Liability, s.314.
[745] AKINCI, age, s.449.
[746] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.140.
[747] KOŞER, age, s.96.
[748] Bkz; yuk. 2.1.4.1.

yeterlilikte olmaması halinde taşıyanın ambalaj yetersizliğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulabileceği ileri sürülmüştür. Yine bu görüş uyarınca, konişmentoda bu yetersizliğe ilişkin bir kayıt konulmaması halinde, taşıyanın dışarıdan tespit edilebilen eksiklik ve yetersizlikten kaynaklanan zararlardan sorumsuzluğunu ileri süremeyeceği de belirtilmiştir[749]. Kanımızca konteyneri ambalaj olarak nitelendirmek mümkün değildir. Bu nedenle taşıtan tarafından temin edilen konteynerin eşyayı koruyacak ve dış etkileri önleyecek yeterlilikte olmaması durumunda, ambalaj yetersizliğinin ileri sürülemeyeceği kanaatindeyiz.

Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticareti" Kitabı'nda açık bir düzenleme olmasa da, taşıma hukukunun genel hükümleri niteliğindeki "Taşıma İşleri" Kitabı'nda; eşyanın niteliği ve kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa gönderenin, eşyayı zıya veya hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorunda olduğu düzenlenmiştir (TTK m. 862). Bu açıdan taraflar sözleşmede aksini kararlaştırmadıkları sürece, ambalajlama işlemi taşıtan veya yükleten tarafından yerine getirilecektir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-g bendinde düzenlenen muhtemel sorumsuzluk hali, ambalajlama taşıtan veya yükleten tarafından yapılmışsa uygulanabilecek bir hükümdür.

Ambalajlama ise, eşyanın dışarıya etki etmeden ve dış koşullardan etkilenmeden gönderilene en az masrafla taşınmasını sağlayan bir araç içine konulması veya sarılması işlemidir[750]. Ambalajlama, eşyaları özelliklerine göre dış etkilere karşı korumalı, taşıma ve depolama kolaylığı sağlamalı ve ayrıca sürümü artırıcı katkıda bulunmalıdır[751]. Eşyanın yetersiz ambalajlanması halinde ambalajından akması, sızması, kırılması, devrilmesi veya herhangi bir dış ya da iç etki sonucu zıya veya hasara uğraması söz konusu olabilir. Ambalajın yeterli olup olmadığı, her somut olayın şartlarına göre deniz yolu taşımasının öngörülebilir risk ve tehlikelerine karşı eşyayı koruma elverişliliği dikkate alınarak tespit edilecektir[752]. Deniz yolu taşımalarında karşılaşılan zıya veya hasarların büyük bir çoğunluğu doğrudan veya dolaylı olarak sudan kaynaklanmakta

[749] KARAN, The Carrier's Liability, s.309; KOŞER, age, s.97.
[750] KOŞER, age, s.96.
[751] TUNÇKOL Okan, "Yüklerin Ambalajlanması", Denizatı Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Dergisi, C. 2, S. 4, Ekim 1972, s.34-44, s.34.
[752] KOŞER, age, s.96.

olup, ambalajlamanın özellikle suyun ve nemin etkilerine karşı koruyucu şekilde yapılması gerekmektedir[753].

Taşıyanın ambalajın yetersiz olduğunu ileri sürebilmesi için öncelikle, eşyanın ve taşımanın özelliklerinin ambalaj yapılmasını gerektirmesi ve eşyanın yolculuk koşullarına ve ticari teamüllere uygun ambalajlanmış olması gerekmektedir. Konteyner taşımacılığı bakımından özellikle konteyner içine istifin taşıyan tarafından yapıldığı hallerde, yükün ambalajlanmasındaki yetersizlik dışarıdan bakınca gözle görülebiliyorsa taşıyan bu konuda kontrollerini yapmalı ve konişmento düzenlenirken yetersizlik ve eksiklikler hakkında çekince koymalıdır. Taşıtan tarafından istiflenen ve taşıyana kapalı olarak teslim edilen konteyner içinde taşınan yüklerde, yükleme yapılırken taşıyanın genellikle konteynerin içini açıp kontrol etme olanağı bulunmamaktadır. Bu durumda taşıyanın kontrol yükümlülüğü konteynerin dışından bakılarak tespit edilebilecek çatlak, sızıntı, koku, paslanma gibi hallere ilişkin olabilecektir. Konteynerin dış görünüşü esas alınarak çekincesiz (temiz) konişmento düzenlenmiş olması halinde, bu kaydın konteynerin içindeki yüklerin ambalajlama durumunu kapsadığı söylenemez. Bu nedenle konteynerin içinin açılamadığı ve taşıyanın konteynerin dış görünüşü itibariyle çekincesiz konişmento düzenlediği hallerde, konteyner içindeki yüklerin yetersiz ambalajlama sebebiyle zıya veya hasara uğramasından taşıyan sorumlu tutulamaz[754].

Bunun yanında meydana gelen zararın yetersiz ambalajlama sonucu doğduğu da ispat edilmelidir. Eşyanın niteliği ve kararlaştırılan taşımanın özellikleri göz önüne alındığında, taşıtan veya yükletenin eşyayı zıya veya hasardan koruyacak ve taşıyana zarar vermeyecek şekilde ambalajlaması gerekirken yetersiz ambalaj ile taşıyana teslim etmesi, kusurlu bir davranış olarak kabul edilecek ve taşıyan meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu olmayacaktır[755].

Ayrıca yetersiz ambalajlanan eşya, bu halin tespit edilmesine rağmen diğer yüklerin yanına istiflenmiş ya da yolculuk esnasında anlaşılmış olmasına rağmen diğer yüklere zarar gelmemesi için hiçbir önlem alınmamışsa, taşıyan belirtilen halden etkilenen ve zarar gören yükler nedeniyle sorumlu olur. Taşıyanın bu durumda

---

[753] TUNÇKOL, age, s.35.

[754] Paletle taşınan yükle ilgili olmakla birlikte, bu konuda emsal olarak dikkate alınabilecek bir Yargıtay kararı için bkz; Yarg. 11. HD, 06.07.1992, E.1991/1425, K.1992/821 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.346).

[755] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.132; SÖZER, Deniz Ticareti, s.571; KOŞER, age, s.97; Yarg. TD, 12.01.1961, E.4184, K.1961/85 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.344); Yarg. TD, 07.09.1961, E.1961/2421, K.1961/2773 (OKAY, Yargıtay Kararları, s.274-275).

sorumluluktan kurtulabilmesi için yetersizliğin keşfi ve diğer yüklerin zarara uğrama olasılığının, tedbirli taşıyanın özenine rağmen yolculuğun sonuna kadar anlaşılmasının mümkün olmadığını ispat etmesi gerekir[756].

eee. İşaretlerin Yetersizliği

Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-h bendi uyarınca ise eşya üzerindeki işaretlerin yetersizliği sonucu zararın doğması halinde, taşıyan ve adamları kusursuz sayılacak ve taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.

İşaret, taşınacak eşyanın üzerinde yer alan, onun belli özelliklerini belirten ve diğer eşyalardan ayırt edilmesini sağlayan harf, sayı, sembol veya imgelerden oluşan bir tanımlamadır[757]. Taşıyanın yüke özen borcu kapsamında eşyanın bakım ve güvenliğini sağlayabilmesi için eşyanın belirli özelliklerini gösteren işaretin eşya üzerinde yer alması gerekir. Aksi takdirde, çok sayıda yük taşıyan taşıyanın eşyayı tanımlayabilmesi ve eşyaya gerekli özeni gösterebilmesi çok zor veya imkansız hale gelecektir. Özellikle tehlikeli eşyaların, mevzuata uygun olarak işaretlenmesi çok önemlidir. Ayrıca gönderilen de teslim alacağı eşyayı, taşıma senedinde ve eşya üzerinde bulunan işaretlerden tespit edebilmektedir[758]. Bu bakımdan işaretleme eşyanın tanınmasında büyük bir önem arz etmekte olup, taşıyanın hem özen yükümlülüğüne hem de teslim borcuna etki etmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticareti" Kitabı'nda açıkça belirtilmese de, taşıma hukukunun genel hükümleri niteliğindeki "Taşıma İşleri" Kitabı'nda; gönderenin, eşyanın taşıma sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri koymakla yükümlü olduğu belirtilmiştir (TTK m. 862). Taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa, işaretleme işlemi taşıtan veya yükletenin yerine getirmesi gereken bir husustur. Diğer bir deyişle işaretlemenin taşıtan veya yükleten tarafından yapılması emredici bir husus olmayıp, taraflarca aksi kararlaştırılabilir. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-h bendinde düzenlenen muhtemel sorumsuzluk hali, işaretleme taşıtan veya yükleten tarafından yapılmışsa uygulanabilecek bir hükümdür.

---

[756] ÜLGENER, Sorumsuzluk Halleri, s.132-133.
[757] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.98; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.389; The Law Dictionary, http://thelawdictionary.org/marks/, (ET: 07.11.2022).
[758] SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.390; SÖZER, Deniz Ticareti, s.571; KOŞER, age, s.98.

Konişmentoda da yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini ve tanınması için zorunlu olan işaretlerini içeren kayıtların yer alması gerekmektedir (TTK m. 1229/1-a). Bu açıdan Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-h bendine göre eşyanın işaretlenmesindeki yetersizlik taşıyan için muhtemel sorumsuzluk sebebi oluşturmaktadır. Ayrıca burada işaretlerin yetersizliği ile yanlışlığı ayrı değerlendirilecek olup, işaretlerin yanlış olması halinde taşıyan 1182/1-h bendine dayanamaz[759].

Konteyner üzerinde de konteyner sahibini, sınıfını, seri numarasını, boyutunu, tipini, kapasite bilgisini ve tehlikeli veya hassas madde taşıması halinde buna ilişkin uyarı işaretleri gibi birçok işaret bulunmaktadır[760]. Taşıma sırasında konteyner üzerindeki bu işaretlere bakılarak boşaltma limanında hangi konteynerin veya içerisindeki eşyanın boşaltılacağı ve gönderilene teslim edileceği tespit edilebilmektedir. Taşıyan bu işaretlemelerdeki bir eksiklik nedeniyle doğan zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Ancak işaretlemedeki yetersizlik dışarıdan bakınca gözle görülebiliyorsa taşıyan konişmento düzenlenirken bu konuda çekince koymalıdır. Çekincesiz yani temiz bir konişmento düzenlenmesi durumunda ise, taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi için ayrıca işaret yetersizliğinin haricen görülebilir nitelikte olmadığını ispatlaması gerekecektir[761].

3.2.1.4 Taşıyanın Güvertede İzinsiz Eşya Taşıması

a. Genel Olarak Güvertede Eşya Taşınması

Navlun sözleşmesine konu eşyanın, kural olarak geminin eşya taşınması için inşa edilen kapalı yerlerinde taşınması gerekir. Yükleme aşamasının amacı, eşyayı geminin ambarlarına yerleştirmektir[762]. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/1. fıkrasına göre, taşıyan eşyayı geminin güvertesinde taşıyamaz ve küpeştesine asamaz.

Güvertede taşınan eşyaların, deniz veya yağmur suyu ya da güneş ışığı gibi deniz ve hava şartları tehlikeleri ile karşılaşma ihtimali daha fazladır[763]. Bu sebeple denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı veya taşınabileceği kaydı düşülmüş olan ve fiilen

[759] KARAN, The Carrier's Liability, s.309; KOŞER, age, s.99.
[760] Konteynerin işaretlenmesi ile ilgili bkz; yuk. 2.1.5.
[761] KOŞER, age, s.100.
[762] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.52.
[763] AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.599; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.20; KARAN, The Carrier's Liability, s.128; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.254.

güvertede taşınan eşyaya ilişkin emredici hükümler uygulanmaz ve navlun sözleşmesinde taşıyan lehine kararlaştırılan sorumsuzluk şartları geçerlidir (TTK m. 1244/1-a). Ayrıca güvertede taşınan yükler müşterek avaryadan garame payı alamayacağı gibi sigorta korumasından da sınırlı olarak yararlanırlar[764]. Söz konusu bu tehlikeler nedeniyle eşyanın güvertede taşınması, taşıyanın yüke özen ve muhafaza borcuna aykırılık oluşturmaktadır. Eşyayı muhafaza borcu, taşıma ve teslim borcunun amacına uygun bir şekilde yerine getirilebilmesi için bir yan edim yükümlülüğü niteliğindedir. Taşıyanın eşyayı güvertede taşıması, bu edim yükümlülüğünü ihlal edecektir. Bu bakımdan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesindeki şartlara aykırı olarak güvertede eşya taşıması, istif hatası niteliğinde olup taşıyanın yüke özen borcuna ilişkin 1178. madde kapsamında ticari kusuruna sebebiyet verecektir[765]. Ayrıca denizdeki ağır hava şartlarının ciddi zararlar verebilmesi ve güverte yükünün sabitlendiği yerden ayrılma ihtimalinin daha yüksek olması sebebiyle konteynerlerin güvertede istiflenmesinin sigorta bakımından rizikoyu ağırlaştırdığı kabul edilmektedir[766].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/2. fıkrasına göre ise, taşıyanın eşyayı ancak, yükleten ile aralarındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat uyarınca zorunluysa güvertede taşıyabilmesi mümkündür. Bu hüküm kapsamında eşyanın güvertede taşınması mümkün ise taşıyan sadece güvertede taşıma nedeniyle doğan zıya, hasar ve geç teslimden sorumlu tutulamaz.

Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/2. fıkrasına uygun olarak eşyanın güvertede taşınması, taşıyanın 1141. maddeden doğan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü ve 1178. maddeden kaynaklanan eşyaya özen gösterme ve zamanında teslim borcunu ortadan kaldırmaz. Taşıyanın sorumsuzluğu sadece güvertede taşımanın kendine has tehlikelerinden meydana gelen zararlara ilişkin olup, taşıyan diğer hususlarda güvertede taşınan eşyanın korunması ve sağlam bir şekilde zamanında teslim edilmesi için tedbirli bir taşıyandan beklenen tüm dikkat ve özeni göstermek zorundadır. Bu nedenle taşıyanın, hükme uygun olarak güvertede taşınan eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanmayan zıya, hasar ve geç teslimden doğan

[764] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.52; HEPGÜLERLER, age, s.40.
[765] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.53; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.98; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.21. *Akıncı*'ya göre ise, yükletenin muvafakati olmadan güvertede eşya taşınması sözleşmenin pozitif ihlali niteliğinde olup, taşıyanın kusuru bulunmasa da pozitif bir ihlal söz konusu olduğundan sorumlu olacağı ileri sürülmüştür (AKINCI, age, s.332).
[766] ANGUS, agm, s.405.

zararlardan sorumluluğu devam eder[767]. Bu durumda taşıyan, sorumluluktan kurtulabilmek için kendisinin veya adamlarının ya da yardımcılarının zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını veya zararın sadece güvertede taşıma sebebiyle kaynaklandığını ispat etmekle yükümlüdür[768]. Ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/2. fıkrasına uygun şekilde eşyanın güverteye konması taşıyanın tüm zararlardan sorumsuzluğu sonucunu doğurmadığından, eşyanın güverteye yüklenmesinden doğan bütün zararlardan yükletenin sorumlu olacağına dair kayıt ve şartlar (shipped on deck at shipper's risk) geçersiz olacaktır[769].

Taşıyan, eşyanın geminin güvertesinde taşınması veya taşınabileceği konusunda yükletenle anlaşması halinde, bu anlaşmanın denizde taşıma senedinde yazılı olarak kayıt altına alınması gerekir (TTK m. 1151/3). Eşyanın güvertede taşınmasına izin veren kişi, hukuki olarak yükleten sıfatına haiz veya hukuken yükleteni temsil eden kişilerden olmalıdır[770]. Bu nedenle taşıtan aynı zamanda yükleten sıfatını taşımıyor veya yükletenin temsilcisi değilse eşyanın güvertede taşınmasına muvafakat verme yetkisi bulunmamaktadır[771]. Taşıyan ile yükleten arasındaki anlaşma şekle bağlı olmayıp, yazılı şekil şartına tabi değildir[772]. Yükletenin muvafakati açık veya zımni olabilir. Yükletenin, güverteye yükleme yetkisi içeren bir konişmento veya navlun sözleşmesini ispatlayan diğer belgeyi yüklemeden önce itiraz etmeden kabul etmesi[773] ya da yükleme limanında güverteye konması mutad olan eşyalarda yükletenin aksine bir talimatının olmaması zımni anlaşma olarak kabul edilebilir[774]. Konteyner taşımalarına ilişkin olarak,

---

[767] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.53 KANER, Deniz Ticareti, s.376; Yarg. HGK, 31.01.1991, E.1989/5487, K.1991/401 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.333-334).
[768] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.111.
[769] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.111; KOŞER, age, s.109.
[770] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.21.
[771] KANER, Deniz Ticareti, s.377.
[772] AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.601; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.21; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.289.
[773] Uygulamada navlun sözleşmesine veya konişmentoya matbu rıza şartları konulabilmektedir. Bu bakımdan eşyanın sigorta sözleşmesi veya diğer bir sebeple ambarda taşınması gerekmekte ise yükletenin ek bir şart ile bu hususu konişmentoda belirtmesi ve matbu şartı geçersiz kılması gerekmektedir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.53).
[774] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.53; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.107; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.21. Yargıtay kararına göre ise zımni muvafakatin geçerli olabilmesi için, eşyanın güvertede taşınmasının geminin ve eşyanın özellikleri icabı mutad sayılmalı ve bu durumda yükleten açıkça muhalefetini bildirmemiş olmalıdır [Yarg. 11. HD, 31.01.1991, E.1989/5487, K.1991/401 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası)]. Ayrıca başka bir Yargıtay kararında, taşınması üstlenilen eşyayı gemi ambarlarının almayacağı belliyse, eşyanın güvertede taşınabileceğine zımnen muvafakat edildiğinin kabul edilebileceği belirtilmiştir [Yarg. TD, 04.01.1947, E.1946/3440, K.1947/19 (OKAY, Yargıtay Kararları, s.199-200)].

konteynerler taşıma işlerinde yerleşik hale gelen uygulamalar kapsamında sık sık güvertede taşınmakta olduğundan, yükletenin eşyayı teslim ederken susması durumunda eşyanın güvertede taşınacağına onay vermiş sayılması gerektiği kabul edilmelidir[775].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/3. fıkrasında denizde taşıma senedini elinde bulunduran üçüncü kişi hamilin, yükleten ile taşıyan arasındaki güvertede eşya taşıyabilme konusundaki anlaşmadan çoğunlukla haberinin olamayacağı dikkate alınarak, yükletenin rızası yeterli görülmemiş ve eşyanın güvertede taşınacağının denizde taşıma senedine de yazılması gerektiği belirtilmiştir[776]. Bu anlaşmanın taşıma senedine yazılmaması halinde, güvertede taşıma konusunda anlaşmanın varlığına ilişkin ispat yükü taşıyanın üzerindedir[777]. Ancak taşıyan, taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen de dahil olmak üzere üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmanın varlığını ileri süremez (TTK m. 1151/3)[778].

Eşyanın güverteye konması, ticari teamüle uygunsa veya mevzuat gereği zorunluysa ayrıca yükletenin muvafakati aranmaksızın ve bu hususun ayrıca denizde taşıma senedinde belirtilmesi gerekmeksizin taşıyan eşyayı güvertede taşıyabilir. Ticari teamülün veya mevzuat gereği zorunluluğun varlığına ilişkin uyuşmazlık halinde, söz konusu husus güvertede taşımadan doğan zararlardan taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin olduğundan, eşyanın güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun veya mevzuat gereği zorunlu olduğunu taşıyan ispat etmekle yükümlüdür[779]. Ancak eşyanın güvertede taşınması ticari teamüle uygun olmakla birlikte, yükleten ile taşıyan arasındaki anlaşma eşyanın ambarda taşınması şeklinde ise, ticari teamülün bir önemi bulunmamakta olup eşyanın anlaşmaya uygun şekilde ambarda taşınması gerekir. Bu anlaşma konişmento veya navlun sözleşmesini ispatlayan bir belgede kayıt altına alınmamışsa, ticari teamülün aksine eşyanın ambarda taşınması gerektiğini zarar gören ispat etmekle yükümlüdür[780].

---

[775] ANGUS, agm, s.403; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.102; KOŞER, age, s.109.

[776] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.255. Hamburg Kuralları'nın 9/2. fıkrasında, yükleten ve taşıyan arasındaki bu anlaşmanın, konişmentoya veya navlun sözleşmesini ispatlayan diğer belgeye yazılması gerektiği düzenlenmiştir.

[777] Yarg. TD, 17.11.1950, E.1950/562, K.1950/4734 (OKAY, Yargıtay Kararları, s.149-150).

[778] Hamburg Kuralları uyarınca, eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin anlaşmanın navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede düzenlenmiş olması halinde, taşıyan, gönderilen de dahil bu belgeyi elinde bulunduran üçüncü kişilere karşı, eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin yükleten ile anlaştığını iddia ve ispat edebilir (YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.109).

[779] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.110.

[780] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.108.

Eşyanın güvertede taşınması için taşıyan ile yükleten arasında bir anlaşma veya mevzuat gereği de bir zorunluluk bulunmamasına ya da ticari teamülün eşyanın güvertede taşınmasına uygun olmamasına rağmen eşyanın güvertede taşınmış olması halinde, bu durum yüke özen borcunun ihlalini oluşturur ve taşıyan eşyanın güvertede taşınması sonucu meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden 1178 ve 1179. maddeler uyarınca sorumludur (TTK m. 1151/4). Bu durumda zararın kaynağı eşyanın güvertede taşınması olduğundan, taşıyan zararın denizin tehlikelerinden meydana geldiğini ileri sürerek Türk Ticaret Kanunu'nun 1182/1-a bendindeki muhtemel sorumsuzluk sebebine dayanamaz[781].

Bunun yanında güverteye eşya konması, geminin dengesinin bozulmasına ve bu nedenle geminin denize veya yola elverişsiz hale gelmesine sebep olmuşsa, yükleten eşyanın güvertede taşınmasına onay vermiş olsa dahi taşıyan Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesine göre sorumlu olur[782].

Taşıyanın bu sebeple meydana gelen zararlardan sorumluluğunun sınırları ile ilgili somut olayın şartlarına göre, 1186. veya 1187. maddeler uygulanacaktır (TTK m. 1151/4). Eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması ise, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan bir fiil veya ihmal sayılır (TTK m. 1151/5). Bu durumda taşıyan ve adamları sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar.

Güvertede taşınacak eşyalara ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesi emredici hükümler kapsamındadır (TTK m. 1243/1-a). Bununla birlikte denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı veya taşınabileceği kaydı düşülmüş olan ve fiilen güvertede taşınan eşyaya ilişkin navlun sözleşmesi, emredici hükümlerden istisna tutulmuştur (TTK m. 1244/1-a)[783]. Bu durumda tarafların taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran anlaşmaları, Türk Borçlar Kanunu'na (m. 115-116) uygun bir

---

[781] Ancak taşıyan bu durumda, eşyanın ambara konması halinde de zararın meydana gelebileceği ispat ederek sorumluluktan kurutulabilir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.53; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.601; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.22).

[782] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.22.

[783] Doktrinde *Cumalıoğlu*, konteyner gemilerinde doğal olarak konteynerin güvertede taşınacağını, konteynerin kullanılma nedenleri arasında eşyayı deniz ve hava şartlarından korumak olduğunu, bu nedenle emredici hükümlerin uygulanması gerektiğini ifade etmiştir (CUMALIOĞLU, age, s.168). Kanımızca güvertede taşınan konteynerlerdeki yüklerin, konteynerde taşınmasından dolayı tümüyle deniz ve hava tehlikelerinden korunduğunu söylemek mümkün olmadığından ve hala belirli tehlikelerle karşı karşıya oldukları söylenebileceğinden, konteyner taşımalarının da emredici hükümlerden istisna tutulabileceği kanaatindeyiz.

şekilde yapılabilmeleri mümkündür. Bu hükümlerdeki şartları sağlayarak, güvertede taşınan eşya için taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapılabilmesi mümkündür. Bu hüküm gereği, eşyanın güvertede taşınacağının veya taşınabileceğinin denizde taşıma senedine yazılmasına ek olarak fiili olarak güvertede taşınması da zorunludur. Eşyanın, güvertede taşınacağının veya taşınabileceğinin denizde taşıma senedine yazılmasına rağmen fiilen ambarda taşınması halinde, taşıyanın sorumluluğu hakkında emredici hükümler uygulanır ve istisna hükmü uygulanamaz. Bu açıdan taşıyanın yüke daha fazla özen göstererek ambarda taşıması, sorumluluğunun artması sonucunu doğuracaktır[784].

b. Konteynerin Güvertede Taşınması

Güvertede taşınacak konteyner içindeki eşyalar, konvansiyonel taşıma şekliyle taşınan eşyalar kadar olmasa da, bazı deniz ve hava şartları tehlikeleri ile karşılaşabilmektedir. Örneğin; güvertede taşınan konteyner içindeki eşyalar da hava sıcaklığı değişiminden etkilenebilmekte, yağmur veya deniz suyu ile temas edebilmekte ya da konteynerler denize düşebilmektedir. Bu nedenle güvertede eşya taşınması, konteynerle taşınan eşyalar bakımından da önemli bir tehlike oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle güvertede taşınan konteynerler, nasıl istiflenirse istiflensin güverte altında taşınan konteynerlere göre daha fazla tehlikeyle karşı karşıya olup, geminin konteyner gemisi olup olmaması da doğrudan bu tehlikeleri bertaraf etmemektedir[785].

Taşıyan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesindeki şartlara aykırı şekilde konteyneri güvertede taşıması halinde, konteynerin güvertede taşınması nedeniyle meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden 1178 ve 1179. maddeler uyarınca sorumluğu olacaktır. Zira taşıyanın söz konusu davranışı yüke özen borcunun ihlali niteliğinde olup, ticari kusura sebebiyet verecektir.

Bu kapsamda konteynerin ambarda taşınacağına dair açık anlaşma bulunmasına rağmen güvertede taşınması, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan bir fiil veya ihmal sayılacaktır (TTK m. 1151/5)[786]. Yükleten ile taşıyanın konteynerin geminin güvertesinde taşınması veya taşınabileceği konusunda anlaşması

[784] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.197; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.255.
[785] SIMON Seymour, "Latest Developments in the Law of Shipping Containers", J. Mar. L. & Com., Vol. 4, No. 3, April 1973, s.441-453 (Latest Developments), s.449-450.
[786] Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybı ile ilgili bkz; aşa. 3.2.4.

halinde, denizde taşıma senedine bu anlaşmaya dair yazılı bir kayıt düşmesi gerekir. Bu kaydın düşülmemesi halinde, güvertede taşıma konusunda anlaşmanın varlığına ilişkin ispat yükü taşıyanın üzerinde olacak ve taşıyan, taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen de dahil olmak üzere üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmanın varlığını ileri süremeyecektir (TTK m. 1151/3).

Ayrıca belirtilmelidir ki, konteyner ile tehlikeli eşya taşıması yapılan durumlar haricinde, konteynerin güvertede taşınmasını zorunlu kılan bir mevzuat hükmü de bulunmamaktadır.

Konu ile ilgili yapılan bu açıklamalar ışığında, konteyner taşımalarına ilişkin olarak, denizde taşıma senedinde güvertede taşımaya ilişkin herhangi bir yazılı kaydın düşülmediği durumlarda taşıyanın konteynerin güvertede taşınması sonucu meydana gelen zararlardan sorumlu olup olmayacağı ya da her hâlde güvertede izinsiz konteyner taşımalarının ticari teamül kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmelidir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/2. fıkrasında, ticari teamüle uygunsa yükleten ile taşıyan arasında anlaşma olmasa bile, taşıyanın eşyayı güvertede taşıyabilmesine izin verilmiştir. Ticari teamül, sürekli bir uygulamaya dayanan ve ticari hayatta uyulmasının zorunlu olduğuna ilişkin ticaretle ilgilenenlerin genel kanaate sahip oluğu kurallardır[787]. Bu tanıma göre ticari teamülün maddi unsuru kuralın sürekli uygulanması iken manevi unsuru ise ticari hayatta kurala uyulması gerektiğine dair genel kanaattir. Ticari teamüller, ticari örf ve adet kuralı niteliğine sahip olamamış, ticari hayatta yapılması alışıla gelen kurallar olarak açıklanabilir.

Türk Ticaret Kanunu ve diğer taşıma hukuk mevzuatında, konteynerin güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun olup olmadığına ilişkin açık bir düzenleme yapılmamıştır. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesinin gerekçesinde de belirtildiği üzere, hükmün kaynağını Hamburg Kuralları'nın 9. maddesi oluşturmaktadır. Hamburg Kuralları'nın hazırlık sürecine bakıldığında, 9. maddede ticari teamüle uygun olarak eşyanın güvertede taşınabilmesine izin verilmesinde konteyner, kereste yükü, tren vagonları gibi eşyaların taşınması örnek olarak gösterilmiş ve konteyner taşımacılığı en önemli etkenlerden biri olmuştur. Konteynerin, ambarı veya

[787] ARKAN Sabih, Ticari İşletme Hukuku, 29. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2023 (Ticari İşletme), s.103; POROY Reha/YASAMAN Hamdi, Ticari İşletme Hukuku, 19. Baskı, Seçkin Yayıncılık, İstanbul 2022, s.132; KOŞER, age, s.107.

kapalı alanları gibi bir fonksiyona sahip olduğu hallerde, güvertede taşınması konteyner taşımacılığının yapısına uygun düşmektedir[788].

Türkiye'nin tarafı olmadığı Rotterdam Kuralları'nın 25/1-b bendinde ise güvertede taşınacak eşyalar bakımından konteynerler ile ilgili açık bir düzenleme yapılmıştır. Hükme göre, konteynerler veya taşıtlar güvertede taşımaya uygunsa ve güverteler de özellikle bu konteynerleri veya taşıtları taşımaya uygun yapılmış ise yükleten ile taşıyan arasında anlaşma olmasa bile gemi güvertesinde eşya taşınabileceği düzenlenmiştir[789].

Konteynerlerin yapısı ile konteyner gemilerinin inşası ve taşıma şekli dikkate alındığında, konteyner taşımacılığında güvertede taşıma bakımından ticari bir teamülün bulunduğu görülmektedir. Konteynerler genel itibariyle kapalı ve dayanıklı kutular şeklinde inşa edilmekte olup, bu özellikleri sayesinde suya, ısıya ve ışığa karşı güçlü bir koruma sağlamaktadır. Diğer taraftan modern konteyner gemileri de güvertede eşya taşıyacak şekilde inşa edilmektedir. Konteyner gemilerinde bulunan güverteler, konvansiyonel taşımalardan farklı şekilde eşya taşımaya ayrılmış bir bölüm olarak tasarlanmakta ve konteyner gemilerindeki konteyner taşıma kapasitesinin yaklaşık %65'ini güverte bölümü sağlamaktadır[790].

Doktrinde *Koşer*, konteynerin güvertede taşınması ile ambarda taşınması arasında maruz kalınan tehlike bakımından farklılık bulunmadığı ileri sürmüştür[791]. Bu konuda *Aybay, Kaner* ve *Hepgülerler,* konteyner yükünün güvertede taşınmasının mutat olduğunu, konteyner yükünde yükletenin muvafakatinin zımnen bulunduğunu ve taşıyanın yükleten ile anlaşmasına gerek bulunmadığı görüşündedir[792]. *Cumalıoğlu* da, konteyner gemilerinde konteynerin güvertede taşınmasının mutat olduğunu, bu hallerde yükletenin izin verip vermediği tespit edilemiyorsa izin verdiğinin varsayılması gerektiğini, ancak eşyanın güvertede taşındığı hallerde de taşıyanın yüke özen borcunun ortadan kalmadığını ifade etmiştir[793]. *Yazıcıoğlu* ise, konteynerin güverteye konmasının

[788] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.107; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.259 vd.
[789] SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.277 vd; TEKİN, age, s.166.
[790] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.101; KOŞER, age, s.112.
[791] KOŞER, age, s.112.
[792] AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.600; KANER, Deniz Ticareti, s.376; HEPGÜLERLER, age, s.42.
[793] CUMALIOĞLU, age, s.166.

ticari teamüle uygun olup olmadığının sadece konteynerin niteliğine bağlı olarak[794] değerlendirilebileceği, bu nedenle geminin konteyner gemisi olup olmamasının önemli olmadığı görüşündedir[795].

Ancak kanımızca, güvertede taşınan konteynerlerin daha fazla tehlikeyle karşılaşmayacağını söylemek mümkün olmadığı gibi geminin konteyner gemisi olup olmaması da önem arz edecektir. Zira yukarıda da belirtildiği üzere, konteyner içindeki eşyaların da bazı deniz ve hava şartları tehlikelerine maruz kalabilmesi mümkündür. Diğer taraftan konteyner gemileri belirtildiği gibi güvertede eşya taşıyacak şekilde yapılmaktadır. Bu bakımdan konteyner gemilerinin güverte taşımanın tehlikelerini ortadan kaldıracak donanıma da sahip olması zorunludur. İşte konteynerin yapısı ve özellikleri güvertede taşımaya uygun ve konteynerin güverteye istif ve sabitlenmesinde de bir kusur yoksa, bu takdirde güvertede taşıma tehlikelerinin bertaraf edildiği söylenebilecektir[796]. Yukarıda geminin yüke elverişsizliği bölümünde[797] de açıklandığı üzere, gemideki gerekli teçhizat ve donanımın yokluğu gemiyi yüke elverişsiz hale getirecek ve bir zarar meydana gelmesi halinde, zararın güvertede taşımadan değil, geminin yüke elverişsizliğinden kaynaklandığı kabul edilecektir[798].

Tüm bu açıklamalar ışığında, konteynerin güvertede taşınmasının her durumda ticari teamül oluşturması kabul edilemez. Yapılacak değerlendirmede, taşımada kullanılan konteyner çeşidi ve geminin konteyner gemisi olup olmadığı ticari teamülün varlığı konusunda belirleyici bir etkiye sahip olacaktır. Burada konteynerin yapısı ve gemi güvertesi ayrı ayrı değerlendirilerek, konteynerin güvertede taşınmasının yapısı itibariyle içindeki eşya için tehlike oluşturmaması ve gemi güvertesinin konteynerin güvertede güvenli şekilde taşınmasını sağlayacak niteliklere sahip olması halinde, güvertede taşıma için ticari teamülün oluştuğu ve taşıyanın bu sebepten meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı kabul edilmelidir.

Son olarak belirtilmelidir ki, Türk Ticaret Kanunu'nun 1151/2. fıkrasına uygun olarak konteynerin güvertede taşınması halinde de, taşıyanın 1141. maddeden doğan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve 1178. maddeden

---

[794] Örneğin, üstü açık (open top) konteynerlerin niteliği dikkate alındığında güverteye konmasının mutad olmadığı belirtilmiştir.
[795] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.107-108.
[796] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.100; SÖZER, Deniz Ticareti, s.523.
[797] Bkz; yuk. 3.2.1.2, b, aa, ccc.
[798] Aynı yönde ANGUS, agm, s.405; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.100.

kaynaklanan eşyaya özen gösterme ve zamanında teslim yükümlülüğü geçerli olmaya devam eder.

3.2.2 Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi

3.2.2.1. Eşyanın İncelenmesi

Eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesi halinde, hem taşıyan hem de gönderilen hak ve menfaatlerini koruyabilmek amacıyla belirli konuları ispatlamak zorundadır. Eşyanın gönderilene tesliminden önce incelenmesi, hem taşıyanın hem de gönderilenin yükle ilgili mevcut maddi vakıaları uyuşmazlık öncesinde tespit ettirerek lehlerine olan delilleri toplamak açısından menfaatlerine olan bir hukuki imkandır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1184/1. fıkrasına göre; gönderilen eşyayı teslim almadan önce taşıyan, kaptan veya gönderilen eşyanın hal ve durumunu, ölçü, sayı ya da tartısını tespit ettirmek için eşyaları mahkemeye veya diğer yetkili mercilere ya da bu konuda yetkili uzmanlara inceletebilir. İnceleme sırasında mümkün oldukça diğer taraf da hazır bulundurulur. İnceleme giderlerini başvuruda bulunan taraf karşılar. Ancak inceleme başvurusunu gönderilen yapmış olup da inceleme neticesinde taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir zıya veya hasar tespit edilirse, inceleme giderlerinden taşıyan sorumlu olur (TTK m. 1184/2).

Bu hüküm ile taraflara herhangi bir külfet getirilmemekte ve sadece taraflara eşyayı incelettirme hakkı ve imkanı tanınmaktadır. Eşyanın incelenmesi, hem yükle ilgili kişinin hem de taşıyanın menfaatine olan bir durumdur. Bu şekilde tarafların ileride birbirlerine karşı açabilecekleri davalar için delilleri zamanında tespit ettirerek güvence altına alması sağlanmıştır[799]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesindeki incelemenin, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nda düzenlenen (HMK m. 400 vd.) delil tespiti ile yakın bir ilişkisi ve benzerliği olmakla birlikte, bazı farklılıklar da bulunmaktadır. Bununla birlikte yapılan inceleme ve tespitin, 1185. maddedeki sonuçlarının yanında, aynı zamanda bir delil tespiti niteliğinde olduğu ve yapılmış bir delil tespitinin sonuçlarına da sahip olacağı söylenebilecektir[800].

[799] AKINCI, age, s.171; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.403; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.183.
[800] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.148-149.

Eşyanın incelenmesi, kısmi zıya ve hasar halleri için önem arz etmektedir. Zira, eşyanın maddi bir varlığının kalmadığı tam zıyaı halinde inceleme yapılması söz konusu olamayacaktır[801].

Konteyner taşımacılığı açısından bakıldığında, Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesindeki incelemenin konteyner taşımalarında uygulanmasının mümkün olmadığı görülmektedir. Zira hükümde incelemenin, gönderilenin eşyayı teslim almadan önce yapılacağı düzenlenmiş olup eşya teslim alınmadan önce incelemenin başlamış olması gerekmektedir. Bu nedenle konteyner içinde taşınan eşyalar bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesindeki inceleme yaptırılamayacaktır[802].

3.2.2.2. Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi

a. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu, eşyanın zıya veya hasara uğraması veya geç teslimi halinde gönderilene, eşyayı ihtirazi kayıt ileri sürerek teslim alması veya bu durumun taşıyana bildirilmesi yönünde bir külfet yüklemektedir. Bu külfeti gerektirdiği gibi yerine getirmeyen gönderilen aleyhine zıya veya hasar halinde adi karineler ortaya çıkacağı gibi teslimin gecikmesi halinde meydana gelen zararlar yönünden talep hakkının düşmesi gibi ağır sonuçlar da doğacaktır[803]. Bu şekilde ortaya çıkan zarar bakımından yükle ilgili gecikmeksizin inceleme yapılması ve delillerin kaybolmadan hemen toplanarak uyuşmazlıkların hızlı bir şekilde çözülmesi amaçlanmıştır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen şekilde bir inceleme yaptırılmadığı durumlarda, haricen belli olan zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır (TTK m. 1185/1). Zararın ancak teslim işleminin tamamlanmasına müteakip eşya incelendikten sonra tespit edilebileceği ve bildirilebileceği dikkate alındığında, bildirimin sadece teslim sırasında yapılmasının zorunlu olmadığı kabul edilmelidir. Zira oluşan zararı gösteren bir

---

[801] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.152; AKINCI, age, s.173; SEVEN Vural, Yük Zıya veya Hasarının Tespit ve İhbarı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994 (Tespit ve İhbar), s.23; ÜNAN Samim, "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2, S. 4, 1997, s.99-114 (Yük Sigortacısı), s.106; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.112.

[802] KEE, agm, s.373; OMAĞ, agm, s.423; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.89; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.112; HEPGÜLERLER, age, s.103.

[803] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.211.

bildirimin hazırlanması için de belli bir süre gerekmektedir. Burada teslim tamamlandıktan hemen sonra, ancak somut olayın şartlarına göre makul olarak kabul edilebilecek süre aşılmadan yapılacak bildirimin de geçerli olduğu kabul edilmelidir. Bu nedenle bildirimin, teslim anı ile doğrudan bağlantılı olduğu kabul edilebilecek bir süre içinde yapılması yeterlidir[804]. Konişmentoda FIO/S kaydının bulunması halinde, eşya boşaltma öncesinde gemide teslim alınmış olsa da zıya veya hasar bildiriminin boşaltma işleminin fiilen bittiği anda yapılabileceği, öncesinde yapma zorunluluğunun bulunmadığı kabul edilmelidir[805].

Zıya veya hasar haricen belli değilse, bildirimin eşyanın gönderilene tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir (TTK m. 1185/1). Haricen belli olmayan zıya ve hasarlarda üç günlük süre, bağımsız bir parti oluşturan eşyanın tamamının teslim edilmesi ile başlar. Haricen belli olan zıya ve hasarlarda, bildirimin muhatabına ulaşması gerekmektedir. Haricen belli olmayan zıya ve hasarlarda ise bildirimin üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. Bildirimin gönderimi, ispat kuralları dışında özel bir şekle bağlı değildir[806].

"Haricen belli olan" zıya veya hasar dar yorumlanmakta olup, özel bir inceleme veya uzmanlık gerektirmeden eşyanın tartılması ya da sayılması gibi olağan işlemler yürütülürken fark edilebilir ve koklama ya da yoklama gibi duyu organlarıyla algılanabilir durumdaki zararlar, haricen belli olan zararlar kapsamında sayılmaktadır. Gönderilen teslim anındaki şartlar elverdiği ölçüde, taşınan eşyanın türüne göre mutat olan kontrolü yapmakla yükümlüdür[807]. Kuru yükün kokması veya ıslak olması, sıvı yüklerde sızmalar olması veya münferit bir parçanın eksikliği haricen belli olan zararlara örnek gösterilebilir[808]. Buna karşılık konteyner, koli veya paketlerin içini açıp bakarak

---

[804] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.155; ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.108; KANER, Deniz Ticareti, s.368; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.189.
[805] ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.108; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.115.
[806] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.154; AKINCI, age, s.179; SÖZER, Deniz Ticareti, s.499; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.189.
[807] SÖZER, Deniz Ticareti, s.499; ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.107; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.115; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.190; AĞSAKAL İbrahim, "Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 11, S. 2, Aralık 2012, s.249-273, s.256.
[808] SEVEN, Tespit ve İhbar, s.68; SÖZER, Deniz Ticareti, s.500; ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.107; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.190.

anlaşılabilecek zararlar ise haricen belli olmayan ziya ve hasarlar olarak kabul edilecektir[809].

Uyuşmazlık durumunda, eşyanın zıya veya hasarının haricen belli olmadığını ispat yükü, tazminat talep eden yükle ilgili kişinin üzerindedir[810]. Eşyanın zıya veya hasarının haricen belli olduğunu ise taşıyan ispat edecektir. Diğer taraftan bildirimin yapıldığını yükle ilgili kişi ispat edecek iken, süresinde yapılmadığını ispat yükü taşıyanın üzerindedir[811].

Bildirim süresinin başlangıcı açısından eşyanın fiilen gönderilene teslim anı esas alınmalıdır[812]. Zira maddede, sadece teslimden söz edilmemiş olup, eşyanın gönderilene teslim tarihinden itibaren sürenin başlayacağı belirtilmiştir. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/3. fıkrasının "b" ve "c" bentlerinde düzenlenen haller, bu anlamda gönderilene teslim mahiyetinde değildir. Bununla birlikte navlun sözleşmesi gereğince ifayı kabul etmeyerek tesellümden imtina eden veya kendi kusuruyla eşyayı liman idaresinden teslim almayan gönderilen bakımından bu şekilde bildirim zamanının ertelenmesine müsaade edilmesi ise uygun olmayacaktır[813].

Diğer taraftan Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin uygulama alanı bulabilmesi için, eşyanın kısmen de olsa teslim edilmiş olması gerekecektir. Bu nedenle yalnızca eşyanın kısmi zıya veya hasar gördüğü ya da geç teslim edilmesi halinde gönderilen bildirimde bulunma külfeti altında olup, eşyanın maddi olarak teslim edilemediği tam zıya halinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi uygulanamayacaktır[814]. Somut olayda tam zıyaın mı yoksa kısmi zıyaın mı bulunduğu, zıyaa uğrayan eşyanın bağımsız bir yük partisi oluşturup oluşturmadığına göre belirlenecektir. Bu tespitin yapılmasında konişmento içeriğindeki kayıtlar büyük önem arz etmektedir. Başka bir konişmentoya bağlı kılınmışsa veya konişmentoda yazılı başka

---

[809] OKAY, Deniz Ticareti, s.197.
[810] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.191.
[811] OKAY, Deniz Ticareti, s.200; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.75; Yarg. TD, 27.03.1958, E.1958/851, K.1958/862 (OKAY, Yargıtay Kararları, s.354-355); Yarg. TD, 27.03.1958, E.1958/867, K.1958/849 (OKAY, Yargıtay Kararları, s.355-358).
[812] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.403; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.87; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.188.
[813] KARAN, The Carrier's Liability, s.251; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.189; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.88.
[814] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.153; AKINCI, age, s.177; OKAY, Deniz Ticareti, s.195; SÖZER, Deniz Ticareti, s.499; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.23; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.135; KANER, Deniz Ticareti, s.370; KARAN, The Carrier's Liability, s.252; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.115; AĞSAKAL, agm, s.255.

yükler de olup da farklı bir numara veya marka konulmuşsa bağımsız bir yük bulunduğu kabul edilecektir[815].

Gönderilecek bildirimde, zıya veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak açıklanması gerekir (TTK m. 1185/1). Bu açıdan zıya veya hasara ilişkin bütün ayrıntıların yazılmaması gerekmemekle birlikte, bildirimden zararın hangi yük partisine ilişkin olduğu, ne kadar yükün eksik olduğu ve zararın niteliği anlaşılmalıdır[816]. Bildirimin yazılı olması gerektiği hükümde düzenlendiğinden, sözlü yapılan bildirim geçerli kabul edilemez. Gerçekleşmiş veya gerçekleşmesi muhtemel bir zıya veya hasarın söz konusu olması durumunda, taşıyan ve gönderilen eşyanın incelenmesi ve koli sayısının tespiti için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı sağlamakla yükümlüdür (TTK m. 1185/3).

Eşyanın incelenmesi, mahkeme veya yetkili bir makam ya da bu konu için resmen atanmış uzmanlar tarafından ve tarafların katılımıyla yapılmış ise bildirime gerek bulunmamaktadır (TTK m. 1185/2). Görüldüğü üzere tarafların incelemeye katılımı şarttır. Bu nedenle sadece incelemenin haber verilmesi yeterli kabul edilemeyecektir[817]. Ancak taraflardan birinin katılmayacağını veya katılmaktan feragat ettiğini önceden haber vermesi ya da mahkeme tarafından çağrıldığı halde incelemeye katılmadığı durumlarda bu şartın sağlandığı kabul edilmelidir[818]. Ayrıca hükümde incelemenin mahkeme veya yetkili bir makam ya da bu konu için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılacağı açıkça düzenlendiğinden, her iki tarafın belirlediği uzmanların eşyayı birlikte incelemesi, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde belirtilen ve bildirimin yerini tutan bir inceleme olarak kabul edilemez[819].

Burada belirtilmelidir ki, Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde belirtildiği şekilde eşyanın tesliminden önce bir inceleme yaptırılmış ve bu incelemeye diğer taraf da katılmışsa ayrıca bir inceleme veya bildirim yapılmasına gerek yoktur[820]. Diğer tarafın incelemeye katılmadığı durumlarda, incelemeye katılmadığını ileri sürmesi dürüstlük kuralına aykırılık oluşturuyorsa, yine ikinci bir inceleme veya bildirime gerek

---

[815] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.152; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.186.
[816] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.154; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.74; SÖZER, Deniz Ticareti, s.500.
[817] AKINCI, age, s.183; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.193.
[818] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.155; ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.105; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.193.
[819] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.194.
[820] Yarg. 11. HD, 17.09.1986, E.1986/4159, K.1986/4491 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.356).

bulunmadığı kabul edilmelidir[821]. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi göre yapılan incelemede tespit edilen zıya veya hasar dışında başka bir zararın gönderilen tarafından ileri sürülmesi durumunda, bu zararın ayrıca taşıyana bildirilmesi gerekmektedir[822].

Eşyanın zıya veya hasarı tespit ettirilmemiş ya da bildirilmemişse, taşıyanın eşyayı taşıma senedinde yazıldığı gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasar meydana gelmiş ise bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul edilir (TTK m. 1185/4)[823]. Bu hükme göre, eşyanın zıya veya hasarı ile ilgili zararın tespit ettirilmemesi veya bildirilmemesi halinde yükle ilgili kişi herhangi bir hak kaybına uğramaz; ancak taşıyan lehine aksi ispat edilebilir ikili bir karine doğduğu düzenlenmiştir[824]. Bu karineler; (1) taşıyanın eşyayı taşıma senedinde yazılan şekilde teslim ettiğine, (2) eşyada bir zıya veya hasar bulunması durumunda bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten kaynaklandığına ilişkindir[825]. Zararın tespit ettirilmemesi veya bildirilmemesi sonucunda taşıyanın zıya veya hasardan sorumluluğu sona ermeyecek olup, zararın ispatı yönünden ispat yükü yükle ilgili kişinin üzerinde kalacaktır. Yükle ilgili kişinin bu ikili karinelerin aksini ispat etmesi gerekeceğinden ispat yükü taşıyan lehine yer değiştirir[826]. Bu durumda taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgili kişinin, hem eşyanın zıya veya hasara uğradığını hem de bu zıya veya hasarın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten (adamlarının ticari kusuru) kaynaklandığını ispat etmesi gerekecektir. Yükle ilgili kişi, bu karinelerin aksinin ispatını her türlü delille gerçekleştirebilir[827].

Eşyanın geç teslim edilmesi halinde ise gönderilenin, eşyanın kendisine tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak teslimdeki gecikmeyi bildirmesi gerekir. Eşyanın zıya veya hasarına ilişkin zarardan farklı olarak, gecikme zararı için belirtilen sürede bildirim yapılmadığı takdirde tazminat

---

[821] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.184.
[822] AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.115.
[823] Yarg. 11. HD, 25.06.2019, E.2018/2995, K.2019/4827; Yarg. 11. HD, 04.03.2019, E.2017/5101, K.2019/1761; Yarg. 11. HD, 11.12.2017, E.2016/5527, K.2017/7101 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).
[824] ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.110; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.77-80; AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.675; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.119; AĞSAKAL, agm, s.265; Yarg. 11. HD, 03.02.1986, E.1985/7691, K.1986/386 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.350-351).
[825] Yarg. 11. HD, 05.12.1985, E.1985/6758, K.1985/6661 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[826] AKINCI, age, s.186; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.404; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.118; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.195.
[827] OKAY, Deniz Ticareti, s.199; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.121.

talep hakkı düşmekte olup, taşıyan tarafından tazminat ödenmez (TTK m. 1185/5). Bu nedenle gecikmenin taşıyana teslimden itibaren en geç altmış gün içinde bildirilmesi talep hakkının korunması için zorunludur. Burada gecikme bildirimi taşıyana varması ile hüküm ve sonuç doğurur[828]. Hükümde bildirimin içeriği ile ilgili bir açıklama yapılmamıştır. Bununla birlikte bildirimde, kararlaştırılmışsa teslim süresi yoksa eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereken tarih ile eşyanın gerçekte teslim edildiği tarihin yazılarak gecikmenin açıklanması ve gecikme nedeniyle uğranılan zararın genel olarak belirtilmesi gerektiği kabul edilmelidir[829].

Bir inceleme veya bildirim yapılmakla birlikte, yapılan inceleme ve bildirimde Kanun'da aranan şartların sağlanmaması halinde, eksikliğin ileri sürülmesi dürüstlük kuralına aykırılık oluşturmadığı sürece bu inceleme veya bildirim geçerli kabul edilemez ve hiç inceleme veya bildirim yapılmamasının sonuçlarına göre hareket edilir[830].

Bildirimin, navlun sözleşmesi veya konişmentoya göre gönderilen veya onun eşyayı teslim alma konusunda yetkilendirdiği temsilcisi tarafından yapılması gerekir[831]. Bildirimin kime yapılabileceğine bakıldığında ise, eşya fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse 1185. maddeye göre kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiili taşıyana yapılmış gibi sonuç doğurur. Ayrıca kaptan veya sorumlu gemi zabiti de dahil olmak üzere, taşıyan veya fiili taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye (örneğin; acente) yapılan bildirim, akdi veya fiili taşıyana yapılmış kabul edilir (TTK m. 1185/6).

Ayrıca taşıyanın eşyanın teslimi sırasında zıya veya hasarı açık olarak kabul etmesi halinde bildirime gerek bulunmadığı kabul edilmelidir[832]. Çünkü zararın bildirimi, daha çok tazminat talep edebilecek olan yükle ilgili kişiye ispat kolaylığı sağlayan bir konudur. Deniz yolu taşımasının bitmesi ile eşya gemiden boşaltılırken taşıyan veya temsilcisi tarafından kargo raporu düzenlenmekte ve bu raporda boşaltılan eşyada bulunan zıya veya hasarlar açıklanmaktadır. Bu konuda Yargıtay kararlarına bakıldığında; eşyanın zıya ve hasara uğradığı, taşıyan veya onun kanuni ya da akdi temsilcisi (kaptan veya acente gibi) tarafından imzalanmış olan olgular tutanağı, olaylar

[828] KANER, Deniz Ticareti, s.372.
[829] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.136; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.192.
[830] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.196.
[831] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.154; OKAY, Deniz Ticareti, s.196; ÜNAN, Yük Sigortacısı, s.106; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.118; AĞSAKAL, agm, s.251.
[832] OKAY, Deniz Ticareti, s.196; HEPGÜLERLER, age, s.101.

çizelgesi (statement of facts) veya kargo raporunda tespit edilmişse, bu durum inceleme ve bildirim külfetinin yerine getirilmesi bakımından yeterli kabul edilmiştir[833]. İlgili kararlardan tam olarak anlaşılamamakla birlikte, kargo raporunun bildirim yerine geçebilmesi için eşyayı teslim almaya yetkili kişinin taşıyana bildirimde bulunma iradesinin belgeden anlaşılması ve belgenin ihbar süresi içinde düzenlenmesi gerekmektedir. Yük hasarını gösteren kargo raporunun taşıyan açısından bağlayıcı olabilmesi için, taşıyan veya onu temsile yetkili kişiler tarafından imzalanması zorunludur[834]. Ayrıca bildirim iradesi bulunmayan veya bildirim süresi geçtikten sonra düzenlenen belgeler, bildirimin yerine geçmez[835]. Bununla birlikte bu belgeler, taşıyan veya yetkili temsilcisi tarafından imzalanmış olmak kaydıyla ikili karinelerden biri olan eşyanın konişmentoya uygun teslim edildiği karinesinin aksini ispat edebilecek türde belge sayılabilir[836]. Bu ek olarak eşya sahibi eğer bu belgelerdeki zıya veya hasarın eksik tespit edildiğini düşünüyorsa, süresi içinde inceleme yaptırmalı ve zarar bildiriminde bulunmalıdır[837].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan sorumluluğuna ilişkin bildirim yükümlülüklerini düzenlemektedir. Taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli bulundurmamasından doğan sorumluluğu bakımından bu bildirim yükümlülüğü uygulanmaz[838]. Bu sebepler dışındaki navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi ya da haksız fiil sorumluluğuna ilişkin de 1185. madde hükmü

[833] ÜNAN Samim, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1991, s.223-242 (Rücu Davası), s.239; Yarg. 11. HD, 23.03.2021, E.2020/1602, K.2021/2748; Yarg. 11. HD, 06.05.2002, E.2002/216, K.2002/4357; Yarg. 11. HD, 12.06.2000, E.2000/4316, K.2000/5395; Yarg. 11. HD, 24.03.1987, E.1986/8075, K.1987/1707 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı); Yarg. 11. HD, 27.11.1992, E.1992/6707, K.1992/10949 (AYBAY Gündüz, Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, Aybay Yayınları, İstanbul 2000, s.254); Yarg. 11. HD, 12.12.1988, E.1988/2958, K.1988/7625 (ÜNAN, Rücu Davası, s.236).

[834] Yarg. 11. HD, 21.09.1992, E.1991/2014, K.1992/9130 (AYBAY, age, s.358); Yarg. 11. HD, 11.12.1989, E.1988/9925, K.1989/7000 (AYBAY, age, s.356).

[835] ÜNAN, Rücu Davası, s.239; Taşıyan veya onu temsile yetkili olan kişinin katılımı olmaksızın ve geminin boşaltma limanını gelişinden uzun bir süre sonra düzenlenen gümrük tutanağı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde yer alan bildirim külfetini ortadan kaldırmaz, bkz; Yarg. 11. HD, 22.02.1985, E.1985/934, K.1985/902 (AYBAY, age, s.336).

[836] SEVEN, Tespit ve İhbar, s.85; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.157.

[837] KENDER, Bazı Sorunlar, s.257; HEPGÜLERLER, age, s.101.

[838] AKINCI, age, s.178. Aksi yönde bkz; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.151.

uygulanamaz[839]. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 1190/1. fıkrasında da sadece taşıyanın sorumluluktan kurtulması sebepleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinin, navlun sözleşmesine göre taşınan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi sebebiyle, taşıyan aleyhine haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılan tüm davalarda uygulanacağı düzenlenmiştir. Burada yükle ilgili kişi haksız fiile dayanan taleplerinde her durumda zararın taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir sebepten kaynaklandığını ispatlamak zorunda olduğundan, bildirim külfetine ilişkin hükmün haksız fiile dayalı taleplerde uygulanmasının, zıya veya hasar durumları açısından bir önemi de bulunmamaktadır[840].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşıyanın sorumluluğunu kaldıracak veya daraltacak şekilde değiştirilemeyeceğinden, bildirim süresi kısaltılamaz veya daha ağır şartlara bağlanamaz (TTK m. 1243/1-a).

Son olarak belirtilmelidir ki, gönderilene yüklenen eşyadaki zıya veya hasar bildirim külfetinin taşıma sigortasında sigortacının halefiyetine de büyük etkisi bulunmaktadır. Taşıma sigortasına göre aynı zamanda sigortalı olan gönderilenin, usulüne uygun bildirimde bulunmaması halinde taşıyan lehine doğan karineler sebebiyle zararın taşıyandan tazmin edilmesi çok güçleşmektedir. Buna bağlı olarak rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigorta tazminatını ödeyen ve sigortalının haklarına halef olan sigortacının, taşıyandan zararı tazmin etmesi de zorlaşmaktadır. Yani eşyada meydana gelen zıya ya da hasarın bildiriminin gereği gibi yapılmaması, sigortacının halefiyet haklarını ihlal eden bir durumdur[841]. Ancak Türk Ticaret Kanunu'nun 1472/2 ve 1448. maddeleri gereği[842] sigortalının, sigortanın halefiyet haklarını ihlal etmemesi gerekir. Sigortacının bildirim yükümlülüğüne aykırılık sonucu bir zarara uğraması halinde

---

[839] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.154; OKAY, Deniz Ticareti, s.195; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.114-115; AĞSAKAL, agm, s.250; BİCAN, Konteyner, s.152.

[840] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.186.

[841] YETİŞ ŞAMLI Kübra, "Sigortalının Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2017, s.829-849 (Rücu Hakları), s.843; YILMAZ Gülşah, "Taşıma Hukukunda, Gönderilenin Yükteki Zıya ve Hasarı Bildirim Külfetinin Taşıma Sigortasında Sigortacının Halefiyetine Etkisi", İzmir Barosu Dergisi, C. 84, S. 1, Ocak 2019, s.201-227, s.213.

[842] Sigortalı, sigorta tazminatının ödenmesi sonucu sigortacıya geçen haklarını ihlal edici şekilde davranırsa, sigortacıya karşı sorumlu olacaktır (TTK m. 1472/2). Türk Ticaret Kanunu'nun 1448. maddesi kapsamında ise gönderilen, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu durumlarda sigortacının üçüncü kişilere (taşıyana) olan rücu haklarının korunabilmesi için imkanları ölçüsünde önlemler almakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğe aykırı davranılır ve sigortanın hakları ihlal edilirse, kusurun ağırlığına göre sigorta tazminatından indirim yapılır (TTK m. 1448/2).

sigortalı olan gönderilenin, Türk Ticaret Kanunu'nun 1472/2 ve 1448. maddeleri gereğince sorumluluğu doğacaktır[843].

b. Konteyner Taşımacılığı Bakımından Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi

Konteyner taşımacılığı açısından Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim yükümlülüğü incelendiğinde, hükmün konteyner taşımalarının özelliklerine uymadığı ve yetersiz kaldığı görülmektedir. Eşyanın limanda dağıtımının yapıldığı limandan limana yapılan konteyner taşımalarında ve eşyanın bizzat gönderilene teslim edilmediği hallerde, eşya boşaltma limanında gemiden boşaltılarak liman idaresine teslim edilmektedir[844]. Konteynerin boşaltılmasını gönderilen yapacaksa, konteyner liman idaresinden kapalı olarak teslim alınmakta ve genellikle başka bir yere götürülerek boşaltımı sağlanmaktadır.

Konteynerde bulunan zıya veya hasarın, taşıyan veya onu temsile yetkili kişiler tarafından imzalanmış kargo raporu veya tutanakla tespit edilmesi halinde, gönderilenin ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi uyarınca bildirimde bulunmasına gerek bulunmamaktadır[845]. Uygulamada, konteyner taşıyan tarafından boşaltılıp içindeki eşyalar gönderilene teslim edilebildiği gibi konteyner gönderilen tarafından kapalı olarak da teslim alınabilmektedir.

Konteynerin gönderilen tarafından kapalı olarak teslim alınması durumunda, liman idaresi tarafından konteyner için düzenlenen kargo raporları konteyner içindeki eşyaların durumunu kapsamayacaktır. Çünkü konteyner içindeki eşyalar gönderilen tarafından boşaltılacaksa, konteyner liman idaresinden kapalı şekilde teslim alınmakta ve genellikle taşınarak daha sonra başka bir yerde eşyalar boşaltılmaktadır[846]. Bu durumlarda konteyner içindeki eşyalar ile ilgili zararlar, konteyner dışına taşmadığı (akıntı, sızıntı veya koku gibi) sürece gizli bir zarar olarak kabul edilecektir[847]. Bu nedenle liman idaresi tarafından yapılacak tespitler ve tutulacak kargo raporları,

---

[843] Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz: ÜNAN, Rücu Davası, s.232 vd.; YETİŞ ŞAMLI, Rücu Hakları, s.842 vd; YILMAZ, agm, s.218 vd.; ÖLMEZ Fatih, Sigortalının, Sigortacının Halefiyet Hakkını İhlal Etmeme Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020.

[844] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.88; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.124; HEPGÜLERLER, age, s.102.

[845] Yarg. 11. HD, 15.04.1986, E.1986/1381, K.1986/2176 (AYBAY, age, s.218).

[846] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.88; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.124.

[847] HEPGÜLERLER, age, s.102.

konteynerin dış görünüşü itibariyle haricen belli olan zıya veya hasarları gösterebilecek olup, konteyner açılmadığından içindeki eşyalara ilişkin bir inceleme yapılması ve rapor düzenlenmesi mümkün değildir. Ayrıca konteyner yükleri limanlardaki açık alanlarda uzun süre bekletilebilmektedir. Bu zaman diliminde hava ve deniz şartları sebebiyle konteynerlerde ciddi sıcaklık değişimleri ve ıslanmalar olabilmektedir. Bu nedenlerle konteynerlerin limanlardaki açık alanlarda ne kadar zaman ve hangi şartlarda bekletildiğinin de tespit edilmesi önemlidir[848].

Konteynerin limanda kapalı bir şekilde teslim alınması halinde, içerisindeki eşyalar ile ilgili zıya veya hasarlar haricen belli olmayan zararlar niteliğinde olacaktır. Bu zararlarda bildirim süresi, konteynerin limanda teslim alınmasından itibaren başlayacaktır[849]. Bildirimin ise teslim tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi gerekmektedir (TTK m. 1185/1).

Konteyner içindeki eşyaların taşıyan tarafından boşaltılıp ambalajlı eşyaların gönderilene teslim edilmesi halinde, ambalajın dış görüşünü veya sayısı gibi haricen belli olan zıya veya hasarların teslim sırasında taşıyana bildirilmesi gerekir. Bu zararlar dışında tespit edilmesi için ambalajın veya paketin açılmasını gerektiren zıya veya hasarlar ise gizli zarar niteliğinde olacaktır. Bu zararlar, haricen belli olmayan zararlar niteliğinde sayılacak ve bildirimin, ambalaj içindeki eşyanın tesliminden itibaren üç gün içinde gönderilmesi gerekecektir[850].

Konteyner taşımacılığında sıklıkla konteyner limanda açılmamakta ve demiryolu veya karayolu vasıtasıyla başka bir yere taşınmaktadır. Konteynerin veya ambalajlı eşyanın limanda açılmasının söz konusu olmadığı, başka bir yere taşınarak orada açılmasının ve incelenmesinin gerektiği durumlarda, düzenlenen üç günlük bildirim süresi çok kısa kalmaktadır. Konteynerin teslimden itibaren aralıksız olarak hesaplanan üç günlük süre, gönderilene eşyayı fiilen inceleme ve bildirim yapılmasına çoğunlukla imkan vermemektedir[851]. Üç günlük bildirim süresi ancak limana yakın bir yere taşınacak konteyner için yeterli olabilecektir. Bu durumun sonucu olarak bildirimin süresinde

[848] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.26.
[849] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.88; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.124; HEPGÜLERLER, age, s.102.
[850] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.89; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.85; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.124; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.191.
[851] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.89; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.85; HEPGÜLERLER, age, s.102; AĞSAKAL, agm, s.250; ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.22.

yapılamadığı zıya veya hasar hallerinde gönderilenin talep hakkı düşmese de, aleyhine aksinin ispatlanması çok zor iki karine doğacaktır (TTK m. 1185/4). Bu durumda taşınan eşyanın örneğin; limanda beklediği sırada, konteynerin kamyona veya trene yüklendiği sırada, kara taşıması sırasında, kamyondan veya trenden boşaltıldığı sırada veya gönderilenin deposunda zarar gördüğü kabul edilir ve bu karinelerin aksinin yükle ilgili kişi tarafından ispatlanması gerekir[852].

Ayrıca eşyaların konteynerden boşaltılmasının limanda bulunan gümrüklü alanlarda yapılması durumunda, boşaltma işleminin uzman kişilerce yerine getirilmesi gerekmektedir. Ancak uygulamada genellikle boşaltma işlemini gerçekleştirmek için gümrük komisyoncularının görev aldığı, bu kişilerin yüke özen borcunu yerine getirmediği, hasarlı eşyanın zamanında tespit edilememesine ve ihbar sürelerinin aşılmasına sebep oldukları görülmektedir[853].

Bu açıklamalardan görüldüğü üzere, gönderilenin bildirim külfetini süresinde yerine getirebilmesi için konteyneri başka bir araca yüklemeden, bulunduğu yerde eşyaları boşaltarak zıya veya hasar bulunup bulunmadığını incelemesi gerekecektir. Ancak konteyner taşımalarının en temel özelliklerinden birinin eşyaların boşaltılıp tekrar yüklenmesine gerek olmaksızın bir araçtan diğerine kolayca bindirilmesi olduğu göz önüne alındığında, konteyneri limanda başka bir araca yüklemeden önce, eşyaları boşaltarak inceleme yaptırılması konteyner taşımacılığının temel yapıcı ve tercih sebepleriyle bağdaşmayacaktır. Tüm bu süreçler dikkate alındığında, limandan limana yapılan taşımalarda eşyaların incelenmesi ve zıya veya hasar bildiriminin yapılması için teslimden itibaren belirlenen üç günlük sürenin yetersiz olduğu ortadadır. Bu nedenle özellikle konteyner taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin uygulanabilirliğinin zayıf olduğu ve bildirim süresinin artırılması gerektiği söylenebilecektir[854].

[852] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.25.
[853] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.25.
[854] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.89; SEVEN, Tespit ve İhbar, s.85; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.124-125.

c. Karma Taşımalar Bakımından Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi

Karma (multimodal) taşıma sözleşmesinin bulunması halinde ise, Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı'nın "Değişik Tür Araçlar ile Taşıma" işlerini düzenleyen Dördüncü Kısmı'nda, bildirime ilişkin özel bir hüküm düzenlenmiştir. Bu nedenle karma taşımalarda öncelikle Türk Ticaret Kanunu'nun 904/1. fıkrası uygulanacak olup, deniz yolu ile eşya taşımalarına ilişkin olan 1185. madde doğrudan uygulama alanı bulmayacaktır.

Öncelikle 904/1. fıkrasının birinci cümlesinde, karma taşımalarda zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olup olmamasına bakılmadan, karayoluyla eşya taşımalarında zarar bildirimini düzenleyen 889. maddenin uygulanacağı belirtilmiştir. Burada karma taşımalarda zarar genellikle bilinmeyen bir yerde gerçekleştiğinden, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olup olmaması aranmamış ve tazminat talep edecek yükle ilgili kişinin haklarını ileri sürebilmesi için güvenli bir alan oluşturulmuştur. Çünkü karma taşımalarda genellikle zararın nerede meydana geldiği tespit edilememekte ve bunun sonucu olarak bildirimin hangi hükümlere göre yapılacağı da belirlenememektedir[855].

Türk Ticaret Kanunu'nun 889/1. fıkrasına göre, eşyanın zıya veya hasara uğradığı açıkça görülüyorsa, gönderen ya da gönderilen en geç teslim anına kadar zıya veya hasarı bildirmelidir. Açıkça görünen zıya veya hasardan, dışarıdan gözlemlendiğinde duyu organları vasıtasıyla yapılan normal bir incelemede tespit edilebilen zıya veya hasarların anlaşılması gerekir[856]. Zıya veya hasarın açıkça görünmemesi halinde ise bu bildirimin eşyanın tesliminden itibaren yedi gün içinde yapılması gerekir (TTK m. 889/2).

Bu sürelerde zıya veya hasarın bildirimi yapılmazsa, eşyanın sözleşmeye uygun teslim edildiği varsayılır. Yapılacak bildirimde, oluşan zararın gerektiği şekilde açıklanması ve nitelendirilmesi zorunludur (TTK m. 889/1). Burada sadece bir zararın bulunduğunun belirtilmesi, geçerli bir bildirim olarak kabul edilemez.

Eşyanın geç teslimi halinde ise gönderilen, taşıyıcıya eşyanın geç teslim edildiğini, eşyanın tesliminden itibaren yirmi bir gün içinde bildirmezse, gecikmeden doğan hakları sona erer (TTK m. 889/3). Geç teslimin bildirimi açısından daha uzun bir

[855] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.306.
[856] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.307.

süre düzenlendiği görülmektedir. Bunun sebebi, teslimde gecikme meydana gelip gelmediğinin taşımanın türüne ve somut olayın şartlarına göre farklılık gösterebilmesi ve dolaylı bir zararın olup olmadığının belirlenmesi gerekliliğindendir[857].

Eşyanın fiilen tam zıyaa uğraması halinde ise bir teslim söz konusu olamayacağından bildirime gerek bulunmamaktadır[858]. Ayrıca taşıyıcının, eşyanın zıya veya hasara uğradığından ya da geç teslim edildiğinden haberdar olduğu ispat edilebiliyorsa, bildirime gerek bulunmadığı kabul edilmektedir[859].

Görüldüğü üzere, eşyanın zıya veya hasarı ile ilgili zararın süresinde bildirilmemesi halinde yükle ilgili kişi herhangi bir hak kaybına uğramaz; ancak taşıyan lehine eşyanın taşıma sözleşmesine uygun şekilde teslim edildiğine dair bir karine doğar. Yükle ilgili kişi bu karinenin aksini ispat ederek, tazminat talebinde bulunabilir. Bununla birlikte eşyanın geç teslimi ile ilgili bildirimin süresinde yapılmaması halinde, tazminat talep hakkı düşmekte olup taşıyan tarafından tazminat ödenmez. Yani geç teslimdeki yirmi bir günlük bildirim süresi hak düşürücü süre mahiyetindedir[860]. Eşyanın geç teslim edildiğinin süresinde bildirilmemesi halinde tazminat talep hakkı kaybedildiğinden, bildirimde bulunulmaması hakim tarafından kendiliğinden dikkate alınır.

Eşyanın teslimi sırasında yapılan bildirim şekle tabi değildir. Ancak eşyanın tesliminden sonra yapılacak bildirimin yazılı olması zorunludur. Ayrıca bildirimin elektronik posta veya faks gibi telekomünikasyon araçları ile de yapılması mümkündür. Yapılan bildirimde, bildirimin kim tarafından yapıldığı herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek bulunmamaktadır. Bildirim süresinin korunması bakımından ise bildirimin zamanında gönderilmesi yeterlidir (TTK m. 889/4). Bu açıdan bildirimin süresi içinde gönderilmesi yeterli kabul edilmiş olup, ayrıca bildirimin muhatabına ulaşması aranmamıştır. Eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi, teslim sırasında bildirilecekse, yapılacak bildirimin Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesinde belirtilen şartlara uygun şekilde eşyayı teslim eden kişiye yapılması yeterlidir (TTK m. 889/5). Bu hüküm kapsamında, teslim sırasında eşyayı teslim eden taşıyıcının adamlarına veya alt taşıyıcıya bildirimde bunulması yeterlidir.

[857] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.308.
[858] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.307.
[859] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.308.
[860] ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.308.

Türk Ticaret Kanunu'nun 904/1. fıkrasının ikinci cümlesinde ise karma taşımanın gönderilen tarafından bilinen son kısmı esas alınmakta ve bu son taşıma kısmına uygulanacak hukuk, karma taşıma için uygulanacak farazi hukuk olarak kabul edilmektedir[861]. Hükme göre, taşımanın son kısmına ilişkin hükümlerde, daha uzun bir bildirim süresi düzenlenmiş ise bu sürelere uyularak yapılan bildirim de geçerli bir şekilde sonuç doğuracaktır[862]. Diğer bir deyişle, Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddedeki bildirim süresi geçmiş olsa bile, taşımanın son kısmına uygulanan hukukta düzenlenen bildirim şekline ve süresine uyulduğu sürece, yapılan bildirim geçerli kabul edilecektir.

3.2.3 Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkı

3.2.3.1 Genel Olarak

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması, taşıma hukukunun genel karakteristiğini oluşturan özel düzenlemelerden biridir. Taşıma faaliyetinin içerdiği yüksek risk ve büyük zararlar doğurma ihtimali nedeniyle, taşıma işlerinin yapılması zorlaşmakta ve taşıma ücretleri artmaktadır. Bu durum ise taşınan eşyanın satış fiyatının yükselmesine ve yolcuların seyahat özgürlüklerinin ekonomik olarak kısıtlanmasına sebep olacaktır. Bu nedenle ekonomik ve sosyal düzenin korunması açısından taşımanın tüm riski taşıyanların üzerinde bırakılmamış ve taşımaya katılan menfaat sahipleri arasında bir denge oluşturularak riskin dağıtılması amaçlanmıştır. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması, taşıtanlar ile taşıyanlar arasındaki bir pazarlığın parçasıdır[863]. Taşıma hukukuna ilişkin ulusal ve uluslararası kurallarda, taşıma faaliyetinin içeriği yüksek riskten dolayı taşıyana sorumluluğunu sınırlandırma hakkı tanınmıştır[864]. Bu şekilde sorumluluğun üst sınırı baştan tespit edilmekte, sorumluluk

[861] Bu kapsamda zarar bildirimine ilişkin olarak; taşımanın son kısmını karayolu taşıması oluşturuyorsa yine Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesi, taşımanın son kısmını deniz yolu ve iç su yolu taşıması oluşturuyorsa Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşımanın son kısmını havayolu taşıması oluşturuyorsa Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 128. maddesi ve taşımanın son kısmını demiryolu taşıması oluşturuyorsa Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi)'nin 15. ve 16. maddesi ile boşluk bulunan hallerde Türk Ticaret Kanunu'nun 852. maddesinin atfıyla 889. maddesi uygulama alanı bulacaktır.

[862] KULA DEĞİRMENCİ, Çoklu Taşımacılık, s.95; ADIGÜZEL, Multimodal Taşıma, s.309.

[863] TETLEY William, "Per Package Limitation and Containers under the Hague Rules, Visby & Uncitral" The Dalhousie Law Journal, No. 4, 1978, s.685-707, s.686.

[864] ÇETİNGİL Ergon A., "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli – Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından

riskinin hesaplanabilmesi ve sorumluluğun sigortalanabilmesi sağlanmaktadır[865]. Yükle ilgili kişinin sorumluluk sınırını aşan zararından taşıyan sorumlu olmamakta ve sınırı aşan kısım sigortanın riski dağıtma işlevine bırakılmaktadır[866].

Taşıyanın sınırlı sorumluluğu uluslararası alanda ilk defa konişmentolu taşımalar için kabul edilen Lahey Kuralları ile uygulama alanı bulmuştur[867]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinde[868], taşıyanın, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca taşıyan, meydana gelen zararın tamamını tazmin etmekle yükümlü olmayıp, hükme göre belirlenen üst sınıra kadar zararı tazmin etme hakkına sahiptir. Meydana gelen zarar üst sınırın altında ise bu durumda taşıyan bu zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın nasıl hesaplanacağı da yine Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/2. fıkrasında düzenlenmiştir. Eşya zıya veya hasarı sebebiyle ortaya çıkan zararda taşıyanın sorumlu olduğu tazminat tutarı, zıyaa veya hasara uğrayan eşyanın değerinden oluşmaktadır. Burada eşyanın hangi andaki değerinin nasıl dikkate alınacağı önem arz etmektedir. Buna göre, taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesi uyarınca gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri dikkate alınarak hesaplanır. Bu hükme göre taşıyanın ödemesi gereken tazminat, eşyanın zıyaı halinde navlun sözleşmesine göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın hasarı halinde ise navlun sözleşmesine göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri ile hasarlı durumdaki değeri arasındaki fark esas alınarak tazminat miktarı tespit edilir[869]. Kısmi zıya veya hasar halinde ise eşyanın

---

Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.137-159, s.138; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.141.

[865] MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.740; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.150; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.148; TAŞKIN, Konteyner, s.586-587.

[866] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.141.

[867] Taşıyanın sorumluluğunun tarihsel gelişimi ile ilgili olarak bkz: MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.739 vd.; SÜZEL Cüneyt, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Sorumluluğun Sınırlandırılması), s.5-16.

[868] Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin mehazını, Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5. maddesi ile Hamburg Kuralları'nın 6. maddesi oluşturmaktadır.

[869] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.163; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.406; TEKİL, Deniz Hukuku, s.319; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.191; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.125; HEPGÜLERLER, age, s.116.

tamamını etkileyen bir değer düşüklüğü olmadığı takdirde sadece zıya veya hasara uğrayan kısımlar üzerinden hesaplama yapılır.

Hükümde *"gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri"* denilerek sabit bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre fiili boşaltma işleminin yer ve zaman itibariyle navlun sözleşmesinde belirtilen şekilde gerçekleşip gerçekleşmediğine bakılmaksızın, eşyanın değeri her durumda sözleşmeye göre gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamana göre belirlenecektir[870].

Eşyanın değeri ise borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına ya da her ikisinin de bulunmaması durumunda aynı nitelikte ve kalitede olan eşyanın olağan değerine göre tespit edilir. Burada eşyanın yükle ilgili kişi için ifade ettiği değer veya speküle edilen değeri dikkate alınamaz[871]. Borsa fiyatı veya cari piyasa fiyatı bulunmuyorsa eşyanın değeri, uzman bilirkişiler tarafından varsa eşyanın faturasından da yararlanılarak aynı nitelik ve kalitede olan eşyanın olağan değeri dikkate alınmak suretiyle belirlenecektir. Diğer bir deyişle eşyanın genel olarak herkes için ifade ettiği değer esas alınmalıdır[872]. Ayrıca eşyanın zıya veya hasarı sebebiyle tasarruf edilen gümrük, navlun gibi bir masraf var ise bunlar da zarardan tenzil edilmelidir[873]. Bu hüküm incelendiğinde; zararın hesaplanması bakımından uygulamada uyum sağlanmak istendiği görülmektedir. Ayrıca taşıyanın sorumluluğu eşyanın değeriyle sınırlandırılmış ve bu değerin belirlenmesinde objektif bir kriter getirilmek istenmiştir[874]. Bu nedenle zararın başka bir şekilde hesaplanması mümkün olmadığı gibi mahrum kalınan kazanç gibi diğer menfaatlerin ve dolaylı zararların tazmini de talep edilemeyecektir[875].

---

[870] SÖZER, Deniz Ticareti, s.507; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.145. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde ise geminin boşaltma yerine ulaşamadığı durumda yolculuğun bitti yer, yolculuk geminin zıyaı ile sona ererse eşyanın emniyete alındığı yer boşaltma yeri sayılmakta ve yerdeki eşyanın değeri esas alınarak hesaplama yapılmaktaydı (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.164; TEKİL, Deniz Hukuku, s.319; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.130; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.968; HEPGÜLERLER, age, s.116).

[871] AKINCI, age, s.356; SÖZER, Deniz Ticareti, s.508-509.

[872] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.164; SÖZER, Deniz Ticareti, s.508; SEVEN Vural, "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları", Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi, C. 1, S. 1, 2005, s.51-87 (İspat Sorunları), s.57; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.131.

[873] TEKİL, Deniz Hukuku, s.319; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.130; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.147; HEPGÜLERLER, age, s.116.

[874] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.163; TEKİL, Deniz Hukuku, s.318; KANER, Deniz Ticareti, s.381.

[875] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.163; AKINCI, age, s.355; TEKİL, Deniz Hukuku, s.318; SEVEN, İspat Sorunları, s.57. Aksi yönde görüş için bkz: YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.406; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.127; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.143.

İspat yükü kuralları açısından bakıldığında, eşyanın hasarlanması halinde yükle ilgili kişinin, eşyanın gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki borsa fiyatını veya cari piyasa değerini ve hasarlı satış değerini ispatlaması gerekir. Bu ispat faaliyetine karşı taşıyan, yükle ilgilinin sorumlu olduğu herhangi bir zararı bulunmadığı veya söz konusu zarardan indirilmesi gereken masraflar bulunduğunu ispat etmek yükü altındadır[876].

Bununla birlikte, her durumda taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanması adil ve hakkaniyetli olmayacaktır. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan haller düzenlenmiştir.

Ayrıca belirtilmelidir ki, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin bu hükümler, taşınan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi nedeniyle taşıyana karşı haksız fiile ya da diğer bir sebebe dayanılarak açılan tüm davalarda da uygulanır (TTK m. 1190/3). Taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bakımından da Türk Ticaret Kanunu'nun 1186 ve 1187. maddeleri uygulama alanı bulacaktır.

3.2.3.2 Eşyanın Zıya veya Hasara Uğraması Halinde

a. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/1. fıkrasına göre; taşıyan eşyanın uğradığı ya da eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle, her hâlde hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına[877] ya da zıya veya hasara uğrayan eşyanın gayri safi (brüt) ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkına denk gelen tutarı aşan zararlar için sorumlu olmaz. Özel Çekme

[876] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.164; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.131.

[877] Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right "SDR"), Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından 1969 yılında oluşturulmuş uluslararası bir rezerv para birimidir. Amerikan Doları, Euro, İngiliz Sterlini, Japon Yeni ve Yuan para birimlerine belirli oranlarda ağırlık tanınarak Özel Çekme Hakkı değeri tespit edilmektedir. Bu özelliği dolayısıyla Özel Çekme Hakkı, altından ve kendisini belli oranda oluşturan milli para birimlerinden daha istikrarlı hale gelmektedir. Bu nedenle uzun dönemde enflasyonun ve ekonomik krizlerin sorumluluğun üst sınırı üzerindeki etkisini en aza indirmek amacıyla taşıma hukuku mevzuatında sorumluluğun üst sınırının Özel Çekme Hakkı ile belirlenmesi tercih edilmektedir. Özel Çekme Hakkı değeri, her iş günü IMF tarafından ilan edilir (ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.167; KARAN, The Carrier's Liability, s.365; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.165; AKTEN Necmettin, "Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü: Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk", İstanbul Barosu Dergisi, C. 86, S. 1, 2012, s.31-51, s.46-47).

Hakkı, fiili ödeme günündeki veya taraflarca belirlenen başka bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından tespit edilecek değerine göre Türk Lirası'na çevrilir (TTK m. 1186/1). Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, Özel Çekme Hakkı'nın Türk Lirası karşılığını her iş günü resmi internet sitesinde ilan eder.

Söz konusu hükümde üst sınırın belirlenmesinde birbirinin alternatifi olan ikili bir sistem öngörülmüş olup, koli ve ünite sayısının esas alındığı sistem ile eşyanın brüt ağırlığının esas alındığı sistemden hangisi yüksek ise, sınır olarak o miktarın geçerli olacağı düzenlenmiştir. Böylelikle taşıyanın sorumluluğunun sınırı belirlenirken sadece koli-ünite veya eşyanın brüt ağırlığı kıstaslarının esas alınmasından doğacak sakıncalar önlenmek istenmiştir[878].

Taşıyan, sorumluluğunun üst sınırını aşan zararlardan sorumlu olmaz. Bununla birlikte eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış ise bu üst sınır uygulanmaz (TTK m. 1186/1). Bu durumda tespit edilecek üst sınır yerine denizde taşıma senedine yazılmış değer uygulanır[879]. Burada eşyanın sadece değerinin yazılması yeterli değildir. Eşyanın cinsi ve değerinden sadece birinin taşıma senedine yazıldığı durumlarda Kanun'da belirtilen sorumluluk sınırı geçerlidir[880]. Ancak taşıma senedinde eşyanın değeri tam olarak gösterilmese de, taşıma senedinin içeriğinden eşyanın değerinin tespiti objektif olarak mümkünse, eşyanın değeri üst sınır olarak uygulanır. Yargıtay da eşyanın değerinin taşıma senedinden belirlenebilir olması halinde Kanun'da belirtilen sorumluluk sınırının uygulanamayacağı görüşündedir. Örneğin; taşıma senedinde eşyanın değeri kesin olarak belirtilmemekle birlikte, eşyanın cinsi ve miktarı belirtilip ayrıca faturaya da atıfta bulunulmuşsa, artık eşyanın değerinin tespitine imkan veren objektif unsurlar taşıma senedinde gösterilmiş olduğundan Kanun'da belirtilen sorumluluk sınırı uygulanamaz[881]. Ayrıca taşıyanın gerekli önemleri alabilmesini sağlamak için, yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve değerinin beyan edilmesi gerekir[882].

---

[878] ÇETİNGİL, agm, s.145; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.159; KARAN, The Carrier's Liability, s.356; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.158.
[879] Yarg. 11. HD, 26.02.1982, E.1982/810, K.1982/785 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[880] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.172; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.408; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.152.
[881] Yarg. HGK, 17.04.1985, E.1983/11-529, K.1985/327 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[882] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.172.

Doktrinde görüş birliği olmasa da, taraflar arasında eşyanın cins ve değerinin deniz taşıma senedine yazılacağına ilişkin bir anlaşma olmasa bile, taşıyan ek navlun ödenmesi şartıyla eşyanın cins ve değerine dair bildirimi denizde taşıma senedine yazmakla yükümlü olduğu kabul edilmelidir[883]. Aksi takdirde yani taşıyanın eşyanın cins ve değerine dair bildirimi denizde taşıma senedine yazmakla yükümlü olmadığının kabulü, ilgili hükmün uygulanmasının taşıyanın iradesine bırakılması anlamı taşıyacaktır. Bu durumun ise hakkaniyete ve düzenlemenin getiriliş amacına uygun düşmeyeceği kanaatindeyiz[884].

Yükleten tarafından bildirilen ve denizde taşıma senedine yazılan kayıtlar, eşyanın cinsi ve değerine ilişkin karine oluşturur. Bu karine taşıyan için bağlayıcı nitelikte olmayıp, karinenin aksi gönderilen ve konişmentoyu devralan iyiniyetli üçüncü kişi dahil tüm ilgililere ispat edilebilir (TTK m. 1186/4). Hükme bakıldığında, üst sınırın uygulanması için taşıma senedine yazılan değerin gerçeği yansıtması şartı aranmamıştır. Bu nedenle eşyanın değerinin bildirilenden daha düşük olduğu ispat edilirse, bildirilen bu değer değil, eşyanın gerçek değeri taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını oluşturur[885]. Diğer taraftan eşyanın değerinin bildirilenden daha yüksek olduğu ispat edilirse ve bu değer aynı zamanda Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/1. fıkrasında öngörülen üst sınırın da üzerindeyse, eşyanın gerçek değeri yerine 1186/1. fıkrada öngörülen üst sınır uygulanacaktır[886].

Ancak yükletenin, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi halinde, taşıyan her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya ya da hasar sebebiyle sorumlu olmaz (TTK m. 1186/5). Eşyanın cins veya değerinin kasten gerçeğe aykırı bildirildiğinin ispat yükü, taşıyanın üzerindedir[887].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesi, taşıyanın sorumluluğunu kaldıracak veya daraltacak şekilde değiştirilemeyeceğinden, tarafların taşıyanın sorumluluğunun üst

---

[883] DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.132; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.152. Aksi yöndeki görüş için bkz: ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.172; AKINCI, age, s.362; ÇETİNGİL, agm, s.159; SÖZER, Deniz Ticareti, s.508; KARAN, The Carrier's Liability, s.371.

[884] Aynı yönde bkz; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.153.

[885] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.173; ÇETİNGİL, agm, s.158. Eşyanın bildirilen değerinin, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/1. fıkrasına göre belirlenecek üst sınırdan daha düşük olması halinde, bildirilen bu değer sorumluluk üst sınırı olarak uygulanır ve bu durum emredici hükümlere aykırılık olarak nitelendirilemez (YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.154).

[886] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.154.

[887] Söz konusu taşıyanın mutlak sorumsuzluk sebebi için ayrıca bkz; yuk. 3.2.1.3, c, bb, eee.

sınırını daha düşük bir tutar olarak belirleyecekleri anlaşmalar geçersiz olacaktır (TTK m. 1243/1-a). Bununla birlikte tarafların Kanun'da düzenlenen bu üst sınırlardan daha yüksek bir tutarı kararlaştırabilmeleri mümkündür. Ancak taraflarca kararlaştırılan sınır, koli veya ünite başına belirlenen sınır ile gayri safi ağırlık için belirlenen sınırdan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz (TTK m. 1186/8).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinde, koli ve ünite (birim) kavramları tanımlanmamıştır. Somut uyuşmazlıkta koli veya ünitelerin bulunup bulunmadığının ve sayısının tespitinde öncelikli olarak konişmentonun içeriğine bakılacaktır[888].

Deniz taşımalarında eşyanın özelliği dikkate alınarak, taşıma sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelerden belirli şekilde korunmasını sağlayan bir muhafaza içine konulması durumunda koli söz konusu olur. Bu bakımdan koliden bahsedilebilmesi için muhafaza ile eşyanın bir bütün oluşturması gerekir. Sandık, çuval, kutu, fıçı veya varil koliye örnek olarak sayılabilir[889]. Kolinin oluşması bakımından eşyanın hacim veya ağırlığının bir etkisi bulunmamaktadır. Dökme yükleri ise bir bütün şeklinde koli olarak kabul etmek mümkün değildir[890]. Zaman içerisinde yüklerin çeşitlenmesi, buna bağlı olarak taşıma ve ambalajlama yöntemlerinin gelişmesi ve yeni gemi türlerinin ortaya çıkması ile kolinin (package-packung) uygulama alanı genişlemiştir[891]. Bu nedenle kolinin net bir tanımını yapılamamakta olup, esnek davranılması gerekmektedir. Kolinin varlığı için, eşyanın tümüyle kapatılması ve ambalajlanmış olması aranmayıp, yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında kolaylık sağlamak üzere hazırlanmış olması yeterlidir[892]. Bu bakımdan, katlanıp bağlanmış deriler, tellerle bağlanmış saç rulolar da koli kapsamında değerlendirilmektedir[893]. Bu kapsamda özellikle standart konteynerler,

---

[888] TETLEY, agm, s.687.

[889] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.169; AKINCI, age, s.359; TETLEY, agm, s.688; TEKİL, Deniz Hukuku, s.321; ÇETİNGİL, agm, s.139-140; SÖZER, Deniz Ticareti, s.512; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.196; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.973; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.136; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.145; GÜNAY, age, s.183; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108; BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1384; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.359-360.

[890] ÇETİNGİL, agm, s.140; SÖZER, Deniz Ticareti, s.513; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108.

[891] ÇETİNGİL, agm, s.139; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.155; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.195; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.158; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.361.

[892] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.169; ÇETİNGİL, agm, s.140; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.156; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.195; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.134; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.973; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.136; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.159; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108; BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1384; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.361-362.

[893] TEKİL, Deniz Hukuku, s.321; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.196.

taşımayı kolaylaştırmak ve eşyaları korumak için kullanıldığı dikkate alındığında koli kavramı içinde değerlendirilecektir[894]. Diğer konteyner türleri açısından ise üstü açık (open top), açık veya düz raf (flat rack), platform ve "tunnel" tipi konteynerlerin koli kavramına dahil olduğu söylenebilecektir[895].

Eşyanın bir kabın içine konulmadığı (örneğin dökme yükler, kömür gibi) veya bir muhafazaya alınmadığı (örneğin otomobil, kamyon, makinalar gibi) durumlarda, boşluk dolduran bir kavram olarak ünite (parça, birim) kavramı kullanılmaktadır[896]. Yükleme birimi, yükleme ve boşaltma aşamalarında kolaylık sağlamak amacıyla herhangi bir araç vasıtasıyla veya herhangi bir şekilde bir araya getirilmiş eşyayı ifade eder[897]. Eğer taşınacak eşya bir koli içine alınmışsa, tazminat sınırı öncelikle koli sayısına göre hesaplanacaktır[898]. Koli var ise üniteye göre hesaplama yapılmaz. Ünitenin tespitinde, yükleme ünitesinin (shipping unit) mi yoksa navlun ünitesinin (freigt unit) mi dikkate alınacağı tartışmalıdır. Yükleme ünitesi, taşınacak eşyaların yükleme için fiziksel olarak ayrıldığı birimleri ifade eder. Ambalajsız bir araba veya makine bir yükleme birimini meydana getirir. Navlun ünitesi ise navlunun hesaplanmasında esas alınan ve ağırlık, hacim, adet veya ölçü gibi etkenlere dayanan birimdir[899]. Yükleme ünitesinde sadece fiziksel ünite ölçütü benimsediğinden, büyük tanklar içinde taşınan petrol gibi yükler ile değeri yüksek olan otomobil, makine gibi geniş hacimli yükler için uygun sonuçlar vermemektedir[900]. Doktrinde eşyanın bir koli içine alınmadığı hallerde, navlun sözleşmesi veya taşıma senedinde eşyanın miktarını açıklamak için kullanılan ya da bu yoksa eşyanın cinsine göre miktarı belirtmek için mutat olarak kullanılan ölçü, ünite olarak kabul edilmektedir[901]. Burada özellikle navlunun belirlenmesinde mutat olarak

---

[894] Aynı yönde bkz: TETLEY, agm, s.689; Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında konteynere gemi ambarı fonksiyonu yükleyen ve bu sebeple konteyneri koli olarak nitelendirmeyen görüş için bkz: SIMON, Shipping Containers, s.507; ZSCHOCHE, agm, s.2421-2423.

[895] BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1384.

[896] AKINCI, age, s.358; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s.79; ÇETİNGİL, agm, s.141; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.407; SÖZER, Deniz Ticareti, s.514; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.197; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.136; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.146; WIEDENBACH, age, s.115; GÜNAY, age, s.184; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108; BİCAN, Büyük Metal Kutular, s.1385; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.380.

[897] KANER, Deniz Ticareti, s.382.

[898] SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.197.

[899] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.108.

[900] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.109.

[901] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.170; TETLEY, agm, s.691; YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.407; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.134.

esas alınan birimin (ton veya metreküp gibi), yani navlun ünitesinin olarak kabul edilmesi kanımızca da yerinde olacaktır[902].

Sorumluluk üst sınırının belirlenmesinde kullanılan koli-ünite sisteminin alternatifi olan eşyanın gayri safi (brüt) ağırlığı ise, bir veya az parçadan oluşan eşyanın taşınması ya da ağır bir eşyanın varlığı halinde kullanılmaktadır. Özellikle dökme yüklerin taşındığı durumlarda, sorumluluk sınırının belirlenmesinde gayri safi ağırlık sisteminden yararlanılacaktır. Hükümde "gayri safi" (brüt) ağırlık esas alındığından, eşya ambalajlanmış veya bir kap içerisindeyse, ambalajın veya taşıyan tarafından tedarik edilmiş olmadıkça kabın ağırlığı da hesaplamaya dahildir[903]. Burada özellikle eşyanın kısmen veya tamamen zıyaa uğraması halinde, eşyanın ağırlığının belirlenmesinde zorluklar yaşanabilir. Konişmento veya navlun sözleşmesini ispatlayan diğer bir belgede eşyanın ağırlığı yazılmış ve bu konuda bir çekince konmamışsa, bu miktar sorumluluk sınırının belirlenmesinde esas alınmalıdır[904]. Böyle bir belge düzenlenmediği veya düzenlenip de ağırlığa ilişkin bir kayıt içermediği ya da ağırlığa ilişkin bir kayıt içerip de bu kayıt hakkında çekince konulan hallerde, eşyanın ağırlığı yükle ilgili kişi tarafından ispat edilecektir[905].

Sorumluluk sınırının hesaplanmasında, taşınan tüm eşyanın koli veya ünite sayısı ya da toplam ağırlığı değil, sadece zıya veya hasara uğrayan kısım esas alınır[906]. Eşyanın kısmi zıyaı halinde bu ayrımın gözetilmesi büyük önem arz edecektir. Bununla birlikte kolide taşınan eşyanın kısmen zıya veya hasara uğraması durumunda, koli veya ünite başına tespit edilen tutarda bir oranlama yapılmaz. Koli veya ünite başına tespit edilen tutar, ilgili kolinin içindeki eşya kısmen zıya veya hasara uğramış olsa dahi tam olarak dikkate alınacaktır[907].

---

[902] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.171; OKAY, Deniz Ticareti, s.206; WILSON, age, s.50; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.198; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.134; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.160. Bu görüşe karşın *Kaner,* ünite kavramının yükleme ünitesi olarak anlaşılması gerektiği görüşündedir (KANER, Deniz Ticareti, s.382).

[903] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.158; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.162.

[904] Eşyanın ağırlığına ilişkin konişmentoya yazılan çekincesiz kayıt, taşıyanın eşyayı konişmentoda yazıldığı gibi teslim aldığına ve yükleme konişmentosu düzenlendiği hallerde ise yüklendiği karine oluşturur. Ayrıca bu karinenin aksi, konişmentoyu bu kayda güvenerek devralan gönderilen de dahil olmak üzere iyiniyetli üçüncü kişilere ispatlanamaz (TTK m. 1239/3). Bununla birlikte konişmento hamilinin bu kaydın aksini ispat edebilmesi mümkündür.

[905] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.158-159.

[906] YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.136; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.150; KOŞER, age, s.56.

[907] OKAY, Deniz Ticareti, s.205; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.150.

Taşıyanın, Türk Ticaret Kanunu'nun 1183. maddesinde düzenlenen sebeplerin birleşmesi uyarınca zarardan kısmen sorumlu olması halinde sorumluluğun üst sınırının nasıl hesaplanacağı konusunda bir hüküm konulmamıştır. Burada sorumluluğun üst sınırının taşıyanın kusur oranına göre belirlenmesinin mümkün olmayacağını ve bu nedenle taşıyanın zarardan kısmen sorumlu olmasının, sorumluluğun üst sınırını değiştirmeyeceğini kabul etmek yerinde olacaktır[908].

b. Konteyner Taşımalarına İlişkin Özel Düzenleme

aa. Genel Olarak

Konteyner taşımacılığını doğrudan ilgilendiren Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrası ile taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde konteynerin kendinin mi, yoksa içerisindeki belirli ambalajlanmış eşyanın mı koli sayılacağına ilişkin düzenleme yapılmıştır[909]. Bu hükme göre, konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite adeti denizde taşıma senedine[910] yazılmışsa taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu koli veya ünite adedi dikkate alınacak; denizde taşıma senedinde konteynerin içeriğine ilişkin herhangi bir şey yazılmamışsa konteyner tek bir koli veya ünite sayılacaktır. Ayrıca konteynerin bizzat kendisi zıya veya hasar görürse, taşıyana ait veya onun tarafından temin edilmiş olmadıkça, konteyner ayrı bir koli kabul edilecektir.

Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını düzenleyen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1114. maddesinde bu konuda açık bir düzenleme bulunmadığından, konteynerin içerisindeki eşya ile birlikte bir koli mi sayılacağı ya da içerisindeki münferit ambalajlı eşyanın ayrı ayrı mı birer koli sayılacağı tartışma konusuydu[911]. Hatta

---

[908] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.150.

[909] Doktrinde bu düzenleme "Konteyner Klozu" olarak da adlandırılmaktadır (ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.106; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2515).

[910] Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasına göre konteynerin içeriğine ilişkin kaydın denizde taşıma senedinde yer alması gerekmektedir. Konişmento dışındaki diğer denizde taşıma senetleri, taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek için düzenlediği konişmento dışındaki her türlü senet olarak ifade edilebilir (TTK m. 1242; Denizde taşıma senedi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: SEVEN, Gönderilen, s.70-71). Ayrıca multimodal taşımalara ilişkin olarak somut olayda navlun sözleşmesine dair hükümlerin uygulanması (TTK m. 903) halinde, multimodal taşıma senedinin Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının uygulanması bakımından denizde taşıma senedi olarak nitelendirilmesi yerinde olacaktır (TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2516).

[911] Bu tartışmalar ve görüşler için bkz; ANGUS, agm, s.408 vd.; SIMON, Shipping Containers, s.507 vd.; ZSCHOCHE, agm, s.2421 vd.; ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.169; OKAY, Deniz Ticareti, s.207; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.112-132; WILSON, age, s.1116; AYBAY Gündüz/ATAMER Kerim; "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bankacılık Enstitüsü, Ankara 1989, s.225-273, s.228 vd.;

konteyner ile yapılan taşımalarda en çok tartışılan konuların başında, taşıyanın sorumluluğunun koli başına nasıl sınırlandırılacağı gelmektedir[912]. Konteyner taşımalarının başladığı ilk yıllarda, koli ve ünite kavramları göz önüne alınarak konteyner daha çok koli kavramı içinde değerlendirilmiştir[913]. Mahkeme kararlarında ise konteynerin ambalaj işlevi taşıyıp taşımadığı, kimin tarafından temin edildiği, konişmentoda konteynerin içeriğine ilişkin bilgi bulunup bulunmadığına bakılarak kararlar verildiği görülmektedir[914]. Her iki hesap şekli arasında büyük bir fark olduğundan ve taşıyanın sorumluluğuna büyük bir etki ettiğinden sorunun çözümü büyük bir önem arz etmekteydi. Bu konu uluslararası alanda ilk kez 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları ile düzenlenmiş ve daha sonrasında kabul edilen Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarında da düzenlemeler yapılmıştır[915]. Bu konuda doktrin tarafından Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları[916]'nda yapılan düzenlemeler esas alınarak, konteyner içindeki ambalaj sayısı konişmentoya yazılmışsa bu ambalajlanmış eşyaların her birinin, yazılmamışsa konteynerin bir bütün olarak koli sayılması gerektiği ağırlıklı görüş olarak benimsenmiştir[917].

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda da konşimento veya diğer denizde taşıma senedindeki kayıtları esas alan bu görüş uyarınca bir düzenleme yapılmıştır. Türk Ticaret

---

AYBAY/AYBAY/AYBAY/AYBAY, age, s.664; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s.196; GLASS, age, s.456 vd.; KARAN, The Carrier's Liability, s.344-345; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, agm, s.973-974; HEPGÜLERLER, age, s.118-120; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.412 vd; TAŞKIN, Konteyner, s.610.

912 ANGUS, agm, s.408; SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.282 vd.; TETLEY, agm, s.698 vd.; KARAN, The Carrier's Liability, s.344-350; MOHAMMED Abdulla Hassan, "Containerized and Palletized Cargo", Journal of Sharia and Law, Vol. 2012, No. 49, January 2012, s.25-98; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2515.

913 TETLEY, agm, s.689.

914 ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.109-111.

915 Türkiye'nin de taraf olduğu Lahey Kuralları'nın uygulanacağı durumlarda konteynerin koli veya ünite olarak sayılıp sayılmayacağı tartışma konusudur. Doktrinde de kanımızca yerinde olarak belirtildiği üzere, Lahey Kuralları'nın 4/5 hükmünde ifade edilen "koli başına" terimi konteyner taşımacılığı bakımından öncelikle tarafların amaçları göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Bu kapsamda konişmentoda konteynerin içeriğine yer verilmişse, sorumluluk sınırının tespitinde konişmento içeriğinde belirtilen koli veya ünite sayısı esas alınmalıdır. Konişmentoda konteyner içeriğine yer verilmemekle birlikte taraflar başka bir taşıma belgesinde koli veya ünite sayısını belirtmişse, burada belirtilen koli veya ünite sayısının sorumluluk sınırının tespitinde esas alınması yerinde olacaktır. Konişmento veya diğer bir taşıma belgesinde konteyner içeriği belirtilmemişse bu durumda konteynerin tamamı koli veya ünite olarak esas alınmalıdır (TETLEY, agm, s.700-701; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2517).

916 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 6/2-a bendine göre ; Eşya; konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecinde taşınıyorsa, eğer konişmento düzenlenmiş ise konişmentoda veya deniz yoluyla taşıma sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede yazılan paket ya da belirtilen diğer taşıma birimlerinin her biri ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi takdirde, belirtilen bu taşıma gereçlerinin içindeki eşya tek bir koli veya ünite sayılır.

917 DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.131-132; KARAN, The Carrier's Liability, s.344-345.

Kanunu'nun 1186/3. fıkrası ile taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının tespitinde, bütün konteyner ya da içinde bulunan koli veya ünitelerden hangisinin dikkate alınacağı, konteynerin kimin tarafından temin edildiği ve istiflendiğinden bağımsız olarak tarafların iradesine bırakılmıştır[918]. Hükmün uygulanması bakımından tarafların konişmento veya diğer denizde taşıma senedinde konteynerin içeriğine ilişkin bilgiye yer verip vermediği önem arz etmektedir.

Bu hüküm kapsamında yükleten, konişmento düzenlenirken konteyner içerisindeki koli veya ünite sayısını taşıyana bildirerek, taşıyanın parça başına sınırlı sorumluluğunun konişmentoda yazılan koli veya ünite sayısı oranında hesaplanmasını sağlayabilir. Konişmentoya konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısının yazılması ile taşıyanın sorumluluk sınırı artmakta ve buna bağlı olarak taşıyanın yüke göstereceği özenin derecesinin de artması sağlanmış olmaktadır. Sonuç olarak taraflar konişmentoya konteyner içeriğini yazarak taşıyanın sorumluluk sınırını yükseltebilirler veya konteyner içeriğini yazmayarak taşıyanın sorumluluğunun yalnızca konteyner ile sınırlı kalmasını sağlayabilirler. Ayrıca tarafların taşıyanın sorumluluğunun sınırının belirlenmesine ilişkin bir iradesi olmasa bile konişmentoya konteynerin içeriğine dair bilgi yazması, taşıyanın sorumluluk sınırına etki edecek ve sınırın yükselmesine sebep olacaktır[919].

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının uygulama alanı bulabilmesi için öncelikle taşıyanın sınırlı sorumluluğunun somut olayda geçerli olması gerekir. Bu nedenle yükleten yüklemeden önce eşyanın cins ve değerini taşıyana bildirmiş ve bu bilgiler denizde taşıma senedine yazılmışsa taşıyanın sınırlı sorumluluğu geçerli olmayacağından (TTK m. 1186/1), Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrası da uygulama alanı bulamayacaktır. Ayrıca taşıyan sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına yol açan kast veya nitelikli kusuru ile zararın oluşmasına sebebiyet verirse, bu halde de taşıyanın sınırlı sorumluluğu geçerli olmayacağından (TTK m. 1187), Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrası da uygulanamaz[920]. Sonuç olarak deniz yolu ile taşınması kararlaştırılan bir eşya; topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş, taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir sebepten zarar görmüş ve taşıyan

[918] ÇETİNGİL, agm, s.146; KARAN, The Carrier's Liability, s.344-345; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.163; KOŞER, age, s.59; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2516.
[919] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.112.
[920] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.113-114.

sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip ise taşıyanın sorumluluğunun sınırı Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasına göre belirlenecektir. Ayrıca burada eşyanın brüt ağırlığına göre de bir hesaplama yapılacağı ve bu hesaplamaya göre daha yüksek bir değer tespit edilirse sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu değerin esas alınacağı unutulmamalıdır.

Burada ayrıca belirtilmelidir ki, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırmasında eşyanın brüt ağırlığını esas alan ölçütün konteyner ile yapılan taşımalarda büyük bir etkiye sahip olduğu söylenebilecektir. Özellikle eşyanın brüt ağırlığının yüksek olduğu durumlarda, konteyner tek bir koli olarak sayılsa bile eşyanın brüt ağırlığı ölçütü kullanılarak taşıyanın sorumluluğunun sınırı daha yüksek belirlenebilecektir. Bu şekilde konteynerin tek bir koli sayılmasının olumsuz sonuçları ağırlığı fazla olan yükler için kısmen de olsa giderilmiş olacaktır. Diğer taraftan maddi değeri yüksek ancak ağırlığı hafif yükler bakımından içerisinde birden fazla koli veya ünite bulunan konteynerin tek bir koli olarak kabul edilmesi halinde eşyanın brüt ağırlığı ölçütü sorunun çözümünde yetersiz kalmaktadır[921]. Özellikle hafif yüklerde ortaya çıkan bu eksikliğin giderilmesi açısından Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasında getirilen düzenlemenin büyük bir öneme sahip olduğu görülmektedir.

Taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlerle düzenlendiği durumlarda, koli veya üniteden ne anlaşılacağı ya da konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri açısından sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde dikkate alınacak birim ile ilgili olarak kanuni düzenlemeleri taşıyan lehine değiştiren sözleşme hükümleri geçersiz olacaktır[922]. Tarafların anlaşarak sorumluluk üst sınırını yükseltmeleri mümkündür. Burada emredici hükümlerde belirtilen kavramlar, kanun hükümleri uyarınca mahkemeler tarafından içeriği belirlenerek somut olaya uygulanacaktır.

Bilindiği üzere konteyner ile yapılan taşımalarda, taşınacak eşyalar konteynere taşıyan tarafından yüklenebildiği gibi taşıtan veya yükleten tarafından da yüklenebilmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının uygulanmasında eşyaların konteynere kim tarafından yüklendiği büyük bir önem arz etmektedir. Bu nedenle eşyaların konteynere kim tarafından yüklendiği ayrımı dikkate alınarak ayrıntılı açıklama yapılması yerinde olacaktır.

---

[921] ÇETİNGİL, agm, s.145-146; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.111-112.

[922] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.171; ÇETİNGİL, agm, s. 156; KARAN, The Carrier's Liability, s.343; AKAN, Yüke Özen Yükümlülüğü, s.135; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.164.

bb. LCL/FCL veya LCL/LCL Taşımalarda

Konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği durumlarda (LCL/FCL veya LCL/LCL), taşıyan konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısını bilmektedir. Taşıyanın konteynerin içeriğini bildiği bu halde denizde taşıma senedine koli veya ünite sayısının yazılmaması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırının nasıl belirleneceği tartışmalıdır.

Açıklanan bu durumda Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının katı bir şekilde uygulanmasının, sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınarak birimi belirlemenin tamamen taşıyanın iradesine bırakılmış olacağı tartışmalarına neden olmuştur. Bu durumun, hükmün düzenleniş şekli ve kaynağını oluşturan uluslararası sözleşmelerin amacıyla uyuşmadığı görülmektedir.

Bu konuda doktrinde *Çetingil*, hükmü lafzi yorumlayarak konteyner içeriğinin koli veya ünite olarak kabul edilebilmesi için koli veya ünite sayısının denizde taşıma senedine yazılmasının yeterli olduğu ve eşyanın konteynere kim tarafından yüklendiğinin bakılmasına gerek bulunmadığı görüşündedir[923].

Bu görüşe karşın *Yazıcıoğlu*, konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde, taşıyanın konteynerin içerdiği birimleri taşıma senedinde miktar olarak yazmasının zorunda olduğunun ve bu konuda "belli değil" kaydı koyamayacağının kabul edilmesi gerektiği görüşündedir. Bununla birlikte eşya konteynere istiflenmiş ve yüklenmiş şekilde taşıyana teslim edilmişse, taşıyanın konişmentoya veya navlun sözleşmesini ispatlayan başka bir belgede bu konuda "belli değil" kaydını koyabilmesi mümkündür[924].

Karan tarafından, konteynerin taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyaların konteynere taşıyan tarafından istiflendiği durumlarda konteyner içeriği taşıyan tarafından bilindiğinden, konteynerin tamamının koli olarak nitelendirilemeyeceği ileri sürülmüştür[925].

Yetiş Şamlı, konteynerin taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde taşıyan taşıma senedinde konteynerin içeriğini

[923] ÇETİNGİL, agm, s.146.
[924] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.163.
[925] KARAN, The Carrier's Liability, s.347.

belirtmemiş ise, yükle ilgili kişinin zararın ispatında ortaya koyduğu miktarın sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde esas alınması gerektiğini ifade etmiştir[926].

Erbaş Açıkel, basiretli bir taşıyanın konteyner içeriğini bildiği veya bilebileceği durumlarda gerekli dikkat ve özeni göstermesi mümkün olduğundan, konteynerin tamamının koli veya ünite olarak kabul edilemeyeceği görüşündedir[927].

Algantürk Light ise, eşya paketlenmiş veya ambalajlanmış ise konişmentoda "içindeki belli değil" kaydına yer verileceği, ancak taşıyanın ambalajların sayısı bakımından sorumluluğunun bu kayda rağmen devam edeceği görüşündedir[928].

Kanımızca, konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde, taşıyan taşıma senedinde konteynerin içindeki koli veya ünite sayısını yazmamış ise yükle ilgili kişinin zararı ispatı sırasında ortaya koyduğu koli ve ünite sayısının sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde esas alınması yerinde olacaktır. Ancak bunun için öncelikle yükle ilgili kişinin taşıyana teslim ettiği koli veya ünite sayısını ispat edebiliyor olması gerekmektedir. Bu noktada zararın ispatı sırasında alınan delil tespiti raporu, teslim tutanakları, gümrük belgeleri veya varsa eşyaya ilişkin satış sözleşmesi delil olarak kullanılabilecektir. Zira böyle bir durumda konteynerin sadece bir koli veya ünite fonksiyonu taşıdığı söylenemez. Bu açıdan konteynerin tamamı, tek bir koli veya ünite sayılmamalıdır. Çünkü eşyalar konteyner içine taşıyan tarafından yüklendiğinden, taşıyan konteyner içeriğindeki koli veya ünite sayısını bilmekte ve yükle ilgili alınması gereken tedbirleri ve gösterilmesi gereken öngörebilmektedir. Ayrıca taşıyanlar genellikle yükletenlere göre daha güçlü bir konumda olup, bu güçlü konumlarını kullanarak sorumluluklarını kendi menfaatlerine uygun şekilde sınırlandırmalarını kabul etmek yerinde olmayacaktır. Bu nedenlerle taşıyanın korunmasını gerektirecek bir hal bulunmadığından, taşıyanın konteynere kendisinin istiflediği eşyalar için sorumluluk sınırının belirlenmesinde etkisinin bulunmasına ve sorumluluğunu haksız yere daraltmasına izin verilmemesi gerektiği kanısındayız.

Ayrıca konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde taşıyan, eşyanın miktarı ile ilgili çekince de koyamaz. Bununla birlikte konteyner taşıyana, istiflenmiş olarak kapalı bir şekilde teslim

[926] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.164.
[927] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.118.
[928] ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.23.

edilmişse, taşıyanın konteynerin içeriğine ilişkin çekince koyabilmesi mümkündür[929]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/1. fıkrasına göre, konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı ile ilgili beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa ya da bu beyanları kontrol etmek için yeterli olanağı yoksa, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol olanağının bulunmadığını belirten bir çekince koymak zorundadır. Bu şekilde bir çekince konulmazsa, konişmento taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edilen şekilde teslim aldığına ve yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması halinde yüklendiğine karine oluşturur. Bu karinenin aksi, konişmentoyu içeriği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dahil olmak üzere iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz (TTK m. 1239/3). Bu bakımdan konişmentonun karine fonksiyonu ve bu karinenin aksinin yazılı beyan sorumluluğu ilkesi gereği gönderilen de dahil olmak üzere iyiniyetli konişmento hamiline karşı ileri sürülememesi, uyuşmazlık halinde taşıyanın savunma imkanlarını oldukça kısıtlamaktadır.

Konişmentoya konulacak çekince, ilgili olduğu beyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/3. fıkrasına göre karine oluşturmasını engeller. Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/1. fıkrasından açıkça anlaşıldığı üzere, taşıyan yeterli kontrol olanağı bulunmaması halinde bu gerekçesini de açıklayarak konteyner içindeki eşyaların koli veya ünite adedi ile ilgili çekince koyabilecektir. Dolayısıyla "içerisindeki belli değil" türündeki bir kayıt ancak konteyner taşıyana kapalı bir şekilde teslim edilmişse konulabilecektir. Bu nedenle eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde, taşıyan konteyner içeriğini bildiğinden ve kontrol imkansızlığı söz konusu olamayacağından, taşıyanın konteynerin içerdiği koli veya ünite sayısına ilişkin çekince koyabilme olanağı yoktur. Eğer yine de konişmentoya böyle bir çekince konulmuş ise çekince geçersiz sayılacaktır[930].

cc. FCL/LCL veya FCL/FCL Taşımalarda

Konteynerin yükleten tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere yükleten tarafından istiflenerek taşıyana kapalı bir şekilde teslimi hallerinde (FCL/LCL veya FCL/FCL), taşıyan konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısı hakkında bilgi

[929] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.164; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.120; KOŞER, age, s.60.
[930] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.120.

sahibi olamamaktadır. Bu durumda yükleten, bizzat kendisi ekonomik bir değer taşıyan konteyner içerisinde eşyayı teslim etmiştir. Eşyaların yükleten tarafından istiflendiği ve kapalı şekilde taşıyana teslim edildiği konteyner, içerisinde birçok koli veya ünitenin yer aldığı büyük bir koli olarak değerlendirilebilecektir. Zira taşıyan kendisine koli şeklinde bir yük teslim edilmiş gibi hareket etmek zorunda kalacaktır. Bu halde taşıyan konteyneri sadece dışarıdan kontrol edebilir ve haricen anlaşılan husus ve eksiklikleri denizde taşıma senedine yazabilir. Bu nedenlerle taşıyanın konteyner içeriği hakkında bilgi sahibi olmadığı, taşıyana bu konunun bildirilmediği ve denizde taşıma senedine de koli ve ünite sayısı ile ilgili bilginin yazılmadığı durumlarda, konteynerin tek bir koli veya ünite sayılması gerekecektir[931].

Ayrıca konteynerin yükleten tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere istiflenerek taşıyana kapalı olarak teslimi durumunda, konteynerin içerisindeki eşya bakımından taşıyanın yeterli kontrol imkanı bulunmamaktadır[932]. Bu gibi durumlarda denizde taşıma senedinde, konteynerin içerisinde bulunan koli veya ünite sayısı yazılmakla birlikte, "içerisindeki belli değil" türünde kayıtlar düşülebilmektedir. Bu tür kayıtlar, yükleten tarafından konteynerin içeriğine ilişkin bildirilen bilgilerin taşıyan tarafından kontrol edilemediği durumlarda yazılmakta ve taşıyanın bilgilerin doğruluğundan emin olamadığı anlamı taşımaktadır. Konişmentoda hem konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısı belirtilmiş hem de "içerisindeki belli değil" türünde bir kayıt yazılmışsa, taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde konteynerin tek bir koli veya ünite sayılıp sayılmayacağının tespiti, konişmentonun karine fonksiyonu çerçevesinde incelenmelidir. Zira konişmentoya "içerisindeki belli değil" türündeki kayıtlar, konişmentonun karine fonksiyonunu kaldırmak için yazılmaktadır[933]. Konişmentonun içeriğini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun 1229. maddesine göre, konişmento eşyanın koli veya parça sayısı ile ağırlığı ya da başka şekilde ifade edilen

[931] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.116-117.
[932] SIMON, Latest Developments, s.444-445; DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.43; WILSON, age, s.193; WIEDENBACH, age, s.100; KOŞER, age, s.61. Taşıyanların konteynerin içindeki eşyaların cinsini ve değerini bilemeyecekleri, konteynerin içeriğinden habersiz olacakları görüşüne itirazlar için bkz: ZSCHOCHE, agm, s.2422. *Yazar*, konteynerin eşyaların cins ve özelliklerine göre seçildiğini, taşıyanların konteynerin içeriğini bilmeden gemiyi sefere çıkaramayacaklarını, yükleme ve boşaltmanın sağlıklı yapılabilmesi için yükler hakkında gereken bilgileri öğrenmek isteyeceklerini ileri sürmektedir. *Yazar*, görüşlerinde genel olarak haklı olsa da, konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısının kontrol imkanı sağlanmadan taşıyan tarafından bilenebilmesi kanımızca pek mümkün olmayacaktır.
[933] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.118.

miktarına ilişkin bilgiyi içermelidir (m. 1229/1-a). Taşınacak eşyanın koli veya ünite sayısı, konişmentonun esaslı unsurları arasında sayılmıştır. Bu nedenle yükleten taşıyana konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısını bildirmişse taşıyan bu bilgileri konişmentoya yazmak mecburiyetindedir[934]. Bu durumda konteyner kendisine kapalı olarak teslim edildiği için kontrol olanağı olmayan taşıyanın, Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/1. fıkrası gereğince bu gerekçesini de belirterek konişmentoya "içerisindeki belli değil" türünde bir çekinde kaydı koyması hakkı olduğu gibi bu aynı zamanda onun için bir yükümlülüktür[935].

Konteynerin içeriği konşimentoya yazılmış ancak çekince konulmamışsa, konteyner içerisinde yükletenin bildirdiği sayıda koli veya ünite bulunduğu yönünde karine oluşur. Bu karinenin aksi yükletene karşı ileri sürülebilirse de, Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/3. fıkrası uyarınca konişmentoyu içeriği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dahil olmak üzere iyiniyetli olarak devralan üçüncü kişiye karşı bu kaydın aksi ispat edilemez. Diğer taraftan konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedine konteynerin içerdiği koli veya ünite sayısı yazılmış olmakla birlikte gerekçesi de açıklanarak geçerli bir çekince konulmuşsa, konişmentoda yazan konteynerin içerdiği koli veya ünite sayısına ilişkin kaydın karine olma niteliği ortadan kalkacaktır. Ancak çekincenin konulmuş olması, bu çekinceye ilişkin koli veya ünite sayısının hiç yazılmamış olduğu gibi bir sonuç ortaya çıkarmaz ve doğrudan konteynerin tek bir koli veya ünite sayılmasını sağlamaz. Bu durumda tazminat talep eden yükle ilgili kişinin, genel ispat kuralları çerçevesinde konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısının, konişmentoda yazıldığı gibi olduğunu ispat etmesi gerekecektir. Burada ispat yükü, konişmento hamili üzerinde kalmaktadır[936]. Bu durumun ispat edilmesi halinde sorumluluğun üst sınırının tespitinde konişmentoda yazan bu sayı esas alınır[937]. Bu ispat faaliyetinin yerine getirilememesi halinde ise konteyner tek bir koli veya ünite sayılacaktır.

Eşyaların konteynere yükleten veya taşıyan tarafından istiflenip taşıyana kapalı bir şekilde teslim edilip edilmediği her somut olayda kendiliğinden anlaşılamayabilir.

---

[934] SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.447.
[935] ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.120.
[936] ÇETİNGİL, agm, s.152; Yarg. 11. HD, 15.02.1999, E.1998/9109, K.1999/917 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.354).
[937] ÇETİNGİL, agm, s. 152; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.163; KARAN, The Carrier's Liability, s.349; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.164; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.120; KOŞER, age, s.61.

Burada Kanun yükle ilgili kişileri koruyacak bir düzenleme yapmıştır. Çekincenin geçerli olabilmesi için eşyanın konteynerde taşındığının yazılması yeterli olmayacak ve taşıyanın yeterli kontrol olanağının bulunmadığının konişmentoda açıklanması gerekecektir. Bu konuda konişmentolara, konteyner numarası ve içindeki eşyanın özellikleri belirtildikten sonra "Sealed" kaydı konulduğu görülmektedir. Bu kayıt, taşıyanın konteyneri kapalı bir şekilde teslim aldığına karine oluştursa da tek başına yeterli değildir[938]. Bu amaçla uygulamada konişmentolara "Shipper's load, stow and count" (yükletenin yüklediği, istiflediği ve bildirdiği sayı) kaydının konulduğu görülmektedir[939]. Bu kayıt ile eşyaların konteynere yükleten tarafından istiflendiği ve taşıyanın konteynerin içerdiği koli veya ünite sayısı hakkında bilgisinin olmadığı anlaşılmaktadır[940].

Burada ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1239/1. fıkrasında geçen "yeterli kontrol imkanının bulunmadığı" ifadesinin[941], sadece maddi imkansızlık halleriyle sınır olmadığı ve zaman kaybının da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmelidir[942]. Bu nedenlerle konteynerin taşıyana kapalı bir şekilde teslim edildiği hallerde, eşyanın kontrolünün maliyeti çok yüksek olacak veya taşımada gecikmeye sebep olacaksa, taşıyandan eşyayı kontrol etmesi beklenemeyecektir. Bu halde taşıyanın, yükletenin beyanlarını durumu açıklayan bir çekince ile konişmentoya geçirebileceği kabul edilmelidir[943]. Kontrol sebebiyle maliyetlerin artması ve taşıma süresinin uzaması tüm tarafların menfaatine aykırı olacaktır.

Bazı durumlarda konteyner taşıyan tarafından temin edilmiş olmakla birlikte, eşyaların konteynere yüklenmesi taşıtan veya yükleten tarafından yerine getirilmiş olabilir. Bu gibi durumlarda taşıyan yükleme ve istifleme işlemi sırasında bulunmadığı

---

938 ALGANTÜRK LIGHT, Konteyner Taşımacılığı, s.22.

939 DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, s.44; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.120.

940 *"…Somut olayda, gönderen (taşıtan) tarafından konteynerlerin mühürlendiği ve bu şekilde taşınana teslim edildiği konişmento üzerindeki "shippirs Laud and caunt" kaydından anlaşılmaktadır…"* [Yarg. 11. HD, 15.02.1999, E.1998/9109, K.1999/917 (TEKİL, Deniz Hukuku, s.354)].

941 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1110/2-b bendine göre kaptana kapalı konteynerler içinde teslim edilen eşyalar ile ilgili olarak, konteyner içindeki eşyanın belli olmadığına dair bir çekincenin konulması halinde, taşınan eşyanın içeriği bakımından konişmentoya yazılan beyanlar karine oluşturmayacaktır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ise kapalı konteynerler içinde teslim edilen eşyalar bakımından böyle bir düzenleme getirilmemiştir. Bu nedenle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre, belirtilen durumda taşıyanın konşimentodaki eşyaya ilişkin beyan edilen kayıtlara çekince koyabilmesi için 1239/1. fıkradaki aranan şartların sağlanması ve çekincenin gerekçeli olarak açıklanması gerekir (YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.201).

942 KARAN, The Carrier's Liability, s.237; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.202.

943 KARAN, The Carrier's Liability, s.237; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.202; KOŞER, age, s.61.

için konteyner içeriğini bilmiyorsa ve denizde taşıma senedine konteyner içeriği hakkında bilgi yazılmamışsa, konteynerin tek bir koli veya ünite sayılması gerekecektir[944]. Diğer taraftan konteyner yükleten veya taşıtan tarafından temin edilmiş olsa bile eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde, taşıyan konteynerin içerdiği koli veya ünite sayısı hakkında bilgi sahibi olduğundan, konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği durumlardaki gibi değerlendirme yapılmalıdır.

Konteyner içeriğinin yanlış beyan edilmesi halinde, bu durum eşyanın cins ve değerine ilişkin bir bilgi olmadığından Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/5. fıkrası uygulanamaz. Bu durumda konteynerin içinde bulunan koli veya ünite sayısının konişmentoda beyan edilenden fazla olması halinde, taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde konişmento içeriğini esas almak yerinde olacaktır. Bununla birlikte konteynerde bulunan koli veya ünite sayısı konişmentoda beyan edilenden az ise gerçek zararın tazmin edilmesi gereğince konteynerin gerçek içeriği esas alınarak sorumluluk sınırının belirlenmesi uygun olacaktır[945].

3.2.3.3 Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde

Eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle doğan zarar, eşyanın belirlenen sürede teslim edilseydi yükle ilgili kişinin malvarlığının mevcut olacağı miktarı ile eşyanın geç teslim edilmesi sonucu mevcut olduğu miktarı arasındaki farktan oluşur[946]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/6. fıkrasına göre taşıyanın, eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle doğan sorumluluğu, geç teslim edilen eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak belirlenen bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplan navlun miktarını aşamaz. Görüldüğü üzere, geç teslim sebebiyle doğan zararlarda koli veya kilogram başına sorumluluk belirlenmesi uygun olmayacağından, sadece navlun ile sınırlama kabul edilmiştir.

Düzenlenen bu ikili sınırlama uyarınca, navlun sözleşmesinde birden fazla partiden oluşan eşyanın taşınması kararlaştırılmışsa ve bunlardan sadece biri veya birkaçı açısından geç teslim zararı doğmuşsa, geç teslim edilen eşyalar için ödenecek navlunun iki buçuk katı sorumluluğun üst sınırını oluşturacaktır. Ancak belirlenen bu tutar, her

[944] Aynı yönde bkz; ERBAŞ AÇIKEL, agm, s.118.
[945] SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.463-464.
[946] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.408.

hâlde navlun sözleşmesinde taşınması kararlaştırılan tüm eşya partileri için ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz. Dolayısıyla navlun sözleşmesinde taşıması kararlaştırılan tüm eşyaların geç teslimi nedeniyle zarar doğmuşsa, bu durumda ödenecek toplam navlun miktarı sorumluluğun üst sınırını oluşturacaktır[947]. Diğer taraftan navlun sözleşmesinde tek bir eşya partisinin taşınacağı kararlaştırılmışsa, taşıyanın gecikme zararından sorumluluğu ödenecek navlunun iki buçuk katı ile değil, sadece ödenecek navlun bedeli ile sınırlıdır[948].

Geç teslim nedeniyle doğan zarar, aynen ifa menfaati ile ilgili değil, zamanında ifa menfaati ile ilgilidir. Bu nedenle geç teslim sebebiyle eşya zıyaa veya hasara uğramış ve aynen ifa menfaatine aykırı davranılmışsa, geç teslim söz konusu olsa bile eşyaya gelen zarar bakımından navlun ile sınırlama geçerli olmaz. Böyle bir durumda eşyaya gelen zarar dolayısıyla parça veya kilogram başına sınırlı sorumluluk ya da eşyanın değeri ile sorumluluk uygulanacaktır (TTK m. 1186/1-2)[949].

Eşyanın zayi olduğu gerekçesiyle tazminat talebinde bulunabilecek yükle ilgili kişi, teslim süresinin dolmasından itibaren altmış gün içinde teslim edilmeyen eşyayı zayi olmuş sayabilir (TTK m. 1178/5). Yükle ilgili kişi, zayi olmuş sayma yönünde seçim hakkını kullanırsa, sorumluluğun üst sınırı eşyanın zıyaa uğramasına ilişkin hüküm uyarınca tespit edilecektir[950].

Tarafların, taşıyanın eşyanın geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumluluğunun üst sınırını, geç teslim edilen eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ve her hâlde toplam navlun miktarından daha yüksek bir tutar olarak kararlaştırabilmesi mümkündür (TTK m. 1186/8).

3.2.3.4 Sorumluluk Sınırlarının Birlikte Uygulanması

Eşyanın hem zıya veya hasara uğraması hem de geç teslim edilmesi nedeniyle birlikte bir zarar doğması halinde taşıyanın toplam sorumluluğu, eşyanın tam zıyaından

[947] ÇETİNGİL, agm, s.151; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.154; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.501.
[948] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.164; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.155; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s.502.
[949] KANER, Deniz Ticareti, s.383.
[950] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.155.

sorumluluğu halinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/1. fıkrası gereğince tazminle yükümlü olacağı tutardan fazla olamaz (TTK m. 1186/7)[951].

Bu hüküm kapsamında, hem eşyanın zıya veya hasarı hem de geç teslimi nedeniyle doğan zararlar talep edildiğinde, tazminatın üst sınırı eşya tamamen zıyaa uğramış olsaydı ödenecek tutar olacaktır. Diğer bir deyişle taşıyanın tazminat sorumluluğu, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı veya eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkına denk gelen tutarlardan yüksek olanı ile sınırlı olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/7. fıkrasının uygulanabilmesi için geç teslimin hem eşyanın zıya veya hasarına hem de bu zararlar dışında kalan başka bir zarara sebebiyet vermesi gerekir. Diğer bir deyişle, eşya geç teslim edilmekle birlikte zıya veya hasarın sebebi geç teslim değilse bu hüküm uygulanmaz. Dolayısıyla sorumluluk sınırlarının bir arada uygulanması ve ödenecek tazminatın eşyanın tam zıyaı halinde uygulanması gereken miktarla sınırlanması söz konusu olmaz. Bu durumda navlun ile sınırlama uygulanır (TTK m. 1186/5)[952].

Bu hüküm, tesliminde gecikilen eşyanın zıya veya hasara uğramış olması durumunda uygulanacağı gibi taşınan eşyanın bir kısmının geç teslim edilmesi, bir kısmının zıya veya hasara uğramış şekilde teslim edilmesi durumunda da uygulanır[953].

3.2.4 Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Taşıma Hukuku'nun genelinde olduğu gibi deniz yolu ile eşya taşımalarına ilişkin düzenlemelerde de, taşıyanın belli bir dereceyi aşan kusuru kendisi lehine sağlanan imkanların kaybına sebep olmaktadır. Diğer bir deyişle, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı mutlak olarak düzenlenmemiştir. Zira, zarara sebep olan kusurun niteliği dikkate alınmadan her durumda taşıyana sorumluluğunu sınırlandırma hakkı tanınması hakkaniyete uygun olmayacaktır[954].

[951] Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/7. fıkrasında sadece parça başına sorumluluğa ilişkin 1186/1. fıkrasına atıf yapılmıştır. Ancak bu atfa 1186/2. fıkrasının da dahil olduğunun kabul edilmesi gerektiğine dair bkz; KANER, Deniz Ticareti, s.384.
[952] KANER, Deniz Ticareti, s.384-385.
[953] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.409.
[954] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.409; SEVEN, Taşıma Hukuku, s.148.

Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybı düzenlenmiştir[955]. Hükümde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına sebep olan iki tür ağır kusurdan bahsedilmektedir. Bu ağır kusurlardan biri *"kast"* iken diğeri *"pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil ya da ihmal"* olarak hükümde açıklanmıştır. Meydana gelen zarar veya geç teslime, bu nitelikli kusur türlerinden birinin sebep olduğu ispat edildiği takdirde taşıyan, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinde öngörülen sorumluluk sınırlarından faydalanamaz (TTK m. 1187/1).

Ayrıca taşıyanın adamları da zarara veya geç teslime, kasten ya da pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiili veya ihmali ile sebep olması durumunda, Türk Ticaret Kanunu'nun 1190/2. fıkrasına dayanarak taşıyan için öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz (TTK m. 1187/2). Türk Ticaret Kanunu'nun 1187/2. fıkrası, fiili taşıyan ve onun adamları hakkında da uygulanır (TTK m. 1191/2).

Kast, zarara sebep olan kişinin zararlı sonucu bilerek ve istenerek hareket etmesi olarak tanımlanabilir[956]. Kast ile hukuk tarafından korunan bir menfaat, bilerek ve istenerek ihlal edilmektedir. Kast, doğrudan kast ve dolaylı kast olarak ikiye ayrılmaktadır. Doğrudan kastta zarar veren kişi, ortaya çıkan zararlı sonucu doğrudan doğruya istemekte ve kabul etmekte iken, dolaylı kastta ise ortaya çıkan zararlı sonucu doğrudan doğruya istememekle birlikte bunu göze alarak hareket etmektedir[957]. Taşıyanın sınırlı sorumluluk hakkının kaybı bakımdan kast kavramı herhangi bir özellik arz etmemektedir. Burada taşıyanın hem doğrudan kastı hem de dolaylı kastı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesi kapsamında sınırlı sorumluluk hakkının kaybına sebep olan fiil olarak değerlendirilir[958].

Diğer nitelikli kusur türü ise "pervasızca bir fiil veya ihmal" ve "bu fiil veya ihmal sonucu muhtemel bir zararın meydana geleceğine ilişkin bilinç" olmak üzere iki unsurdan

---

[955] Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesinin kaynağını, Lahey-Visby Kuralları'nın 4/5. maddesi ile Hamburg Kuralları'nın 8. maddesi oluşturmaktadır. Ayrıca Rotterdam Kuralları'nın 61. maddesinde de taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı düzenlenmiştir. Söz konusu hükümler, 1187. maddesinin uygulanmasında önemli bir yol gösterici niteliğindedir. Lahey Kuralları'nda ise taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.

[956] VON TUHR, age, s.378-379; OĞUZMAN/ÖZ, age, s.60; EREN, age, s.659; KILIÇOĞLU, age, s.409.

[957] VON TUHR, age, s.379; EREN, age, s.659.

[958] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.171; SÖZER, Deniz Ticareti, s.305; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.169.

oluşur[959]. Taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası sırasında özen yükümlülüğünü düşüncesizce, muhtemel sonuca aldırış etmeksizin, ağır bir şekilde ihlal etmesi pervasızca bir davranış olarak nitelendirilmektedir. Davranışın bu nitelikte olup olmadığını her somut olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirmek gerekmekte olup, bu değerlendirme yapılırken objektif bir kriter olarak makul ve tedbirli bir taşıyanın davranışı esas alınmalıdır[960]. Bu nitelikli kusur türü, pervasızlık "recklessness" veya pervasızca davranış kavramı olarak Anglo-Amerikan Hukuk Sistemi'nde bilinen ve yaygın olarak kullanılan bir kusur türüdür[961]. Bu nitelikli kusur türünün belirlenmesinde, Anglo-Amerikan Hukuku'ndaki "wilful misconduct" kusur derecesinden yararlanılmıştır[962]. "Wilful Misconduct" kavramı, kişinin bilerek bir fiili yapması ve bu fiil sonucunda muhtemelen bir zarar doğacağını bilmesi veya bu fiili muhtemel sonuçlarını umursamaksızın, pervasızca gerçekleştirmesi şeklinde tanımlanmaktadır[963].

Bununla birlikte pervasızca hareketin, Kara Avrupası Hukuk Sistemi'nde yer alan kusur türlerinden herhangi birine tam olarak uymadığı görülmektedir[964]. Zira ağır ihmalde, yeterli özenin gösterilmemesi nedeniyle zarar ihtimalinin görülememiş olması arandığından, bu nitelikli kusur türü ağır ihmal olarak nitelendirilemez. Ayrıca bilinçli ihmalde, kişi zarar ihtimalini görmekle birlikte bu ihtimalin düşük olduğuna inanarak zararı önleyecek tedbirleri almadığından, bu nitelikli kusur türü bilinçli ihmal olarak da değerlendirilemez. Diğer taraftan dolaylı kastta zarar ihtimalinin yüksek olması aranmadığından, bu nitelikli kusur dolaylı kast olarak da sayılamaz. Bu nedenle Kanun'da ifade edilen bu nitelikli kusurun; dolaylı kasta yakın, ancak ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olduğunu kabul etmek gerekecektir[965].

Taşıyanın sınırlı sorumluluk hakkının kaybı için, zarara veya geç teslimdeki gecikmeye pervasızca bir davranışla sebebiyet vermek yeterli değildir. Buna ek olarak,

---

[959] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.409; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.170.
[960] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.170.
[961] MANDARAKA-SHEPPARD, age, s.62.
[962] "Wilful misconduct" kavramının tarihi ve anlamı ile ilgili bkz; DAMAR Duygu, "Milletlerarası Taşıma Hukukunda "Wilful Misconduct" -Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi-", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 24, S. 1-2, 2004, s.379-394 (Milletlerarası Taşıma); DAMAR Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin vd. 2011 (Wilful Misconduct), s.30 vd.
[963] DAMAR, Wilful Misconduct, s.30; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.170.
[964] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.172; DAMAR, Wilful Misconduct, s.278 vd.; SEVEN, İspat Sorunları, s.54; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.170; BİCAN, Konteyner, s.168.
[965] ÖZDEMİR Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Sanem Matbaacılık, Ankara 1992, s. 119; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.172-173; SEVEN, İspat Sorunları, s.55; D. AYDIN, age, s.54.

pervasızca davranış sonucu böyle bir zararın veya geç teslimin meydana gelmesi olasılığının bilinmesi ve bu bilinç ile işlenmiş bir fiil veya ihmal bulunması gerekir.

Ayrıca burada taşıyanın tespiti ile kimlerin kastının veya pervasızca davranışının sınırlı sorumluluktan yararlanma kaybına sebep olduğunun belirlenmesi gerekmektedir. Taşıyanın tüzel kişi olması halinde, organlarını oluşturan kişi veya kişilerin kusuru, tüzel kişi olan taşıyanın kusuru olarak kabul edilir (TMK m. 50). Bunun yanında tüzel kişi taşıyan adına yönetimle ilgili bağımsız karar alma ve uygulama yetkisine sahip kişilerin kusuru da, taşıyanın kusuru sayılır[966]. Bu kişilerin tespitinde, işletme yönetimi içerisindeki yeri ve belirli bir konuda karar alma ve uygulama yetkilerinin bulunup bulunmadığına bakılarak karar verilmelidir[967].

Nitelikli kusura Türk Ticaret Kanunu'nda örnek olarak; eşyanın ambarda taşınması ile ilgili anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan fiil veya ihmal sayılacağı düzenlenmiştir (TTK m. 1151/5). Bu hüküm ile eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınmasının, pervasızca bir davranış oluşturduğuna dair aksi ispat edilemeyen bir varsayım düzenlenmiştir. Bu hüküm kapsamında taşıyan pervasızca bir davranışta bulunmadığını, böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle hareket etmediğini veya kişisel kusurunun bulunmadığını ileri süremez[968].

Eşyanın ambarda taşınması taraflar arasında açık olarak kararlaştırılmamakla birlikte güvertede eşya taşımanın uygun olduğu haller de mevcut edilse, taşıyanın bu durumdan meydana gelen zararlardan sorumluluğunun sınırları ile ilgili yerine göre, 1186. veya 1187. maddeler uygulanacaktır (TTK m. 1151/4). Yani bu hüküm kapsamında eşyanın güvertede taşınmasının pervasızca bir davranış olup olmadığı her somut olaya göre ayrı ayrı değerlendirilir[969]. Bu konuda "Pembroke Davası"na[970] yansıyan olayda; konşimentoya konteyner, treyler, tank ve diğer yüklerin güvertede taşınabileceğine dair bir kayıt konulmamıştır. Davanın konusunu üstü açık bir konteyner oluşturmakta olup,

---

[966] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.174; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluk, s.149; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.176.
[967] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.176.
[968] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.174; KAYAPINAR, age, s.213.
[969] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.174.
[970] Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The "Pembroke), New Zealand High Court Wellington Registry [1995] 2 Lloyd's Rep. 290 (Bkz; WIEDENBACH, age, s.73; WILSON, age, s.204; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.174).

söz konusu konteyner önce geminin ambarına yüklenmiştir. Ancak sefer sırasında başka bir limandan alınan eşyaya yer açmak amacıyla konteyner güverteye konulmuştur. Konteynerin üzerini örten muşamba boşaltma ve tekrar yükleme aşamasında yırtılmış ve sefer esnasında karşılaşılan fırtına sebebiyle içindeki eşya hasara uğramıştır. Mahkeme yapılan yargılama sonucunda; sefer sırasında fırtınaya denk gelineceği ve üstü açık konteynerin örtüsünün yırtıldığı bilindiğinden, pervasızca hareketin tüm unsurlarının somut olayda bulunduğu kanaatine varılmıştır. Sonuç olarak mahkemece, konşimentoya koyulan kaydın su geçirmeyen ve hava koşullarından etkilenmeyen konteynerlere ilişkin olduğuna ve somut olayda söz konusu üstü açık konteynerin güvertede taşınmasının pervasızca bir davranış oluşturduğuna karar vermiştir.

Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan kusurunun varlığını ispat yükü, tazminat talebinde bulunan yükle ilgili kişi üzerindedir[971]. Taşıyanın nitelikli kusurunun varlığı için, sadece pervasızca bir davranışın veya eşyanın zıyaı, hasarı ya da geç tesliminin ortaya çıkması ihtimalinin yüksek olmasının ispatlanması yeterli olmayıp, ayrıca taşıyanın bunun bilincinde olduğunun da ispatı aranacaktır. Bununla birlikte taşıyanın böyle bir bilinçle hareket ettiğinin ispatında, bu bilincin bulunduğuna dair kanaat oluşturan emare ve vakıalarla ilk görünüşte ispatın yeterli olduğu kabul edilmektedir[972].

3.2.5 Taşımanın Gerçekleştirilmesinin Fiili Taşıyana Bırakılması Halinde Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

3.2.5.1 Genel Olarak

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan eşyayı taşıma borcunu bizzat ifa etmesi, diğer bir deyişle taşımayı fiilen gerçekleştirmesi zorunlu değildir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1191. maddesinde, taşıyanın üstlendiği taşımanın gerçekleştirmesini kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakması durumunda taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Fiili taşıyan, Türk Borçlar Kanunu açısından taşıyanın yardımcı kişisi

[971] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.411; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.175; GÜNAY age, s.226; DAMAR, Wilful Misconduct, s.246; SEVEN, İspat Sorunları, s.63; KAYAPINAR, age, s.215.
[972] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.411; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.175; SEVEN, İspat Sorunları, s.83-84; KAYAPINAR, age, s.215.

niteliğinde olup, deniz ticaretindeki önemi nedeniyle fiili taşıyanın sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiştir[973].

Hükme göre, taşıyan sözleşmeyle üstendiği taşımanın gerçekleştirilmesini kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakması halinde, taşmanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Ayrıca taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşımanın gerçekleştirilmesinde yararlandığı, görev ve yetki sınırları içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre sorumludur (TTK m. 1191/1). Navlun sözleşmesinde taşıyana, taşımanın yerine getirilmesini kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakma hakkının verilip verilmemesinin bir önemi bulunmamaktadır, taşıyan bu hakka sahip olsa bile taşımanın tamamından sorumlu olacaktır[974]. Bu hüküm emredici nitelikte olsa da (TTK m. 1243/1-a), bu sorumluluğun belirli şartların sağlanması halinde önceden sınırlandırılması veya kaldırılması imkanı tanınmıştır (TTK m. 1192)[975].

Fiili taşıyanın sorumluluğuna bakıldığında, Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğu ile ilgili tüm hükümleri, fiili taşıyanın bizzat yerine getirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da uygulanır (TTK m. 1191/2). Bu hüküm kapsamında fiili taşıyanın, taşıyanın sorumluluğunu düzenlenen Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. ve devamı hükümlerine göre eşyanın zıya, hasar veya geç teslimine sebep olan olayın eşyanın hakimiyetinde olduğu sürede meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Çünkü fiili taşıyan, sadece eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasından değil, ayrıca eşyanın bakımı, muhafazası ve zamanında teslim edilmesinden de sorumludur[976]. Taşıyanın kanuni olarak kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üzerine alması ya da verilen bir haktan vazgeçmesine ilişkin özel anlaşmalar, açık ve yazılı onay verilmedikçe fiili taşıyan hakkında sonuç doğurmaz. Ancak bu konuda yapılacak özel anlaşmalar, fiili taşıyanın onayı olmasa da taşıyan hakkında hüküm ifade etmeye devam eder (TTK m. 1191/3).

---

[973] KANER, Deniz Ticareti, s.364; KULA DEĞİRMENCİ Nil, "Taşıyanın 'Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 73, S. 1, 2015, s.389-420 (Sorumsuzluk Şartı), s.399.

[974] YAZICIOĞLU, Kender - Çetingil, s.418; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.120; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.23; BİCAN, Konteyner, s.172.

[975] Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz: KULA DEĞİRMENCİ, agm, s.404-414.

[976] KANER, Deniz Ticareti, s.363.

Fiili taşıyanın adamlarından talepte bulunulması ve dava açılması durumunda, taşıyanın adamlarının sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 1187/2. fıkrası ve sözleşme dışı sorumluluklarına ilişkin ise 1190/2-3. fıkraları hükümleri uygulanır (TTK m. 1191/2).

Taşıyan ve fiili taşıyan, aynı zararlardan sorumlu olmaları halinde ve bu ölçüde müteselsil olarak sorumludur (TTK m. 1191/4). Bunun yanında taşıyan, fiili taşıyan ve bunların adamlarının ödeyeceği tazminatın toplamı, Türk Ticaret Kanunu'nda öngörülen sorumluluk sınırlarını geçemez (TTK m. 1191/5).

3.2.5.2 Sorumsuzluk Anlaşmasının Şartları

Türk Ticaret Kanunu'nun 1192. maddesinde ise, taşımanın belli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirilmesi halinde, navlun sözleşmesi ile yapılacak sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin kurallar düzenlenmiştir.

Navlun sözleşmesinde, sözleşme konusu taşımanın belli bir kısmının taşıyandan başka kişi tarafından yerine getirileceğinin kararlaştırılmış olması şartıyla, taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya azaltan anlaşma yapılması mümkündür. Burada taşımanın hangi bölümünün fiili taşıyan tarafından yerine getirileceğinin navlun sözleşmesinde kararlaştırılmış olması gerekmekte olup, taşımanın herhangi bir bölümünün fiili taşıyandan tarafından yerine getirileceğine dair genel bir anlaşma yapılması yeterli değildir. Ayrıca hükümde, taşımanın belli bir kısmının fiili taşıyan tarafından yerine getirilmesi şartı getirildiğinden taşımanın tümü fiili taşıyan tarafından yerine getirilecekse, akdi taşıyanın sorumluluğunun kaldırılmasına veya sınırlandırılmasına ilişkin anlaşma yapılamaz[977].

Söz konusu sorumsuzluk anlaşması, sadece taşımanın ilgili kısmında eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelecek bir vakıanın sebep olduğu zıya, hasar ve geç teslimden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin olabilir. Bu bakımdan tarafların sorumsuzluk şartı konudaki anlaşması yeterli görülmemiş ve eşya üzerindeki hakimiyetin fiili taşıyana geçmesi şartı da getirilmiştir[978]. Ayrıca bu tür

[977] YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s.130; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.262-263.
[978] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.263; KULA DEĞİRMENCİ Nil, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2021 (Sorumsuzluk Anlaşmaları), s.126.

anlaşmalar, fiili taşıyan aleyhine yetkili Türk Mahkemelerinde dava açılamayacağı durumlarda geçersiz kabul edilecektir (TTK m. 1192/1).

Buna ek olarak sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan bir anlaşmanın geçerliliği, fiili taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılmasına bağlı tutulmuştur. Navlun sözleşmesinin akdedilirken taşımayı yerine getirecek fiili taşıyan henüz belirlenmemişse, taşıyan belirlendiği anda ve en geç eşyanın fiili taşıyana teslimi sonrasında hemen gönderilene fiili taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirmek zorundadır. Bu bildirimin yapılmaması durumunda, taşıyan sorumlu kalmaya devam eder (TTK m. 1192/2). Bu açıdan soyut nitelikte ve belirtilen şartlar sağlanmadan yapılan anlaşmalar, geçersiz kabul edilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1192. maddesi emredici hükümlerle korunmakta olup, taşıyan lehine sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan bütün şart ve kayıtların geçersiz olacağı düzenlenmiştir (m. 1243/1).Sorumsuzluk anlaşması uyarınca sorumlu olmadığını ileri süren taşıyan, geçerli bir sorumsuzluk anlaşmasının varlığını ve eşyanın zıya, hasar ve geç teslimine neden olan olayın, eşya fiili taşıyanın hakimiyetindeyken meydana geldiğini ispat yükü altındadır (TTK m. 1192/1).

3.3 TAŞIYANIN VE ADAMLARININ SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUĞU

Taşıma sözleşmesine konu eşyanın sahibi, mülkiyet hakkının taşıyan tarafından kusurlu olarak ihlal edilmesi durumunda, uğradığı zararlarının tazminini Türk Borçlar Kanunu'nun 49. ve devamı maddelerinde düzenlenen haksız fiil hükümlerine göre de isteyebilir. Zarar gören kişi, sözleşme veya sözleşme dışı sebeplerden birine dayanarak zararlarını talep ettiğinde ve zararı karşılandığında, aynı menfaate ilişkin diğer talep hakkı kendiliğinden sona erecektir[979].

Taşıyanın veya onun adamlarının sorumluluktan kurtulmasına ve sorumluluğunu sınırlandırma hakkına ilişkin hükümlerin, haksız fiile dayanarak talepte bulunulması halinde de uygulanacağına ilişkin Lahey Kuralları'nda ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bir hüküm bulunmamaktaydı. Söz konusu eksiklik, Lahey Kuralları'nda

[979] ÇAĞA/KENDER, Navlun Sözleşmesi, s.210; KARAN, The Carrier's Liability, s.102; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.137.

Visby Protokolüyle yapılan değişik sonucunda giderilmiş (m. 4)[980] ve mevcut düzenlemeye bazı değişiklikler ile Hamburg Kuralları'nda (m. 7) da yer verilmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan düzenlemenin kaynağını da Hamburg Kuralları'nın 7. maddesi oluşturmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1190/1. fıkrasına göre, taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri (TTK m. 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1188[981]) ile sorumluluğunu sınırlandırma hakkına ilişkin hükümler (TTK m. 1186, 1187), navlun sözleşmesi uyarınca taşınan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi sebebiyle, taşıyana karşı haksız fiile veya diğer bir sebebe[982] dayanılarak açılacak tüm davalarda uygulama alanı bulur. Kanun'un gerekçesine bakıldığında hükmün amacının, sözleşmesel ve sözleşme dışı sorumluluğun birleşmesi durumunda, taşıyanın haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümlere başvurularak deniz ticaretinin dinamikleri çerçevesinde taşıyanın veya adamlarının sorumluluğunu tamamen ya da kısmen kaldıran hükümlerin dolanılmasını engellemektir[983].

Navlun sözleşmesi uyarınca taşınan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi sebebiyle meydana gelen zararın tazmini için, haksız fiili veya diğer bir sebebe dayanarak taşıyanın adamlarından birine karşı dava açılırsa, taşıyanın adamı, görevi ve yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmesi şartıyla, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından faydalanabilir (TTK m. 1190/2). Taşıyanın adamlarının, taşıyan için öngörülen sorumluluktan kurtulma halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilmesi neticesinde, taşıyan ile aynı hukuki duruma getirilmeleri sağlanmıştır. Böylece taşıyanın sorumluktan kurtulduğu hallerde, adamları da sorumlu tutulamaz[984]. Bununla birlikte, eşyanın zıya, hasar ve teslimindeki gecikmeye, taşıyanın adamının kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın ya da gecikmenin ortaya çıkması ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebep olduğunun yükle ilgili kişi tarafından ispat edilmesi halinde, taşıyanın adamı sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamaz (TTK m. 1187/2).

---

[980] GÜNAY, age, s.217.

[981] Hak düşürücü süreye ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 1188. maddesinin de taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu bir hal olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair bkz; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.138.

[982] *"Diğer bir sebebe"* ifadesine, Lahey/Visby Kuralları'nın 4 bis maddesinde yer verilmemiştir. Hamburg Kuralları'nın 7. maddesine *"Diğer bir sebebe"* ifadesi de eklenerek bu konudaki eksiklik giderilmiştir.

[983] KULA DEĞİRMENCİ, Sorumsuzluk Anlaşmaları, s.98.

[984] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.139.

Ayrıca Türk Ticaret Kanunu, bağımsız yüklenicilere ilişkin bir istisna düzenlememiştir[985]. Diğer taraftan "taşıyanın adamları" kavramını açıklayan Türk Ticaret Kanunu'nun 1179/2. fıkrasında, taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer kişiler taşıyanın adamı olarak sayılmıştır. Bu tanımın içine bağımsız yüklenicilerin de girdiği görülmektedir[986]. Bu bakımdan, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında yararlandığı bağımsız yüklenicilerin (örneğin bağımsız istifçiler), görevleri ve yetkileri sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmesi şartıyla, Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkına ilişkin düzenlemelerinden yararlanması mümkündür[987].

Taşıyan ve onun adamlarından talep edilebilecek olan toplam tazminat miktarı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesi saklı kalmak üzere, 1186. maddede öngörülen sorumluluk sınırını geçemez (TTK m. 1190/3).

Konteyner taşımacılığı açısından konuya bakıldığında; taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesinde belirtilen yükleten ile arasındaki anlaşmaya aykırı olarak konteyneri güverteye koyması, geminin başlangıçta yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırı hareket etmesi, gemiye aşırı yükleme yapılması ya da kötü hava koşulları sebebiyle konteynerin denize düşmesi durumunda batmadığı ve günlerce su yüzeyinde hareket ederek üçüncü kişilerin veya çevrenin zarara uğramasına sebep olması halinde, meydana gelen zararın birden çok sebebe dayandırılarak talep edilebilmesi mümkündür[988].

[985] Lahey/Visby Kuralları'nın 4 bis maddesinde, bağımsız yüklenicilerin, taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri ile sorumluluğunu sınırlandırma hakkına ilişkin hükümlerden yararlanamayacağı açık olarak düzenlenmiştir.
[986] GÜNAY, age, s.218; BİCAN, Konteyner, s.175.
[987] YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s.139; GÜNAY, age, s.217; BİCAN, Konteyner, s.175.
[988] BİCAN, Konteyner, s.176.

BÖLÜM 4. TAŞIYANIN KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN SİGORTALANMASI

4.1 GENEL OLARAK

Kişiler hayatın her alanında belirli tehlikelerle karşı karşıya olup, bu tehlikelerin gerçekleşmesi halinde doğacak zararları tazmin etmek ve önceden tedbir almak için sigorta ortaya çıkmıştır. Sigorta genel şekliyle, aynı veya benzer rizikolarla karşılaşma ihtimali bulunan kişiler grubunda rizikonun gerçekleşmesi sebebiyle meydana gelen ihtiyacın belirli bir prim karşılığında giderilmesine yönelik bağımsız bir hukuki talep hakkına sahip olunmasıdır[989]. Sigortanın en temel amaçlarından birisi, karşılaşılması muhtemel tehlikelerin zararlı sonuçlarına karşı önceden tedbirler alarak, zararlı sonuçları ortadan kaldırmak ve kişilerin kendisini güvende hissetmelerini sağlamaktadır. Kişilerin umulmadık olaylar neticesinde uğrayabilecekleri zararları, karşılıklı yardımlaşma esasına göre giderme düşüncesi sigortacılığı ortaya çıkarmıştır. Bu açıdan sigorta yaptırmak basiretli bir hareket olduğu gibi gerçekleşmesi muhtemel rizikoların zararlarını kollektiviteye yaymak açısından da büyük bir işleve sahiptir[990].

Taşıma faaliyetinin de dinamik bir yapısının olması sebebiyle birçok tehlikeler barındırdığı açık bir durumdur. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin taraflarının ve diğer ilgili kişilerin, taşıma işleri sırasında karşılaşılması muhtemel tehlike veya rizikolardan etkilenmemek ve rizikoların ekonomik sonuçlarını önceden giderebilmek için sigorta yaptırmaları büyük bir önem arz etmektedir. Özellikle tedbirli bir şekilde hareket etmesi

[989] KENDER Rayegan, Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, 17. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Sigorta Hukuku), s.3; YAZICIOĞLU Emine/ŞEKER ÖĞÜZ Zehra, Sigorta Hukuku, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022, s.4; ÇEKER Mustafa, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku, 27. Baskı, Karahan Kitabevi, Adana 2023, s.2.

[990] ARSEVEN Haydar, Sigorta Hukuku, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul 1991, s.4; KENDER, Sigorta Hukuku, s.1-3; ULAŞ Işıl, Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 8. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2012, s.5; AYHAN Rıza/ÇAĞLAR Hayrettin/ÖZDAMAR Mehmet, Sigorta Hukuku, 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023, s. 4; ÇEKER, age, s.1.

gereken taşıyanın sorumluluğunu sigorta ettirmesi gerekecektir. Esasen sigortacılığın ilk başlangıcı da denizcilik rizikolarına karşı yapılan sigortalara dayanmaktadır. Bunun sebebi ise deniz ticaretinin son derece riskli ve bu riskler oluştuğunda yüksek zararlar barındıran bir alan olmasıdır. Deniz ticaretinin yapıldığı ilk çağlardan beri denizcilik rizikolarının sebep olduğu zararlara karşı teminat ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu rizikolarla karşı karşıya kalanlar arasında zararların paylaşılmasını öngören kanuni ve akdi tehlike birliktelikleri kurulmuştur[991]. Sigortanın ilk olarak ne zaman ve ne şekilde ortaya çıktığı konusunda farklı görüşler bulunmakla birlikte ilk sigortalama faaliyetlerinin, 17. yüzyılda deniz ticaretinin ana vatanı olarak kabul edilen İngiltere'de deniz sigortaları ile başladığı kabul edilmektedir[992]. Türkiye'de ise sigortacılık faaliyetleri 19. yüzyılın sonlarında ancak başlayabilmiştir[993].

Sigorta hukuku, sigortacılık faaliyetlerinin tabi olduğu esaslar ile bu faaliyetlerin kurallara uygun olarak yürütülmesini sağlayan denetim esaslarını ve sigorta sözleşmesini düzenleyen hükümlerden oluşan özel hukuk dalıdır[994]. Türk Ticaret Kanunu'nun Altıncı Kitabı olan "Sigorta Hukuku" iki kısım halinde düzenlenmiş olup, birinci kısımda sigorta sözleşmesine ilişkin genel hükümlere yer verilmiş iken (TTK m. 1401-1452), ikinci kısım sigorta türlerine ilişkin özel hükümlere ayrılmıştır. Sigorta türlerine ilişkin özel hükümlerde düzenlenmeyen hususlarda, birinci kısımdaki sigorta sözleşmesine ilişkin genel hükümler uygulanacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nda sigorta türleri ise "zarar sigortaları" (TTK m. 1453-1486) ve "can sigortaları" (TTK m. 1487-1520) olmak üzere iki bölümde düzenlenmiştir. Zarar sigortaları da kendi içinde "mal sigortaları" ve "sorumluluk sigortaları" olmak üzere ikiye ayrılırken, can sigortaları ise "hayat sigortası", "kaza sigortası" ve "hastalık ve sağlık sigortası" olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nda, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabı olan "Sigorta Hukuku"na ilişkin düzenlemelerde birçok değişiklik yapılmış ve eksiklikler önemli ölçüde giderilmiştir. Bununla birlikte, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda sigorta türleri; "Mal Sigortası", "Can Sigortası" ve "Denizcilik Rizikolarına Karşı

[991] YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.1.
[992] AKDOĞAN, age, s.220.
[993] ULAŞ, age, s.7; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.4; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.21-23.
[994] KANER İnci Deniz, Sigorta Hukuku, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021 (Sigorta Hukuku), s.1; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.11.

Sigortalar" olmak üzere üç başlık altında düzenlenmiştir. Denizcilik sigortalarının, uygulamada taraflarca farklı kurallar belirlenerek yapılması sebebiyle 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar"a ilişkin hükümlerin uygulanması zorlaşmıştı. Ayrıca mahkemelerin bu hükümlere çok az başvurdukları belirtilerek denizcilik sigortalarının düzenlenmesine gerek bulunmadığı görüşü yeni Türk Ticaret Kanunu hazırlanırken hakim olmuştur[995]. Bu nedenlerle, "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar" bölümüne 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmemiştir. Bu konuda doktrinde, yeni Kanun'da denizcilik rizikolarına karşı sigortalara yer verilmemesinin büyük bir eksiklik olduğu ileri sürülmüştür. Denizcilik rizikolarına karşı sigortalarda, denizciliğin niteliğine ve şartlarına göre düzenleme yapma gereksinimi olduğu, özellikle rizikonun ağırlaşması ve rizikoya kasten neden olmaya ilişkin konularda özel düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir[996]. Mevcut durumda, Kanun'da düzenlenen zarar sigortalarına ve sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümler, denizcilik rizikolarına karşı sigortalara da uygulanacaktır[997]. Bu durum ise uygulamada önemli sorunlara neden olacaktır[998].

Uygulamada ise denizcilik rizikolarına karşı sigortalar, deniz sigortaları için hazırlanan genel işlem koşulları ile önceden düzenlenen ve uygulamada standart olarak kullanılan Enstitü Klozları (Institute Clauses) çerçevesinde akdedilmektedir[999]. Denizcilik sigortaları, denizde ortaya çıkabilecek rizikolara karşı gerek yükleri gerekse gemileri sigorta teminatı altına almaktadır[1000]. Denizcilik sigortalarının temel özelliği ise

---

[995] ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Cilt II), s.15; KANER, Sigorta Hukuku, s.43-44; ATAMER Kerim, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca 'Zarar Sigortaları'na Giriş", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 27, S. 1, Mart 2011, s.21-106 (Zarar Sigortaları), s.36.

[996] ÜNAN Samim, "Türk Ticaret Kanunu Taslağı'nın 'Sigorta Hukuku' Başlıklı Altıncı Kitabı Hakkında Düşünceler", Sigorta Hukuku Dergisi, Özel Sayı 1, 2005, s.109-196 (Sigorta Hukuku), s.111; KENDER, Sigorta Hukuku, s.27; ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Cilt I), s.8-10.

[997] *Ünan*'a göre, hukukumuzda taşıma sigortalarına ilişkin en önemli sorun, bu sigortalara emredici kuralların uygulanmasıdır. *Yazar*'a göre, denizcilik sigortalarına Türk Ticaret Kanunu'nun Sigorta Hukuku Kitabı'nda düzenlenen "Genel Hükümler" ile "Zarar Sigortaları" başlığı altındaki hükümler uygulanacak olmakla birlikte, bu hükümlerin dörtte üçü emredici olarak düzenlenmiştir. Denizcilik sigortalarının, Türk Ticaret Kanunu dışında bırakılarak borçlar hukuku sözleşmesi olarak düzenlenmesi veya en azından emredici kuralların dışında bırakılması gerektiği belirtilmiştir (ÜNAN, Cilt II, s.14-15; aynı yönde bkz; YAZICIOĞLU Emine, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 'Sigorta Hukuku' Kitabındaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler", Sigorta Hukuku Dergisi, Özel Sayı 1, 2005, s.79-87 (Bazı Değerlendirmeler), s.80-82).

[998] KENDER, Sigorta Hukuku, s.27; YAZICIOĞLU, Bazı Değerlendirmeler, s.80; ÜNAN, Cilt II, s.15.

[999] KANER, Sigorta Hukuku, s.44; BİCAN, Konteyner, s.210.

[1000] ÇEKER, age, s.16.

tehlikenin umumi olmasıdır. Burada sigorta, denizciliğin tehlikesini oluşturan birden fazla denizcilik rizikosuna karşı yapılmaktadır. Bu bakımdan denizcilik sigortalarında riziko, zarara sebep olan tipik deniz olaylarından herhangi birisidir. Bu nedenle denizcilik sigortalarında deniz tehlikelerinin sınırlandırılması, belirli rizikoların sigorta teminatı dışında bırakılması suretiyle gerçekleştirilir[1001].

İnceleme konumuz olan taşıyanın konteyner taşımalarından doğan hukuki sorumluluğu bakımından, zarar sigortalarının (mal sigortası ve sorumluluk sigortası) ayrıntılı olarak incelenmesi gerekmekte olup, can sigortaları inceleme kapsamımız içinde olmayacaktır.

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığında ortaya çıkması muhtemel olan riziko ve zararlar bakımından, konteynerin kendisinden veya taşınma sırasındaki hatalardan kaynaklı olarak, eşya zıya veya hasara uğrayabilir. Bunun yanında konteynerin herhangi bir şekilde üçüncü kişiye zarar vermesi ve bu zararlar nedeniyle sorumluluğun giderilmesi de gerekebilir. Bu açıdan deniz yoluyla konteyner taşımacılığında, navlun sözleşmesinin tarafları ve diğer ilgililerin menfaatlerinin sigortalanarak teminat altına alınması ve rizikonun sigortacı tarafından üstlenilmesi bakımından farklı sigorta türlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen zarar sigortalarına bakıldığında; eşyayla ilgili kişinin eşya üzerindeki menfaatinin korunması açısından "mal sigortası" (TTK m. 1453-1472), taşıyanın ise sorumluluğunun teminat altına alınması açısından "sorumluluk sigortası" (TTK m. 1473-1485) yaptırma durumu ortaya çıkacaktır. Donatan veya gemi maliklerinin sorumluluğunun teminat altına alınması açısından ise P&I (Protection & Indemnity) kulüp sigortasının yaptırılması gerekecektir. Ayrıca burada uygulamada sürekli olarak kullanılan Enstitü Klozları'ndan da yararlanıldığı görülmektedir[1002].

4.2 ZARAR SİGORTALARI

4.2.1 Genel Olarak

Zarar sigortası, kişilerin karşılaşması muhtemel rizikoların gerçekleşmesi sonucu uğradıkları zararları somut olarak gideren, sigorta ettiren veya sigortalının malvarlığında oluşan eksilmesi ortadan kaldıran, diğer bir deyişle meydana gelen zararı tazmin eden

[1001] KANER, Sigorta Hukuku, s.44.
[1002] BİCAN, Konteyner, s.211.

sigorta türüdür[1003]. Zarar sigortasında öngörülen rizikonun gerçekleşmesi sonucunda sigortalının malvarlığında, aktifin azalması veya pasifin ortaya çıkması ya da artması şeklinde bir eksilme meydana gelmektedir. Zarar sigortasının amacı, rizikonun gerçekleşmesi sonucu oluşan bu zararın tazmin edilmesidir[1004].

Sigorta hukukunun önemli bir kısmını oluşturan zarar sigortaları, aktif sigortası ve pasif sigortası olarak ikiye ayrılabilir. Zarar sigortası; eğer malvarlığındaki bir aktifin azalmasını önlüyorsa aktif sigortası, malvarlığındaki bir pasifin meydana gelmesini veya artmasını önlüyorsa pasif sigortası türüne girer[1005]. Türk Ticaret Kanunu'nda doğrudan aktif sigortası ve pasif sigortası ayrımına yer verilmemiş olup, bunların alt ayrımlarında yer alan mal ve sorumluluk sigortaları ayrımına göre düzenleme yapılmıştır.

Aktif, kişilerin malvarlığına dahil olan değerlerden oluşur. Belirli bir malvarlığı değeri ile belirli bir kişi arasındaki ilişki, sigorta hukuku bakımından menfaat kavramını oluşturur. Sigortanın konusu da kişinin malvarlığı değeri üzerinde sahip olduğu bu menfaattir. Bu menfaatin değeri ise sigorta hukuku bakımından sigorta değeri olarak ifade edilir[1006]. Aktif zarar sigortaları, kişilerin malları veya alacakları üzerindeki menfaatlerini sigorta ettirdiği sigorta türüdür. Aktif sigortası çeşitleri; mal üzerindeki menfaat sigortası (hırsızlık, yangın, sel vb.), alacak sigortası (navlun, kira vb. alacağı) ve kâr sigortası olarak üç başlık altında sayılabilir[1007].

Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen mal sigortaları, aktif zarar sigortalarının bir türüdür. Türk Ticaret Kanunu'nun 1453/1. fıkrasında mal sigortası, rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati olanların bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabileceği şeklinde açıklanmıştır[1008].

[1003] ARSEVEN, age, s.40; KENDER, Sigorta Hukuku, s.235; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.84; ÜNAN, Cilt I, s.16; KANER, Sigorta Hukuku, s.37; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.7; YILDIRIM Hakan, Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat, Adalet Yayınevi, Ankara 2016, s.53; CAN Mertol, Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı), Cilt I, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Dairesinde Hazırlanmış Yeni Bası, Adalet Yayınevi, Ankara 2018 (Sigorta Hukuku), s.33.

[1004] ÜNAN, Cilt I, s.16; KANER, Sigorta Hukuku, s.37.

[1005] KENDER, Sigorta Hukuku, s.236; ULAŞ, age, s.165; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.84; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.9; ÇEKER, age, s.21-22; CAN, Sigorta Hukuku, s.38; YILDIRIM, age, s.56.

[1006] KENDER, Sigorta Hukuku, s.237; KANER, Sigorta Hukuku, s.9; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.164; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.254; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.65; CAN, Sigorta Hukuku, s.85; YILDIRIM, age, s.35.

[1007] KENDER, Sigorta Hukuku, s.237; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.9; CAN, Sigorta Hukuku, s.38.

[1008] ÜNAN, Cilt II, s.1.

Pasif sigortasında ise sigortacı, sigortalının malvarlığı üzerinde bazı pasiflerin meydana gelmesi veya mevcut olan pasiflerin artması nedeniyle uğrayacağı zararları tazmin etmeyi üstlenir[1009]. Pasif sigortasında rizikonun gerçekleşmesi, malvarlığındaki belirli bir aktif (değer) üzerinde etki etmemektedir. Bu nedenle teknik olarak bir menfaat olmadığı gibi sigorta değeri de bulunmamaktadır. Pasif sigorta çeşitleri ise; kanuni borçlara karşı sigorta (mali sorumluluk sigortası), akdi borçlara karşı sigorta (reasürans) ve zaruri masraflara karşı sigorta olmak üzere üçe ayrılabilir[1010]. Pasif sigortasının en yaygın ve önemli türü, mali sorumluluk sigortasıdır.

Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen sorumluluk sigortaları, pasif zarar sigortalarına girmektedir. Sorumluluk sigortaları ile sigortacı, sigortalının sözleşmede öngörülen ve sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan doğan sorumluluğunu sigorta teminatı altına alır (TTK m. 1473/1).

Zarar sigortalarına hakim olan en temel ilkelerden biri zenginleşme yasağı ilkesidir. Bu ilkeye göre, sigorta zenginleşme aracı olarak kullanılamaz, sigortacı sigorta bedeli ile sınırlı olmak üzere sigortalının uğradığı gerçek zararı öder[1011].

Zarar sigortalarında ve bu kapsamda mal ve sorumluluk sigortalarında geçerli olan en önemli ilkelerden bir diğeri de halefiyet ilkesidir. Genel olarak halefiyet, üçüncü bir kişinin borçlunun edimini alacaklıya ifa ederek, yaptığı ifa ölçüsünde alacaklının yerine geçmesi, onun borç ilişkisinden doğan asli ve fer'i haklarına halef olması olarak tanımlanabilir[1012]. Halefiyet, akdi halefiyet ve kanuni halefiyet olmak üzere ikiye ayrılmakta olup, Türk Ticaret Kanunu'nun 1472. ve 1481. maddelerinde kanuni halefiyet hali düzenlenmiştir. Zarar sigortalarında halefiyet ise sigortacının sigorta tazminatını ödedikten sonra kanuni olarak sigortalının haklarına halef olmasıdır[1013]. Sigortacının

---

[1009] KENDER, Sigorta Hukuku, s.239; ULAŞ, age, s.165; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.84; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.9; CAN, Sigorta Hukuku, s.38; YILDIRIM, age, s.56.

[1010] KENDER, Sigorta Hukuku, s.239; ÜNAN, Cilt II, s.1; CAN, Sigorta Hukuku, s.38.

[1011] ULAŞ, age, s.165; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.85; CAN, Sigorta Hukuku, s.39-40; YILDIRIM, age, s.54.

[1012] VON TUHR, age, s.1019; EREN, age, s.1057; KILIÇOĞLU, age, s.714; ÖLMEZ, age, s.3.

[1013] ARSEVEN, age, s.178; KENDER, Sigorta Hukuku, s.404; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.195; ÜNAN, Cilt II, s.226; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.272; CAN, Sigorta Hukuku, s.41; YILMAZ, agm, s.213; ESKİŞEHİRLİ Sertaç Malik, Nakliyat ve Lojistik Sigortaları & Konvansiyonel Taşımalar, Bilge Yayınevi, Ankara 2020, s.14. *"Sigortacı, sigortalının haklarına halef olduğundan, halef olunan hakka ilişkin zamanaşımı sigortacı bakımından da aynen geçerli olacaktır. Bu açıdan zamanaşımı süresinin başlangıcı da esas borç ilişkisine göre sürenin sigortalıya karşı başlaması gereken tarih olacaktır. Yani sigortacının hakka halef olması ile yeni bir zamanaşımı süresi işlemeye başlamaz"* [Yarg. İBGK, 17.01.1972, E.1970/2, K.1972/1 (RG; 20.03.1972, 14134)].

kanuni halefiyeti kapsamına giren haklar, tazminat alacağı ile buna bağlı faiz ve rüçhan hakkı gibi feri haklardır[1014]. Sigortacının halefiyetten yararlanabilmesi için geçerli bir sigorta sözleşmesi teminat kapsamındaki bir riziko sebebiyle ödeme yapması ve sigortalının sorumluluk sebebiyle üçüncü kişiden talep hakkının bulunması gerekir[1015]. Sigortacının halefiyeti, zarar sigortalarında hakim olan zenginleşme yasağı ilkesinin bir sonucudur. Zira, böylece sigortalı zararının sadece bir kez tazmin edilmesini isteyebilmekte ve ayrıca bir daha zarar verenden talepte bulunamamaktadır. Diğer yandan sigortalının haklarının sigortacıya geçmesi ile zarar verenin sorumluluktan kurtulmasının da önüne geçilmektedir[1016]. Ayrıca bu şekilde sigortacının rücu olanağına sahip olması ile sigorta prim miktarı da düşecektir. Sigortanın halefiyetinin sigortacılık tekniği açısından en önemli işlevi, prim miktarını düşürerek sigorta ettirmeyi daha az masraflı hale getirmesi ve bunun sonucunda sigortaya ilgiyi arttırarak ekonomik değerlerin geniş ölçekte sigorta koruması altına girmesini ve tehlikelere karşı zararların dağıtılmasını sağlamaktır[1017].

Daha önce de belirtildiği üzere; Türk Ticaret Kanunu'nda zarar sigortaları, mal sigortaları ve sorumluluk sigortaları olmak üzere iki başlık altında düzenlenmiş olup, bu sigorta türleri bakımından aşağıda değerlendirme yapılacaktır.

4.2.2 Mal Sigortaları

Kişilerin, bir mal üzerindeki belirli bir rizikonun gerçekleşmemesi yönündeki menfaatlerini teminat altına alan sigorta türüne mal sigortası denir (TTK m. 1453/1). Burada rizikonun gerçekleşmesi ile sigortalanan malda meydana gelen zıya veya hasar sonucu oluşan zarar, sigortacının tazmin edeceği borcun kapsamını oluşturur[1018]. Öngörülen rizikonun gerçekleşmesi sonucu ortaya çıkan kazanç kaybı zararı ile sigortalanan malın ayıbı nedeniyle doğan hasarlar, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa,

---

[1014] ULAŞ, age, s.238; YETİŞ ŞAMLI, Rücu Hakları, s.833.

[1015] ULAŞ, age, s.226-237; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.196-199; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.273-274; ÇEKER, age, s.166-171; YETİŞ ŞAMLI, Rücu Hakları, s.833; CAN, Sigorta Hukuku, s.42-43; ÖLMEZ, age, s.14 vd.; Yarg. 11. HD, 18.11.1976, E.1976/4494, K.1976/5001 (ÜNAN, Rücu Davası, s.229).

[1016] ARSEVEN, age, s.173; KENDER, Sigorta Hukuku, s.405; ULAŞ, age, s.224; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.195; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.272; ÇEKER, age, s.165; ÜNAN, Cilt II, s.227; YETİŞ ŞAMLI, Rücu Hakları, s.833; CAN, Sigorta Hukuku, s.41; YILMAZ, agm, s.213; BİCAN, Konteyner, s.212; ÖLMEZ, age, s.13.

[1017] KENDER, Sigorta Hukuku, s.405; ULAŞ, age, s.225; ÇEKER, age, s.164-165; ÜNAN, Cilt II, s.228; ÖLMEZ, age, s.14.

[1018] ÜNAN, Cilt II, s.87; KANER, Sigorta Hukuku, s.38; ÇEKER, age, s.149; BİCAN, Konteyner, s.213.

sigorta teminatı içinde değildir. Mal bağlamında kazancın, makul sınırı aşan bölümü ise sigorta edilemez (TTK m. 1453/2). Ayrıca ilgili mevzuat gereğince, rizikonun gerçekleşmesinden sonra yapmakla yükümlü olduğu zorunlu giderler sigorta teminatı kapsamına dahil değildir[1019].

Mal sigortalarında malın bizzat kendisi değil, sigortalının bu konudaki menfaati sigortalanır[1020]. Mal sigortasında sigortalanan menfaat, belirli bir kişi ile belirli bir mal arasındaki değer ilişkisini yansıtır[1021]. Bu nedenle her mal sigortasında sigorta edilecek bir menfaatin bulunması gerekir. Sigorta edilen malın zıya veya hasara uğraması ya da aktifin azalması sonucunda zarar görecek olan kişi, o mal üzerinde menfaat sahibi olan kişidir. Bu menfaat sahibi kişi, bizzat malın sahibi olabileceği gibi, mal üzerinde ekonomik bir menfaati olan başka bir kişi de olabilir[1022]. Örneğin; mal üzerinde sınırlı ayni hak sahibi veya kiracı olan kişinin, malı sigorta ettirmesinde menfaatinin olduğu söylenebilir. Sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi halinde ise, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa, sigorta sözleşmesi sona erer (TTK m. 1470)[1023]. Bu nedenle sigortalanan mal ile sigortalı arasındaki menfaat ilişkisi sigorta süresi boyunca devam etmelidir.

Sigorta edilen menfaatin tam değerine, sigorta değeri denir (TTK m. 1460)[1024]. Sigorta poliçesinde taraflarca kararlaştırılan ve riziko gerçekleştiğinde sigortacının sorumluluğunun üst sınırını oluşturan tutar ise sigorta bedeli olarak ifade edilir (TTK m.

[1019] KANER, Sigorta Hukuku, s.39; BİCAN, Konteyner, s.214.

[1020] ULAŞ, age, s.42-43; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.7; ÇEKER, age, s.135; CAN, Sigorta Hukuku, s.28.

[1021] KENDER, Sigorta Hukuku, s.350; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.9; YILDIRIM, age, s.27.

[1022] KENDER, Sigorta Hukuku, s.350-351; BOZER Ali, Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri, 2. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2007, s.55; ÇEKER, age, s.130; ÜNAN, Cilt I, s.87; CAN, Sigorta Hukuku, s.28.

[1023] Bu konu, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun mal sigortasına ilişkin genel hükümlerinde "Sigortalı malın sahibinin değişmesi" başlığıyla 1303. maddede düzenlenmiş iken, denizcilik rizikolarına karşı sigortalarda ise "sigorta edilen şeyin temliki" başlığıyla 1458. ve 1459. maddelerde düzenlenmiştir. Bu hükümlerde, mal sahibinin değişmesi halinde sigortadan doğan hak ve borçların, o malın rizikosu kendisine ait olduğu tarihten itibaren yeni sahibine geçeceği kabul edilmişti. Bu bakımdan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1470. maddesinin tam aksi yönde bir düzenleme getirdiği ve aksine sözleşme yoksa sigorta sözleşmesinin sona ereceğini kabul ettiği görülmektedir.

[1024] Sigorta değerinin tespiti ve ispatında kolaylık sağlanması açısından takseli sigorta düzenlenmiştir (TTK m. 1464). Sigorta sözleşmesinde sigorta değeri belirli bir para olarak belirlenmişse, bu para taraflar arasında sigorta değeri olarak esas alınır. Takse esaslı şekilde fahiş belirlenmişse, sigortacının taksenin indirilmesini isteme hakkı bulunmaktadır. Umulan kazancın takselenmesi halinde, taksenin sözleşmenin yapıldığı anda ticari tahminlere göre elde edilmesi mümkün görülen kazancı geçmesi durumunda sigortacı bunun indirilmesini talep edebilir (TTK m. 1464/2).

1461/1). Normal şartlarda, yani eksik sigorta veya aşkın sigorta bulunmaması halinde mal sigortalarında sigorta bedeli, sigortalanan menfaatin değerine eşittir.

Mal sigortalarında hakim olan tazminat ilkesi gereğince, sigortacı, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortalının uğradığı zararı tazmin eder (TTK m. 1459). Rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigortanın konusu açısından sigortalının malvarlığındaki azalma, sigorta zararını oluşturur[1025]. Sigorta bedeli, rizikonun meydana geldiği andaki sigortalanan menfaatin değerini geçse bile[1026], sigortacı zenginleşme yasağı ilkesi gereği sigortalının uğradığı zarardan fazlasını tazmin etmez (TTK m. 1461/1). Zarar sigortalarında zenginleşme yasağı ilkesi hakim olup, bu ilke gereğince sigorta hiçbir zaman bir kazanç kapısı olarak kullanılamaz ve sigortalı, sigortacıdan sadece uğradığı zararı talep edebilir[1027]. Bu açıdan sigorta zararı, sigortacının sorumluluğunun diğer bir sınırını oluşturur. Riziko gerçekleştiğinde aynen tazmini teminat altına alan yeni değer sigortaları ise bu durumun istisnasıdır (TTK m. 1461/2). Yeni değer sigortalarında, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortalının zarara uğrayan menfaatinin değeri, sigortacı tarafından tam olarak tazmin edilir[1028].

Sigortacı, riziko gerçekleştiğinde oluşan zararı tazmin etmekle yükümlü olmakla birlikte, zararı üzerine alan son taraf değildir. Bu nedenle sigortacı, sigorta tazminatını ödemekle hukuken sigortalının yerine geçer ve onun haklarına halef olur. Sigortalı rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan zararlar için sorumlulara karşı herhangi bir hukuki sebebe dayanan dava hakkı varsa, bu hak, ödenen sigorta tazminatı kadar sigortacıya geçer[1029]. Sorumlulara karşı bir dava açılmış veya takip başlatılmışsa, sigortacı mahkemenin veya karşı tarafın onayı olmaksızın, sigortalıya yaptığı ödemeyi ispatlayarak kanuni halefiyete göre, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir (TTK m. 1472/1). Hükümden de anlaşıldığı üzere, sigortacının sigortalıya halef

[1025] KENDER, Sigorta Hukuku, s.354; YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.164; ÜNAN, Cilt II, s.89; KANER, Sigorta Hukuku, s.19; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.66; CAN, Sigorta Hukuku, s.88; YILDIRIM, age, s.37.

[1026] Sigorta süresi içinde sigorta değerinin değişmesi, bu kapsamda artması veya düşmesi mümkündür. Poliçede, düzenlenme tarihindeki sigortalan menfaatin değeri belirtilir.

[1027] KENDER, Sigorta Hukuku, s.354; ÜNAN, Cilt II, s.86; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.212-213; CAN, Sigorta Hukuku, s.39.

[1028] ÇEKER, age, s.149; ÜNAN, Cilt II, s.145; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.66; CAN, Sigorta Hukuku, s.165; BİCAN, Konteyner, s.213.

[1029] Türk Ticaret Kanunu'nun 1472. maddesine aykırı yapılan sözleşmeler geçersizdir (TTK m. 1486/1).

olabilmesi için, geçerli bir sigorta sözleşmesine dayanarak[1030] gerçek hak sahibi olan kişiye sigorta tazminatını ödemiş olması gerekmektedir[1031]. Türk Ticaret Kanunu'nun 1472. maddesindeki halefiyet uyarınca sigortacı, sigortalının yerine geçerek sigortalının sahip olduğu tazminat talebi hakkına hiçbir değişiklik olmaksızın, aynı şekilde sahip olur. Bu nedenle sigortalı sigortacıya geçen haklarını ihlal edecek şekilde hareket ederse (örneğin; zarar vereni ibra ederse), sigortacıya karşı sorumlu olur (TTK m. 1472/2).

4.2.3 Sorumluluk Sigortaları

Türk Ticaret Kanunu'nun 1473/1. fıkrasında sorumluluk sigortası; sigortacının, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra ortaya çıksa bile, sigorta süresi içinde meydana gelen bir olaydan doğan sorumluluğu sebebiyle zarar görene sigorta sözleşmesinde belirlenen tutara kadar tazminat ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak ifade edilmiştir. Bu açıdan sorumluluk sigortasında sigortacı, sigortalının ortaya çıkan sorumluluğu nedeniyle malvarlığında doğan borcu tazmin etmektedir. Sorumluluk sigortası ile hem sigortalının sorumluluğu kabul edilmekte ve sigortalı kendi fiillerinin malvarlığını azaltıcı neticelerine karşı korunmakta hem de üçüncü kişinin zararlarının karşılanması suretiyle korunması sağlanmaktadır[1032].

Sorumluluk sigortasında sigorta zararı, sigortalının malvarlığındaki pasifin ortaya çıkması veya artması şeklinde meydana gelmekle birlikte, bu zarar esasında sigortalının sorumluluğunu doğuran olayda zarara uğrayan "zarar gören" tarafından talep edilmektedir. Bu açıdan sorumluluk sigortasında sigorta zararını, zarar görenin uğradığı zarar oluşturmakta ve sigortalının da bu zarar nedeniyle doğan sorumluluğu sigorta edilmektedir. Sigortacı, sigortalının sorumluluğunun doğması sebebiyle malvarlığının pasifinde meydana gelen artmayı, sigorta bedeli kapsamında belirlenen sigorta tazminatı ile talepte bulunan zarar görene öder[1033].

[1030] Geçersiz bir sigorta sözleşmesine dayanarak veya sigorta koruması kapsamında olmayan bir zarar için sigorta tazminatı ödenmesi durumunda halefiyetin şartları gerçekleşmemiş olduğundan Türk Ticaret Kanunu'nun 1472. maddesi uyarınca halefiyet doğmaz. Bu durumda sigortacı, zarar görenin zarar verene karşı olan tazminat talebi hakkını Türk Borçlar Kanunu'nun 183. maddesine göre kendisine temlik edilmesini sağlayarak zarar verene rücu edebilir veya Türk Borçlar Kanunu'nun 127. maddesinde düzenlenen halefiyetten yararlanabilir (KENDER, Sigorta Hukuku, s.408).

[1031] Sigortacı zararı kısmen ödemişse, sigortalının kalan kısım için zarar verene başvurma hakkı devam eder (TTK m. 1472/2).

[1032] ULAŞ, age, s.764; BOZER, age, s.130; ÇEKER, age, s.132; YILDIRIM, age, s.46.

[1033] KANER, Sigorta Hukuku, s.40; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.291; ÇEKER, age, s.253-254.

Sorumluluk sigortasında, zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya karşı talep ve dava hakkı bulunmakta olup (TTK m. 1478), sigortacı riziko gerçekleştiğinde zarar görenin sigortalıya karşı olan tüm taleplerini sözleşme dahilinde karşılar. Sorumluluk sigortası zarar sigortaları içinde yer aldığından, zarar gören sigortacıdan belirlenen sigorta bedeli dahilinde sadece uğradığı zararı talep edebilir.

Sorumluluk sigortası, bir zarar sigortası olmakla birlikte sigorta ettirenin malvarlığının pasif kısmını güvence altına alır[1034]. Mal sigortalarında sigortalanan menfaatlerin belirlenmesi gerekmekte iken, sorumluluk sigortalarında ise riziko gerçekleştiğinde ortaya çıkmaları halinde sigorta koruması sağlanacak pasiflerin tespiti gerekmektedir[1035]. Bu nedenle sigorta sözleşmesinde hangi pasiflerin sigortalandığının gösterilmesi zorunludur.

Sorumluluk sigortasında sigortalanan bir menfaat de bulunmadığından, sigorta değeri bulunmaz. Sigorta bedeli ve sigorta zararı esas alınarak sigortacının ödeyeceği tazminat tutarı tespit edilir.

Sorumluluk sigortalarında halefiyet, Türk Ticaret Kanunu'nun 1481. maddesinde düzenlenmiştir. Hükme göre, sigortacı sigorta tazminatı ödedikten sonra hukuken sigortalının yerine geçer ve sigortalının meydana gelen zarar nedeniyle sorumlulara karşı dava hakkı varsa, bu hakka sigortacı ödediği tazminat tutarında sahip olur (TTK m. 1481/1). Sorumlulara karşı bir dava açılmış veya takip başlatılmışsa, sigortacı mahkemenin veya karşı tarafın onayı olmaksızın, sigortalıya veya zarar görene yaptığı ödemeyi ispatlayarak, kanuni halefiyet kuralı uyarınca dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir (TTK m. 1481/2). Bu açıdan sigortalı veya zarar gören, sigortacıya geçen haklarını ihlal edecek şekilde hareket edemez; aksi hâlde sigortacıya karşı sorumlu olur (TTK m. 1481/3).

4.2.4 Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Zararlar ve Sigorta

4.2.4.1 Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Zararlar

Genel olarak eşya taşımalarında meydana gelen rizikolardan doğacak zararlar eşyanın zıya veya hasarı ya da geç teslimi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Deniz rizikoları

[1034] BOZER, age, s.131; ÜNAN, Cilt II, s.1; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.9; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.53.
[1035] KENDER, Sigorta Hukuku, s.349.

incelendiğinde, yükü etkileyen rizikolar ve bu rizikolar sonucu doğan zıya ve hasarlar genel olarak şu şekilde sayılabilir[1036];

- Yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında yüke verilen zararlar,
- Taşıma esnasında yükün nem veya başka bir sebeple ıslanması, bozulması veya kalitesi düşerek değer kaybına uğraması,
- Akan, sızan veya koku yayan yüklerin diğer yükleri etkilemesi,
- Yükün diğer yüklerin çıkardığı tozlardan etkilenerek değerinin düşmesi,
- Gemide yangın çıkması sonucu yükün zıya veya hasara uğraması,
- Gemide bulunan böcek veya diğer canlılar sebebiyle yükün kalitesinin bozulması,
- Ambarların veya tankların paslı veya kokulu olması ya da temiz olmaması sebebiyle yükün zıya veya hasara uğraması,
- Yükün ambarda gerektiği gibi istiflenmemesi sonucu taşıma sırasında kayarak zarara uğraması,
- Müşterek avarya sonucu yükün payına düşen ücretin ödenmesi,

Konteyner taşımaları incelendiğinde, temel olarak dört tür zararın ortaya çıktığı söylenebilecektir[1037]. Bu zararlar genellikle deniz yoluyla konteyner taşımalarında meydana gelmekle birlikte, karma taşımalarda zararın hangi aşamada meydana geldiğini tespit etmek pek mümkün değildir. Bu dört tür zarar bu şekilde özetlenebilir;[1038]

a. **Konteynerin Tamamen Kaybı:** Genellikle geminin güvertesine yapılan yüklemeler sırasında istifleme, bağlama veya sabitleme hataları sebebiyle manevra esnasında, şiddetli deniz veya hava koşullarında ya da konteynerin elleçlenmesi aşamalarında konteynerin kaybolabildiği ve tamamen zıyaa uğrayabildiği görülmektedir[1039]. Konteyner zararlarının genellikle konteynerlerin hatalı veya eksik bağlanmasından kaynaklandığı görülmektedir[1040].
b. **Kırılma Hasarı:** Konteyner ambalaj ve eşyayı koruma giderlerini azaltmakla birlikte, konteynerin içine hatalı istifleme yapıldığı veya elleçleme sırasında

[1036] AKDOĞAN, age, s.223.
[1037] Konteyner ile yapılan taşımalarda zarar ihtimalleri ve bu ihtimallerin azaltılması ile ilgili bkz: BANNISTER, agm, s.465-470.
[1038] ÇAKICI, age, s.167-168.
[1039] ÇAKICI, age, s.168; SIR, age, s.19.
[1040] ACAR Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008, s.148.

gerekli özenin gösterilmediği durumlarda, konteynerin içerisindeki eşyaların kırıldığı ve hasara uğradığı görülmektedir[1041].

c. **Konteynerin Çalınması:** Bu rizikonun günümüzde teknolojinin gelişmesiyle kısmen azaldığı görülse de konteynerlere yönelik çalma girişimlerinde bunulduğu ve konteynerlerin çalışabildiği görülmektedir[1042].

d. **Paslanma Hasarı:** Konteynere deniz suyunun veya yağmurun sızması olası rizikolardan biridir. Ayrıca iklim değişiklikleri sonucu oluşan ısı farklılığı sebebiyle terleme meydana gelmekte ve konteyner içinde su birikintileri oluşabilmektedir. Bu terleme sebebiyle yükler paslanmakta ve konteynerin iç boyaları ve diğer kimyasallar yüke bulaşabilmektedir. Bu zarar türü, terleme hasarı (sweat damage) olarak da ifade edilmektedir. Deniz ticaretinde konteyner taşımaları ile birlikte paslanma zararında büyük bir artış görülmüştür. Bu nedenle suyun sebep olabileceği bu tip hasarları önlemek için iyi bir ambalajlama yapılması gerekmektedir. Ayrıca terleme ve nemlenmenin önlenmesi için havalandırma sistemleri kullanılabildiği gibi konteyner kapatılmadan önce nem alıcı maddeler de kullanılabilmektedir[1043].

Konteyner taşımaları ile ilgili olarak sigorta sözleşmesi akdedecek sigortacıların riziko ve prim dengesini belirleyebilmek açısından, konteyner taşımacılığında ortaya çıkan rizikoları ve hasarları iyi tespit etmesi gerekmektedir. Bu konuda sigortacıların; taşınacak eşyaların konteynere uygun olup olmadığı, sigortalanan taşıma aracı ve taşıma süresi, kullanılan konteynerin elverişliliği, eşyanın ambalaj durumu ve geminin yüklenme durumunu dikkate alarak bir değerlendirme yapması gerekecektir[1044].

4.2.4.2 Konteyner Taşımalarında Akdedilen Sigorta Türleri

a. Genel Olarak

Konteyner taşımalarında, eşyanın uğrayabileceği zararların taşıma sigortaları ile sigorta teminatı altına alınması yaygın bir durumdur. Taşıma faaliyeti dinamik yapısından dolayı yüksek riskler içermekte olup, bu risklerden doğabilecek zararların sigorta teminatı altına alınması yerinde bir tedbir olacaktır. Taşımanın ulusal veya uluslararası bir nitelik

[1041] ÇAKICI, age, s.168; SIR, age, s.19.
[1042] ÇAKICI, age, s.168; SIR, age, s.19.
[1043] SIR, age, s.19.
[1044] ÇAKICI, age, s.168.

arz etmesi, sigorta teminatı altına alınacak zararlar açısından herhangi bir özellik oluşturmamaktadır[1045].

Yukarıda açıklanan riziko ve hasarları teminat altına alan temelde iki türü bulunmaktadır. Bunlar; taşıma sigortası ve taşıyanın sorumluluk sigortasıdır[1046].

b. Emtia Nakliyat (Taşıma) Sigortası

Deniz ticareti ve teknoloji ne kadar ilerlemiş olursa olsun, deniz yoluyla yapılan taşımalarda tüm rizikoların önüne geçilememekte ve eşya zararlarını tamamıyla önlemek mümkün olmamaktadır[1047]. Taşıma sigortası, sigortalı eşyaların her türlü araçla taşınması sırasında ya da bu amaçla bekletildiği yerlerde uğrayabileceği zararlara karşı bu eşyaları sigorta teminatı altına alan sigorta türüdür[1048].

Bir taşıma aracı ile taşınan konteynerin taşıma rizikoları sebebiyle zıya veya hasara uğramasından doğan zararları, taşıma sigortası ile sigorta teminatı altına alınır[1049]. Taşıma sigortasında sigortacı, eşyanın taşıyana teslim edildiği andan itibaren kanunen gönderilene teslim edilmiş sayıldığı ana kadar geçen zaman diliminde her türlü zarardan, sebebi ne olursa olsun sorumlu olur[1050]. Eşyaya gelebilecek zıya veya hasarlar yanında ayrıca eşya sahibinin masraflara katılımı (müşterek avarya ve kurtarma ücreti) için de koruma sağlanır. Bu sigorta türü ile denizde yapılan taşıma dolayısıyla taşınan eşya üzerinde ortaya çıkabilecek olan rizikolar güvence altına alınmış olur[1051].

Taşıma sigortası, sefer poliçesi (tekil poliçe) ya da abonman sigorta sözleşmesi poliçesi şeklinde akdedilebilir. Sefer poliçesinde klasik olarak bir emtia taşıma sigortası belirli bir taşımaya özgülendirilmekte iken, abonman sigortası ise çerçeve bir sözleşme olup satıcının belirli bir süre içerisinde yapacağı tüm taşımaları kapsayacak şekilde sigorta teminatı sağlamaktadır[1052]. Diğer sigorta türlerinden farklı olarak denizde eşya taşımalarına ilişkin sigortalarda, sigortacının sorumluluğu sözleşmenin yapılmasıyla

---

[1045] ÜLGEN, age, s.112.
[1046] ÇAKICI, age, s.169; SIR, age, s.19.
[1047] ÜNAN, Rücu Davası, s.223.
[1048] ÇEKER, age, s.190.
[1049] ÇAKICI, age, s.169; SIR, age, s.19; ÇEKER, age, s.190; YILMAZ, agm, s.202; ESKİŞEHİRLİ, age, s.18.
[1050] ÇEKER, age, s.193.
[1051] ULAŞ, age, s.495.
[1052] ÇEKER, age, s.196; ÖZKAN Ömer/KARAYAZGAN Ahmet, "Uluslararası Emtea Satış Sözleşmelerinde Emtea Sigortası", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 15, S. 29, Haziran 2016, s.73-111, s.83; YILMAZ, agm, s.202; ESKİŞEHİRLİ, age, s.19.

başlar (TTK m. 1421/1). Ayrıca denizde eşya taşımalarına ilişkin sigortalarda sigorta primi, poliçe henüz düzenlenmemiş olsa dahi, sözleşmenin yapıldığı anda ödenir (TTK m. 1431/1).

Taşıma sigortası sözleşmesinin ana içeriği; bilgilendirme formu, poliçe, varsa soru formu ve/veya teklifname, Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylanmış Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları (ENSGŞ) ve burada düzenlenen şartların dışında tarafların sözleşme serbestisine göre kararlaştırabileceği özel şartlardan[1053] oluşur. Taşıma sigortalarında özel şartlar genellikle uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan "standart kurallar" ve "müessese kuralları"na sigorta poliçelerinde atıf yapılarak kullanılmaktadır. Özel şartlar ile ilgili olarak Dünyada ve ülkemizde en yaygın şekilde (A), (B) ve (C) olmak üzere üç grupta toplanan Enstitü Kargo Klozları (Institute Cargo Clauses "ICC")[1054] uygulanmaktadır[1055].

Taşıma sigortası, mal sigortalarının özel bir türünü oluşturur ve zorunlu bir sigorta değildir. Mal sigortalarında geçerli olan menfaat ilkesine (TTK m. 1453) göre rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunan kişiler, bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilir. Bu bakımdan eşyanın ekonomik olarak boşaltma yerine ulaşmasında menfaatin bulunması veya zıya, hasara uğraması ya da geç teslim edilmesi halinde bir zararın doğacak olması böyle bir menfaatin varlığını gösterir[1056]. Bu bakımdan bu sigortayı yaptıran kişinin, eşya sahibi veya eşya üzerinde menfaati olan diğer kişilerden biri olması gerekir. Taşıma sigortası, taşınan eşyayı koruma altına alan bir mal sigortası olduğu için genellikle taşıtan veya yükleten tarafından yaptırılır. Bu durumda eşya üzerinde doğrudan menfaat sahibi olan taşıtan veya yükleten, hem sigorta ettiren hem de sigortalı olur.

Taşıyanın sorumluluk sigortasında sigortacı kural olarak taşıyanın sorumluluk sınırına kadar ödeme yapacaktır. Bu nedenle ortaya çıkan ihtiyaçlar çerçevesinde taşıyanın sorumluluğunu aşan kısmının taşıma sigortası ile sigorta edilebilmesi mümkündür. Zarar gören yükle ilgili kişi, uğramış olduğu zararı taşıma sigortası sözleşmesi yoluyla taşıyanın sorumluluğunu aşan kısmı için de tazmin edilmesini

[1053] Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları'nın 28. maddesine göre, özel şartlar genel şartlara göre öncelikli olarak uygulanır.
[1054] Bu klozların Türkçe metinleri için bkz: https://www.tsb.org.tr/tr/mevzuat (ET: 09.10.2023).
[1055] ÖZKAN/KARAYAZGAN, agm, s.81-82.
[1056] ÖZKAN/KARAYAZGAN, agm, s.80.

sağlayabilir. Bu durumda zarara uğrayan kişi, sınırlı sorumlu olan taşıyana başvurmak yerine, sigorta sözleşmesine göre sigortacıdan talepte bulunabilecektir. Ortaya çıkan zarar sebebiyle sigortacının ödeme yapması halinde, halefiyet ilkesi (TTK m. 1472 ve 1481) gereğince sigortacı yaptığı ödeme kadar zarar görene halef olur. Sigortacı halefiyet yoluyla kazanmış olduğu sigortalısının haklarını, tazminat talebi olarak taşıyana yöneltebilir[1057]. Örneğin; konteyner içinde taşınan eşyanın taşıma rizikolarına karşı teminat altına alınması halinde, eşya taşıma sırasında zıya veya hasara uğrarsa, sigortacı sigortalı olan yükle ilgili kişiye ödemede bulunacaktır. Bu ödemenin yapılması ile ödeme miktarınca, sigortacı sigortalının navlun sözleşmesinden doğan tazminat hakkını kazanacaktır. Bu durumda artık, taşıyana karşı talep ve dava hakkı sigortacıya ait olacaktır[1058]. Ancak burada sigortacı taşıyandan yükle ilgili kişiye ödediği miktarı değil, yükle ilgili kişinin taşıyandan isteyebileceği miktarı talep edebilir. Diğer bir deyişle sigortacı, taşıyandan ancak taşıma hukuku kurallarına göre belirlenen sınırlı bir tutarın tazmini (eğer taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını ortadan kaldıran bir davranışı (TTK m. 1187) yok ise) isteyebilecektir[1059]. Zararın, taşıyanın sınırlı sorumluluğunu aşan kısmı ise gelinen aşamada taşıma sigortacının üzerinde kalmaktadır[1060].

Uluslararası alım ve satımlarda taşınacak eşyanın sigortalanmasının kararlaştırılması halinde sigorta primlerini kimin üstleneceği, teslim şekillerine

[1057] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.141; ÜNAN, Cilt II, s.275. Taşıma sırasında ortaya çıkan zararı ödeyen taşıma sigortası sigortacısının zarardan sorumlu olan taşıyana karşı açtığı yasal halefiyete dayanan rücu davası, taşıma sözleşmesine dayanmaktadır. Taşıma (navlun) sözleşmesi ise Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlendiği için bu dava, asliye ticaret mahkemesinde görülecektir [Yarg. 11. HD, 07.01.2014, E.2013/17475, K.2014/151 (Bu karar ve bu kararın değerlendirmesi için bkz: ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: VI, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020 (Cilt VI), s.272-274)].

[1058] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.31.

[1059] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.141-142; ÜNAN, Cilt II, s.275.

[1060] ÜNAN, Cilt II, s.275.

(Incoterms[1061]) göre belirlenecektir[1062]. Örneğin; CIF (Cost, Insurance and Freight) veya CIP (Carriage and Insurance Paid To) teslim şeklinde[1063], satıcı eşyanın taşınmasından kaynaklanan taşıma ücretini ve eşyanın taşıma rizikolarına karşı sigorta edilmesinden doğan sigorta primini ödeyecektir[1064]. Bu durumda sigorta sözleşmesini satıcı akdedeceğinden, satıcı sigorta sözleşmesine göre sigorta ettiren sıfatına sahip olur[1065]. Sigorta sözleşmesinde sigortalı olarak ise genellikle alıcı yer alır. Burada satıcının yaptıracağı sigorta, başkası (alıcı) lehine sigorta (TTK m. 1454) niteliğindedir[1066]. FOB (Free on Board) veya FCA (Free Carrier) teslim şeklinde[1067] ise eşyanın taşınmasından kaynaklanan taşıma ücretini ve eşyanın taşıma rizikolarına karşı sigorta edilmesinden doğan sigorta primini alıcı üstlenmektedir. Bu nedenle eşyanın sigortalanması için sözleşmeyi alıcı akdedecektir. Bu durumda da alıcı, sigorta sözleşmesine göre hem sigorta ettiren hem de sigortalı sıfatına haiz olacaktır[1068]. Uluslararası mal alış ve satışlarında taşınacak eşya için yaptırılacak taşıma sigortası, Türkiye'de yerleşik olan veya olmayan yabancı sigorta şirketlerine de yaptırılabilir (Sigortacılık Kanunu (Sig. K.) m. 15/2-a).

[1061] Incoterms (International Rules for the Interpretation of Trade Terms) "Uluslararası Ticari Terimlerin Yorumlanmasına İlişkin Kurallar": uluslararası alım ve satımlarda eşyaların sevk ve teslimine dair kuralların yorumuna ilişkin bazı kuralları ifade etmektedir. Bu kuralların amacı uygulamada birlik sağlanmasıdır. Incoterms satıcı ve alıcının ihtiyaçları dikkate alınarak farklı satış şekilleri düzenlemekte ve bunların her birinde satıcı ve alıcının birbirine karşı olan bazı yükümlülüklerini kurala bağlamaktadır. Incoterms maddeleri İngilizce tanımların baş harflerinden bir araya gelen kısaltmalarla ifade edilmektedir. Incoterms ilk kez 1936 yılında yayınlanmış, değişen şartlara bağlı olarak 1963, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve 2020 yıllarında güncellenmiştir. Sözleşme ve belgelerde belirtilmesi durumunda bütün versiyonların kullanılabilmesi mümkündür. Kurallar, hukuki açıdan ihtiyari özellik taşımaktadır. Sözleşme ve belgelerde, Incoterms versiyonu yanında yükleme yeri de belirtilerek kullanılmaktadır (SEVEN, Taşıma Hukuku, s.41; SEVİNÇ KUYUCU Aslıhan, Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler), Filiz Kitabevi, İstanbul 2011 (Incoterms), s. 13 vd.; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.102-103; ÜNAN Samim, "Incoterms 2020 ve Sigorta", Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 19, S. 2, Aralık 2020, s.1057-1085 (Incoterms), s.1057; YILMAZ, agm, s.202).

[1062] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.42.

[1063] CIP multimodal veya su dışında yapılan taşımaların uygulandığı satışlara uygun iken, CIF ise sadece suda (deniz veya iç sular) yapılan taşımaların uygulandığı satışlara uygundur (SEVİNÇ KUYUCU, Incoterms, s.128 ve 142; ÖZKAN/KARAYAZGAN, agm, s.77; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.109 vd.; ÜNAN, Incoterms, s.1058; YILMAZ, agm, s.203).

[1064] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.44; SEVİNÇ KUYUCU, Incoterms, s.33; ÜNAN, Incoterms, s.1059; YILMAZ, agm, s.203.

[1065] YILMAZ, agm, s.203; Yarg. 11. HD, 14.06.2021, E.2020/7756, K.2021/5053 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

[1066] SEVİNÇ KUYUCU, Incoterms, s.132; ÜNAN, Cilt II, s.27; ÜNAN, Incoterms, s.1059.

[1067] FCA multimodal da dahil her türlü taşıma şeklinin uygulandığı satışlara uygun iken, FOB ise sadece suda yapılan taşımaların uygulandığı satışlara uygundur (SEVİNÇ KUYUCU, Incoterms, s.69 ve 95; SÜZEL, Taşıtan ve Yükleten, s.105 vd.).

[1068] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.44-45.

Bununla birlikte taşıma rizikoları sebebiyle eşyanın karşı karşıya kalacağı zararlar için taşıyan tarafından da sigorta yaptırılabilir. Diğer bir deyişle, yükle ilgili kişilerin yaptırabilecekleri taşıma rizikoları için teminat sağlayan sigortayı, taşıyanın da yaptırabilmesi mümkündür. Başkasına ait olan bir eşya üzerinde, bu eşyanın zıya veya hasara uğraması sebebiyle ortaya çıkabilecek sorumluluklar bakımından eşyayı çeşitli sebeplerle elinde bulunduran kişinin (örneğin: taşıyan), sigorta ettirebilecek bir menfaati bulunmaktadır. Başkasına ait olan eşyaları taşıma taahhüdü altına giren taşıyanın bu eşyaları, taşıma sigortası ile değil de taşıyanın sorumluluk sigortası ile sigortalaması gerektiği söylenebilir[1069]. Ancak bu menfaatin mutlaka bir sorumluluk sigortası ile de teminat altına alınması gerekmemektedir. Tazminat ödeme rizikosunun, bir mal sigortası akdedilmesi yoluyla da teminat altına alınması mümkündür[1070]. Zira zarar sigortalarının, Türk Borçlar Kanunu'nun 129. maddesinde düzenlenen "üçüncü kişi yararına sözleşme" şeklinde akdedebilmeleri mümkündür[1071]. Bu konuda Türk Ticaret Kanunu'nun 1454. maddesinde "Başkası lehine sigorta" düzenlenmiştir[1072]. Bu hüküm uyarınca; sigorta ettiren, üçüncü bir kişinin menfaatini, onun adını belirterek veya belirtmeyerek sigorta ettirebilir. Başkası lehine sigortada, sigorta sözleşmesinden doğan haklar sigortalıya aittir. Yani bu tür sözleşmelerde; sigortacı, sigorta ettiren ve sigortalı olmak üzere üç kişi bulunmaktadır. Aksine hüküm yoksa sigortalı, sigorta tazminatının ödenmesini sigortacıdan talep ve dava edebilir (TTK m. 1454/1). Mal sigortalarında başkası lehine sigortanın ayırt edici özelliği, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta ettirenden başka bir kişinin (sigortalının) menfaatinin zedelenerek zarara uğrayacak olmasıdır[1073]. Başkası lehine sigorta, üçüncü kişi yararına sözleşmenin özel bir türüdür[1074].

[1069] ÇEKER, age, s.191. Yargıtay önüne gelen olayda, sigorta yapma teklifinde bulunan taşıyan adına mali sorumluluk sigortası yerine taşıma yapılmış olması sebebiyle sigortacının rizikonun teminat dışında kaldığı savunmasına itibar edilmeyeceğine, sigorta teklifinin sorumluluk sigortası şeklinde ve sigortanın da sorumluluk sigortası olduğunun kabulü ile karar verilmesi gerektiğine karar vermiştir; Yarg. 11. HD, 28.05.1998, E.1998/1066, K.1998/3908 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

[1070] ÜNAN Samim, "Mal Sigortalarında Başkası Hesabına Sigorta", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 2, Aralık 2012, s.11-29 (Başkası Hesabına Sigorta), s.20.

[1071] KENDER, Sigorta Hukuku, s.252; ÜLGEN, age, s.112; ÜNAN, Cilt II, s.26; ÜNAN, Başkası Hesabına Sigorta, s.11; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.39; CAN, Sigorta Hukuku, s.34.

[1072] Başkası lehine sigorta hükmü, Türk Ticaret Kanunu'nda mal sigortalarına ilişkin hükümler içinde düzenlenmiş olmakla birlikte, 1485. maddede yapılan atıf kapsamında sorumluluk sigortalarına da uygulanabilmektedir (KANER, Sigorta Hukuku, s.39). Başkası lehine sorumluluk sigortası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.54-55.

[1073] ÜNAN, Cilt II, s.26; ÜNAN, Başkası Hesabına Sigorta, s.14; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.48.

[1074] ÜNAN, Cilt II, s.26; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.248; CAN, Sigorta Hukuku, s.34.

Bu açıklamalardan yola çıkarak taşıyan, yükle ilgili kişiye ait olan eşya üzerindeki menfaati, onun adını belirterek veya belirtmeden sigorta ettirebilir. Bu çerçevede, taşıyanın taşınacak eşyayı kendi adına bir mal sigortası (taşıma rizikolarına karşı emtia nakliyat sigortası gibi) ile sigorta ettirmesi halinde, bu sigorta menfaat yokluğu sebebiyle geçersiz kabul edilmemeli ve sorumluluğun doğması durumunda koruma sağlayan bir sigorta olarak geçerli sayılmalıdır. Diğer taraftan eğer düzenlenen poliçede eşya sahibi lehine sigorta yaptırıldığı belirtilmişse, bu halde başkası lehine sigortanın varlığı açıkça görülecektir[1075]. Başkası lehine akdedilen taşıma sigortasında, sigorta sözleşmesinin tarafı ve primin borçlusu, sigorta ettiren olan taşıyandır[1076]. Bununla birlikte sözleşmeden doğan haklar sigortalı yani yükle ilgili kişiye aittir. Taşıyanın sigortacı ile akdettiği sözleşmeden doğan sigorta tazminatını, yükle ilgili kişi doğrudan sigortacıdan talep edebilir. Bu bakımdan akdedilen sigorta sözleşmesi tam üçüncü kişi yararına sözleşme[1077] niteliğinde olacaktır[1078]. Burada sigorta sözleşmesi, taşıyanın sorumluluk sınırları dahilinde akdedilmektedir[1079].

Burada ayrıca belirtilmelidir ki, başkası lehine akdedilen sigortada sigortalının zarar görmesine yol açan riziko sigorta ettirenin yani taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten ileri gelmişse, sigortacının ödediği tazminat için yasal halefiyete dayanarak sigorta ettirene rücu edip edemeyeceği konusunda Türk Ticaret Kanunu'nda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Sigorta ettirenin, Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen yasal halefiyete (m. 1472) dayanarak rücu edilebilecek üçüncü kişi olup olmadığı tartışmalıdır. Özellikle aynı zamanda sigorta ettirenin menfaatinin de sigorta korumasında olmadığı durumlarda, sigortacının halefiyete dayanarak rücu olanağının olup olmadığı tartışmalı bir husustur[1080]. Bu nedenle taşıyan tarafından başkası lehine

---

[1075] ÜNAN, Başkası Hesabına Sigorta, s.20-21.

[1076] Başkası lehine sigortada sigorta ettirenin hak ve yetkileri ile ilgili olarak bkz; ÜNAN, Başkası Hesabına Sigorta, s.14-16.

[1077] Üçüncü kişinin sözleşmede kararlaştırılan edimin ifasını talep ve dava hakkına sahip olduğu sözleşmeye, tam üçüncü kişi yararına sözleşme denilmektedir. Tam üçüncü kişi yararına sözleşme Türk Borçlar Kanunu'nun 129/2. fıkrasında düzenlenmiştir. Burada üçüncü kişi, sözleşmeye taraf olmamakla birlikte, sözleşmede kararlaştırılan edimi doğrudan doğruya ve aslen kazanmakta, edimin ifasını tek başına talep edebilmektedir (VON TUHR, age, s.715-716; OĞUZMAN/ÖZ, age, s.466-467; EREN, age, s.1295-1296; AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.248-249).

[1078] AYHAN/ÇAĞLAR/ÖZDAMAR, age, s.249; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.50; CAN, Sigorta Hukuku, s.36; YILMAZ, agm, s.219.

[1079] ÜLGEN, age, s.112-113.

[1080] ÜNAN, Başkası Hesabına Sigorta, s.22-23; YETİŞ ŞAMLI, Rücu Hakları, s.832-833. Bu konuda 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1301. maddesinde *"üçüncü kişi"* kavramı kullanılmış iken, yürürlükteki Türk Ticaret Kanunu'nun 1472. maddesinde *"sorumlulara"* kavramının kullanılması tercih edilmiştir.

sigorta şeklinde akdedilecek olan taşıma rizikolarına karşı sigortalarda, poliçeye sigortacının taşıyana karşı rücu haklarından vazgeçmiş olduğuna ilişkin şartlar eklenmesi kanımızca yerinde olacaktır.

Taşıma sigortasında primler, taşımanın içerdiği riskler ve taşıyanın zararı karşılama durumuna göre belirlenmektedir. Konteyner taşınan eşya için koruyucu bir işlev gördüğünden genellikle taşımadan doğan riskleri ve zararları azaltmaktadır[1081]. Bununla birlikte bazı yönlerden riskleri artırdığı da söylenebilecektir. Örneğin; eşyanın tamamen kapatıldığı standart konteynerlerde hırsızlık olaylarının ve eşyanın zarar görme ihtimalinin azaldığı görülmektedir. Bununla birlikte, güvertede taşınan konteynerin ağır hava koşulları nedeniyle denize düşmesi sonucu konteynerin tamamı zıyaa uğrayabileceği gibi bütün konteynerin çalındığı hırsızlık vakıaları da görülebilmektedir[1082]. Ayrıca konteynerin kullanımı multimodal taşımaları yaygınlaştırmış ve taşıyanın sorumlu olduğu alan ve süreyi genişletmiştir. Bu durum da konteyner taşımalarında sigortalanan eşya bakımından rizikoyu ağırlaştıran bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır[1083]. Bu nedenlerle sigortacıların konteyner taşımacılığından doğan rizikolarda primlerin düşmesini istemediğine rastlanılmaktadır[1084].

c. Taşıyanın Sorumluluk Sigortası

İkinci Bölümde de ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, taşıyan konteyner ile taşınmasını üstlendiği eşyayı, sağlam bir şekilde ve zamanında gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan üstlendiği taşıma dolayısıyla yüke özen borcu altında olup, taşıma sırasında tedbirli bir taşıyandan beklenen en yüksek dikkat ve özeni göstermek

---

"Üçüncü kişi" ifadesi, sigorta ilişkisine dahil olan sigorta ettiren ve sigortalı dışındaki kişiler olarak anlaşılmaktadır [ULAŞ, age, s.235; ATAMER, Zarar Sigortaları, s.72; Yarg. HGK, 07.11.2012, E.2012/11-490, K.2012/764 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); Yarg. 11. HD, 09.04.2010, E.2010/681, K.2010/4021 (ULAŞ, age, s.230-231). Sigorta ettirenin üçüncü kişi sayılabileceği yönünde görüş için bkz; ARSEVEN, age, s.177-178]. Ancak Kanun'da yapılan bu terim değişikliğinin, sigortacının halef sıfatıyla sigorta ettirene rücu edip edemeyeceğini açısından tereddütlere sebep olacağı açıktır (ATAMER, Zarar Sigortaları, s.72). Bu konuda *Ünan* ise, sigorta ettirenin tazminat ödememekteki menfaati açık veya zımni olarak sigorta teminatı içine alınmadıkça, zarar sebebiyle sigorta ettirenin sorumluluğunun doğmuş olması halinde sigortacının düzenlenen yasal halefiyete göre sigorta ettirene rücu edebileceği, aksi durumda başkası lehine sigorta yapıldığında ayrı sözleşmelerin bulunması ve ayrı ayrı prim alınmasını gerektiren iki farklı sigorta teminatının tek bir sözleşmeyle verilmiş olacağı görüşündedir (ÜNAN, Cilt II, s.241-243).

[1081] ÇAKICI, age, s.169; SIR, age, s.19. Konteyner ile yapılan taşımalarda zarar kaynaklarının azaltılması ve konteyner taşımacılığının deniz sigortalarına etkileri için bkz: BANNISTER, agm, s.475-480.

[1082] SCHMELTZER/PEAVY, agm, s.269; ÇAKICI, age, s.169.

[1083] ANGUS, agm, s.420.

[1084] ANGUS, agm, s.421-422; ÇAKICI, age, s.169.

zorundadır. Taşıyan navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğunu sigorta teminatı altına alabilir. Bu şekilde taşıyanın, eşyaları teslim almasından gönderilene teslim ettiği ana kadar taşınan eşyanın zıya veya hasarından kaynaklanan sorumluluğunu rizikolara karşı sigorta ettirmesine taşıyanın sorumluluğu sigortası denilmektedir[1085]. Kurulan bu sigorta sözleşmesi, sorumluluk sigortalarının özel bir türünü oluşturur.

Taşıyanın sorumluluk sigortası, özel bir sigorta türü olarak Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmediği gibi Türk sigortacılık alanında henüz bir genel şartları da oluşturulmamıştır.

Taşıyanın sorumluluk sigortasının teminat kapsamı, taşıyanın konteynerin içindeki eşyaları sağlam bir şekilde ve zamanında gönderilene teslim etme yükümlülüğünden oluşur[1086]. Taşıyanın sorumluluk sigortası yaptırması ile navlun sözleşmesinden doğan her türlü sorumluluğunu güvence altına alması sağlanır. Bu şekilde taşıyan, navlun sözleşmesinden doğabilecek her türlü tazminat talebini sigorta koruması altına almış olur. Bu durumda zarar hangi sebepten kaynaklanırsa kaynaklansın sigortalının yani taşıyanın tazminat ödemesini gerektirecek her hâlde sorumluluk sigortası teminat sağlayacaktır[1087]. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğu bakımından sorumluluk sigortası yaptırması büyük önem arz etmektedir.

Taşıyanın sorumluluk sigortası ile sigortacı tarafından taşıyanın hukuki sorumluluğu teminat altına alınmaktadır. Bu nedenle riziko ve zararın meydana gelmesi halinde zarar görenin sigortacıdan talepte bulunabilmesi için taşıyanın sorumluluğunu doğuran bir rizikonun gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, taşıyan riziko ve zarardan sorumlu değilse, sigortacı da sorumlu olmayacaktır[1088]. Taşıyanın sorumluluğunu doğuran bir riziko ve zararın meydana gelmesi halinde, sigortacı sigorta limitleri dahilinde gerçek zararı karşılayacaktır[1089].

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu taşıma hukukunun genel özellikleri gereği belirli tutarlarla sınırlandırılmıştır. Sorumluluk sınırını aşan kısımdan taşıyan sorumlu değildir. Zira taşıma faaliyeti içerisinde yüksek bir risk barındırmaktadır. Örneğin; bir konteyner gemisinin batması halinde, ortaya çıkacak zararı bir taşıyanın

[1085] ULAŞ, age, s.813.
[1086] SIR, age, s.19.
[1087] ÜLGEN, age, s.113
[1088] ULAŞ, age, s.816; Yarg. 11. HD, 08.11.1993, E.1993/754, K.1993/7231 (ULAŞ, age, s.816-817); Yarg. 11. HD, 27.12.1995, E.1995/191, K.1995/1732 (ULAŞ, age, s.817).
[1089] ULAŞ, age, s.817.

karşılaması pek mümkün olmayacaktır. Bu durum ise taşıma faaliyetlerinin yapılmasını zorlaştıracak ve taşıma ücretleri ile sigorta primlerinin çok yükselmesine sebep olacaktır. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğun sınırlandırılması ile taşımaya katılan menfaat grupları arasında bir denge kurularak, riskin dağıtılması sağlanmak istenmektedir. Burada taşıyanın sorumluluk sınırının dışında kalan kısım ise sigorta kurumunun riski dağıtma mekanizması içinde çözülmektedir. Taşıyanın sorumluluğun sınırlandırılmasındaki temel amaçlardan biri, sorumluluk riskinin önceden hesaplanabilmesi ve bunun sonucunda sorumluluğun sigortalanabilmesinin sağlanmasıdır[1090]. Bu nedenle taşıyanın sorumluluk sigortasında primler, taşıma sırasında ortaya çıkabilecek risklerin derecesine ve taşıyanın sorumluluğunun sınırlarına göre belirlenmektedir[1091]. Taşıyanın sorumluluğunda riskin hesaplanabilmesi ve bunun sonucunda sigortalanabilmesi ticari faaliyetin devamı bakımından çok önemlidir.

Uygulamada sınırlı sorumluluğun bulunduğu bu gibi hallerde, sigorta sözleşmesine sigortacının sadece sınırlı sorumluluk limitine kadar zararı karşılayacağına dair şartlar konulduğu görülmektedir. Ancak burada taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olabilecek bir davranışı bulunmadığı sürece, böyle bir şart bulunmasa bile, sigortacı taşıyanın sınırlı sorumluluğu çerçevesinde sorumlu olacaktır. Çünkü sınırlı sorumluluk çerçevesinde zararın ödenmesi ile sigortalı olan taşıyanın sorumluluğunun son bulması sağlanacaktır[1092].

Buna karşın taşıyanın sınırlı sorumluluktan yaralanma hakkını kaybettiği hallerde, sigortacının sadece sınırlı sorumluluk limitine kadar teminat sağlıyor kabul edilmesi için, sigorta sözleşmesinde bu yönde özel hüküm olmalıdır. Bunun yanında taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına sebep olan davranışının, zararın sigorta teminatı dışında kalmasına sebep olması da mümkündür. Örneğin; taşıyanın zarara kasten sebep olması halinde, oluşan zarar aynı zamanda sigorta teminatı dışında kalacaktır[1093].

Bu ihtimaller yanında taşıyanın Kanun'da belirlenen sınırlı sorumluluğunu kendi aleyhine sözleşmeyle genişletmesi durumunda, sigorta sözleşmesinde bu durumun sigorta teminatı dışında kalacağına dair özel bir şart bulunmadığı sürece sorumluluk

[1090] SEVEN, Taşıma Hukuku, s.141; ÜNAN, Cilt II, s.273.
[1091] ÇAKICI, age, s.169.
[1092] ÜNAN, Cilt II, s.274.
[1093] ÜNAN, Cilt II, s.274.

sigortası sigortacısı oluşan zarardan sınırlı sorumluluk limitini aşan şekilde sorumlu tutulabilecektir[1094].

Taşıyanın sorumluluk sigortası yaptırması Kanun'da bir zorunluluk olarak düzenlenmemiştir. Bu nedenle taşıyanın sorunluluk sigortası zorunlu bir sigorta olmadığından, taşıyanlar ihtiyari olarak sorumluluk sigortası yaptırabilir. Burada taşıyanların sorumluluk sigortası yaptırmak yerine, taşınan eşya üzerinde mal sigortası yaptırarak, eşyanın taşıma rizikoları sebebiyle zıya veya hasara uğraması ile gecikmeden doğan zararları sigorta teminatı altına aldığı da görülmektedir[1095]. Bir önceki "a" başlığı altında da açıklandığı üzere, taşıma rizikolarına karşı yaptırılan taşıma (nakliye) sigortasını sadece yükle ilgili kişiler değil, taşıyanlar da yaptırabilmektedir. Bu açıdan taşıyanların başkası lehine sigorta ile yükle ilgili kişiye ait olan eşya üzerindeki menfaati sigorta ettirebilmeleri mümkündür.

4.3 KULÜP (P&I) SİGORTASI

4.3.1 Tanımı ve Hukuki Niteliği

"P&I" kısaltması, "Protection and Indemnity" (koruma ve tazmin) kelimelerinin baş harflerinden meydana gelmektedir. Kulüp sigortası, üye donatanın tekne sigortası teminatları kapsamına girmeyen üçüncü kişilere karşı ortaya çıkan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı (mütüel) sigorta[1096] esasları çerçevesinde sigorta ettiği bir deniz sigortası olarak tanımlanabilir[1097]. Kulüp sigortası bir geminin sahibi olmak veya onu işletmek dolayısıyla üçüncü kişilere karşı olan sorumlulukları ve yapılmak zorunda kalınan bazı masrafları teminat altına alan sigorta türüdür[1098]. Kulüp sigortasında sözleşmenin tarafları, kulüp ve üyeden oluşur.

[1094] Bu konuda uygulamada sigorta sözleşmelerine "yasal sorumluluğun sözleşme ile genişletilmesine" halinin sigorta teminatı dışında kalacağına dair bir şart konulmaktadır (ÜNAN, Cilt II, s.274).
[1095] ÜLGEN, age, s.113-114.
[1096] Türk Ticaret Kanunu'nun 1402. maddesinde düzenlenen karşılıklı sigorta; birden fazla kişinin bir araya gelerek, aralarından herhangi birinin belli bir rizikonun gerçekleşmesi halinde doğacak zararlarını tazmin etmeyi üstlendikleri sigorta olarak tanımlanmıştır. Türk Ticaret Kanunu'na göre karşılıklı sigorta faaliyeti sadece kooperatif şirket olarak yürütülebilir (ÜNAN, Cilt I, s.61 vd.).
[1097] ALGANTÜRK LIGHT S. Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), 2. Bası, Arıkan Yayınları, İstanbul 2006 (Kulüp Sigortası), s.23; SEVİNÇ KUYUCU, Gemi Finansmanı, s.96.
[1098] ACAR, age, s.7; GÖKTAN Işık, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) (P&I), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.39; SEVİNÇ KUYUCU, Gemi Finansmanı, s.97; ESKİŞEHİRLİ, age, s.81-82.

Kulüp veya "P&I" sigortası, deniz ticaretinin hızla gelişmesi ve deniz sigortalarına duyulan ihtiyaca bağlı olarak 19. yüzyılın ortalarında İngiltere'de ortaya çıkmış ve hızla gelişmiştir[1099]. P&I Kulüpleri, centilmenlik ve yardımlaşmaya dayanan karşılıklı (mütüel) sigorta birlikleri şeklinde kurulmuş olup, faaliyetlerini günümüzde de kâr amacı olmayan kooperatif benzeri ortaklıklar olarak devam ettirmektedir. Kulüp, sigorta sözleşmesinde sigorta teminatı verme borcunu üstlenen, donatanların kendi ortak çıkarlarını korumak amacıyla bir araya gelerek kurdukları birliklerdir[1100].

Üye ise kulüp sigortası sözleşmesinde ödeyeceği prim karşılığında gemisinin tekne sigortası teminatları kapsamına girmeyen üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu ve giderlerini sigorta teminatı altına alan donatana denilmektedir[1101]. Kulüp üyeleri, şirket ortağı değildir ve şirkete sermaye taahhüdünde bulunmazlar. Gemi sahiplerine veya işletenlerine maliyet fiyatına sigorta yapmayı amaçlayan bu kulüpler, sigortalıkları kişileri kulübe üye (member) yapabilmektedir. Kulüp üyeleri, şirket sözleşmesi uyarınca kulübe üye ve bunun beraberinde sigortalı olmaları nedeniyle birliğe bir prim öderler ve diğer üyelerin uğramış oldukları zararlara iştirak etmiş olurlar[1102]. Ayrıca kulüpler, üyelerine ihtiyacı olduğunda taahhüt mektubu verme, gerektiğinde hukuki konularda ve arabuluculuk noktasında hizmetler sunma, lobi faaliyeti yaparak üyelerinin menfaatlerini koruma gibi birçok görevi yerine getirmektedir[1103]. Türkiye'de yerli bir P&I Kulübü bulunmamakta olup, Türk donatanlar kulüp sigortalarını yabancı kulüpler vasıtasıyla yaptırmaktadır.

Kulüp sigortası tarihi açıdan değerlendirildiğinde, bir taşıyan sigortası değil, donatan sigortası olduğu görülmektedir. Navlun sözleşmesinde taahhüt edilen taşıma işi, bizzat taşıyan tarafından donatan olarak ifa edilebileceği gibi, taşıma işini taşıyan olmayan başka bir donatan da yerine getirebilir. Bu bakımdan donatan olmayan taşıyan, sorumluluğunu teminat altına almak için kulüp sigortası yaptırabileceği gibi kulüp sigortası dışındaki başka bir sigorta da yaptırabilir. Kulüp sigortasının sağladığı teminatlara bakıldığında, bu teminatların donatanların menfaatleri esas alınarak

---

[1099] HUDSON N. Geoffrey/MADGE Tim/STURGES Keith, Marine Insurance Clauses, Fifth Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2012, s.10; GÖKTAN, age, s.39.
[1100] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.24.
[1101] Kulüp sigortası teminatlarından yararlanmak isteyen donatan, gemisini kulübe kayıt ettirerek kulübün bir üyesi haline gelir. Bu nedenle diğer sigorta türlerinden farklı olarak kulüp sigortasında "sigortalı" yerine "üye" terimi kullanılmaktadır (ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.34).
[1102] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.34.
[1103] ACAR, age, s.8.

düzenlendiği görülmektedir. Uygulamada taşıyan ile donatanın ayırt edilmesi ve tespiti zor olabilmektedir. Bu açıdan yükle ilgili teminatları belirleyen kulüp kurallarının, teminat kapsamını daha esnek ve çok farklı ihtiyaçlara hizmet edecek şekilde düzenlendiği görülmektedir[1104].

Kulüp sigortasının hukuki niteliğine ve sigorta hukuku içindeki yerine bakıldığında; öncelikle P&I Kulüpleri genellikle İngiltere merkezli özel hukuk tüzel kişileri olup, kulüp sigortası da özel sigortalar arasında yer alır. Diğer taraftan donatanlar, tekne sigortasının teminat sağlamadığı sorumluluklarını güvence altına almak için ortak çıkarlarının korunması amacıyla kâr amacı gütmeksizin bir araya geldiğinden, kulüp sigortası karşılıklı sigorta (TTK m. 1402) esasına dayanmaktadır[1105].

Sözleşmede sigortalının uğradığı zararlarının tazmin edilmesi amaçlandığından, zarar sigortaları ve can sigortaları ayrımında kulüp sigortası zarar sigortaları içerisinde yer alır[1106]. Zarar sigortaları içindeki mal sigortaları ve sorumluluk sigortaları ayrımında, kulüp sigortasının sorumluluk sigortası içinde yer aldığı görülmektedir. Zira kulüp sigortası ile zarar gören üçüncü kişilerin malına ve canına gelecek zararlar sebebiyle üyenin malvarlığında ortaya çıkan eksilme teminat altına alınır[1107] ve bu özelliği kulüp sigortasının tazminat işlevini ifade eder[1108]. Kulüp, üyenin verilen teminat kapsamında sebep olduğu zararlardan dolayı sorumlu olduğu tazminatı veya sorumlu olmadığı sonucuna varılması halinde sadece talep ve dava sebebiyle yapmak zorunda olduğu masrafları üstlenir. Bu açıdan kulüp sigortası ayrıca üyenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması sebebiyle uğrayacağı zararları teminat altına aldığından, pasif sigortası niteliği de taşır. Kulüp sigortasının pasif sigortası niteliği bulunması ve rizikonun bir değerle ilgisinin olmaması nedeniyle kural olarak bu tür sigortada sigorta değeri (TTK m. 1460) bulunmamaktadır. Bunun başka bir sonucu olarak kulüp sigortasında eksik sigorta (TTK m. 1462) ve aşkın sigorta (TTK m. 1463) bulunmaz, bunlara ilişkin oran ve nispetler uygulanmaz[1109]. Kulüp sigortasında kulüp, üyeye yöneltilen tazminat davasının

---

[1104] ACAR, age, s.135.
[1105] ÜNAN, Cilt I, s.42; ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.78-79; KANER, Sigorta Hukuku, s.58.
[1106] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.83-84; ACAR, age, s.17.
[1107] Kulüp sigorta sözleşmesine hakim olan "ilk önce ödeme (pay to be paid)" ilkesi gereğince, kulübün üyenin malvarlığında ortaya çıkması muhtemel azalmayı karşılayabilmesi için üyenin zarar görenin zararını tamamen karşılaması ve bu sebeple malvarlığında somut bir azalma ortaya çıkması gereklidir (ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.82).
[1108] BOZER, age, s.131; ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.81-82.
[1109] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.85-86.

yürütülmesini de üstlenmektedir. Bu açıdan sigorta poliçesi, tazminat sözleşmesi niteliğinde (contract of indemnity) olup, sigorta hukukunun genel ilke ve hükümleri kapsamında sadece sigortalının uğradığı zararları tazmin edecektir[1110]. Ayrıca kulüp sigortası, sorumluluk sigortası niteliğinde olduğundan kulüp, bu sigorta türünde geçerli olan halefiyet ve rücu imkanlarından (TTK m. 1481) yararlanma hakkına sahiptir. Ancak kulübün halefiyet ilkesinden yararlanabilmesi için sorumluluğunu kulüp sigortası ile teminat altına aldığı üyenin yanında aynı zarardan başka kişilerin de müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olmaları gerekmektedir[1111].

Kulüp sigortasının zorunlu sigorta olup olmadığı değerlendirildiğinde ise kulüp sigortasının yaptırılması kulüp üyesinin isteğine bağlı olduğundan isteğe bağlı sigorta olduğu ve ihtiyari mali sorumluluk sigortası niteliği taşıdığı söylenebilecektir. Üye olmak isteyen taşıyan, kuralları ve işleyişini kendisine uygun bulduğu bir kulübe başvurarak kulübün sağladığı teminatlardan faydalanabilir[1112]. Bununla birlikte kulüp sigortası içinde birçok teminat bulunduğundan bu konuda kesin bir sonuca varılamayacağı ve sözleşmede yer alan bütün rizikoları zorunluluk bulunup bulunmadığı açısından ayrı ayrı inceleyerek sonuca varılması gerektiği de söylenebilir. Örneğin; petrol kirliliği ile ilgili bir rizikodan sorumluluk açısından kulüp sigortası zorunlu sigorta teşkil edecektir[1113].

4.3.2. Kulüp Sigortasının Sağladığı Teminat Türleri

4.3.2.1 Genel Olarak

Kulüp sigortasının teminat kapsamı incelendiğinde, koruma ve tazmin konuları bakımından birçok rizikoyu kapsadığı görülmektedir. Kulüp sigortasında üyeye sağlanacak teminat türleri, sigorta sözleşmesinde serbestçe kararlaştırılır. Üye ek prim ödeyerek diğer ek teminatlardan da yararlanabilir. Kulüp sigortasının sağladığı teminatlar temel olarak ise koruma (protection) teminatı, tazmin (Indemnity) teminatı ve diğer teminatlar olmak üzere üçe ayrılabilir.

Koruma teminatı içinde yer alan rizikolar, genel olarak üyenin donatan sıfatıyla üçüncü kişilere karşı doğan mali sorumluluğunun korunması için gereken teminatı sağlamaktadır. Koruma (protection) teminatında yer alan rizikolara bakıldığında: gemi

[1110] BİCAN, Konteyner, s.221.
[1111] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.84-85.
[1112] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.78.
[1113] ACAR, age, s.31.

adamlarının veya üçüncü kişilerin yaralanma, hastalık, ölüm tazminat ve masraflarını (Injury and Death Claims); gemi adamlarının yurda iade masraflarını (Repatriation Expenses); gemi adamlarının ikame masraflarını (Substitution Expenses); gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı ve hasarını (Loss of Personal Effects); sapma ve liman masraflarını (Deviation and Port Expenses); kaçaklar ve mültecileri (Stowaways and Refugees); denizde can kurtarmayı (Rescue); 1/4 çatma (Collision) sorumluluğunu; karada ve denizde mala hasarı/sabit ve yüzer nesnelere hasarı (Damage to Fix and Floating Objects); Çekme (Towage) sorumluluğunu; enkaz kaldırmayı (Wreck Removal) ve karantina masraflarını (Quarantine Expenses) kapsadığı görülmektedir[1114].

Tazmin teminatı, bir geminin kazanç sağlamak amacıyla ticari bir vasıta olarak suda kullanılmasından doğan riziko ve sorumlulukları teminat altına almaktadır. Tazmin (Indemnity) teminatı; yükün taşınmasından kaynaklanan sorumlulukları (yük zıya ve hasarı ile hasarlı yükün imha masrafları), çatmada yük hasarını, yükün müşterek avarya payı veya kurtarma yardım masraflarını, geminin müşterek avarya payını, cezaları (yükün eksiklik veya fazlalığı ve kaçakçılık nedeniyle doğan gümrük cezaları, deniz kirliliği cezaları ve diğer cezalar), dava ve emek masraflarını ve omnibüs teminatını kapsamaktadır[1115].

Son olarak diğer tür teminatlar ise navlun, sürastarya ve savunma masrafları (Freight, Demurrage and Defence "FD&D") teminatı ile grev (Strike) teminatı ve savaş riskleri (War Risks) teminatı olarak sayılabilir[1116]. Kulüp sigortasında koruma ve tazmin teminatı, tek bir kulüp şeklinde ve ayrıntısız olarak sağlanmaktadır. Diğer tür teminatlar ise farklı kulüpler tarafından veya aynı kulüp içinde üyeden ek prim alınmak suretiyle teminat altına alınabilmektedir[1117].

Kulüp kabul etmedikçe veya taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, tekne sigortası teminat kapsamındaki tazminat, sorumluluk veya masraflar için üyeye sigorta tazminatı ödenmez. Çatma rizikosuna ilişkin olarak tamamlayıcı sigorta yapılabilmekte; ancak zarar tekne sigortası kapsamına girdiği hallerde kulübün teminat kapsamı dışında

[1114] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.45-54; GÖKTAN, age, s.52; SEVİNÇ KUYUCU, Gemi Finansmanı, s.107.
[1115] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.54-70; GÖKTAN, age, s.52-53; SEVİNÇ KUYUCU, Gemi Finansmanı, s.108.
[1116] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.44; GÖKTAN, age, s.53.
[1117] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.44

kalmaktadır. Güverte yükünün sigorta teminatı kapsamına alınması ise kulübün takdir yetkisine bırakılmıştır[1118].

Taşıyan eşyayı konişmentoya göre teslim aldığı şekilde teslim etmek ve taşıma esnasında tedbirli bir taşıyan olarak gerekli dikkate ve özeni göstermek zorundadır. Her eşyanın türüne göre yükleme istif, boşaltma ve taşıma sırasında gerekli tüm önlemlerin alınması ve araçların kullanılması gerekmektedir. Navlun sözleşmesinde taşınması taahhüt edilen eşyanın taşıma sırasında zıya veya hasara uğraması nedeniyle donatanın ortaya çıkan sorumluluğu kulüp sigortası teminatına dahildir. Kulüp sigortasının sağladığı teminatın kapsamına bakıldığında, geleneksel kulüp teminatı ve ek kulüp teminatı olarak ikili bir ayrım yapıldığı görülmektedir[1119]. Geleneksel kulüp teminatı, eşyanın zıya veya hasarı nedeniyle doğan sorumluluğu teminat altına almaktadır. Ayrıca bu konudaki kulüp kuralları, gecikme zararı ve değer kaybından kaynaklanan sorumluluğu kapsayacak şekilde yorumlanabilmektedir. Ek kulüp teminatı kapsamında ise zarar görmüş ve kullanılamayacak durumda olan veya gönderilen tarafından teslim alınmayan eşyanın boşaltılması ile ilgili sorumluluk ve masraflar ile direkt ve aktarmalı taşımalar yer almaktadır[1120]. Eşyanın zıya veya hasara uğraması ile ilgili olarak, zararı doğuran olayın gemide gerçekleşmesi gerekmez. Burada özel bir sınırlama getirilmemiş olup, geniş bir sigorta teminatı sağlanmıştır. Burada sorumluluğun sebebi, yüke özen borcunun eksikliğinden veya geminin denize, yola ve yüke elverişsiz bulundurulmasından kaynaklanmış olabilir. Kulüp üyesinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu adamlarının sözleşmeyi ihlalinden kaynaklanan sorumluluk, kulüp sigortası teminatı kapsamındadır[1121].

4.3.2.2 Konteyner Taşımaları Açısından Değerlendirme

Konteyner taşımacılığında taşıyanın hukuki sorumluluğu açısından bakıldığında, koruma teminatı kapsamında yer alan sabit ve yüzer nesnelere çarpmadan kaynaklanan sorumluluk ayrı olarak incelenmelidir. Sabit veya yüzer cisimlere çarpma rizikosu kapsamında; kulüp sigortasına alınan geminin yüzer havuz veya şamandıra gibi yüzer nesnelere (floating object) veya iskele, rıhtım, doklar, dalgakıran, liman, vinç, duba,

[1118] BİCAN, Konteyner, s.222.
[1119] ACAR, age, s.136.
[1120] ACAR, age, s.136.
[1121] ACAR, age, s.136-137.

platform vb. gibi denizin üstündeki sabit yapılar ya da kablo veya boru hattı gibi su altındaki sabit nesnelere zarar vermesi halinde, bu zararlar kulüp koruma teminatı içine alınmıştır[1122]. Bu sorumlulukla ilgili tazminatları üyenin tahsil edebilmesi için bu sorumluluğun kanunlar çerçevesinde düzenlenmiş olması ya da sigortalı geminin kusurlu sevk veya idaresi ya da diğer kusurlu bir fiilinden kaynaklanmış olması gerekmektedir[1123].

Sabit veya yüzer cisimlere çarpma, tekne sigortası sözleşmesine göre çatma sayılmadığından tekne sigortasının teminat kapsamı içinde değildir. Kulüp sigortası ise sabit ve yüzer nesnelere çarpmadan kaynaklanan sorumluluk için tam bir teminat sağlamıştır. Bununla birlikte İngiltere dışındaki ülkelerde düzenlenen tekne klozları genellikle bu konuda teminat sağlamakta ve bu zararlardan doğan 3/4 sorumluluğu tekne sigortası kapsamına dahil edebilmektedir. Bu nedenle kulüp sigortasının teminat kapsamı asıl olarak geminin tekne sigortası poliçesine göre belirlenmektedir[1124]. Burada yüzer cisimler arasında öncesinde belirlenmiş veya belirlenememiş su yüzeyinde bulunan konteynerler de sayılabilecektir. Bu nedenle, bu konteynerlerle çarpışma sonucu bunlara ve içindeki eşyalara verilecek zararlardan kaynaklanan sorumluluk ile gemide taşınan yükte meydana gelen zıya veya hasarlar nedeniyle doğan sorumluluk kulüp sigortası teminat kapsamına dahildir[1125].

Konteyner taşımacılığında taşıyanın hukuki sorumluluğu açısından tazmin teminatı kapsamında bakıldığında ise yükle ilgili teminatlar (yükün taşınmasından kaynaklanan sorumluluklar, çatmada yük hasarı ve yükün müşterek avarya payı veya kurtarma yardım masrafları) büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda navlun sözleşmesi uyarınca taşıyan eşyanın eksik teslim edilmesi veya zarara uğraması durumunda üyenin sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğu kulüp sigortası teminatları içindedir. Bu zararlara; sigortalı gemide taşıyan konteyner içindeki eşyanın uğradığı zıya ve hasarlar, konteynerin gerektiği gibi yüklenmemesi, istiflenmemesi, muhafaza ve özel gösterilmemesi gibi sebeplerle ortaya çıkan zıya ve hasarlar dahildir[1126]. Bunun yanında sigortalı geminin başka bir gemi ile çarpışması (çatma) sonucunda sigortalı gemide

[1122] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.51; GÖKTAN, age, s.78; ACAR, age, s.123.
[1123] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.51.
[1124] ACAR, age, s.123.
[1125] BİCAN, Konteyner, s.223.
[1126] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.54-55.

taşınan konteynerin veya içindeki eşyanın zarara uğradığı ve bu zarardan dolayı üyenin sorumlu olması halinde, kulüp sigorta teminatı bu zararları da kapsamaktadır. Ayrıca bir müşterek avaryanın ortaya çıkması durumunda, sigortalı gemide taşınan konteynerin veya içindeki eşyanın müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları ya da hususi masrafları navlun sözleşmesinin ihlali sebebiyle tahsil edilemediği durumda, bu masraflar kulüp sigorta teminatı kapsamında karşılanır[1127].

Deniz ticaretinde en yoğun yürütülen faaliyet eşya taşınmasına ilişkindir. Konteyner ile yapılan eşya taşımaları da deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarının büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu nedenle kulüp sigortası içinde yer alan taşınan yükle ilgili teminatlar, konteyner taşımacılığı bakımından önemli bir yere sahiptir.

4.4 SİGORTA GENEL ŞARTLARI VE İLGİLİ KLOZLAR

4.4.1 Sigorta Genel Şartları

Sigorta genel şartları, sigorta poliçesine ekli olan ve her sigorta türü için önceden ayrı ayrı hazırlanmış sözleşme şartları olarak tanımlanabilir. Diğer bir deyişle sigorta genel şartları, önceden tespit edilen, mutad ve standart şartlardan oluşur. Sigorta türlerine göre özel hazırlanan bu genel şartlar, o sigorta türünde akdedilen bütün sigorta sözleşmelerinde yer almaktadır[1128]. Sigorta genel şartları, benzer rizikolarla karşı karşıya olan kişilere mümkün olduğunca eşit kapsam ve şartlarda teminat verilmesi ve böylece o sigorta dalında üstlenilen rizikoların yönetilmesini sağlamak amacıyla genel ve soyut sözleşme şartları şeklinde düzenlenmektedir[1129]. Nitekim Sigortacılık Kanunu'nun 11/1. fıkrasında; sigorta sözleşmelerinin ana içeriğinin, Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenleneceği belirtilmiştir.

Ulusal ve uluslararası alanda farklı sigorta türleri için tarafların durumları, ihtiyaçları, rizikonun özellikleri ve uygulamada karşılaşılan problemler dikkate alınarak farklı standartlara sahip genel şartlar hazırlanmaktadır. Belli bir sigorta türü için belirlenen genel şartlar, akdedilen sözleşme yönelik ilgili Kanun hükümlerinden daha özellikli ve ayrıntılı düzenlemeler yaparken, özel şartlar ve klozlara göre ise daha genel

[1127] ALGANTÜRK LIGHT, Kulüp Sigortası, s.56-57.
[1128] KENDER, Sigorta Hukuku, s.36.
[1129] YAZICIOĞLU/ŞEKER ÖĞÜZ, age, s.14.

içeriğe sahiptir[1130]. Bu açıdan sigorta sözleşmeleri hakkında, Kanun hükümlerinden sonra genellikle genel şart hükümleri uygulanmaktadır.

Belirli bir sigorta sözleşmesi akdedilirken, söz konusu sigorta ilişkisinin özellikleri ve tarafların talepleri göz önüne alınarak sözleşmeye eklenen şartlara ise özel şartlar denilmektedir. Özel şartlar; ferdi, standart olmayan ve genel şartları tamamlayan sözleşme şartlarıdır[1131]. Tarafların, sigorta sözleşmesinde somut olayın şartları ve işin özelliğine uygun özel şartlar kararlaştırmaları mümkündür. Özel şartlar, sigorta sözleşmesi içerisinde ve özel şartlar bağlığı altında herhangi bir yanılgıya sebep olmayacak şekilde açık olarak belirtilmelidir (Sig. K. m. 11/1).

Sigorta poliçesi; tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümler ile genel şartlar ve varsa özel şartları içermeli, rahat ve kolay okunacak şekilde düzenlenmelidir (TTK m. 1425/1). Sigorta sözleşmesine eklenen özel şartlar, genel şartlar ile birlikte sözleşmeye uygulanacaktır.

Kanunlarda aksine bir düzenleme bulunmadığı sürece, genel şartlarda sigorta ettirenin, sigortalının veya lehdarın lehine yapılan değişiklikler derhal ve doğrudan uygulanacaktır. Ancak bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişikliğin yapıldığı tarihten itibaren sekiz gün içinde prim farkını talep edebilir. Talep edilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi durumunda, sigorta sözleşmesi eski genel şartlar çerçevesinde uygulanmaya devam eder (TTK m. 1425/3).

Konumuzla ilgili olarak genel şartlar bağlamında Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları inceleme konusu yapılabilecektir[1132]. Günümüzde kullanılmakta olan Genel Şartlar, 01.01.1953 tarihinde yürürlüğe konmuş ve en son değişiklik ve düzenleme 11.05.2002 tarihinde yapılmıştır. Bu nedenle, bu Genel Şartlar'ın günümüz mevzuat ve gelişmelerine uygun olmadığı söylenebilecektir.

Genel Şartlara göre; sigortalı eşyanın fırtınadan, geminin batmasından veya karaya çarpmak ya da kaya veya sığlığa bindirmek gibi haller sonucunda tamamen veya kısmen harap olmasından, çatmadan, oturmadan, sabit, seyyar veya sabih bir cisme (buz dahil) çarpmasından, yangından, infilaktan, malın denize atılmasından, kaptan ve gemi

[1130] BİCAN, Konteyner, s.229.
[1131] KENDER, Sigorta Hukuku, s.216.
[1132] Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları'nın tam metni için bkz; https://www.tsb.org.tr/media/attachments/Emtea_Nakliyat_Sigortas%C4%B1_Genel_Sartlar%C4%B1.pdf (ET: 05.10.2023).

adamlarının barataryasından yükleme, istifleme, aktarma veya boşaltma işlemleri sırasında bir veya birden çok dengin düşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü zıya veya hasarlar, teminat kapsamına alınmıştır (ENSGŞ m. 1). Genel Şartlar'ın 2, 3, 5, 6 ve 7. maddelerinde sigorta teminatı kapsamı dışında bırakılan haller ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Genel Şartlar'ın 4. maddesinde ise tarafların sözleşme ile teminat kapsamına alınabileceği rizikolar belirtilmiştir. Bu kapsamda emtia nakliyat sigortası; sigortalının kasti davranışlarından kaynaklanan zararlar, olağan akma, fire, aşınma veya yıpranmadan meydana gelen hasarlar, eşyaların kendi kusuru veya ambalaj yetersizliğinden ortaya çıkan zararları teminat kapsamı dışında tutmuştur. Savaş, kargaşalık, grev ve halk hareketleri gibi rizikoların ise ayrıca sigorta teminatı altına alınabilmesi mümkündür[1133].

Sigorta koruması; eşyaların donatan veya gemi kiracısı tarafından taşınmak veya taşıma hemen yapılmayacaksa geçici olarak muhafaza edilmek üzere teslim alındığı anda başlar. Sigorta ettirenin eşyaları, donatan veya gemi kiracısına liman idaresi veya benzeri bir kuruluş aracılığıyla teslim etmesi halinde, bunlar eşyaların teslim alınması bakımından donatanın veya gemi kiracısının temsilcisi kabul edilir (ENSGŞ m. 8/1). Sigortacının sorumluluğu, eşyaları teslim yerinde gönderilene teslim edildiği anda veya eğer teslime engel bir durum bulunmaktaysa, eşyaların usulüne uygun olarak depo edildiği veya satıldığı anda ve her halükarda en geç boşaltmayı izleyen on beşinci günün sonunda sona erer (ENSGŞ m. 8/3).

Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları'nın 28. maddesi uyarınca, sözleşmeye veya poliçeye konulacak özel şartlar genel şartlara göre öncelikli olarak uygulanır. Bu Genel Şartlar'ın uygulandığı sigorta sözleşmelerinde genellikle taraflarca özel şartlardan ve klozlardan faydalanılmaktadır. Bu nedenle, bu Genel Şartlar'ın hükümlerinin uygulanması sırasında poliçe içeriğinde veya ekinde yer alan özel şartlar ve klozlar öncelikli olarak dikkate alınmalı ve tüm kurallar birlikte uygulanarak hukuki ilişki belirlenmelidir.

4.4.2 Klozlar

Klozlar, bir sözleşmeye konulan özel şart veya kayıt olarak tanımlanabilir[1134]. Deniz yoluyla eşya taşımalarında eşyaya gelen zararlar, genellikle sigorta

[1133] YILMAZ, agm, s.202.
[1134] ULAŞ, age, s.72.

sözleşmelerindeki genel şartlar ve özel şartlar niteliğindeki klozlar kapsamında teminat altına alınmaktadır. Sigorta sözleşmesine konulacak klozlarla, sözleşmenin genel şartları yanında özel şartlar ile sözleşmenin tamamlanması sağlanmaktadır. Kararlaştırılacak klozlar ile bir sigorta sözleşmesinin kapsamı genişletilebileceği gibi daraltılabilmesi de mümkündür[1135].

Özellikle uluslararası alanda belirli kurumlar tarafından düzenlenen ve tüm rizikoları sigorta teminatı kapsamına alan klozlar yaygın olarak uygulanmaktadır. Bu şekilde uygulamada deniz yoluyla eşya taşımaları için birçoğu standart duruma gelmiş, uyumlu ve birbirini tamamlayan klozlar bulunmaktadır[1136]. Bu konuda özellikle Londra Piyasası, Dünyada deniz sigortalarında güçlü bir piyasaya hakim olan, zor ve karışık rizikoların büyük oranda sigortalandığı bir piyasa olup, teminatlar ve primler üzerinde önemli bir etkisi ve belirleyici gücü bulunmaktadır. Bu piyasa tarafından oluşturulan çeşitli formlardaki standart klozlar tüm Dünya'da uygulanır olmuştur. Bu klozların uygulanmasının en büyük faydası ise tüm Dünya'daki ticaret ve taşıma sektöründe bu klozların içeriğinin iyi bilinir olmasıdır[1137].

Nakliyat klozlarının sağlamış olduğu teminatlar temel olarak incelendiğinde; "Bütün Risklere Karşı - Enstitü 'A' Klozları" (All Risks - Institute 'A' Clauses 1/1/09)'na göre bu sigorta çeşidinde poliçe genel ve özel şartları ile açıkça teminat kapsamı dışında bırakılan haller[1138] ve dıştan gelen, ani ve beklenmedik, tesadüfi bir olay anlamına gelen riziko tanımı haricinde diğer tüm olaylardan ileri gelen zıya veya hasarlar için teminat sağlanır[1139]. Sigorta ettirenlerin daha düşük bir prim karşılığında önemli kabul ettikleri belirli risklere karşı teminat sağlanmasını istemeleri durumunda, sınırlı sayıda riskler için

---

[1135] ULAŞ, age, s.72.
[1136] BİCAN, Konteyner, s.233.
[1137] ÖZKAN/KARAYAZGAN, agm, s.82.
[1138] Bu klozda şu hususlar teminat kapsamı dışında bırakılmıştır: savaş, isyan, terörizm rizikoları; kötü ambalaj ya da eşyanın ayıplı olmasından kaynaklanan rizikolar; her türlü gecikmeye ilişkin rizikolar; fare, kurt, sıçan gibi hayvanların vereceği zararlara dair rizikolar; donatanın iflası ve mali kusurundan doğan rizikolar; sigortalı tarafından bilinen denize veya yüke elverişsiz olma rizikoları; sigortalının bilerek kusurlu idaresine dair rizikolar (ÇEKER, age, s.195).
[1139] Yarg. 11. HD, 14.06.1999, E.1999/3310, K.1999/5172 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası). 1982 ICC (A), (B), (C) Klozları 5.1 şartında ve sonrası çıkarılan 2009 ICC (A), (B), (C) Klozları 5.1.2 şartında taşınan eşyayı emniyetli bir şekilde taşımaya elverişli olmayan (unfitness) konteynerin durumu, elverişsiz gemi ile paralel olarak düzenlenmiştir. 2009 ICC (A), (B), (C) Klozları 5.1.2 şartına göre *"Yükleme bu sigorta başlamadan önce veya sigortalı ya da adamları tarafından yapıldığında, kara taşıtları veya konteynırın sigorta edilen şeyi güvenle taşımaya uygun olmadığından, yükleme sırasında, sigortalı veya adamlarının haberleri olduğunda."* kaynaklanan zıya, hasar veya masraflar sigorta teminatı dışında bırakılmıştır (TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s.2473).

teminat koruması sağlayan "Sınırlı Sayıda Risklere Karşı (Named Perils) – Enstitü 'B' ve 'C' Klozları 1/1/09"[1140] bulunmaktadır[1141]. Bunun yanında Enstitü Donmuş Gıda 'A', 'B' ve ek hüküm (extension) klozları, somut olaya göre ek şartlar getiren tamamlayıcı nitelikte Enstitü "Hırsızlık, Aşırma ve Teslim Edilememe Klozları" (Theft, Pilferage and Non Delivery) bulunmaktadır[1142]. Diğer taraftan tarafların eşyanın, taşıma aracıyla birlikte tam zıyaa uğraması rizikosuna karşı güvence verilen en dar kapsamlı klozlardan olan "Tam Zıya (Total Loss) Klozu"[1143] kararlaştırılabilmesi de mümkündür[1144].

Konteyner işletmecileri; donatan, nakliye firması veya sadece konteyner kiralama olarak farklı şekillerde faaliyet yürütebilmektedir. Tüm bu yürütülen faaliyetler arasında ayrım gözetmeksizin, tüm konteynerler için her yerde aynı genel şartlar altında sigorta teminatı sağlayacak bir sigorta yapılması gerekmektedir. Bu açıdan sigorta poliçesinde sigortalanan konteynerin anlaşılabilir şekilde tanımlanması ve detaylı bilgilerinin yer alması gerekmektedir[1145].

Konteynerler için sigorta teminatı sağlayan iki Enstitü Kloz formu bulunduğu görülmektedir. Bunlardan "full conditions" "Institute Container Clauses, Time 1/1/87", deniz yoluyla konteyner taşımalarından kaynaklı tüm riziko ve şartları kapsamaktadır. Diğer kloz formları ise; sadece sınırlı rizikoları teminat altına alan, diğer bir deyişle tam zıya, genel ortalama, kurtarma ve ücretleri ile dava ve iş kaynaklı belirli rizikoları teminat kapsamına alan içeriğe sahiptir. Burada ikinci olarak sayılan ve belirli rizikoları teminat altına alan klozlar, büyük ölçüde "Enstitü Yük Klozları 'A'" (Institute Cargo Clauses 'A') grubu kuralları ile aynı kuralları içermektedir[1146].

Belirli rizikolara karşı teminat sağlayan Enstitü Klozları içerisinde bazı özel rizikolar için özel şartları düzenleyen "Aksam Klozu" (Machinery Clause) bulunmaktadır. Bu Kloz, konteynerlerin doğrudan veya dolaylı şekilde tam zıya ya da "Enstitü Kargo Klozu 'C'" teminatı kapsamında olan yangın veya patlama gibi bazı

[1140] Bu klozların Türkçe metinleri için bkz: https://www.tsb.org.tr/tr/mevzuat (ET: 09.10.2023). Bu Klozların teminat sağladığı rizikolar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: ESKİŞEHİRLİ, age, s.70 vd.
[1141] Yarg. 11. HD, 02.10.2000, E.2000/6294, K.2000/7286 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).
[1142] BİCAN, Konteyner, s.233.
[1143] Tam Zıya (Total Loss) Klozu, eşyanın taşındığı geminin ve buna bağlı olarak taşınan eşyanın fiilen ve kesin olarak tamamen zıyaa uğramasını teminat altına alan sigorta türüdür. Bu Klozun teminat kapsamına; müşterek veya hususi avaryalar, kurtarma çalışmaları ve masraflar girmez (ÇEKER, age, s.194; ESKİŞEHİRLİ, age, s.24-25).
[1144] ÖZKAN/KARAYAZGAN, agm, s.84-88.
[1145] HUDSON/MADGE/STURGES, age, s.297; BİCAN, Konteyner, s.237.
[1146] BİCAN, Konteyner, s.237.

rizikolar sebebiyle kısmen zıyaa uğraması halinde teminat sağlamaktadır. Teminat kapsamı, bu rizikolar sebebiyle konteynerin kilitleme mekanizmaları veya soğutma ünitesi gibi aksam ya da makinalarında meydana gelen zıya veya hasara ilişkin talepler ile sınırlandırılmıştır. Bu Klozda yer alan sınırlama gereğince, patlama veya yangına ilişkin rizikonun makina veya aksamın kendisi dışında bir yer ya da sebepten doğmuş olması gerekir[1147].

Aksam Klozu'nun 5. maddesinde "Genel İstisna Klozları" (General Exlusion Clauses) başlığı altında teminat kapsamı dışında bırakılan haller düzenlenmiştir. Genel İstisna Klozları gereğince Aksam Klozu'nun teminat kapsamı dışında bırakılan rizikolar şunlardır: 5.1- sigortalının kasten veya kasta yakın ihmali (wilful misconduct of the assured) sonucu zıya, hasar veya gidere sebep olması; 5.2- olağan yıpranma, aşınma, pas, korozyon (ordinary wear and tear)[1148] ve aşamalı şekilde bozulma veya eskime (gradual deterioration); 5.3- sebebi belirlenemeyen veya şüpheli kayıp, açıklanamayan zıya ve envanter içinde bulunan kayıplar; 5.4- zıya, hasar veya giderin sigortalı olan konteynerin doğasından ileri gelmesi; 5.5- gecikme sigorta altına alınmış bir rizikodan doğmuş olsa bile, (2. Klozda açıklanan ödenecek giderler hariç) zıya, hasar ve gecikme kaynaklı muhtemel giderler; 5.6- zıya, hasar veya yapılan giderlerin iflas ya da mali kusur doğmuş olması; 5.7- zıya, hasar veya yapılan giderin geminin denize elverişli bulundurulmaması (unseaworthiness) ya da geminin yapısının sigortalı eşyanın güvenli şekilde taşınması için elverişsiz olması (unfitness) ve bu rizikonun sigortalı veya adamları tarafından gizlenmesi[1149]. Genel İstisna Klozlarının 5.3 maddesinde düzenlenen "sebebi belirlenemeyen veya şüpheli kayıp, açıklanamayan zıya ve envanter içinde bulunan kayıplar" durumu gereğince ispat yükü üzerinde olan sigortalının uğradığı zararı ispatlaması gerekmektedir. Bu maddede belirtilen sebebi açıklanamayan veya tesadüfi zararların, tüm rizikoların teminat altına alındığı Tüm Riskler (All Risks) gibi teminat kapsamı daha geniş klozlar kapsamında sigortalanabilmesi mümkündür[1150].

Bunun yanında Tekne ve Yat Klozları açısından bakıldığında; denize düşen ve su yüzeyinde yüzer halde bulunan konteynerlerin, suda yüzer bir cisim olarak teknelere

[1147] HUDSON/MADGE/STURGES, age, s.298; BİCAN, Konteyner, s.237.
[1148] Konteynerde meydana gelen olağan yıpranma ve aşınma, kullanıma ve zamana bağlı olarak olağan görülen pas ve korozyon ile kademeli eskimeye ilişkin örnekler şeklinde açıklanabilir (BİCAN, Konteyner, s.238).
[1149] HUDSON/MADGE/STURGES, age, s.298; BİCAN, Konteyner, s.237-238.
[1150] HUDSON/MADGE/STURGES, age, s.299; BİCAN, Konteyner, s.238.

çarpması ve tekneye zarar vermesi rizikosuna ilişkin Enstitü Yat Klozları (Institute Yacht Clauses) 1/11/85 bulunmaktadır. Bu Klozda teminat sağlanan rizikolarla ilgili 9.1.5. hükümde[1151]; rıhtım veya liman ekipmanı ya da tertibatına, kara taşımacılığı, hava aracı veya benzeri nesnelere ya da buradan düşen nesnelerle temas sonucu meydana gelen zararlar teminat altına alınmıştır. Bunun yanında Enstitü Kargo Klozları (Institute Cargo Clauses) (A), (B), (C) Grupları ve diğer klozlarda da yer bulan "ice included" kavramı içerisinde, harici cisim (external substance) ile yapılan temas sonucu oluşan zararlarında bulunduğu kabul edilmektedir[1152]. Buradan yola çıkarak, tanımlanamayan yüzer cisimler ve bu kapsamda su yüzeyinde bulunan konteynerler gibi harici cisimler ile temas sonucu meydana gelen zararlar sigorta teminatı içine alınabilmektedir[1153].

[1151] *"Contact with dock or harbour equipment or installation, land conveyance, aircraft or similar objects or objects falling therefrom"*
[1152] HUDSON/MADGE/STURGES, age, s.42; BİCAN, Konteyner, s.235.
[1153] BİCAN, Konteyner, s.235.

BÖLÜM SON. SONUÇ

Konteyner; her türlü taşıma aracıyla taşınması mümkün olan, taşıma aracına bağlı olmayan ve bir taşıma aracından diğerine sahip olduğu donanım ile teknik araçlar yoluyla kolaylıkla aktarılabilen, genellikle birçok heterojen eşyanın tek bir taşıma birimi haline gelmesine yardım eden, taşıyacağı yüke elverişli olan, Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından belirlenen şekil ve ölçülere göre boyutları ve dizaynı yükleme ve boşaltmaya uygun ve birçok kere kullanılabilmeye elverişli yapılan taşıma gerecidir. Günümüz taşımalarında genellikle ISO standartlarıyla uyumlu olan 20 ft ve 40 ft boyutlarındaki standart konteynerler kullanılmaktadır.

Konteyner taşımacılığı, deniz yolu taşımalarında yüklerin dökme şekilde taşınması sebebiyle ortaya çıkan zararları azaltmak, yükleri daha güvenli standartlaşmış taşıma gereçleri içinde taşımak ve yüklerin birimleştirilmesi yoluyla yükleme, boşaltma ve elleçleme sürelerini kısaltmak için ortaya çıkmış bir taşıma yöntemidir. 1950'li yıllarda başlayan deniz yolu ile konteyner taşımacılığının tarihi, diğer taşıma türlerine nazaran çok kısa olmakla birlikte, günümüze kadar konteyner taşımacılığı çok hızlı bir gelişim göstermiş ve birçok alanda konvansiyonel taşımacılığın yerini almıştır. Konteynerlerin ticaret ve taşıma işlerine etkisi beklenenden çok daha fazla olmuştur. Konteynerler artan ticaret hacmiyle birlikte yükleme ve boşaltma süreçlerini kolaylaştırmış ve kısaltmış, kolayca bir araçta diğerine aktarıldığından kombine taşımalar ile kapıdan kapıya taşımaların önünü açmıştır. Taşınan eşyaları birimler haline getirerek küresel ticarette mal ve sermayenin çok daha kolay ve hızlı taşınmasını sağlamıştır. Konteyner taşımacılığının deniz ticaretinde giderek yaygınlaşmasıyla birlikte, özellikle düzenli hat taşımacılığında kırkambar sözleşmelerinin sayısı artmış ve bunun sonucu olarak tip sözleşmeler ve konişmentolar da yaygınlaşmıştır.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve bu açıdan kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığına çok uygun olmasına rağmen, teknik altyapı ve yatırım eksikliği, planlamadaki eksiklikler, mevzuattan kaynaklanan sorunlar gibi sebeplerle ülkemizde konteyner taşımacılığının beklenen düzeyde yapıldığını ve ülkemizin hak ettiği payı aldığını söylemek mümkün değildir.

Konteyner Türk Ticaret Kanunu'nun da nitelendirdiği gibi bir "taşıma gereci"dir. Konteynerin hukuki niteliğine bakıldığında ise konteyner; yük veya yükün belli bir kısmı, nakil vasıtası, ambalaj ya da geminin yük bölümleri olarak nitelendirilemez. Konteyner ile gemi arasındaki hukuki ilişki incelendiğinde, konteyner geminin bütünleyici parçası veya eklentisi olarak da nitelendirilemeyecektir. Konteyner, gemi ile arasında herhangi bir hukuki bağ bulunmayan, gemiden ve diğer taşıma araçlarından bağımsız müstakil bir taşıma gerecidir.

Taşımada kullanılan konteynerlerin mülkiyeti birçok farklı kişinin üzerinde olabilmektedir. Bu kapsamda konteynerler taşıtana (shippers containers), yükletene, taşıyana, donatana, depolama şirketlerine veya konteyner işletici şirketlere (container operatör) ait olabilir. Uygulamada genellikle konteynerler taşıyanlar tarafından temin edilmektedir. Taşıyanın taşıtanla yapmış olduğu anlaşma sonucunda konteyner temini konusundaki edimi, navlun sözleşmesinin yan edim yükümlülüğünü oluşturacaktır. Konteyner temini, navlun sözleşmesi içerisindeki synallagma ilişkisine dahildir. Buna göre taşıtan, konteynerin teminini asli edimin yanında ayrı olarak da talep ve dava edebilir. Taşıyanın konteynerin temini konusunda temerrüde düşmesi halinde ise taşıtanın Türk Borçlar Kanunu'nun 125. maddesinde düzenlenen seçimlik haklarından birini kullanabilmesi ve bu kapsamda sözleşmeden dönebilmesi mümkündür. Konteyner, navlun sözleşmesi dışında ayrı bir kira sözleşmesiyle taşıtana kiralanmış ise bu hâlde, konunun kira hukukuna ilişkin hükümler (TBK m. 299 vd.) kapsamında incelenmesi gerekecektir.

Konteyner taşımalarında yükleme, istif ve boşaltma işlemleri ile ilgili olarak; konvansiyonel taşımalardan farklı şekilde ayrıca taşınacak eşyanın konteynere yüklenmesi de söz konusu olmaktadır. Bu açıdan gemiye yüklenen esasen konteynerize edilmiş eşyalar, diğer bir deyişle eşya dolu konteynerlerdir. Yükleme, geminin yanına getirilen eşyanın gemiye yerleştirilmesini ifade ettiğinden, taşınacak eşyanın konteynere yerleştirilmesinin yükleme olarak adlandırılması doğru olmayacak ve terim kargaşasına da sebep olabilecektir. Bu nedenle yükleme, konteynerin gemiye alınması için vince takılması ile başlayacaktır. İstif bakımından konvansiyonel taşımalarda eşyanın doğrudan gemiye istiflenmesi söz konusudur. Bununla birlikte konteyner taşımacılığında, eşyanın değil konteynerin gemiye istifi yapılmaktadır. İstifin kabul gören genel tanımı dikkate alındığında konteynerlerin gemiye istifinin, esas istif faaliyeti olarak değerlendirilmesi

yerinde olacaktır. Boşaltma işleminin ise deniz yolu ile yapılan konteyner taşımalarında, deniz yolculuğunun bittiği limanda eşya yüklü konteynerin gemiden karaya çıkarılması ile gerçekleştiği kabul edilmelidir.

İkinci bölümde taşıyanın konteyner taşımacılığından doğan sözleşmesel ve sözleşme dışı sorumluluğu ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlüğü açışından bakıldığında, geminin yapısına ve donatımına dahil olan unsurlardan olmadığından konteynerlerde bulunan kusur ve noksanlıkların, geminin denize elverişliliği konusunda herhangi bir etkisi olmaz. Konteynerdeki eksiklik ve bozuklukların geminin yola elverişliliğini etkileyip etkilemeyeceği incelendiğinde; konteynerler yine geminin donatımına dahil olan unsurlardan olmadığından, konteynerdeki eksiklik ve bozukluklar geminin yola elverişliliğine bu açıdan etki etmeyecektir. Ancak eşyaların konteynere istiflenme şekli ile konteynerlerin gemiye yüklenmesi ve istifi, geminin yükleme durumunu ilgilendirdiğinden geminin yola elverişliliği bakımından büyük önem arz etmektedir. Yükleme durumu geminin yola elverişliliğini etkileyen en önemli unsurlardan biri olduğundan konteynerin geminin dengesini bozacak nitelikte fazla, hatalı veya kötü istiflenmesi geminin yola elverişsizliğine sebep olabilecektir.

Konteynerin elverişsiz olması sebebiyle taşınan eşyada meydana gelen zıya veya hasardan taşıyanın geminin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu kapsamında sorumlu tutulabilmesi, konteynerin hukuki niteliğine ve onun gemi ile ilişkisine bağlıdır. Konteyner, geminin bütünleyici parçası veya eklentisi olmayıp gemiden bağımsız bir eşya niteliğinde olduğundan konteynerin yüke elverişsiz olması, geminin yüke elverişsiz olmasına sebebiyet vermez ve taşıyanın sorumluluğu geminin başlangıçtaki yüke elverişsizliği kapsamında değerlendirilemez. Konteyneri temin eden tarafın taşıyan olması halinde, konteynerin temininden kaynaklanan sözleşme ilişkisi gereği taşıyan yüke elverişli konteyneri sağlamak zorunda olup, konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle doğan zararlardan genel hükümlere (TBK m. 112 vd.) göre sorumlu tutulacaktır. Bunun yanında taşıyanın temin ettiği konteynerin elverişsizliği, taşıyanın hakimiyeti altında olduğu zaman diliminde eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebep olmuşsa, taşıyan yüke özen borcundan kaynaklanan sorumluluğu (TTK m. 1178 vd.) çerçevesinde zarardan sorumlu olacaktır. Bu bakımdan eşyayı konteynere kimin

yüklediği ve istiflediği, dolayısıyla eşyanın ne zaman taşıyanın hakimiyetine girdiği sorumluluğun tespiti bakımından büyük önem arz etmektedir.

Taşıyanın eşyanın zıyaı veya hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu açısından bakıldığında, konteyner ile birlikte içindeki eşya da zıya veya hasara uğrayabileceği gibi sadece konteyner içindeki eşyanın zarar görmesi de söz konusu olabilir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasında ise; taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, konteyner gibi taşıma gereçlerinin zıya veya hasara uğraması halinde, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı düzenlenmiştir. Bu hüküm kapsamında konteynerin zıya veya hasara uğraması bakımından, konteynerin taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olup olmadığına göre bir ayrım yapılacaktır. Taşıyan tarafından sağlanan konteynerin zıya veya hasara uğraması halinde, taşıyanın sorumluluğundan söz edilemeyecektir. Taşıyana ait olmayan veya onun tarafından sağlanmamış konteynerler, taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramının içine alınmıştır. Böylelikle taşıyan, konteynerin zıya veya hasara uğraması nedeniyle doğan zarardan sorumlu hale gelecektir.

Konteynerin yükletenin izni olmadan güvertede taşınıp taşınamayacağı ve güvertede konteyner taşınmasının ticari teamül oluşturup oluşturmayacağı incelendiğinde; konteynerin güvertede taşınmasının her durumda ticari teamül oluşturduğu söylenemez. Yapılacak değerlendirmede, taşımada kullanılan konteyner çeşidi ve geminin konteyner gemisi olup olmadığı ticari teamülün varlığı konusunda belirleyici bir etkiye sahip olacaktır. Burada konteynerin yapısı ve gemi güvertesi ayrı ayrı değerlendirilerek sonuca varılmalıdır. Konteynerin güvertede taşınmasının yapısı itibariyle içindeki eşya için tehlike oluşturmaması ve gemi güvertesinin konteynerin güvertede güvenli şekilde taşınmasını sağlayacak niteliklere sahip olması halinde, güvertede taşıma için ticari teamülün oluştuğu ve taşıyanın bu sebepten meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı kabul edilmelidir.

Eşyanın incelenmesi ve zararın bildirimi açısından bakıldığında; Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesindeki incelemenin, konteyner taşımalarında uygulanmasının mümkün olmadığı görülmektedir. Zira hükümde incelemenin, gönderilenin eşyayı teslim almadan önce yapılacağı düzenlenmiş olup eşya teslim alınmadan önce incelemenin başlamış olması gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim yükümlülüğü incelendiğinde, hükmün konteyner taşımalarının özelliklerine

uymadığı ve yetersiz kaldığı görülmektedir. Gönderilenin bildirim külfetini süresinde yerine getirebilmesi için konteyneri başka bir araca yüklemeden, bulunduğu yerde eşyaları boşaltarak zıya veya hasar bulunup bulunmadığını incelemesi gerekecektir. Ancak konteyner taşımalarının en temel özelliklerinden birinin eşyaların boşaltılıp tekrar yüklenmesine gerek olmaksızın bir araçtan diğerine kolayca bindirilmesi olduğu göz önüne alındığında, konteyneri limanda başka bir araca yüklemeden önce, eşyaları boşaltarak inceleme yaptırılması konteyner taşımacılığının temel yapıcı ve tercih sebepleriyle bağdaşmayacaktır. Tüm bu süreçler dikkate alındığında, limandan limana yapılan taşımalarda eşyaların incelenmesi ve zıya veya hasar bildiriminin yapılması için teslimden itibaren belirlenen üç günlük sürenin yetersiz olduğu açıkça görülmektedir. Bu nedenle özellikle konteyner taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin uygulanabilirliğinin zayıf olduğu ve bildirim süresinin artırılması gerektiği söylenebilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nda konteyner taşımaları için özel sayılabilecek tek düzenleme, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili olarak 1186/3. fıkrasında yapılmıştır. Bu hükme göre, konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite adeti denizde taşıma senedine yazılmışsa taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu koli veya ünite adedi dikkate alınacak; denizde taşıma senedinde konteynerin içeriğine ilişkin herhangi bir şey yazılmamışsa konteyner tek bir koli veya ünite sayılacaktır. Bu düzenleme ile taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının tespitinde, bütün konteyner ya da içinde bulunan koli veya ünitelerden hangisinin dikkate alınacağı, konteynerin kimin tarafından temin edildiği ve istiflendiğinden bağımsız olarak tarafların iradesine bırakılmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasının uygulanmasında eşyaların konteynere kim tarafından yüklendiği önemlidir. Konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği durumlarda (LCL/FCL veya LCL/LCL), taşıyan konteyner içerisinde bulunan koli veya ünite sayısı hakkında bilgi sahibidir. Bu durumda taşıyan taşıma senedinde konteynerin içindeki koli veya ünite sayısını yazmamış ise yükle ilgili kişinin zararı ispatı sırasında ortaya koyduğu koli ve ünite sayısının sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde esas alınması yerinde olacaktır. Çünkü böyle bir durumda konteynerin sadece bir koli veya ünite fonksiyonu taşıdığı söylenemez. Bu nedenle konteynerin tamamı, tek bir koli veya ünite sayılamaz. Çünkü eşyalar konteyner içine taşıyan tarafından yüklendiğinden, taşıyan konteyner

içeriğindeki koli veya ünite sayısını bilmekte ve yükle ilgili alınması gereken tedbirleri ve gösterilmesi gereken öngörebilir. Bunun yanında taşıyanlar genellikle yükletenlere göre daha güçlü bir konumda olup, bu güçlü konumlarını kullanarak sorumluluklarını kendi menfaatlerine uygun şekilde sınırlandırmalarını kabul etmek hakkaniyetli bir sonuç vermeyecektir. Bu nedenlerle taşıyanın korunmasını gerektirecek bir durum bulunmadığından, taşıyanın konteynere kendisinin istiflediği eşyalar için sorumluluk sınırının belirlenmesinde etkisinin bulunmasına ve sorumluluğunu haksız yere daraltmasına izin verilmemesi gerekir. Ayrıca konteynerin taşıyan tarafından temin edildiği ve eşyanın konteynere taşıyan tarafından istiflendiği hallerde taşıyan, eşyanın miktarı ile ilgili çekince de koyamaz. Bununla birlikte konteyner taşıyana, istiflenmiş olarak kapalı bir şekilde teslim edilmişse, taşıyanın konteynerin içeriğine ilişkin çekince koyabilmesi mümkündür.

Üçüncü bölümde taşıyanın konteyner taşımacılığından doğan sorumluluğunun nasıl sigortalanacağı değerlendirilmiştir. Deniz yoluyla konteyner taşımacılığında ortaya çıkması muhtemel olan riziko ve zararlar bakımından, konteynerin kendisinden veya konteynerin taşınma sırasındaki hatalardan kaynaklı olarak, eşya zıya veya hasara uğrayabilir. Öncelikle taşıyan, navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğunu sorumluluk sigortası yaptırarak teminat altına aldırabilir. Burada taşıyanların sorumluluk sigortası yaptırmak yerine, taşınan eşya üzerinde mal sigortası yaptırarak, eşyanın taşıma rizikoları sebebiyle zıya veya hasara uğramasından doğan zararları sigorta teminatı altına aldırabilmesi de mümkündür. Taşıma rizikolarına karşı yaptırılan taşıma (emtia nakliyat) sigortasını sadece yükle ilgili kişiler değil, başkası lehine sigorta yoluyla taşıyanlar da yaptırabilmektedir. Bu menfaatin mutlaka bir sorumluluk sigortası ile de teminat altına alınması gerekmemektedir. Tazminat ödeme rizikosunun, bir mal sigortası akdedilmesi yoluyla da teminat altına alınması mümkündür. Ayrıca daha çok bir donatan sigortası olmakla birlikte kulüp sigortasının akdedilmesi ile de koruma ve tazmin teminatları kapsamında taşıma rizikolarına karşı sigorta koruması sağlanmaktadır.

KAYNAKÇA

ACAR Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008.

ADIGÜZEL Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2012 (Zıya ve Hasar).

ADIGÜZEL Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2014 (Multimodal Taşıma).

AĞSAKAL İbrahim, "Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 11, S. 2, Aralık 2012, s.249-273.

AKAN Pınar, "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s.1-13 (Sefere Elverişli Halde Bulundurma).

AKAN Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Adalet Yayınevi, Ankara 2007 (Yüke Özen Yükümlülüğü).

AKDOĞAN Refik, Deniz Ticareti, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul 1988.

AKINCI Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968.

AKİPEK Jale G./AKINTÜRK Turgut/ATEŞ Derya, Eşya Hukuku, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul 2018.

AKSOY Sami, Hava-Kara-Deniz-Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012 (Mevzuat).

AKSOY Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015 (Fiili Taşıyıcı).

AKSOY Sami, "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 33, S. 1, 2017, s.137-178 (Konteyner Demurajı).

AKSOY Sami, Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019 (Tesellümden Kaçınma).

AKTEN Necmettin, "Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü: Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk", İstanbul Barosu Dergisi, C. 86, S. 1, 2012, s.31-51.

ALADWANI Talal, "The Supply of Containers and Seaworthiness – The Rotterdam Rules Perspective", J. Mar. L. & Com., Vol. 42, No. 2, 2011, s.185-209.

ALGANTÜRK LIGHT S. Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), 2. Bası, Arıkan Yayınları, İstanbul 2006 (Kulüp Sigortası).

ALGANTÜRK LIGHT Didem, "Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 2-3, Temmuz-Ağustos 2017, s.17-27 (Konteyner Taşımacılığı).

ANGUS W. David, "Legal Implications of "The Container Revoluation" in International Carriage of Goods", McGill Law Journal, Vol. 14, No. 3, 1969, s.395-429.

ARKAN Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sevinç Matbaası, Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

ARKAN Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Olgaç Matbaası, Ankara 1987 (Demiryolu).

ARKAN Sabih, Ticari İşletme Hukuku, 29. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2023 (Ticari İşletme).

ARMANGİL Ümit, "Türkiye Taşıma Yapısı ve Konteynerizasyon", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.13-30.

ARSEVEN Haydar, Sigorta Hukuku, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul 1991.

ATABEK Reşat, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960.

ATAMER Kerim, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca 'Zarar Sigortaları'na Giriş", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 27, S. 1, Mart 2011, s.21-106 (Zarar Sigortaları).

ATAMER Kerim, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitretion London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Dergisi, S. 1-4, 2011, s.241-342 (Yeni Türk Hukuku).

ATAMER Kerim, Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018 (Gemilerin Eşya Hukuku).

AYAN Mehmet, Eşya Hukuku II, 10. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2020.

AYBAY Gündüz, Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, Aybay Yayınları, İstanbul 2000.

AYBAY Atilla/AYBAY Aydın/AYBAY Gündüz/AYBAY Rona, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, Aybay Yayınları, İstanbul 1998.

AYBAY Gündüz/ATAMER Kerim; “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bankacılık Enstitüsü, Ankara 1989, s.225-273.

AYDIN Alihan, CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Arıkan Yayınları, İstanbul 2006.

AYDIN Doğan Can, Eşya Taşıma Hukukunda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2017.

AYHAN Rıza/ÇAĞLAR Hayrettin/ÖZDAMAR Mehmet, Sigorta Hukuku, 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023.

BANNISTER J. E., “Containerisation and Marine Insurance”, J. Mar. L. & Com., Vol. 5, No. 3, 1973-1974, s.463-481.

BEPLAT Klaus, Probleme der Einführung des Containerverkehrs, Verlag Weltarchiv, Hamburg 1970.

BİCAN Buğrahan, Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020 (Konteyner).

BİCAN Buğrahan, “Büyük Metal Kutular: Denizde Yük Taşımacılığında Kullanılan Konteynerlerin “Koli”, “Ünite” ve “Yük” Kavramları Açısından Değerlendirilmesi”, Terazi Hukuk Dergisi, C. 15, S. 167, Temmuz 2020, s.1378-1389 (Büyük Metal Kutular).

BİLGİNER Buğra, “Konteyner Liman/Terminal Pazarlaması Liman Pazarlama İletişimi ve Müşteri İlişkileri Yönetimi”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.341-370.

BİREN Ferit, “Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye”, Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye’nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.83-98.

BORDAHANDY Pierre-Jean, “Containers: A Conundrum or a Concept?”, JIML, Vol. 11, No. 5, 2005, s.342-371 (Containers).

BORDAHANDY Pierre-Jean, “The Liability Attached to the Supply of Containers by a Maritime Carrier: A Comporative Analysis of the French Decision M/V Matisse Cour D’Appel D’Aix-en-Provence 2EME Chambre – 15 Fevrier 2007”, Austl & N. Z. Mar. L. J. 2007, Vol. 21, s.178-182 (Matisse).

BOZER Ali, Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri, 2. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2007.

CAN Mertol, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, Cilt I, İmaj Yayınevi, Ankara 2017 (Taşıma Hukuku).

CAN Mertol, Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı), Cilt I, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Dairesinde Hazırlanmış Yeni Bası, Adalet Yayınevi, Ankara 2018 (Sigorta Hukuku).

CLARKE John, “Pallets 101: Industry Overview and Wood, Plastic, Paper & Metal Options”, https://abe.psu.edu/research/areas/bio-based-products/wood-packaging/publications/articles-from-non-penn-state-authors/pallets-101-industry-overview-and-wood-plastic-paper-metal-options (ET: 03.09.2023).

COŞKUN Gürkan, Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara 2018.

CUDAHY Brian J., Box Boats: How Conatainer Ships Changed The World, Fordham University Press, New York 2006 (Box Boats).

CUDAHY Brian J., “The Containership Revolution: Malcom McLean’s 1956 Innovation Goes Global”, TR News, No. 246, September-October 2006, s.5-9 (The Containership Revolution).

CUMALIOĞLU Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Kitabevi, Ankara 2011.

ÇAĞA Tahir, “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 10, S. 2, Aralık 1979, s.323-352.

ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku - I - Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 16. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010 (Deniz Ticareti).

ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku - II - Navlun Sözleşmesi, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010 (Navlun Sözleşmesi).

ÇAKICI Latif, Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1978.

ÇEKER Mustafa, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku, 27. Baskı, Karahan Kitabevi, Adana 2023.

ÇETİNGİL Ergon A., “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli – Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.137-159.

DAĞLI İlyas/ERDAL Murat, “Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.473-485.

DAMAR Duygu, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct” - Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi-”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 24, S. 1-2, 2004, s.379-394 (Milletlerarası Taşıma).

DAMAR Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin vd. 2011 (Wilful Misconduct).

DEMİRÇİVİ MİNELİLER Zeynep, “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 9, Özel Sayı, 2007, s.957-984.

DEMİREL Ergün, “Gemilerde Konteyner Operasyonları”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.207-219.

DEMİRLİOĞLU Hakan, Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008.

DENİZ İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982 (Konteyner Taşımacılığı).

DENİZ İnci, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.173-192 (Kombine Taşımalar).

EFECAN Volkan, Konteyner Taşıma Süreçlerinin Hukuki Boyutu, Yaşanan Sorunlar, Alınan Tedbirler ve Çözüm Yolları, Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2016.

EMEKLİ Mehmet Ali, “Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.451-471.

ERBAŞ AÇIKEL Aslıhan, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-”, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, Haziran 2015, s.105-123.

EREN Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 26. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

ERTAŞ Şeref, Eşya Hukuku, 16. Baskı, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir 2021.

ESENER Turhan/GÜVEN Kudret, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2019.

ESKİŞEHİRLİ Sertaç Malik, Nakliyat ve Lojistik Sigortaları & Konvansiyonel Taşımalar, Bilge Yayınevi, Ankara 2020.

EVREN Metin Sami, “Konteyner Taşımalarında E-Ticaret”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.371-386.

GENÇTÜRK Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

GLASS David A., Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, Second Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2012.

GÖĞER Erdoğan, “Sonraki Elverişsizlik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mesuliyeti”, Adalet Dergisi, C. 52, S. 5, Mayıs 1961, s.456-470.

GÖKTAN Işık, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) (P&I), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

GÜNAY M. Barış, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Yetkin Yayınları, Ankara 2013.

GÜLER Nil, “Limanlarda Konteyner Lojistiği ve Kapasite Hesapları”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.165-180.

GÜRSES Özlem, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2005.

GÜRSOY Kemal T./EREN Fikret/ CANSEL Erol, Türk Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1984.

HEPGÜLERLER Ezgi, Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2011.

HSU Mei-Lin, Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland, Dissertation, Hamburg 1995.

HUDSON N. Geoffrey/MADGE Tim/STURGES Keith, Marine Insurance Clauses, Fifth Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2012.

ILGIN Sezer, “Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayırımı”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C. 1, S. 1, Haziran 2022, s.105-134.

İLÇAYTO Begüm, Deniz Yolu ile Konteyner İçinde Taşınan Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Getirilmesi ve Taşıyanın Hakimiyetinin Sona Ermesi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2019.

KALPSÜZ Turgut, Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild Giriş – Gemi, Sevinç Matbaası, Ankara 1971.

KANER İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021 (Deniz Ticareti).

KANER İnci Deniz, Sigorta Hukuku, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021 (Sigorta Hukuku).

KARA Hacı, Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, Legal Yayıncılık, İstanbul 2014.

KARAN Hakan, The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions: The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules, The Edwin Mellen Press, New York 2004 (The Carrier’s Liability).

KARAN Hakan, Law on International Carriage of Goods, 3rd Edition, Turhan Bookstore, Ankara 2013 (Carriage of Goods).

KATIMS Ron, "The 40-Foot Container: Industry Standard Faces Challenges and Change", TR News, No. 246, September-October 2006, s.13-16.

KAYA Doğan, "Konteyner Taşımacılığı", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.121-132.

KAYAPINAR Göksal, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.

KEE Wong Kong, "Containerisation: It's Legal Implications", Malaya Raw Review, Vol. 12, No. 2, December 1970, s.364-375.

KENDER Rayegan, Denizde Kurtarma Yardım, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1962 (Denizde Kurtarma).

KENDER Rayegan, "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.75-95 (Taşıyanın Sorumluluğu).

KENDER Rayegan, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984, Ankara 1984, s.247-260 (Bazı Sorunlar).

KENDER Rayegan, Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, 17. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Sigorta Hukuku).

KILIÇOĞLU Ahmet, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 26. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2022.

KIPÇAK Kemal Süleyman, Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Analizi, Sorunların Belirlenmesi ve Öneriler, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2014.

KIZILTAŞ Vehbi, "Containerisation Sistemi ile Door-to-Door Nakliyatı", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.133-152.

KOŞER Nihal, Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015.

KOVEL Kerri, "4 Reasons To Purchase Shipper Own Containers (SOC)", https://containersalesgroup.com/blog/4-reasons-to-purchase-shipper-own-containers-soc/ (ET: 03.09.2023).

KOYUNCU İbrahim Serdar, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008.

KOZANHAN Murat Kağan, "Konteyner Güvenlik Girişimi (CSI)", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.233-242 (Güvenlik Girişimi).

KOZANHAN Murat Kağan, Denizyolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012 (Güvenlik Uygulamaları).

KÖKNEL Melih, "Deniz Taşımacılığında Konteynercilik ve Türkiye", Konteynır Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri, İstanbul 4-5 Şubat 1976, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1977, s.57-70.

KULA DEĞİRMENCİ Nil, "Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 1, Mart 2010, s.79-98 (Çoklu Taşımacılık).

KULA DEĞİRMENCİ Nil, "Taşıyanın 'Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden' Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 73, S. 1, 2015, s.389-420 (Sorumsuzluk Şartı).

KULA DEĞİRMENCİ Nil, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2021 (Sorumsuzluk Anlaşmaları).

LEBUHN Jurgen, "Container Problems Under German Law", Arkiv fors Jorett, 8-9, 1966, s.515-525.

LEVINSON Marc, "Container Shipping and The Economy: Stimulating Trade and Transformations Worldwide", TR News, No. 246, September-October 2006, s.10-12.

MANDARAKA-SHEPPARD Aleka, Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities, Third Edition, Informa Law from Routledge, Oxon 2013.

MARGETSON New Jersey, "Liability of The Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It's Containers", JIML, Vol. 14, No. 2, 2008, s.153-161.

MENON Hari, "Understanding the SOC or Shipper-Owned Container", https://www.marineinsight.com/maritime-law/understanding-the-soc-or-shipper-owned-container/ (ET: 03.09.2023).

MERİÇ Gülfer, "Taşıyanın Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (UGYK) Kapsamındaki Yükümlülükleri ve Taşıyanın Geminin Sefere Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğuna Etkisi", Terazi Hukuk Dergisi, C. 18, S. 205, Eylül 2023, s.46-57.

MOHAMMED Abdulla Hassan, "Containerized and Palletized Cargo", Journal of Sharia and Law, Vol. 2012, No. 49, January 2012, s.25-98.

NOMER Haluk Nami/ERGÜNE Mehmet Serkan, Eşya Hukuku, 8. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020.

OĞUZMAN M. Kemal/ÖZ M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt: 2, 16. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2021.

OĞUZMAN M. Kemal/SELİÇİ Özer/ÖZDEMİR Saibe Oktay, Eşya Hukuku, 23. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021.

OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961), 2. Bası, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1963 (Yargıtay Kararları).

OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları, 3. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970 (Gemi).

OKAY Sami, Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri, 2. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1971 (Deniz Ticareti).

OMAĞ Merih Kemal, "Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, S. 2, 1973, s.407-438.

OYAL Ahmet Batuhan, “Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 12, S. 2, 2022, s.1261-1315 (İşletme Güvenliği).

OYAL Ahmet Batuhan, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023 (Komisyonculuk).

ÖLMEZ Fatih, Sigortalının, Sigortacının Halefiyet Hakkını İhlal Etmeme Yükümlülüğü, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020.

ÖZDEMİR Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Sanem Matbaacılık, Ankara 1992.

ÖZDEMİR Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

ÖZGEN Hasan, “Konteyner Tamir ve Bakım Operasyonları”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.253-274.

ÖZKAN Ömer/KARAYAZGAN Ahmet, “Uluslararası Emtea Satış Sözleşmelerinde Emtea Sigortası”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 15, S. 29, Haziran 2016, s.73-111.

ÖZTÜRK Evren, Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007.

POROY Reha/YASAMAN Hamdi, Ticari İşletme Hukuku, 19. Baskı, Seçkin Yayıncılık, İstanbul 2022.

SAYGILI Mehmet Sıtkı/ERDAL Murat, “Konteyner Türleri ve Yükleme”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.19-45.

SCHMELTZER Edward/PEAVY Robert A., “Prospects and Problems of the Container Revolution”, The Transportation Law Journal, Vol. 2, No. 2, 1970, s.263-299.

SEKMEN Orhan, “Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Barosu Dergisi, C. 85, S. 4, Temmuz-Ağustos 2011, s.106-121.

SELEK Nazlı, 6102 Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2015.

SERBES Sinem, Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler ve Yapılması Gereken İyileştirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012.

SEVEN Vural, Yük Zıya veya Hasarının Tespit ve İhbarı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994 (Tespit ve İhbar).

SEVEN Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003 (Yüke Özen Borcu).

SEVEN Vural, "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları", Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi, C. 1, S. 1, 2005, s.51-87 (İspat Sorunları).

SEVEN Vural, Taşıma Hukuku, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2010 (Taşıma Hukuku).

SEVEN Vural, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012 (Gönderilen).

SEVİNÇ KUYUCU Aslıhan, Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler), Filiz Kitabevi, İstanbul 2011 (Incoterms).

SEVİNÇ KUYUCU Aslıhan, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Gemi Finansmanı).

SIMON Seymour, "Latest Developments in the Law of Shipping Containers", J. Mar. L. & Com., Vol. 4, No. 3, April 1973, s.441-453 (Latest Developments).

SIMON Seymour, "The Law Of Shipping Containers", J. Mar. L. & Com., Vol. 5, No. 3, April 1974, s.507-538 (Shipping Containers).

SIR İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması, Sena Matbaası, İstanbul 1988.

SİRMEN A. Lale, Eşya Hukuku, 12. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2022.

SOLMAZ Murat Selçuk/SAYGILI Mehmet Sıtkı, "Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri", Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.3-18.

SÖZER Bülent, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Sevinç Matbaası, Ankara 1975 (Sefere Elverişlilik).

SÖZER Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022 (Deniz Ticareti).

SÖZER Bülent, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010 (Gemi).

SÜGEN Yücel, "Konteynır Çağında Geleneksel Gemilerin Sorunları", Denizatı Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Dergisi, C. 2, S. 4, Ekim 1972, s.26-31.

SÜZEL Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2014 (Taşıtan ve Yükleten).

SÜZEL Cüneyt, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Sorumluluğun Sınırlandırılması).

SÜZEL Cüneyt/DAMAR Duygu, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 26, S. 2, Haziran 2010, s.149-240.

STEENKEN Jurgen, Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts, Dissertation, München 1972.

STEVENS Frank, "Liability for Defective Containers: Charting A Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers", (Ed. Barış Soyer and Andrew Tettenborn), Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Uni-Modal and Multi-modal Transport in the 21st Century, Informa Law from Routledge, Oxon 2014, s.25-40.

STOPFORD Martin, "How shipping has changed the world & the social impact of shipping", Global Maritime Environmental Congress SMM Hamburg, 07.09.2010, s.1-10 (Shipping).

STOPFORD Martin, Denizcilik Ekonomisi, Çev.: Okan Duru, 3. Basımdan Çeviri, Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara 2016 (Denizcilik Ekonomisi).

ŞEKER ÖĞÜZ Zehra, "Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 76, S. 1, 2008, s.337-342.

TANGÜN Alpaslan Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006.

TAŞDELEN Nihat, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp’e Armağan, C. I, Beta Yayınları, İstanbul 2003, s.939-959.

TAŞKIN Melda, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 15, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2016, s.681-707 (Geç Teslim).

TAŞKIN Melda, Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu, Filiz Kitabevi, İstanbul 2023 (Konteyner).

TEKİL Fahiman, Navlun Mukaveleleri, Bozak Matbaası, İstanbul 1973 (Navlun Mukaveleleri).

TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001 (Deniz Hukuku).

TEKİN Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.

TETLEY William, “Per Package Limitation and Containers under the Hague Rules, Visby & Uncitral” The Dalhousie Law Journal, No. 4, 1978, s.685-707.

TUNÇKOL Okan, “Yüklerin Ambalajlanması”, Denizatı Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Dergisi, C. 2, S. 4, Ekim 1972, s.34-44.

TÜRKEL Doğuş Taylan, “Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Alacakları İçin Eşya Üzerindeki Hapis Hakkı ile Teslimden Sonraki Kanuni Rehin Hakkı”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER), C. 34, S. 2, Haziran 2018, s.353-439 (Hapis Hakkı).

TÜRKEL Doğuş Taylan, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 21, S. 2, 2019, s.707-776 (Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi).

TÜRKEL Doğuş Taylan, “Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN’a Armağan, C. 21, Özel S., 2019, s.2469-2544 (Yüke Elverişsizlik).

TÜRKEL Doğuş Taylan, “Navlun Sözleşmesinde Yükle İlgililerin Talimat Hakkı”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 205, Kasım 2021, s.1635-1709 (Talimat Hakkı).

ULAŞ Işıl, Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 8. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2012.

ULUĞ İlknur, "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri", Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 6, S. 2, 2002, s.0-0 [(https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf (ET: 31.08.2023)].

ULUĞ CİCİM İlknur/ÇELİK Elif Çağla, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 7, S. 2, Aralık 2017, s.81-99.

ÜLGEN Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1988.

ÜLGENER Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991 (Sorumsuzluk Halleri).

ÜNAN Samim, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1991, s.223-242 (Rücu Davası).

ÜNAN Samim, "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2, S. 4, 1997, s.99-114 (Yük Sigortacısı).

ÜNAN Samim, "Türk Ticaret Kanunu Taslağı'nın 'Sigorta Hukuku' Başlıklı Altıncı Kitabı Hakkında Düşünceler", Sigorta Hukuku Dergisi, Özel Sayı 1, 2005, s.109-196 (Sigorta Hukuku).

ÜNAN Samim, "Mal Sigortalarında Başkası Hesabına Sigorta", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 2, Aralık 2012, s.11-29 (Başkası Hesabına Sigorta).

ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Cilt I).

ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016 (Cilt II).

ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt: VI, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2020 (Cilt VI).

ÜNAN Samim, “Incoterms 2020 ve Sigorta”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 19, S. 2, Aralık 2020, s.1057-1085 (Incoterms).

ÜSKÜP Metin, “Deniz Taşımacılığında Sanayileşme: Konteyner Taşımacılığı”, Denizatı Dergisi, Yıl 11, S. 1-2, 1997, s.34-39.

VİGARİE Andre, “From break-bulk to containers: the transformation of general cargo handling and trade”, Geo Journal, C. 48, S. 1, 1999, s.3-7.

VON TUHR Andreas, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2, Çev.: Cevat Edege, Yargıtay Yayınları, Ankara 1983.

WILSON John F., Carriage of Goods By Sea, Seventh Edition, Pearson Longman, Harlow 2010.

WIEDENBACH Lina, The Carrier’s Liability for Deck Cargo (A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation), Springer-Verlag, Berlin Heidelberg 2015.

YAĞAN Haldun, “Konteyner Taşımacılığı ve Konteyner Çeşitleri”, Gümrük Dünyası Dergisi, S. 68, 2011, s.51-56.

YAVAŞ Aksoy, Kara Yoluyla Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016.

YAZICI Selim, “Boş Konteyner Yönetimi”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul 2008, s.221-231.

YAZICIOĞLU Emine, Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022 (Kender - Çetingil).

YAZICIOĞLU Emine, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul 2000 (Hamburg Kuralları).

YAZICIOĞLU Emine, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın ‘Sigorta Hukuku’ Kitabındaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler”, Sigorta Hukuku Dergisi, Özel Sayı 1, 2005, s.79-87 (Bazı Değerlendirmeler).

YAZICIOĞLU Emine/ŞEKER ÖĞÜZ Zehra, Sigorta Hukuku, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.

YETİŞ ŞAMLI Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayıncılık, Eylül 2008 (Sınırlı Sorumluluk).

YETİŞ ŞAMLI Kübra, "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 71, S. 2, 2013, s.479-496 (Sefere Elverişlilik).

YETİŞ ŞAMLI Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu).

YETİŞ ŞAMLI Kübra, "Sigortalının Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2017, s.829-849 (Rücu Hakları).

YETİŞ ŞAMLI Kübra, Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021 (Gemi Mülkiyeti).

YILDIRIM Hakan, Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat, Adalet Yayınevi, Ankara 2016.

YILMAZ Gülşah, "Taşıma Hukukunda, Gönderilenin Yükteki Zıya ve Hasarı Bildirim Külfetinin Taşıma Sigortasında Sigortacının Halefiyetine Etkisi", İzmir Barosu Dergisi, C. 84, S. 1, Ocak 2019, s.201-227.

ZEYNELOĞLU Ahmet, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1993.

ZSCHOCHE Detlef, "Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern", Neue Juristische Wochenschrift, Heft 48, 1978, s.2421-2425.