# [H]TAŞIYANIN TEDARİK ETTİĞİ KONTEYNERİN YÜKE ELVERİŞSİZLİĞİNDEN KAYNAKLANAN ZIYA VEYA HASARDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

***Arş. Gör. Dr. Doğuş Taylan TÜRKEL*** [*]

## Öz

*Deniz ticareti hukuku açısından oldukça önemli rol oynayan konteyner taşımacılığının güncel sorunlarından birini de yüke elverişsiz konteynerden doğan zıya veya hasarlardan ötürü taşıyanın ne şekilde sorumlu kılınacağı oluşturur. Konteyner genel olarak taşıyanın yararına olarak kullanılan bir taşıma aracıdır ve çoğu durumda, bu araç taşıyan tarafından tedarik edilerek yükle ilgilinin kullanımına sunulur. Konteyner tedarikiyle birlikte, taşıyan ve yükle ilgililer arasında konvansiyonel eşya taşımacılığında görülmeyen sözleşmesel ilişkiler ile hak ve borçlar meydana gelir. Bu ilişki çerçevesinde taşıyan elverişli bir konteyneri tedarik etme yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülüğe aykırılık durumunda kendisinin navlun sözleşmesinin ihlâlinden ötürü sorumlu olacağı bu çalışmada kabul edilmiştir. Ayrıca, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada gerçekleşen eşya zararı ile hâkimiyeti dışında gerçekleşenler zararlar hakkında hangi sorumluluk kurallarının uygulanacağı çalışmada incelenmiştir.*

## Anahtar Kelimeler

*Konteyner, konteyner tedariki, yüke elverişsizlik, sorumluluk, taşıyan, ayıplı konteyner*

# LIABILITY OF THE MARITIME CARRIER FOR LOSS OR DAMAGE TO GOODS ARISING FROM THE UNCARGOWORTHINESS OF CONTAINER SUPPLIED BY CARRIER

## Abstract

*One of the current problems of container transportation, which has an important role in terms of the maritime law, is how the maritime carrier will be*

---

H Hakem incelemesinden geçmiştir.

* Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi (e-posta: dogustaylanturkel@ gmail.com) ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6645-891X (Makalenin Geliş Tarihi: 28.12.2018) (Makalenin Hakemlere Gönderim Tarihleri: 31.12.2018-03.01.2019-14.02.2019/Makale Kabul Tarihleri: 08.02.2019-09.01.2019-19.02.2019)

*liable to the damage and loss arising from the uncargoworthiness of the container. The container is generally a transport article that is used for the benefit of the maritime carrier and in many cases, it is supplied by the carrier for the person concerned. After the supply of containers, right and debts and contractual relations between the maritime carrier and the persons concerned with the cargo, which are not seen in the conventional goods transportation, appear. Within the frame of this relationship, the carrier is under an obligation to supply a cargo worthy container. In this study, it is accepted that in case of violation against this obligation, the carrier shall be responsible for breaching the contract of carriage by sea. Also, the subject of which liability rules shall be applied to the loss or damage when the carrier is in charge of the goods and is not in charge of the goods is examined in this study.*

**Keywords**

*Container, supply of container, uncargoworthiness, liability, maritime carrier, defect of container*

## GİRİŞ

1956 yılında *Newark* limanından güvertesine yüklenen 58 konteyneri *Houstan*'a başarılı bir şekilde taşıyan SS *Ideal X* ile birlikte gerek deniz taşımacılığının gerekse de uluslararası ticaretin alışık olduğu model ve işleyiş kökten değişmişti[1]. Eşyaların konteynerde taşınması (*containerization* = konteynerizasyon), bunların uluslararası ticaretteki tedavülünü hem hızlandırmış hem de ucuzlaştırmıştır; buna bağlı olarak eşya fiyatlarını düşürmüştür. Öte yandan, konteyner devrimi[2] olarak da adlandırılan bu endüstriyel dönüm noktası ve devam eden süreçte ortaya çıkan konteyner taşımacılığı şekilleri, taşıyan ile yükle ilgililer arasındaki *risk paylaşımı*nı doğrudan doğruya etkilemiştir. Ulaşılan noktada, hücreli konteyner gemileri (*cellular ships*) ile sektörde egemen konumda olan FCL taşıma şekli[3] sonucunda, taşıyana artık eşyaların doldurulduğu, istiflendiği konteynerler kapalı bir şekilde teslim edilmekte, (konvansiyonel anlamda) ambarı bulunmayan gemilere konteynerler bir plan dahilinde istiflenmektedir[4].

---

1 **Cudahy**, B. J.: The Containership Revolution: Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global, TR News 2006 (September-October), No. 246, s. 6 (sol sütun); **Kozanhan**, M. K.: Denizyoluyla Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, İÜ Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü (Yayınlanmamış *Doktora* Tezi), İstanbul 2012, s. 16, 25.

2 Terimin kullanımı için özellikle bkz. **Sassoon**, D. M.: Trade Terms and the Container Revolution, JMLC 1969, Vol. 1, No. 1, s. 73; **Schmeltzer**, E./**Peavy**, R. A.: Prospects and Problems of the Container Revolution, Transportation Law Journal 1970, Vol. 2, No. 2, s. 263; **Armstrong**, T. J.: Packing Trends and Implications in the Container Revolution, JMLC 1981, Vol. 12, No. 4, s. 427. Türk hukukunda ise, terimin ilk defa konteynerle ilgili özel bir çalışmada kullanımı için bkz. **Omağ**, K.: Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi 1973, S. 2, s. 408.

3 Bkz. aşa. II.

4 İlk konteyner gemilerini *SS Ideal X* gibi, tanker veya genel yük gemilerinden dönüştürülen gemiler oluşturmuştur. Bu gemilerin, konteynerler için kullandıkları kendilerine ait yükleme ve boşaltma donanımı bulunuyordu. 1960'ların sonu ve 1970'lerin başında ise, özel olarak konteyner taşınmak için hücreli gemiler (*cellular ships*) inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gemiler verimli bir şekilde konteynerlerin istiflenebilmesi için hücreli yapıya sahiptir ve bunlar aracılığı ile optimum miktarda konteynerin taşınması sağlanmaktadır (bkz. **Demirlioğlu**, H.: Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul 2008, s. 13). Ancak liman alt yapılarının konteyner taşımacılığı için henüz yetersiz olduğu bu dönemde, gemilerdeki yükleme ve boşaltma donanımları muhafaza edilmiştir (bkz. **Kozanhan**, s. 25). Daha sonraki yıllarda inşa edilen hücreli konteyner gemilerinde ise, taşıma kapasitesinin artırılması için bu donanımlar kaldırılmış ve konteynerlerin yüklenip boşaltılmasında liman işletmelerinde bulunan vinçler kullanılmıştır. 1980'li yılların başından itibaren dünya ticaretindeki gelişmeler daha büyük konteyner gemilerinin inşa edilmesi ihtiyacını doğurmuştur. 1985 yılında ilk *Panamax* (3000-4.500 TEU) ve 1988 yılında ilk *Post-Panamax* (4.000-8.500 TEU) tipindeki konteyner gemisi inşa edilmiştir. Konteyner gemilerinin taşıma kapasiteleri istikrarlı olarak artmaya devam etmiştir. 2013 yılında *Maersk* 18.000 TEU'yu aşan ve *Triple-E* (*Economy of scale, Energy efficient and Environmentally improved*) olarak andığı sınıftaki çok büyük konteyner gemilerini kullanmaya başlamıştır. Söz konusu gelişimin şu an ki zirvesini ise, 21.413 TEU'luk *OOCL Hong Kong* oluşturmaktadır. (Konteyner gemilerinin gelişimi için bkz. **Kozanhan**, s. 25 vd.; **Kıpçak**, H. Ü.: Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının

Böylece taşıyan değişik türdeki eşya ile muhatap olmak (bunları tür ve niteliklerine göre yüklemek, istiflemek ve gerek olduğunda elleçlemek) yerine, tek tip bir *yük* (= *cargo*) olarak konteyneri esas alarak üzerine aldığı taşıma taahhüdünü standartlaşmış işlemlerle yerine getirmektedir. Söz konusu taşıma düzeninde, *konteynerin yüke elverişsizliği* ise, başlıca eşya zararı sebeplerinden birini oluşturmaktadır[5].

Konteyner taşımacılığının erken döneminde, konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle taşıyanın ne şekilde sorumlu olacağı sorusu, bu taşıma kabına (kimin tarafından tedarik edildiği de dikkate alınarak) gemi ambarı işlevi yüklenmek suretiyle çözülmek istenmiştir[6]. Bu noktada, "gemi ambarı teorisi" (*Schiffsraumtheorie*[7]) olarak ifade edilebilecek işbu çözümün, aynı zamanda taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında konteynerin koli sayılıp sayılmayacağı sorunu için kullanıldığını belirtmek gerekmektedir[8]. Sorumluluğun sınırlandırılmasında konteynerin hukuki durumu 1968 tarihli "Ek Protokol[9]" m. 2 ile

---

Analizi, Sorunların Belirlenmesi ve Öneriler, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul 2014, s. 28 vd.)

5 Diğer sebepleri, *özellikle*, şu şekilde listeleyebiliriz: konteynerin denize düşmesi, eşyanın konteynere gereği gibi istiflenmemesi, konteynerdeki eşyanın çalınması (baratarya), yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında konteynerin düşürülmesi, konteynerin (eşyayla birlikte) yetkisiz üçüncü kişiye teslimi. Konteyner taşımacılığında ortaya çıkan zarar kaynakları için bkz. **Çakıcı**, L.: Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978, s. 167 vd.

6 Bkz. **Kröger**, B.: Haftungsprobleme im Übersee-Container-Verkehr, Schriften des DVIS, Heft 11, Hamburg 1967, s. 7; **Kirsten**, T.: Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr, Diss., Hamburg 1969, s. 58, 61; **Steenken**, J.: Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts, Diss., München 1972, s. 47; **Omağ**, s. 92-95.

7 Nitelendirme için bkz. **Radisch**, H. J.: Die Beschränkung der Verfrachterhaftung beim Überseetransport von Containern – Eine rechtsvergleichende Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des anglo-amerikanischen Rechts, Diss., Hamburg 1986, s. 166.

8 Bu sorunun çözümü hakkında başvurulan yöntemlerin topluca açıklanması için bkz. **Karan**, H.: The Carrier's Liability Under International Maritime Convention The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, Lewiston 2004, s. 344-351; ayrıca bkz. **Tetley**, W.: Per Package Limitation and Containers under the Hague Rules, Visby & Uncitral, Dalhousie Law Journal 1978, No. 4, s. 698 vd. Sorumluluğun sınırlandırılmasında konteynere gemi ambarı işlevi yükleyen ve dolayısıyla bu taşıma kabını koli olarak görmeyen görüş için bkz. *Leather's Best Inc. v. S.S. Mormaclynx and Moore-McCormack Lines Inc. and Tidewater Terminal* (USCA, 2nd Cir. 1971, 451 F.2d. 800); **Armstrong**, s. 464; **Simon**, S.: The Law of Shipping Containers (Part I: A Look at the Factual and Legislative Background, and a critique of a New Judicial Formula, Part II: A Reply to "The Container and the Package Limitation – The Search for Predictability"), JMLC 1974, Vol. 5, No. 3, s. 507 vd.; **Zschoche**, D.: Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern, NJW 1978, Heft 48, s. 2421-2425.

9 "*Protocol done at Brussels on 23rd February 1968, to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924*" (25 Ağustos 1924'te Brüksel'de imzalanan konişmentoya ilişkin bazı kuralların birleştirilmesine dair Uluslararası Sözleşme'de değişiklik yapmak için 23 Şubat 1968'de Brüksel'de kabul edilen Protokol).

*değiştirilen* "Lahey Kuralları"[10] ("Lahey / Visby Kuralları" = "L/VK") m. 4 § 5 (c) ile hüküm altına alınmış ve buradaki çözüm genel olarak -6102 sayılı TTK ile şekillenen Türk denizyolu taşıma hukukunda olduğu gibi- ulusal hukuklar tarafından benimsenmiştir[11]. Buna karşılık, konteynerin elverişsizliğinden ötürü taşıyanın sorumluluğu hakkında 11/12/2008'de kabul edilen "Rotterdam Kuralları[12]" m. 14'e kadar pozitif bir düzenlemeye rastlanılmamaktadır[13].

Rotterdam Kuralları m. 14'ün menfaatler dengesi için uygunluğu bu çalışmanın ele alacağı konulardan biridir. Öte yandan, gemi ambarı teorisi hücresel konteyner gemilerinin gelişimiyle birlikte, bilhassa Alman hukukunda tenkit edilmeye başlanmıştır ve ayrıca, konteyner türlerindeki gelişim yeni soruları gündeme getirmiştir[14]. Ayrıca, konteyner tedariki sebebiyle doğan borç ilişkisinin hangi sözleşmesel ilişkiye ait olduğunun önemli bir sorun olarak Fransız ve Alman mahkemelerinde tartışılan bir konu olmuştur. Son olarak, *multimodal* (karma) taşımalarda kabul edilen sorumluluk rejimi de konuyu doğrudan etkile-

---

10 "*Convention internationale pour l'unification de certains règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924*" (25 Ağustos 1924'te Brüksel'de İmzalanan Konişmentoya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Uluslararası Sözleşme) için bkz. Gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin tahdidi ve konşimentoya mütaallik bazı kaidelerin tevhidi hakkındaki 25 Ağustos 1924 tarihli ve deniz ticaret vasıtalarının rehni ve imtiyazı ve Devlet gemilerinin muafiyetleri ile alâkalı bazı kaidelerin tevhidi hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası 4 sözleşmeye katılmamız hakkında *14/2/1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanun*, RG, T. 22/2/1955, S. 8937.

11 Konteyner klozu için bkz. aşa. VI.

12 "*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*" (Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi). 11/12/2008'de BM Genel Kurulu'nda kabul edilen bu sözleşme, 23/9/2009'da Rotterdam'da imzalanmıştır. Uluslararası Sözleşmenin açıklamalı çevirisi için bkz. **Süzel**, C./**Damar**, D.: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları), BATİDER 2010, C. 26, S. 2, s. 149-240.

13 Deniz yük sigortaları açısından ise, ICC [1982] (A), (B), (C) 5.1'de ve sonrasında ICC [2009] (A), (B), ve (C) 5.1.2'de eşyayı (sigorta konusunu) güvenli bir şekilde taşımaya uygun olmayan (= *unfitness*) konteynerin durumu denize elverişsiz gemi ile paralel şekilde düzenlenmiştir. ICC [2009] (A), (B), (C) 5.1.2 uyarınca "sigortanın başlangıcından önce konteynerin (...) içerisine veya üzerine yüklemenin gerçekleştirildiği ya da yüklemenin sigortalı ya da adamları tarafından gerçekleştirildiği ve yükleme anında onlar tarafından bilindiği durumlarda, konteynerin (...) sigorta konusunu güvenli bir şekilde taşımak için uygun olmaması"ndan kaynaklanan zararlar muafiyet kapsamında yer almaktadır. Söz konusu muafiyet klozunun yorumu için bkz. **Dunt**, J.: Marine Cargo Insurance, Second Edition, Oxon 2016, N. 8.76 vd.; ICC [1982] (A), (B), (C) 5.1 için bkz. **Şeker**, Z.: Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001, s. 170, 171. Öte yandan deniz sigortaları yönünden konteynerli taşımanın etkileri için bkz. **Bannister**, J. E.: Containerization and Marine Insurance, JMLC 1973-1974, Vol. 5, No. 3, s. 463-481.

14 Örneğin, taşıyan tarafından tedarik edilen soğutmalı konteyner gönderilenin hakimiyet alanında iken arızalandığında, içindeki dondurulmuş etlerin zayi olması sebebiyle taşıyanın sorumluluğu hakkında hangi kuralların uygulanacağı, bu tür konteynerlerin kullanımına bağlı olarak su yüzüne çıkmaktadır.

miştir. Deniz taşıma hukukunun kaynaklarında yer alan bütün bu gelişmeler ve tartışmalar bu çalışmanın ortaya çıkış nedenini teşkil etmektedir.

Çalışmanın başlığından da anlaşılacağı gibi, aşağıda sadece taşıyan *tarafından* tedarik edilen konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan *zıya* veya *hasar*lardan doğan sorumluluk incelenmiştir. Yükleten tarafından tedarik edilen konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluk ilişkileri ise, çalışmanın kapsamının dışında kalmaktadır[15].

## I. KONTEYNERİN YÜKE ELVERİŞSİZLİĞİ

Denizyoluyla taşınan konteynerin eşyanın türüne, özelliklerine ve yolculuğun gereklerine her yönüyle *uygun* olması gerekir. Aksi halde, konteyner eşya için tehlike oluşturur. İşte bu tehlikenin mevcut olduğu durumlarda, konteynerin yüke elverişsizliği söz konusu olacaktır. Konteynerin yüke elverişli olup olmadığı ise teknik bir meseledir ve bu hususta her şeyden önce (Türkiye hakkında da yürürlükte bulunan) 1972 tarihli "Emniyetli Konteyner Hakkında Uluslararası Sözleşme[16]" (= "CSC") hükümleri dikkate alınacaktır[17]. CSC'nin amacı,

---

15 Taşıyan kendisi tarafından tedarik edilmeyen konteynerin yol açtığı zıya veya hasarlardan dolaylı (kural olarak) sorumlu tutulamaz. Çünkü bu hâlde, zarar yükletenin veya onun temsilcisi ya da adamlarının eylem veya ihmâlinden kaynaklanır (TTK m. 1182 I [e]). Ayrıca, yükleten tarafından tedarik edilen konteynerin eşyanın ambalajı olarak görülmesi durumunda da aynı sonuç ortaya çıkar (TTK m. 1182 I [g]). Öte yandan, öğretideki bir görüşe göre, taşıyan tarafından tedarik edilmese dâhi, konteyner hukuki açıdan gemi ambarı işlevini görür (**Zschoche**, s. 2425 [sağ sütun]; **Deniz**, İ.: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar, İstanbul 1982,s. 94, 95). Buradan hareket eden **Deniz** "yükleten" veya "üçüncü kişi tarafından" konteynerin temin edilmesi ihtimâlinde ise, eksiklik dışarıdan fark edilebilecek türden ise, taşıyanın yüke elverişli bir gemi hazırlamamaktan dolayı ([e]TTK m. 1019) sorumlu olacağını kabul etmektedir (**Deniz**, s. 94; aksi görüş için bkz. **Erbaş-Açıkel**, A.: Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması - Konteyner Klozu, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2015, C. 3, S. 1, s. 117, dn. 83). Bu görüş uyarınca, yolculuğun başı itibariyle konteynerdeki eksiklik tedbirli bir taşıyanın dahi fark edemeyeceği bir cinsten ise taşıyan sorumlu olmayacaktır (**Deniz**, s. 94). Biz ise, aşağıda gerekçeleriyle açıklayacağımız üzere, konteynerin kimin tarafından tedarik edilirse edilsin geminin bir bölümü olamayacağını kabul ettiğimiz için bu görüşe katılmıyoruz (bkz. aşa. IV A 3 c). Şu da var ki, bu görüşün yükleme ve boşaltma donanımları dahi bulunmayabilen modern konteyner gemileri için uygulanması makul gözükmemektedir. Taşıyanın adamlarının veya kaptanın konteynerdeki yüke elverişsizliği fark edebilme imkânları pek yoktur. Bir konteyner gemisine yüklenen yüzlerce konteyneri kaptanın ve gemi adamlarının -haricen dahi olsa- muayene etmeleri beklenecek bir şey değildir. Konteyner gemisi için önemli olan konteynerin emniyetli bir şekilde istif edilmesidir. Konteyner konusundaki kontrol istife bağlı olarak geminin denize elverişliliğiyle ilgili olacaktır. Bu itibarla, konteynerin gemideki istif düzenini bozacak nitelikte olduğu tespit edilirse, kaptan konteyneri gemiye yüklemekten imtina edecektir (TTK m. 1091). Aksi hâlde, bütün yükle ilgililer açısından gemi elverişsiz hâle gelebilir. Ancak, bunun dışında kaptanın bütün konteynerleri (TTK m. 1185 anlamında olduğu gibi) haricen muayene ederek buna göre hareket etmesi ona yüklenecek bir özen yükümlülüğü olarak görülemez.

16 "*International Convention for Safe Containers*" (*Geneva*, 2/12/1972). Bu sözleşme 6/9/1977'de yürürlüğe girmiştir. İmzacı devletler arasında yer alan Türkiye ise, CSC'ye çok

*standartlaşma*nın olmazsa olmaz olduğu konteyner taşımacılığında, konteynerlerin yapısal tasarımları ile düzenli muayene ve bakım süreçlerini yeknesak bir biçimde düzenlemektir. Konteynerler için aranan tasarım ve asgari işlevsellik gereklikleri, kapasite ve ağırlık ölçüleri ile dış güçlere karşı sahip olması gereken dirençler bu uluslararası sözleşmede bir araya getirilmiştir. Diğer taraftan "Uluslararası Standartlaştırma Organizasyonu" ("*International Organization for Standardization*" = "ISO") tarafından konteynerlerin tür ve özelliklerine göre sahip olacakları nitelikler ve bunlara uygulanacak testler belirlenmiştir[18]. Bu çerçevede, tasarım ve üretim açısından CSC'de yer alan ve ISO tarafından belirlenen uluslararası teknik standartlara uymayan ya da CSC'de yer alan muayene ve bakım talimatlarına uymayan konteynerler objektif açıdan yüke elverişsiz sayılacaktır. Özetlemek gerekirse, taşıma endüstrisinde geçerli olan söz konusu uluslararası teknik standartlara uymayan konteyner kendi türüne ait yüke elverişsiz demektir[19].

---

daha sonra 17/1/2013 tarihli ve 6403 sayılı "Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile katılmıştır (RG, T. 31/1/2013, S. 28545). Türkiye bakımından CSC 8/8/2014'ten itibaren yürürlük kazanmıştır. Bkz. *IMO*, Status of IMO Treaties - Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions (6 August 2018), s. 314 (Türkiye'nin *çekincesi* için ayrıca bkz. s. 312). Bu derlemeye şuradan ulaşmak mümkündür: http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf (e.t.: 13/8/2018). (Eski ismiyle) "Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı"nın (= Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) 22/8/2014 tarihli ve 2014/270 sayılı "Uygulama Talimatı" için ise bkz. http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/2014_270.pdf (e.t.: 13/8/2018).

17 Bu konuda bkz. **Puttfarken**, H-J.: Seehandelsrecht, Heildelberg 1997, s. 181; **Algantürk-Light**, D.: Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2017, C. 16, S. 2-3, s. 19, 20.

18 *ISO 668*: Series 1 freight containers (Classification, dimensions and ratings); *ISO 1496-1*: Series 1 freight containers (Specification and testing - Part 1: General cargo containers for general purposes); *ISO 1496-2*: Series 1 freight containers (Specification and testing - Part 2: Thermal containers); *ISO 1496-3*: Series 1 freight containers (Specification and testing – Part 3: Tank containers for liquids, gases and pressurized dry bulk); *ISO 1496-4*: Series 1 freight containers (Specification and testing – Part 4: Non-pressurized containers for dry bulk); *ISO 1496-5*: Series 1 freight containers (Specification and testing - Part 5: Platform and platform-based containers); *ISO 8323*: Freight containers (Air/surface [intermodal] general purpose containers - specification and tests).

19 Ayrıca, şunu da belirtelim ki, bu standartlara uymayan, örneğin yapısal olarak hatalı üretilmiş veya yere düşme sonucunda hasarlanmış bir konteyner bazı hâllerde geminin başlangıçtaki elverişsizliğine (TTK m. 932; 1141) sebep olabilir. Örneğin yolculuk sırasında çökme riskine sahip bu türden bir konteynerin istif düzeni içinde yer alması, gemiye *sonradan* (ayrı navlun sözleşmeleri tahtında) yüklenecek diğer konteynerler açısından geminin yüke elverişli olmasına engel olacaktır. (Bu konuda *Houlden & Co. v. The Red Jacket* davasındaki çarpıcı bir örnek için bkz. aşa. dn. 163.) Geminin yükleme ve istif durumunun başlangıçtaki elverişsizlik açısından incelenmesi için ayrıca bkz. **Sözer**, B.: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Ankara 1975, s. 49 vd.; **Yetiş-Şamlı**, K.: Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, İÜHFM 2013, C. 81, S. 2, s. 482.

Diğer taraftan, bir konteyner kendi türüne ait yük için uluslararası standartlara uygun olmakla birlikte, fiili olarak içine yerleştirilen eşya için yüke uygun olmayabilir. Bu hâlde objektif açıdan konteyner yüke elverişli olmakla birlikte, sübjektif olarak seçilen eşya sebebiyle yüke elverişsiz bir şekilde kullanılmaktadır. Dolayısıyla, teknik standartların yanında, konteynerin elverişli olup olmadığı navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan eşyaya göre belirlenecektir. Dolayısıyla bazı yükler için elverişli olan konteyner, bazıları için elverişsiz sayılabilir.

Konteynerin yüke elverişsizliği hallerine örnek olarak şunları gösterebiliriz[20]:

- Konteynerin içinin kirli olması,
- Konteyner içinde hava akışının gereği gibi olmaması sebebiyle buğulanma yaşanması (*konteyner buğusu*),
- Soğutmalı konteynerde, soğutma tesisatının hiç veya gerektiği şekilde çalışmaması,
- Soğutmalı konteynerde jeneratörün devreye girmemesi veya daha sonra durması,
- Konteynerin böceklenmesi,
- Konteynere koku sinmesi,
- Meyve suyu veya şarap vb.'nin taşındığı tank konteynerin yüzeyinin korozyona uğraması,
- Konteynerin gövdesinde (yağmur ve deniz suyunun geçmesini sağlayacak) deliklerin bulunması,
- Konteynerin üretilmesinde kullanılan çeliğin yapısal olarak kusurlu olması[21],
- İçinde tekstil eşyası bulunan konteynerin yeni boyanmış olması ve boyanın terleme yapması,
- Daha önceki taşımada konteynerin elleçleme sırasında yere düşmesi sonucu yapısal olarak hasarlanması.

## II. TAŞIYANIN KONTEYNER TEDARİKİ

Eşya taşımacılığında konteyner kullanılması yükle ilgililerden daha çok taşıyanın menfaatine hizmet etmektedir[22]. Bu menfaat durumuna koşut olarak

---

20 Ayrıca bkz. **Çakıcı**, s. 167 vd.

21 Eşyanın konteynere yanlış yüklenmesi veya istiflenmesi durumunda, konteynerin yüke elverişsiz olduğu söylenemez. Örneğin soğutma donanımı gerektiği gibi çalışan bir (soğutmalı) konteynere yüklenen yükler arasına uygun mesafe bırakılmaması, yüklerin yeterli şekilde soğuk havayla temasını engeller. Taşınan eşya bu sebepten dolayı bozulabilir. Bu durumda konteyner yüke elverişli iken, yanlış istif zıya veya hasara sebep olabilir.

konteyner taşımacılığında -kullanılan yöntem ve şekillerden bağımsız olarak- bu taşıma kabı *çoğu zaman* taşıyan tarafından tedarik[23] edilir. Diğer yandan yükle ilgililer kendilerine ait (= "*shipper owned container*", "SOC") veya üçüncü kişilerden kiraladıkları konteynerleri de kullanabilmektedir[24]. Son yıllarda taşıyanların konteyner bekleme parası taleplerinin artması karşısında[25], uluslararası denizcilik sektöründe yükle ilgililerin kendileri ait olan konteynerleri kullanmaya eğilim göstermeye başladıkları söylenebilir. Fakat bu durum taşıyan tarafından konteyner tedarikinin egemenliğini ortadan kaldırmış değildir.

Konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan bir tazminat davasında ise, konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği vakıasındaki ispat yükü yükle ilgili üzerinde olacaktır (MK m. 6; HMK m. 190). Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği konusunda kanaatimizce hayat tecrübesi kurallarına dayanan fiili karineden bahsedilemez. Diğer taraftan, konteynerin kodu (= "BIC Code") vasıtasıyla taşıyanın konteyner maliki olup olmadığı kolaylıkla tespit edilebilir[26].

Uygulamada konteyner tedarikine dair taşıtan ve taşıyan arasındaki anlaşma, taşımanın diğer şartlarıyla birlikte -genel olarak- elektronik posta üzerin-

---

22 Taşıyanın konteyner tedariki ve ayrıca yükle ilgililere ait konteynerlerin kullanılması konusunda bkz. **Aksoy**, S.: Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı, BATİDER 2017, C. 33, S. 1, s. 141-143. (Tespit edebildiğimiz kadarıyla) Türk hukukunda *taşıyanın konteyner tedariki*, taşıtan ve taşıyan arasındaki özel bir anlaşma ve bundan doğan edim olarak ilk defa Yazar tarafından incelenmiştir. Tekrardan kaçınmak amacıyla yukarıdaki başlıkta yer verilmeyen noktalar için **Aksoy**'un açıklamalarına bkz. (s. 141 vd).

23 Bu çalışmada konteyner *tedariki* terimi kullanılmakla birlikte, TTK m. 1186 III c. 2'de konteynerin taşıyan tarafından *sağlanma*sından söz edilmektedir.

24 Bkz. **Aksoy**, s. 142.

25 Konteynerin beklemesi (*container demurrage*) hakkında bkz. **Şeker-Öğüz**, Z.: Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine, İÜHFM 2008, C. 76, S. 1, s. 337-342; **Atamer**, K.: Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII, 12 Haziran 2009, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 2008, s. 236-237; **Aksoy**, s. 149 vd.; **Algantürk-Light**, s. 23-25; **Bahnsen**, K. U. in: **Rabe**, D./**Bahnsen**, K. U.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 5. Auflage, München 2018, § 493, N. 43.

26 ISO Standart 6346'ya uygun olarak "Uluslararası Konteyner Bürosu" (*Bureau International des Containers = BIC*) tarafından konteynerlerin kimlikleri ve maliklerinin kim olduğu konusunda kod verme ve bunların kayıt altına alınması hizmeti verilmektedir. Uyuşmazlık hâlinde bu büronun kamuya açık sitesinden konteynerin kodu ve kayıtlı maliki için arama yapılabilir. (Bkz. www.bic-code.int [e.t.: 26/12/2018]).
Diğer taraftan doğrudan BIC kodundan maliki tespit etmek konusunda şu örneği verebiliriz: (D) Konteyner Taşımacılığı A.Ş.'ye ait konteynerin kodunun DKTU3054395 olduğunu varsaydığımızda, ilk üç karakter (DKT) malik donatanı ifade etmek için kullanılmış olacaktır. Bunlardan sonra gelen (U) karakteri konteynerin sınıfını, (305439) seri numarasınu ve sonda yer alan (5) kontrol sayısını ifade etmektedir.

den kurulmaktadır[27]. Dolayısıyla bu elektronik belgelerin de konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi vakıasında delil olarak kullanılması mümkündür.

FCL ve LCL kısaltmalarıyla anılan konteyner taşıma yöntemleri ile taşıyanın konteyner tedariki arasındaki ilişki ise, aşağıdaki şekilde incelenebilir:

FCL (= *Full Container Load*) tam dolu konteyner anlamına gelirken, LCL (= *Less than Container Load*) ise taşıyana teslim edilen eşyanın konteyneri doldurmaya yetmediği ve eşyanın parsiyel olarak konteynerde taşındığını ifade eder[28]. FCL taşımalarında, konteyner yükleten tarafından eşya ile doldurulmakta, taşıyana kapalı ve mühürlü olarak teslim edilmektedir[29]. LCL şeklinde ise, taşıyana teslim edilen eşya, onun tarafından konteynere yerleştirilerek taşınmaktadır[30]. FCL şekli uygulamada tam dolu konteyner taşıması ve LCL ise parsiyel (grupaj) konteyner taşıması olarak ifade edilmektedir[31].

Türkiye'de konteynerin yüke elverişsizliğini konu alan uyuşmazlıklarda, genel olarak taşıyanlar konişmento veya deniz yük senedinde yer alan FCL kaydı uyarınca riskin yükle ilgilide olduğunu ileri sürmektedir. Ne var ki, FCL taşımalarında, konteynerin gerek taşıyan gerekse de yükle ilgililer tarafından tedarik edilmesi mümkündür. FCL taşımada konteynerin yükleten tarafından taşıyana kapalı ve dolu olarak teslim edilmesi, konteynerin kendisi tarafından tedarik edilmesini zorunlu kılmaz. Taşıyan ücret karşılığında yardımcı bir hizmet olarak yükletene konteyner tedarik edebilir. Uygulamada ise, FCL taşımalarında yaygın olarak konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiğini söylemek yanlış olmaz. Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, kendisi bizzat deniz taşımacılık sektöründe faaliyette bulunmayan dış ticaret şirketleri gibi yükletenler için en pratik yol konteynerin doğrudan taşıyandan tedarik etmek olacaktır.

Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği FCL taşımalarında, taşıyan tarafından yükletene veya onun temsilcisine temin edilen konteyner, onlar tara-

---

27 **Aksoy**, s. 142.

28 FCL ve LCL taşıma yöntemleri konusunda bkz. **Hsu**, M. L.: Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (= Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland, Diss., Hamburg 1995, s. 48-50; **Puttfarken**, s. 167, 168; **Rabe**, D.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Auflage, München 2000, § 619, N. 12-15; **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 504, N. 22; **Erbaş-Açıkel**, s. 115.

29 **Hsu**, s. 48, 49; **Puttfarken**, N. 423; **Rabe**, § 619, N. 12; **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 504, N. 22; **Erbaş-Açıkel**, s. 115 (sol sütun).

30 **Hsu**, s. 48, 49; **Puttfarken**, N. 422; **Rabe**, § 619, N. 12; **Erbaş-Açıkel**, s. 115 (sol sütun).

31 Konişmentolarda yer alan CY ve CFS kayıtları da FCL ve LCL taşıma şekliyle ilgilidir. CY (*Container Yard*) "konteyner sahası"nı ifade ederken, CFS (*Container Freight Station*) ise "konteyner yükleme istasyonu" anlamına gelmektedir. FCL taşımalarında yükleme limanında eşya ile dolu ve kapalı konteyner, konteyner sahasına (= CY) indirildikten sonra gemiye yüklenir iken, LCL taşımalarında konteynersiz olarak yükleme limanına taşınan eşyalar yükleme istasyonlarında (= CFS) konteynere doldurulmaktadır. Buna göre, CY ve CFS kayıtlarından gemiye yüklemeden önce eşyanın konteynersiz olarak liman alanında bulunup bulunmadığını anlamak mümkündür. Ayrıca bkz. **Hsu**, s. 48; **Puttfarken**, N. 423.

fından eşya ile doldurulmakta, kapalı ve mühürlü olarak taşıyana teslim edilmektedir. Taşıyan bu şekilde teslim aldığı konteyneri varma yerinde aynı şekilde gönderilene teslim etmekte[32], gönderilen eşyayı boşaltarak konteyneri taşıyana iade etmektedir. Konteynerin yükleten tarafından temin edildiği durumlarda ise, taşıyan doğrudan teslim aldığı eşyayı varma yerinde gönderilene teslim ederek taşıma faaliyetini sonlandırır. Her iki hâlde de, taşıyan konteynerin içeriğini kontrol etme imkanına sahip olmamaktadır. LCL konteyner taşımasında ise, konteyner taşıyan tarafından temin edilir. Taşıyan yükletenden teslim aldığı eşyayı, kendisi tarafından kullanılan konteynere yerleştirir ve eşyayı varma limanına konteynerle taşır. Bu şekilde taşınan eşya, konteynerden boşaltılarak parsiyel olarak gönderilene teslim edilir[33].

## III. TAŞIYANIN KONTEYNER TEDARİKİNİN AİT OLDUĞU SÖZLEŞMESEL İLİŞKİSİ

### A. (Bazı) Yabancı Hukuklardaki Durum

#### 1. Fransız Hukuku

Taşıyanın yüke elverişsiz konteynerden doğan sorumluluğu belirlenirken, yükle ilgililerin kendisine yöneltileceği talep haklarının hangi sözleşmesel ilişkiden doğduğunu, bu konuda hangi kurallarının uygulanacağını öncelikle tespit etmek gerekir. Bu konuda dikkate çekici Fransız mahkeme kararlarının mevcut olduğunu tespit edebiliyoruz[34]. Fransız hukukunda, taşıtan ile *üçüncü kişi* arasındaki konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinden ayrı ve bağımsız bir *kira sözleşmesi*ne (*contrat de location*) vücut verdiği noktasında bir tereddüt yoktur[35]. İşbu çalışmada çözüm aranan asıl sorun, taşıyan tarafından (ücret karşılığında) konteyner tedarik edilmesinde ortaya çıkmaktadır.

---

32 Bkz. **Rabe**, § 611, N. 12.

33 FCL ve LCL yöntemleri eşyanın taşıyana teslim edilmesi ve taşıyanın yükü varma yerinde gönderilene teslim etmesi aşamasında ayrı ayrı anlamlara sahip olabilir ve bu hususta bu kayıtlar farklı kombinasyonlarda kullanılabilir (Bkz. **Hsu**, s. 49-50). Buna göre, FCL/FCL'de tamamen dolu olarak taşıyana teslim edilen konteyner, varma yerinde aynı şekilde gönderilene teslim edilir. Diğer yandan FCL/LCL'de, eşya varma yerinde konteynerden çıkartılarak parsiyel olarak gönderilene (veya gönderilenlere) teslim edilmektedir. LCL/FCL'de ise, taşıyana teslim edilen eşya, taşıyan tarafından konteynere yerleştirilerek varma yerinde gönderilene konteynerle birlikte teslim edilirken; LCL/LCL'de, taşıyana parsiyel olarak teslim edilen eşya, varma limanında aynı şekilde (konteynersiz olarak) gönderilene teslim edilmektedir.

34 Bu kararlar hakkında bkz. **Bordahandy**, P.-J.: Containers: A Conundrum or a Concept?, JIML 2005, Vol. 11, No. 5, s. 342-375 s. 364-365; **Stevens**, F.: Liability for Defective Containers: Charting A Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers, in: **Soyer**, B./**Tettenborn**, A. (Ed.): Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Uni-Modal and Multi-Modal Transport in the 21st Century, Oxon 2014, s. 28-29.

35 Cour de Cassation (Ch. Com.), 15.07.1975, No: 74-12698 (Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre commerciale No. 200, s. 165; www.legifrance.gouv.fr).

Konteyner tedarikinin hukuki niteliğiyle ilgili olarak öğretide dile getirilen ilk içtihadı, *Fransız Temyiz Mahkemesi*'nin 21/02/1984 tarihli "*Butterfly*" kararı oluşturmaktadır[36]. Bu davada, taşıyan tarafından tedarik edilen *soğutmalı* konteynerdeki (*reefer*) elverişsizlik sebebiyle tereyağı yükü üzerinde zarar meydana gelmiştir. Ancak, Fransız Temyiz Mahkemesi *ambalajın* (= *konteynerin*) yetersizliği (LK m. 4 II, n), zararın taşıyan veya adamlarının kusurlarından ileri gelmemesi (LK m. 4 II, q) ve zararın taşıyana isnat edilemeyecek bir sebepten ileri geldiğinden bahisle taşıyanın somut olayda sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Kararı inceleyen *Bordahandy*'nin belirttiği gibi[37], taşıyanın kendisi tarafından tedarik edilmiş bir konteyner yüzünden Lahey Kuralları'nın sözü edilen hükümleri uyarınca sorumluluktan kurtulmasını açıklamaya imkan yoktur. Ne var ki, konumuz bakımından bu sonuç, Temyiz Mahkemesi'nin navlun sözleşmesiyle konteyner tedarikini birbirinden ayrı ele aldığını göstermektedir[38]. Zira bu kararla, taşıyanın konteyner tedarik etmesinin, taşıyanın sorumluluğu üstünde hiçbir etkisinin olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

*Butterfly* kararıyla başlayan süreçte Fransız içtihatlarında taşıma hizmetleri ile konteyner tedarikini birbirinden ayrı ele alma eğilimine şahit olunmaktadır. *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi'nin 9/12/1999 tarihli kararında konteyner tedarikinin taşıtan ve taşıyan arasında taşıma sözleşmesinden ayrı bir sözleşme ortaya çıkarttığına hükmedilmiştir[39]. Karara konu olan olayda, eşya kendisi tarafından tedarik edilen konteynere taşıyan tarafından doldurulmuş ve konteyner gemiye yüklenmeden önce, henüz rıhtımda iken eşya hasara uğramıştır. Taşıyan konişmentoda yer alan "sorumluluk dönemi" (*period of responsibility*) klozuna dayanarak rıhtımda meydana gelen zarardan ötürü sorumlu olmadığı iddiasında bulunmuştur. Bu savunmaya karşılık, konteyner tedarikinin taşıma sözleşmesinin yan edimi olduğu, eşyanın konteynere doldurulmasıyla birlikte artık onun taşıyan tarafından "yüklenmiş" olduğu iddiası ileri sürülmüştür[40]. Mahkeme bu son açıklanan iddiaya itibar etmemiş ve konteyner tedarikinin ayrı bir sözleşme ortaya koyduğuna ve daha da önemlisi, taşıyanın yükü konteynere doldurmasından hareket ederek, rıhtımda ortaya çıkan zararlar açısından sorumluluk yüklenmiş olamayacağına karar vermiştir. Sorumluluk dönemine dair savunma, talebin reddedilmesi için yeterli görülmüştür[41].

*Nanterre* Ticaret Mahkemesi kararının istinaf başvurusu üzerine verilen *Versailles İstinaf Mahkemesi*'nin 14/01/1999 tarihli "*Saint Georges*" kararında, taşıyan tarafından ücret karşılığında ve taşıtana geri verme borcu yükleyen

---

36 Cour de Cassation (Ch. Com.), 21.02.1984, No. 82-12371 (www.legifrance.gouv.fr) .

37 **Bordahandy**, s. 364.

38 **Bordahandy**, s. 364.

39 Karar için bkz. **Stevens**, s. 28.

40 **Stevens**, s. 28.

41 **Stevens**, s. 28.

konteyner tedarikini *kira sözleşmesi* olarak nitelendirmiştir[42]. Yine bu kararla, navlun sözleşmesi ve konteyner kira sözleşmesi "ayrı" ve birbirinden "bağımsız" sözleşmeler olarak ele alınmıştır[43]. Dolayısıyla taşıyan, münhasıran konteynerden kaynaklanan zararlar sebebiyle kira sözleşmesi hükümlerine göre sorumlu olacaktır ve bu durumda, taşıyan navlun sözleşmesinde geçerli olan tazminat sınırlamalarından yararlanamayacaktır. Bu karar ile konteyner tedarikinin, navlun sözleşmesinden ayrı bir sözleşmeye dayandığı ilk defa bu kadar açık bir şekilde ifade edilmiştir.

*Saint Georges* kararının temyizinde, Fransız Temyiz Mahkemesi, somut olayda esas olarak taşıma hukuku kurallarının uygulanması suretiyle taşıyanın sorumluluğunun tespit edilmesi gerektiğini belirterek istinaf mahkemesinin kararını bozmuştur[44]. Ancak bu kararda Temyiz Mahkemesi, konteyner tedarikinin navlun sözleşmesi kapsamında yer aldığı konusunda bir tespitte bulunmamıştır. Temyiz Mahkemesi, konteyner tedariki konusunda istinaf mahkemesi görüşüne dokunmamış; ancak *eşya taşıyanın hakimiyetinde iken*, alt derece mahkemesinin *sadece* Lahey-Visby Kuralları çerçevesinde ortaya çıkan zarardan taşıyanı sorumlu tutulabileceğini belirtmiştir[45]. Bu noktada *Bordahandy*, Temyiz Mahkemesi'ne göre her durumda (ister navlun sözleşmesi isterse de konteyner tedarikini konu alan kira sözleşmesi açısından) taşıyanın sorumlu olduğu zaman diliminde meydana gelen zararlar için taşıma hukuku kurallarının uygulanması gerektiğini ve bu açıdan mahkemenin, navlun sözleşmesinin yanında konteyner kirasını da kabul ettiğini belirtmektedir[46].

Yukarıda işaret edilen kararlara müteakip *Rouen İstinaf Mahkemesi* de, "*Contship*" kararında[47], münhasıran ayıplı konteynerden kaynaklanan eşya zararları sebebiyle taşıyanı sorumlu tutma yoluna gitmiştir. Temyiz Mahkemesi'nin *Butterfly* kararında -taşıyan tarafından tedarik edilse dahi- konteynerdeki yetersizlik ambalajın yetersizliği olarak görülerek, taşıyanın sorumlu olmadığına karar verilirken; *Rouen* İstinaf Mahkemesi taşıma hukuku kuralları uyarınca konteynerdeki ayıp sebebiyle taşıyanın sorumluluğunu kabul etmiştir.

---

42 Cour d'Appel de Versailles (12° Ch. 1° sec.), 14.01.1999, No. 109. Kararın incelenmesi için bkz. **Bordahandy**, s. 365; **Stevens**, s. 28.

43 *Versailles* İstinaf Mahkemesi bu kararda konteyner tedarikinin amacının eşyaların taşınmasından ziyade korunması olduğundan hareket etmeye çalışmıştır. Mahkemeye göre, yükletenin taşıyan dışında başka bir kaynaktan konteyner tedarik etmesi, yükletenin kendisine ait konteyneri depolama yeri olarak kullanması ve eşyanın taşınması gerektiğinde, yükletenin konteynersiz taşımayı seçmesi mümkündür; eşyanın taşınması ile konteyner tedariki ayrı ticari faaliyetlerdir ve biri diğerine dayanmak zorunda değildir. Bkz. **Stevens**, s. 28.

44 Cour de Cassation (Ch. Com.), 05/03/2002, 99-12.852 (www.legifrance.gouv.fr ).

45 **Stevens**, s. 28.

46 **Bordahandy**, s. 365.

47 Cour d'Appel de Rouen, 28/02/2002 (DMF 2002, Vol. 54, No. 631, s. 965).

Temyiz Mahkemesi'nin *Saint Georges* ve son olarak andığımız *Contship* kararında navlun sözleşmesi ile konteyner kirası birbirinden ayrı ele alınmasına karşın, taşıyan hakkında taşıma hukuku kurallarına göre sorumluluk rejiminin tayin edileceği kabul edilmiştir. Başka bir ifadeyle, navlun sözleşmesinden ayrı bir konteyner kira sözleşmesinin varlığı teorik olarak kabul edilirken, konteynerden kaynaklanan eşya zararlarında taşıma hukuku kurallarının uygulanması yoluna gidilmektedir[48].

Konteynerdeki elverişsizlik sebebiyle deniz taşıma hukuku kurallarının münhasıran uygulanması yolundaki görüşler *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi'nin 15/2/2007 tarihli "*Matisse*" kararı ile kırılmaya uğramıştır[49]. Karara konu olan olayda, 14/5/2001 ile 10/7/2001 tarihleri arasında içinde donmuş kuzu eti bulunan 29 *soğutmalı* konteyner (*reefer*), taşıyan CMA-CGM tarafından *Melbourne*'den (Avustralya) *Trablusgarp*'a (Libya) farklı gemiler ile taşınmıştır. Konteynerler varma limanında tekel hakkına sahip yükleme-boşaltma müteahhidi tarafından gemiden boşaltılmıştır. Soğutmalı konteynerlerden birindeki sıcaklığın boşaltmanın üzerinden beş gün geçtikten sonra artmaya başladığı ve yedinci günün sonunda artıya geçtiği sıcaklık takip cihazlarından tespit edilmiştir. Bunun üzerine etler başka bir konteynere yüklense de zarara uğramıştır. Sigortacı tarafından taşıyana karşı yerel mahkemede açılan dava halefiyetin şartları oluşmaması sebebiyle reddedilmiş; bunun üzerinde davacı sigortacı *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi'ne başvurmuştur. Bu davada taşıyan konişmentoda yer alan "supalan" teslim (*delivery under tackle*) kaydı sebebiyle kendisinin rıhtımda meydana gelen zarar sebebiyle sorumlu olmadığını, eşyanın konşimentoya uygun teslim edildiği karinesinin aksinin davacı tarafından ispat edilemediğini savunma olarak ileri sürülmüştür. Davacı sigortacı ise, eşyanın gemiden boşaltılmasından sonra taşıyanın kontrol yükümlülüğünü ihlâl ettiğini ve eşyanın konşimentoya uygun olarak teslim edilmediğini ileri sürmüştür. *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi öncelikle, supalan teslim şartını dikkate alarak eşyanın konişmentoya uygun olarak teslim edildiğini kabul etmiştir. Mahkeme'ye göre taşıyanın deniz taşıma hukuku kuralları uyarınca sorumluluğu konteynerlerin gemiden boşaltılmasıyla sona ermiştir. Ancak İstinaf Mahkemesi, taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner sebebiyle navlun sözleşmesine *bağlı* olan bir sözleşmenin kurulduğunu; boşaltmadan sonraki dönemde gerçekleşen zarar için taşıyanın konteyner tedarikini konu alan bu sözleşmeye göre sorumlu olması

---

48 Bu noktada **Bordahandy** (s. 365), söz konusu kararlarda ulaşılan sonucun teorik olarak kabul edilebilmesinin tek yolunun, kira sözleşmesinin yan sözleşme niteliğinin kabul edilmesi ve taşıyanın sorumluluğu hakkındaki taşıma hukuku kurallarının burada da uygulanması olarak görmektedir.

49 Bu kararın incelenmesi ve özellikle *eleştirisi* için bkz. **Bordahandy**, P. J.: A 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; yine bu kararın -eleştiriden bağımsız olarak- incelenmesi için bkz. **Stevens**, s. 28, 29.

gerektiği yönünde karar vermiştir[50]. Bu bağlamda, ortaya çıkan zarardan ötürü taşıyanın sorumluluğu hakkında Fransız medeni hukuk kuralları uygulanmıştır. *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi, taşıyanın konteyner tedarikinden kaynaklanan sözleşme ile soğutmalı konteynerin gereği gibi çalışması yükümlülüğü altına bulunduğunu belirterek, soğutma donanımının arızalı olması sebebiyle taşıyanın söz konusu sözleşmeyi ihlâl ettiğini kabul etmiştir[51].

Fransız ve Belçika kararlarını tartışan *von Ziegler* ise, konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinin bir unsuru olmadığı görüşündedir[52]. *Yazar*'a göre konteyner tedariki, navlun sözleşmesinden ayrı *sui generis* nitelik taşıyan bir sözleşmedir.

### 2. Alman Hukuku

Alman hukuku açısından konuya değinen *Rabe* ise, taşıyanın konteyner tedariki hususundaki yükümlülüğünün kira sözleşmesinden doğmadığını belirtmektedir[53]. *Yazar*'a göre, konteyner tedariki konusundaki "yan yükümlülük" (*Nebenverpflichtung*), navlun sözleşmesinden doğmaktadır ve konteynerin elverişsizliğinden kaynaklanan zararlar hakkında navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir[54]. Alman hukukunda AlmMK § 538'e göre, kiralayan kira sözleşmesinin kurulduğu anda kiralanan eşyadaki eksikliklerden dolayı kusursuz olarak sorumludur. *Rabe*, bu hükmün elverişsiz konteynerden kaynaklanan zararlar hakkında uygulanmayacağını, bu husustaki sorumluluğun kusura (kast veya ihmâl) dayalı olduğunu açıklamaktadır (AlmMK § 276). Ayrıca Yazar kusur konusunda, taşıyanın yüke özen borcunun ihlaline ilişkin AlmTK[e] § 606 I 2'ye (= [e]TTK m. 1061 I 2) atıfta bulunmaktadır[55].

Hamburg İstinaf Mahkemesi 22/04/2010 tarihli ve 6 U 1/09 sayılı kararında *Rabe*'nin söz konusu görüşünü kabul etmiştir[56]. Karara konu olan olayda

---

50 Bkz. **Bordahandy**, M/V Matisse, s. 178; **Stevens**, s. 29.

51 Dava konusu tazminat alacağı *gönderilen*e aittir ve davacı sigortacı onun haklarına halef olmuştur. Gönderilenin taşıtan ve taşıyan arasındaki (konteyner tedarikini konu alan) sözleşmeye taraf olmamasına rağmen, *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi, *gönderilene karşı* bu sözleşmenin ihlâli neticesinde ortaya çıkan zararların *haksız fiil* sorumluluğunu ortaya çıkarttığı sonucuna varmıştır. Bkz. **Stevens**, s. 29.

52 **von Ziegler**'in görüşü ve bu husustaki değerlendirilme için bkz. **Margetson**, N. J.: Liability of the Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It's Containers, JIML 2008, Vol. 14, No. 2, s. 155-156.

53 **Rabe**, § 606, N. 6.

54 Sadece taşıyanın sorumluluğu açısından değil, taşıyanın konteyner tedarikinden doğan hakları konusunda da navlun sözleşmesi hükümleri uygulanır. Başka bir ifadeyle taraflar arasındaki konteyner tedarikinden kaynaklanan alacak-borç ilişkisi kira sözleşmesi veya başka bir sözleşme hükümlerine değil, navlun sözleşmesi hükümlerine tâbidir.

55 **Rabe**, § 606, N. 6.

56 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 113-115. Karar hakkında kısa bir görüş için bkz. **Herber**, R.: Entscheidungen/Seetransport (Thema: §§ 659, 660 Abs. 2, § 607a Abs. 1 HGB, § 280 BGB), TranspR 2011, Heft 3, s. 113-115.

davacının haklarına halef olduğu sigorta ettiren ile davalı arasında *multimodal* taşıma sözleşmesi bulunmaktadır. Deniz yoluyla taşıma fiilen (dava dışı) donatan tarafından yerine getirilmiştir. Donatan ile davalı arasında alt navlun sözleşmesi kurulmuştur; dolayısıyla donatan alt taşıyan sıfatını haizdir[57]. Somut olaydaki eşya zararının sebebini ise, konteyner gövdesine yeni uygulanan boyanın terlemesi oluşturmaktadır. Kararda, taşıyanın konteyner tedarik ile taşıma sözleşmesi arasında bağlantı şu şekilde açıklanmıştır[58]:

> "Taşıtan deniz taşıma sözleşmesinin kurulması sırasında donatandan bir konteynerin tahsisini ister ve donatan konteyneri tedarik eder ise, bu durumda taşıma sözleşmesi açısından (örtülü) anlaşmaya dayalı bir yan edim söz konusu olur. Bu yan edimin gereği gibi ifa edilmesinden ötürü donatan/taşıyan sorumludur. Somut olayda sigorta ettirenin donatan ile arasında deniz taşıma sözleşmesi bulunmamaktadır, bunun yerine davalı ile (üstlenilen *multimodal* taşımanın bir parçası olarak) sözleşme kurmuştur. Fakat bu durum herhangi bir değişiklik yaratmayacaktır, deniz taşıma sözleşmesinde yan edimin [davalıya] isnat edilmesi gerekir. Deniz taşımasıyla davalı, sigorta ettiren tarafından yükümlülük altına sokulmuştur.
>
> **Taşıyan konteyner tedariki konusunda bir yan yükümlülüğü üstlenmiş ise, konteynerin sözleşmeye uygun olarak kullanılabilecek durumda bulunduğuna özen göstermek zorundadır. Konteynerin ayıplı olması hâlinde, taşıyan taşıma sözleşmesinden doğan yan edimin ihlâlinden ötürü sorumlu olacaktır**. Bu itibarla, Mahkeme Kurulu (*Senat*) hâlihazırda Yerel Mahkeme'nin *Rabe*'den alıntıladığı görüşü paylaşmaktadır (Seehandelsrecht, 4. Auflage, § 606 Rn. 6) [...]." (*Vurgu eklenmiştir*.)

Hamburg İstinaf Mahkemesi, konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinden ("deniz taşıma sözleşmesi") kaynaklanan yan edim yükümlülüğü olarak görse de, somut olayda sigorta ettiren ile davalı arasında *unimodal* bir sözleşme yerine *multimodal* taşıma sözleşmesi bulunmaktadır. Karara göre, davalı konteynere doldurulan eşyanın öncelikle *Manila*[59] limanından *Rotterdam* limanına deniz yoluyla ve sonrasında *Rotterdam*'dan *Salzbergen*'e kadar kara yoluyla taşınmasını taahhüt etmiştir[60]. Diğer taraftan konteynerin *Manila* limanına kara yoluyla taşınması dava dışı bir olgu olarak görülmüştür. Taraflar arasındaki *multimodal* taşıma sözleşmesi bu limandan başlamak üzere konteynere doldurulan eşyanın *Salzbergen*'e kadar taşınmasını konu almaktadır[61, 62].

---

57 Konişmento ise davalının Filipinler'de kayıtlı bulunan *kardeş ortaklığı* tarafından düzenlenmiştir. Ancak kararda davalının taşıma taahhüdünü üstlendiği konusunda uyuşmazlık bulunmadığı açıklanmıştır.

58 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 114.

59 *Filipinler*'de bulunmaktadır.

60 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 113.

61 Ayrıca dava konusu *multimodal* taşıma sözleşmesinin her iki tarafının da Almanya'da bulunması ve eşyanın Almanya'da teslim edilmesi gerektiği için Alman hukukunun yetkili hukuk olduğu (krş. EGBGB [a.F.] § 28 IV) mahkeme tarafından kabul edilmiştir.

### 3. Ortak Hukuk (*Common Law*)

Ortak hukukta ise konteyner tedarikinin hukukî niteliğinin özel olarak ele alınmadığı, bu hususta belirgin bir yaklaşımın bulunmadığı söylenebilir. Ancak konteynerin elverişsizliğinden kaynaklanan (veya bununla bağlantılı) zararlardan doğan sorumlulukta genel olarak taşıyanın sorumluluğu hükümlerinin uygulanması yoluna gidilmektedir. Bunlara karşılık, nadir de olsa bazı mahkeme kararlarında konteyner tedariki konusundaki borç ilişkisinin farklı bir hukukî statüye tâbi olduğu dile getirilmiştir. Örneğin, konteynerin elverişsizliğinden kaynaklanan zararları karşılamayı reddeden sigortacının taraf olduğu bir Amerikan mahkemesi kararında, konteynerdeki ayıplardan kaynaklanan sorumluluğun (taşıyanın sorumluluğundan) tamamen "*bağımsız*" bir sorumluluk kaynağı olduğu ifade edilmiştir[63]. Konteynerin beklemesinden (*container demurrage*) doğan tamamen farklı bir uyuşmazlıkta ise bir Avustralya mahkemesi, konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinin dışında bağımsız bir sorumluluk kaynağı yarattığını kabul etmiştir[64]. Ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi, bu yönde dile getirilen bu mahkeme kararları ortak hukuktaki genel uygulamayı yansıtmaktan uzak gözükmektedir.

## B. Türk Hukuku: Navlun Sözleşmesinden Doğan Yan Edim Yükümlülüğü

Sözleşmeden doğan borç ilişkisi *edim menfaati*ne yönelik "edim yükümlülükleri" ile kendi başlarına bağımsız ifa menfaati bulunmayan "yan yükümlülükler" içerir. Edim yükümlülükleri ise, asli ve yan edim yükümlülüğü olarak ikiye ayrılmaktadır. Asli edim yükümlülüğü sözleşmenin tipini, özellik ve niteliklerini belirleyen asıl borç olarak görülür[65]. Taşıyanın navlun sözleşmesinden

---

62 Multimodal taşımalarda konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluk hakkında bkz. aşa. VII.

63 *Farrell Lines, Inc. vs. Insurance Company of North Amerika Lexis* (1988), USDC Eastern District of Louisiana. Karar için bkz. **Bordahandy**, s. 366, dn. 140.

64 *Malaysian International Shipping Corp. Berhad vs. VI SA Australia Pty Ltd.* (2003), Victorian Court of Appeal (Karar için bkz. **Bordahandy**, s. 366; kararın kısa bir değerlendirmesi için bkz. http://www.onlinedmc. co.uk/misc _v __vi_sa_australia.htm. Bu kararda, davacı taşıyan konteynerin beklemesinden doğan talebini konişmentodaki kloza dayanarak ("*If Containers supplied by or on behalf of the Carrier are unpacked at the Merchant's premises, the Merchant is responsible for returning the empty Containers, with interiors brushed and clean, to the point or place designated by the Carrier, his servant or agents, within the time prescribed. Should a Container not be returned within the prescribed time, the Merchants shall be liable for any demurrage, loss or expenses which may arise from such non-return")* gönderilene karşı kullanmak istemektedir. Fakat mahkeme konteyner tedariki ve buna bağlı olarak konteynerin beklemesinden doğan alacağın konişmento kapsamında gönderilene karşı ileri sürülemeyeceğine hükmetmiştir. Ancak bu sonuca ulaşılmasının hukuki gerekçesini, konteyner tedariki ile navlun sözleşmesi arasındaki ayrım oluşturmaktadır.

65 **Kuntalp**, E.: Karışık Muhtevalı Akit, Ankara 1971, s. 82, 90; **Eren**, F.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 21. Bası, Ankara 2017, s. 31; **Tekinay**, S. S./**Akman**, S./**Burcuoğlu**, H./ **Altop**, A.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 17.

doğan asli edim yükümlülüğü, -en genel tarifiyle- deniz yoluyla eşya taşınmasıdır[66]. Navlun sözleşmesinin ortaya çıkabilmesi için deniz yoluyla eşya taşınmasının asli edim olarak borçlanılması şarttır. Yan edim yükümlülüğü ise, sözleşmenin tipini belirlememesine karşılık, asli edimle bağlantılı olan ikinci derecede ifa menfaati ve amacına sahip edimlerdir[67]. Örneğin satım sözleşmesi uyarınca satın alınan malın satıcı tarafından alıcının işletmesine taşınması kararlaştırılabilir. Bu durumda, taşıma işi asli edim olmadığı için taraflar arasında taşıma sözleşmesi kurulmuş olmaz; taşıma edimi, satım sözleşmesinden doğan malın mülkiyetinin devrine (asli edim yükümlülüğü) nazaran ikincil nitelikteki bir edimdir ve yan edim niteliğinde bulunur. Kanaatimizce, taşıyanın konteyner tedariki konusundaki edimi de yan edim yükümlülüğüdür. Navlun sözleşmesiyle taşıyan asli borç olarak konteyner tedarikini üstlenmez; bu konudaki edimin ortaya çıkma sebebi, asli edim yükümlülüğü olan eşyanın deniz yoluyla taşınmasıdır. Eşyanın taşınması ile konteyner tedariki arasında asli ve yan edim ilişkisi vardır. Konteyner tedariki, eşya taşıma ediminin ifasını kolaylaştırıp hızlandırarak taşıyanın asli edimini yerine getirmesine yardımcı olmaktadır[68]. Navlun sözleşmesi içerisinde eşyanın taşınması asli edim ve konteyner tedariki yan edim yükümlülüğü olarak toplu edimi oluşturur[69].

Üçüncü kişiler tarafından konteyner tedarik edildiğinde taraflar arasında kira sözleşmesi (BK m. 299 vd.) ortaya çıkar. Konteynerin kullanım hakkının taşıtana sağlanması kira sözleşmesinde asli edim yükümlülüğüdür. Ancak taşıyan konteyner tedarikini üstlendiğinde, bu edimi asıl borç olarak taahhüt etmez, taşıtan ile arasındaki sözleşmesel ilişkide iki farklı asli edim kanaatimizce yer almamaktadır. Dolayısıyla taşıtan ve taşıyan arasında konteyner tedariki sebebiyle *karma sözleşme* (= karışık içerikli sözleşme) ortaya çıkmaz. Karma sözleş-

---

66 Navlun sözleşmesinin unsurları için çoğu yerine bkz. **Wüstendörfer**, H.: Neuzeitliches Seehandelsrecht - mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationales Rechts, 2. Auflage, Tübingen 1950, s. 224; **Okay**, S.: Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri, 2. Bası, İstanbul 1971, s. 2, 3; **Çağa**, T./**Kender**, R.: Deniz Ticareti Hukuku C. II - Navlun Sözleşmesi, 10. Bası, İstanbul 2010, s. 1-3; **Kender**, R./**Çetingil**, E./**Yazıcıoğlu**, E.: Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler C. I, 14. Bası, İstanbul 2014, s. 155, 156.

67 **Kuntalp**, s. 87; **Eren**, s. 33.

68 Sözleşmede yer alan edimlerin asli ve yan edim olarak nitelendirilmesinde öğretide bazı ölçütler kullanılmaktadır (ayrıntısı için bkz. **Kuntalp**, s. 90-94). Ölçütlerin başında edimler arasındaki *teknik* ilişkiye dayanan bir başka edim tarafından mümkün kılınma ölçütüdür. Buna göre, diğer bir edim tarafından gerçekleştirilen ve mümkün kılınan edim asli, diğeri ise yan edim niteliğindedir (**Kuntalp**, s. 90). Konteyner tedariki edimi eşyanın deniz yoluyla taşınmasına hizmet eden, bu edimi sağlayan bir edim olarak söz konusu ölçüt için örnek teşkil etmektedir. Diğer taraftan, edimlerin ekonomik değerinden hareket eden başka bir ölçüte göre ise, *ekonomik* (iktisadi) açıdan daha az önemli olan edim yan edim niteliğindedir (**Kuntalp**, s. 92). Söz konusu ekonomik ölçüt açısından dahi, konteyner tedariki eşya taşıma edimi karşısında daha az ekonomik değere sahip olarak yan edim niteliğinde bulunmaktadır.

69 Toplu (tüm) edim kavramı için bkz. **Kuntalp**, s. 86; **Eren**, s. 34.

mede tarafların kararlaştırdıkları edimlerin çeşitli sözleşme tiplerine ait *asli edimler* olabileceği ve bunların sözleşmesel ilişki içinde, asli edim olma özelliğini muhafaza ettiği kabul edilmektedir[70]. Bu tür sözleşmelerde farklı sözleşmelere ait asli edimler, kanunun öngörmediği tarzda bir araya gelmektedir[71]. Deniz yoluyla eşyanın taşınması ile konteyner tedariki iki farklı asli edim yükümlülüğü olmadığı için taraflar arasında karma bir sözleşmenin değil, *tek bir sözleşme* olarak, navlun sözleşmesinin mevcut olduğunu kabul ediyoruz.

Öte yandan pratik açıdan, asli ve yan edim ayrımından ziyade, konteyner tedarikinin edim yükümlülüğü niteliğinde görülmesi önem taşımaktadır. Bu sebeple, konteyner tedariki alacaklıya bağımsız bir ifa menfaati vermeyen *yan yükümlülük* niteliğinde değildir[72]. Taşıtanın konteyner tedariki sebebiyle ayrı ve bağımsız bir ifa menfaati vardır ve bu sebeple edim yükümlülüğü ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede taşıtan konteyner tedarikini asli edimin yanında ayrı olarak talep edilebilir; söz konusu edimi taşıyana karşı dava veya ihtiyati tedbir konusu yapabilir[73].

Yan edim yükümlülükleri kararlaştırıldıkları sözleşmelerde karşılık (ivaz) ve özellikle tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde *synallagma* (karşılıklık = değişim) ilişkisi içinde yer aldığı kabul edilmektedir[74]. Konteyner tedariki de, navlun sözleşmesinde yer alan *synallagma* ilişkisi içinde değerlendirilecektir.

---

70 **Kuntalp**, s. 100; **Eren**, s. 33. Ancak bu konunun öğretide tartışmalı olduğunu belirtmek gerekir. Öğretideki tartışmalar için bkz. **Kuntalp**, s. 94-100; **Tandoğan**, H.: Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C. I/1 (Kendine Özgü Yapısı Olan Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa, Bağışlama), 5. Bası'dan Tıpkı 6. Bası, İstanbul 2008, s. 73.

71 **Kuntalp**, s. 66 (ve bu konuda ayrıntılı inceleme için bkz. s. 77-100); **Eren**, s. 33; **Tandoğan**, s. 69 ve krş. s. 73. Konteyner tedariki ile eşya taşıma edimi karma sözleşme ortaya çıkarmadıkları gibi *evleviyetle* birleşik sözleşme de yaratmazlar. Karma sözleşmeden farklı olarak birleşik sözleşmede, birbirinden bağımsız farklı sözleşmeler bu özelliklerini koruyarak, birinin varlığı diğerinin geçerliliğine bağlı olacak şekilde bir araya gelmektedir (**Tandoğan**, s. 76; **Kuntalp**, s. 103). Birleşik sözleşmelerde taraflar arasında birden fazla bağımsız, ancak birbirleriyle ilişkili sözleşme vardır; karma sözleşmelerde ise tek bir sözleşme vardır. Yukarıda Fransız mahkeme kararlarında navlun sözleşmesiyle konteyner tedarikinin iki *ayrı* ve bağımsız sözleşme olduğu görüşünün kabul edildiğini belirtmiştik. Şayet, ortada tek bir sözleşmenin mevcut olmadığı kabul edilecek ise, navlun sözleşmesi ile konteyner tedarikine dair sözleşmenin birleşik sözleşme oluşturacağını söyleyebiliriz.

72 Sözleşmeden doğan borç ilişkisi sadece edim yükümlülükleri içermez, bunların yanında başka yükümlülüklerde olabilir. Bunlar öğretide "yan yükümlülükler", "bağımlı yan yükümlülükler", "özen gösterme yükümlülükleri" veya "diğer davranış yükümlülükleri" olarak ifade edilebilmektedir. Yan yükümlülükler edim yükümlülüklerine ve özellikle asli edim yükümlülüğüne *bağımlıdır*; bağımsız bir karakteri yoktur. Bu sebeple, yan yükümlülüklerin ihlâl edilmesi durumunda alacaklı borçludan aynen ifayı talep edemez, ancak kendisinin tazminat talebinde bulunma hakkı vardır. Genel olarak dürüstlük kuralından (MK m. 2) doğan söz konusu yükümlülükler alacaklı için bağımsız bir ifa menfaati içermez. Yukarıda ifade ettiğimiz gibi, taşıtanın konteyner tedariki konusunda edim menfaati bulunduğu için bu husustaki yükümlülüğün yan yükümlülük olarak değerlendirilmesi mümkün gözükmemektedir.

73 Bkz. **Eren**, s. 33; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s. 18.

74 **Eren**, s. 34.

Taşıyanın konteyner tedarik etme yükümlülüğünde temerrüde düşmesi durumunda taşıtan BK m. 125'ten doğan haklarını kullanabilir ve bu çerçevede, ifadan vazgeçerek navlun sözleşmesinden dönebilir[75].

## IV. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA UYGULANACAK HÜKÜMLER

### A. Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluk Hükümlerinin Uygulama Alanı

#### 1. Genel Olarak

Konteynerin elverişsizliği sebebiyle ortaya çıkan zıya ve hasarlar için taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden ötürü (AlmTK[e] § 599 = [e]TTK m. 1019 = TTK m. 1141; L/VK m. 3 I, 4 I[76]) sorumlu tutulabilmesi konteynerin işlevine verilecek anlama ve onun gemi ile bağlantısına bağlıdır. Konteyner taşıyanın sorumluluğu açısından geminin bir bölümü olarak değerlendirildiğinde, konteynerdeki elverişsizlikte geminin elverişsizliğine yol açacaktır.

Konteyner ile gemi arasındaki taşıyanın sorumluluğunu ilgilendiren ilişki taşıma şekli ile doğrudan ilgilidir. Konteynerin taşıyan mı, yoksa yükle ilgililer tarafından mı tedarik edildiği bu hususta en önemli ölçütü oluşturur. Günümüzde konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmediği durumlarda kendisinin geminin bir parçası veya devamı olarak nitelendirilmesi mümkün gözükmemektedir. Bu noktada, konteyner devriminin ilk günlerinde, kimin tarafından tedarik edildiğinden bağımsız olarak, her türlü konteynerin geminin bir parçası olduğu görüşü ortaya çıktığını da belirtmek gerekir[77]. Söz konusu dönemde konteyner taşımacılığı için inşa edilen özel gemiler (*konteyner gemisi*) bulunmuyordu ve sınırlı sayıdaki konteynerler, diğer konvansiyonel yüklerle birlikte bir arada, genel amaçlı yük gemilerinde taşınmaktaydı. Dolayısıyla konteynerin eşya için yük gemisinin işlevlerini yerine getirmesi onun geminin parçası olarak ele alınmasına sebep olmuştur[78]. Ancak konteynerin gemi ile teknik ilişkisi günümüzde çok farklıdır. Ambarları bulunmayan konteyner gemilerinin eşyayı deniz tehlikelerine karşı koruma işlevi yoktur; eşyayı koruma işlevi konteyner tarafından yerine getirilir. Modern konteyner taşımacılığında gemi ile konteyner arasında teknik bir *iş bölümü* vardır. Öte yandan, bugün için de, bazı tip konteynerlerin *teknik özellikleri* bunların geminin bir parçası olarak değerlendirilmesi için argüman olarak kullanılabilmektedir[79]. Kendisine ait iklimlendirme tesisatı bulunan soğutmalı bir konteynerin (*integral reefer*) geminin elektrik kaynağına

---

75 **Eren**, s. 34; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s. 18.
76 Rotterdam Kuralları m. 14 I için bkz. aşa. VIII A.
77 **Stevens**, s. 29.
78 **Stevens**, s. 30.
79 **Stevens**, s. 30.

bağlı olarak taşıma sırasında kullanılması buna örnek gösterilmekte; geminin iklimlendirmesine bağlanan soğutmalı bir konteynerin (*porthole reefer*) ise *evleviyetle* geminin bir parçası olduğu kabul edilmektedir[80].

Taşıyanın sorumluluğu açısından konteynerin geminin parçası (veya devamı) olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği mevzuunda tespit edebildiğimiz öğreti görüşleri ve mahkeme kararları aşağıda açıklanmaya çalışılmıştır.

### 2. (Bazı) Yabancı Hukuklardaki Durum

#### *a. Alman Hukuku*

Alman hukukunda, *2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu* öncesinde[81], AlmTK[e] § 559 merkez alınarak taşıyanın yüke elverişsiz konteynerden doğan sorumluluğu konusunda önemli görüşler dile getirilmiştir. [e]TTK m. 1019'un ve TTK m. 1141'in kaynağını AlmTK[e] § 559'un oluşturduğu dikkate alınırsa, bu paragraf çerçevesinde konteynerin yüke elverişsizliğiyle ilgili dile getirilen görüşler, Türk hukuku bakımından -mukayeseli hukuk verisi olmanın ötesinde- doğrudan dikkate alınması gereken bilimsel içtihat (MK m. 1 II) niteliğinde bulunmaktadır. Bu sebeple Alman hukukunda öncelikle, 2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu öncesindeki konuyla ilgili görüşler aşağıda açıklanmaya çalışılmış; devamında ise, AlmTK § 485'teki yeni durum değerlendirilmiştir.

##### *aa. Eski Alman Hukuku Açısından*

###### *aaa. Yüke Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğun Uygulama Alanını Kabul Eden Görüşler*

Alman hukukunda taşıyanın sorumluluğu bağlamında, konteynerin geminin bir bölümü olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışılmış bir konudur. Konteynerin geminin harici *ambar* işlevine sahip olduğu ilk defa 1966 yılında yayımlanan makalesinde *Lebuhn* tarafından ileri sürülmüştür[82]. Daha sonra bu görüş, öğreti tarafından farklı katkılarla birlikte izlenmiş ve taşıyanın yüke elverişsizlikten doğan sorumluluğu (AlmTK[e] § 559 = [e]TTK m. 1019;

---

80 **Stevens**, s. 30.

81 "Deniz Ticareti Hukuku Reformu İçin Kanun" (= "*Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*"= "GRS") için bkz. Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2013, Teil I, s. 831-868. 20/4/2013'te kabul edilen bu kanun, (m. 8 II'deki hükümler dışında) 25/5/2013'te yürürlüğe girmiştir (bkz. m. 8). Deniz Ticareti Hukuku Reformu İçin Kanun ile değiştirilen yeni hâline göre Alman Ticaret Kanunu'nun ("Handelsgesetzbuch" = "AlmTK") § 476'dan başlayan 5'inci Deniz Ticareti kitabı sadece 144 paragraftan oluşmaktadır. (Kanun'un yasama süreci hakkında bkz. **Czerwenka**, B.: **Basedow**, J./**Wolfrum**, R./**Magnus**, U. [Ed.]), The Proposal for a Reform of German Maritime Law, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010, Hamburg Studies on Maritime Affairs 23, Berlin – Heidelberg 2012, s. 55, 56.)

82 **Lebuhn**, J.: Some Container Problems Under German Law, Tijdskrift voor Verwoerswetenschaps 1996, s. 236 (nak.: **Radisch**, s. 162, dn. 1; **Hsu**, s. 69).

LK m. 3 I) açısından konteynerin geminin bir parçası niteliğinde olduğu ya da işlevsel olarak gemi ambarı gibi değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmiştir[83].

Öğretideki görüşler incelendiğinde, gemi ambarı işlevine sahip olup olmamasında konteynerin kullanım şekline önem verilmiştir. *Kröger*'e göre, konteyner yükleten veya üçüncü bir kişi tarafından dolduruluyor ve onlar tarafından kapatılıyor ise, artık bu durumda konteynerin gemi ambarının dış uzantısı olduğunu söylemek mümkün değildir[84]. *Yazar*, yükletenin konteyneri taşıyan veya üçüncü bir kişi (= konteyneri kiraya veren) tarafından temin etmesi hâlinde AlmTK[e] § 559'un uygulanmayacağını belirtmektedir[85]. *Steenken'e* göre ise, deniz ticaretinde konteyner çoğu zaman *donatan*lara aittir ve onlar tarafından deniz taşımacılığında kullanılmak üzere tedarik edilmektedir[86]. AlmTK[e] § 559'un uygulama alanı bu kullanım şekline *münhasırdır*[87]. Şayet taşıyan, yükleten veya üçüncü kişi tarafından doldurulup kapatılmış konteyneri taşıma taahhüdünde bulunmuş ise, kendisi konteyner açısından AlmTK[e] § 559 uyarınca yükümlülük altında değildir; bu hâlde konteyner, konvansiyonel taşımacılıkta geçerli olduğu gibi, *yük*ten başka bir şey olarak değerlendirilemez[88]. *Kirsten* ise, bu sorunu *transit* konteyner taşımacılığı açısından (*Container-Durchgangs-Verkehr*) değerlendirirken, yükleten tarafından sevk yerinde veya bir terminalde doldurularak kapatılan konteynerin LK m. 3 I anlamında geminin bir parçası sayılamayacağını, bu durumda konteynerin LK açısından yük olarak ele alınması gerektiğini kabul etmektedir[89].

Yukarıdaki görüşlere karşılık *Zschoche*, geminin bir bölümü olarak kabul edilebilmesi için konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğinin, kime ait olduğunun veya kimin tarafından kullanıldığının önemli olmadığını kabul etmektedir[90]. Bu görüşe göre, konteyner sorumluluk hukuku açısından her zaman gemi ambarının taşınır bir bölümünü (*Compartment*) oluşturmaktadır[91]. Yazar gerek teknik ve gerekse de hukuki açıdan konteynerin geminin bir bölümü olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir[92].

---

83 Bkz. **Kröger**, s. 7; **Kirsten**, T.: Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr, Diss., Hamburg 1969, s. 58, 61; **Steenken**, s. 52; **Zschoche**, s. 2422, 2425.

84 **Kröger**, s. 7.

85 **Kröger**, s. 7.

86 **Steenken**, 47.

87 **Steenken**, 47.

88 **Steenken**, 47.

89 **Kirsten**, s. 51, 52.

90 **Zschoche**, s. 2425 (sağ sütun).

91 **Zschoche**, s. 2425 (sağ sütun). *Yazar* makalesinde -özel olarak- konteyner taşımalarında parça başına sorumluluk sınırını incelemekte ve sonuç olarak, yukarıdaki tespitle birlikte, konteynerin hiçbir hâlde AlmTK[e] § 660 ve LK m. 4 V açısından parça (ambalaj) niteliğinde bulunmadığını kabul etmektedir (s. 2425).

92 **Zschoche**, s. 2423 (sol sütun).

Konteynerin gemi ambarı işlevine sahip olması sorumluluk sebebi olarak taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten doğan sorumluluğu düzenleyen AlmTK[e] § 559'un (= [e]TTK m. 1019) uygulanmasını gerektirir. Ancak bu hükmün *doğrudan* mı yoksa *kıyasen* mi uygulanacağı da ayrı bir tartışmanın konusu olmuştur. *Steenken*, konteynerin gemi ambarı olarak ele alınmasını AlmTK[e] § 559'un kıyasen uygulanmasına bağlamaktadır[93]. Buna göre, konteynerler hakkında AlmTK[e] § 559'un uygulanabilmesi için bunların söz konusu maddede yer alan gemi ambarı içinde değerlendirilmesi gerekir. Bir şeyin gemi ambarı niteliğinde olabilmesi ise, öncelikle geminin bir parçası olmasına bağlıdır. Ne var ki, konteyner, konteyner gemisinin ne *bütünleyici parçası* ne de *eklenti*sidir[94]. Durum böylece olunca konteynerler taşımacılığında, konteynerlerin yüke elverişliliği hakkında AlmTK[e] § 559 doğrudan uygulanamaz. Diğer taraftan tartışma konusu yapılan AlmTK[e] § 559'un kabul edildiği 10/8/1937'de konteyner taşımacılığı bilinmiyordu ve eşyalar doğrudan gemilerin ambarında taşınıyordu. Ayrıca kanun koyucu tarafından eşyaların konteynerle taşınması da öngörülebilecek bir durum değildi[95]. Konteyner taşımacılığının ortaya çıkmasıyla birlikte konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle taşıyanın sorumluluğu konusunda bir *kanun boşluğu* ortaya çıkmıştır. AlmTK[e] § 559'un amacı dikkate alındığında kıyasen bu hükmün uygulanması yoluyla söz konusu kanun boşluğu doldurulabilir[96].

*Steenken*'in, kıyasen uygulanma konusunu konteyner taşımacılığı şekillerine göre ayrıca incelemede bulunduğunu eklemek gerekir. Sonuç olarak Yazar, *limandan-limana*, *kapıdan-kapıya* ve *terminal* konteyner taşımacılığı olmak üzere, her şekilde AlmTK[e] § 559'un doğrudan değil, ancak kıyasen uygulanabileceği sonucuna ulaşmıştır[97].

*Kröger*'e göre ise, konteyner için özel olarak inşa edilen gemilerin kullanıldığı taşımalarda konteynerin elverişsizliği hakkında AlmTK[e] § 559 kıyasen uygulanması gerekir[98].

#### ***bbb.*** *Denize Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğun Uygulama Alanını Kabul Eden Görüş*

Başlangıçtaki elverişsizliğe dair hükümlerin uygulanmasındaki başka bir sorunu da, konteynerin elverişsizliğinin AlmTK[e] § 559 açısından denize elverişsizlik kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği oluşturmaktadır. Genel olarak, AlmTK[e] § 559'un konteyner hakkında uygulanması yüke elve-

---

93 Bkz. **Steenken**, s. 47 vd.
94 **Steenken**, s. 47.
95 **Steenken**, s. 48.
96 **Steenken**, s. 48, 49.
97 **Steenken**, s. 48-52.
98 **Kröger**, s. 7.

rişsizlik bağlamında ele alınmaktadır. Öte yandan *Kirsten*, *limadan-limana* yapılan konteyner taşımalarında konteynerin sadece yüke değil, denize de elverişsiz olabileceği ve bu açıdan da, AlmTK[e] § 559'un uygulama alanı bulabileceğini kabul etmektedir[99]. Yazar, *transit* konteyner taşımacılığında, konteynerin geminin bir bölümü olarak değerlendirmediği için bunlar hakkında doğrudan veya kıyasen AlmTK[e] § 559'un uygulanmasının mümkün olmayacağı görüşündedir[100].

***ccc.*** *Yüke (ve Denize) Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğun Uygulanmasına Yönelik Eleştiriler*

Alman hukukunda bir kısım yazara göre, konteynerler, işlevsel olarak gemi ambarı niteliğinde olmayıp, eşyanın taşınmasına yardımcı olan bağımsız nitelikteki araçlardır[101]. Konteynerler hakkında başlangıçtaki elverişsizlikten doğan sorumluluğu düzenleyen AlmTK[e] § 559'un uygulanabilmesi için öncelikle konteyner gemi kapsamında görülmelidir. Ancak konteyner geminin ne bütünleyici parçası ne de eklentisidir[102]. Dolayısıyla AlmTK[e] § 559'un doğrudan uygulanması mümkün değildir[103]. Ayrıca sorumluluk hukuku açısından konteynerin geminin bir bölümü olarak değerlendirilmesi önemli sorunları da beraberinde de getirecektir[104]. Çünkü konteynerin gemi ambarı niteliğinde görmek, deniz taşıma hukukundaki faaliyet (hakimiyet) alanlarına dair esasları doğrudan doğruya değiştirecektir. Örneğin, kara terminalinde veya yükle ilgilinin işyerinde konteynere eşyanın yüklenmesi, onun gemi bordasına yüklenmesi anlamına gelecek ve dolayısıyla, taşıyanın emredici sorumluluğu eşyanın konteynere yüklenmesi sırasında başlayacaktır[105]. Başka bir açıdan ise, konteynerin yüklenmesi, istiflenmesi ve gemiye kadar taşınmasına katılan kişiler, gemi ambarı görüşü uyarınca konvansiyonel gemilere yükleme ve istiflemeye dair yükümlülükleri üstlenmiş olacaktır[106].

Öte yandan, konteynerlerin söz konusu hükmün kapsamına doğrudan girmemesi öğretide ileri sürüldüğü gibi[107] kanun boşluğu da doğurmaz[108]. Başka bir ifadeyle konteynerler hakkında kıyasen AlmTK[e] § 559'un uygulanmaması

---

99 **Kirsten**, s. 56 vd.

100 **Kirsten**, s. 52.

101 **Radisch**, s. 171; **Thume**, K. H.: Haftungsprobleme beim Containerverkehr, TranspR 1990, s. 42; **Jaegers**, G.: Probleme der Beförderer-und Spediteurhaftung im Container-und Trägerschiffsleichterverkehr, Diss., Nürnberg 1986, s. 22, 23; **Hsu**, s. 73-79.

102 **Radisch**, s. 170; **Hsu**, s. 77.

103 **Jaegers**, s. 4; **Hsu**, s. 77.

104 Söz konusu sorunlar hakkında bkz. **Radisch**, s. 166-171.

105 Bkz. **Radisch**, s. 168.

106 Bkz. **Radisch**, s. 166.

107 **Steenken**, s. 48.

108 **Jaegers**, s. 26; **Hsu**, s. 79.

durumunda, taşıyana sorumsuz kılındığı bir alan yaratılmış olmaz. Konteynerdeki ayıplardan kaynaklanan eşya zararları sebebiyle taşıyan AlmTK[e] § 606 uygulama alanı bulacaktır[109]. Bu itibarla konteynerdeki ayıplar hakkında yüke veya denize elverişsizlikten ötürü taşıyan doğrudan veya kıyasen AlmTK[e] § 559'a göre sorumlu tutulamaz.

***bb. Yeni Alman Hukuku Açısından***

2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu ile kabul edilen AlmTK[y] § 485'te, taşıyanın geminin denize ve yüke elverişliliğini sağlama *yükümlülüğü*, AlmTK[e] § 559 I'e paralel şekilde kaleme alınmıştır. Böylece, eski hükümde olduğu gibi, konteynerdeki yüke elverişsizliğin geminin yüke elverişsizliğine sebep olup olmayacağı sorusuna AlmTK[y] § 485'te açık bir cevap verilmemiştir. Dolayısıyla, AlmTK[y] § 485'in yüke elverişsiz konteyner için uygulanıp uygulanmayacağı konusunda yukarıdaki 2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu öncesinde ortaya konulan görüşlerin geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Öte yandan, yeni paragraftaki önem taşıyan husus ise şudur: Geminin denize ve yüke elverişliliğini sağlama yükümlülüğün ihlâli sebebiyle AlmTK[e] § 559 II'de yer alan özel *sorumluluk kuralı*na AlmTK[y] § 485'te yer verilmemiştir. Bu paragrafta yer alan yükümlülüğün ihlâlinden kaynaklanan "eşya zararları" hakkında taşıyanın zıya veya hasardan doğan sorumluluğunu düzenleyen AlmTK[y] § 498[110] ve devamı uygulama alanı bulacaktır[111]. "Diğer zararlar" konusunda ise, sözleşmesel sorumluluğa dair *genel hükmü* oluşturan BGB § 280 geçerli olacaktır[112].

Böylece, eşya zararları bakımından yüke özen borcunun ihlâli ile geminin denize ve yüke elverişliliğini sağlama borcunun ihlâlinden ötürü taşıyanın farklı *sorumluluk sebepleri*ne tâbi tutan çözümden vazgeçilmiştir[113]. Gelgelelim, sorumluluk rejiminin birbirine tamamen aynı olduğu da söylenemez. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması açısından hangi özen yükümlülüğünün ihlâl edildiği önem taşımaktadır. Geminin denize ve yüke elverişsizliği AlmTK[y] § 498 II 2'de özel olarak dikkate alınmış; AlmTK[e] § 559 II ve TTK m. 1141 II'de yer alan kurtuluş kanıtının bir benzeri -ispat ölçüsüne dair özel bir kuralla birlikte- bu hükümde yer bulmuştur:

> "(2) Zıya veya hasarın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özene rağmen kaçınılmayacak sebeplerden doğması durumunda, taşıyan birinci fıkradaki sorumluluktan kurtulur. *Eşyanın denize veya yüke elverişsiz bir gemide taşınması*

---

109 **Hsu**, s. 79.

110 AlmTK § 498 I: "Taşıyan, eşyanın teslim alınmasından teslim edileceği ana kadar meydana gelen zıya veya hasardan kaynaklanan zarardan sorumludur".

111 **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 485, N. 47-49.

112 **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 485, N. 51.

113 Bu yönde bkz. **Herber**, R.: Seehandelsrecht - Systematische Darstellung, 2. Auflage, Berlin - Boston 2016, s. 272.

*hâlinde ve durumun gereklerine göre zıya veya hasarın geminin denize ya da yüke elverişsizliğinden kaynaklandığı muhtemel görülüyor ise, birinci fıkradaki sorumluluktan taşıyan, tedbirli bir taşıyanın özeninin gösterilmesine rağmen denize ya da yüke elverişsizliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyeceğini ispat etmesi durumunda kurtulur*".

Diğer yandan, geminin denize veya yüke elverişsizliğinden kaynaklanan eşya zararları hakkında, AlmTK[y] § 499 II 1'de yer alan muhtemel sorumsuzluk sebeplerinde taşıyan lehine doğan sorumsuzluk karinesinin uygulanamayacağı kabul edilmiştir (AlmTK[y] § 499 II 2).

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması noktasında kabul edilen farklılıklar (AlmTK[y] § 498 II; 499 II), geminin denize veya yüke elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğu yüke özen borcunun ihlâlinden doğan sorumluluğa nazaran *ağırlaştırmaktadır*[114]. Yükle ilgili, zıya veya hasarın taşıyanın hâkimiyet alanında gerçekleşen bir olgudan kaynaklandığını ispat etmenin yanında; zararın kaynağının, geminin denize veya yüke elverişsizliği olduğunu yaklaşık olarak ispat ederek[115] taşıyanın AlmTK[y] § 499 II 1'deki sorumsuzluk karinesine dayanmasına engel olabilir. Bu hâlde taşıyanın sorumluluktan kurtulması, tedbirli bir taşıyanın özeninin gösterilmesine rağmen denize ya da yüke elverişsizliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyeceğini ispat etmesine bağlı olacaktır.

Yukarıdaki açıklamalar ve ilgili hükümler çerçevesinde 2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu sonrası açısından şu sonuçlara ulaşmak mümkündür: Yeni sorumluluk rejiminde, konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan eşya zararları hakkında hangi sorumluluk kurallarının uygulanacağı konusundaki tartışması görece önemini kaybetmiştir. Artık (taşıyan tarafından tedarik edilen) konteynerdeki elverişsizlik, geminin yüke elverişsizliği olarak kabul edilsin ya da edilmesin, eşyanın zıyaı veya hasarı sebebiyle AlmTK[y] § 498 I uygulama alanı bulacaktır. Bu husustaki tartışma, taşıyanın sorumluluktan kurtulması açısından daha *sınırlı* bir alanda gündeme gelecektir. Şayet, konteynerin yüke elverişsizliğinin geminin yüke elverişsizliği olarak değerlendirilmesi durumunda, taşıyanın sorumluluktan kurtulması AlmTK[y] § 498 II 2'de yer alan özel kurtuluş kanıtı ile mümkün olacaktır. Aksi görüşün kabul edilmesi durumunda ise, gerek § 498 II 1 gerekse de muhtemel sorumsuzluk sebeplerine dair

---

114 Bu yönde bkz. **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 485, N. 49.

115 AlmTK[y] § 498 II 2'deki kurtuluş kanıtı uygulama alanı bulurken, eşya zararının geminin denize veya yüke elverişsizliğinden kaynaklandığı vakıasındaki *ispat ölçüsü düşürülmüştür*. Dolayısıyla, artık taşıyanın sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı yargılama konusu yapılırken, eşya zararının geminin denize veya yüke elverişsizliğinden kaynaklandığının tam olarak ispat edilmesine gerek yoktur. Bu hususta, *yaklaşık* bir ispata ulaşılması, yani zararın elverişsizlikten kaynaklandığının "muhtemel" görülmesi yeterlidir. (Gerek Alman gerekse de Türk hukuku açısından ispat ölçüsünün düşürülmesi ve karine kavramları için bkz. **Atalay**, O.: Medeni Usul Hukukunda Menfi Vakıaların İspatı, İzmir 2001, s. 44 vd.)

§ 499 taşıyan lehine sorumsuzluk karinesiyle birlikte uygulama alanı bulacaktır. Diğer yandan, konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan, ancak taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen zıya veya hasarlar sebebiyle ise, genel hükümler dairesinde taşıyanı sorumlu tutmak mümkün olacaktır (BGB § 280).

***b. Hollanda Hukuku: 1/2/2008 tarihli NDS Provider Davası***

Hollanda Yüksek Mahkemesi'nin (*Hoge Raad*) kararına konu olan olayda, *Douala*'da (Kamerun) bulunan CETAC ile merkezi İsviçre'de bulunan M. Meerapfel Sohne AG (Meerapfel) arasında ham tütün yaprağını konu alan satış sözleşmesi yapılmıştır[116]. Satıcı CETAC, fıçılanmış tütün yaprağının *Douala*'dan *Amsterdam*'a taşınması için taşıyan Nile Dutch Africa Line (NDAL) ile navlun sözleşmesi akdetmiştir. Taşıyan NDAL tarafından tedarik edilen dört adet konteynere tütün fıçıları CETAC tarafından doldurulmuş ve konteynerler M/V NSD Provider gemisinin güvertesine yüklenmiştir. Taşımayla ilgili düzenlenen *temiz* konişmentoda şu kayıtlara yer verilmiştir:

> [1] 20 inçlik 4 konteynerin içinde 398 fıçı tütün yaprağı bulunduğu söylenmektedir (*Said To Contain*), [2] FCL/FCL, [3] "*Konteynerin istiflenmesi*: [a] Taşıyanın elverişsiz veya ayıplı durumdaki konteynerden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan eşyanın zıya veya hasarı sebebiyle herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır". [4] "*Konteyner klozları* (sadece FCL: Taşıyan'ın sahip olduğu konişmento (...) Yükleten yüklemiş, istiflemiş ve saymıştır (*Shipper load, stow and count*). İçerik, miktar ve nitelik Kaptan ve/veya Acenta tarafından kontrol edilmemiştir. Konteyner taşıyan tarafından tacirin kullanımına hazır bulundurulmuştur. Konteynerin kullanılması sebebiyle tacir taşıyana kira ödeyecektir (...)".

Konteynerler Amsterdam'da gemiden boşaltıldıktan sonra Meerapfel'in *Oudenbosch*'ta (Hollanda) bulunan fabrikasına taşınmıştır. Dört konteynerde yer alan bazı fıçılardaki tütünlerin hasara uğradığı anlaşılmıştır. Sörvey raporunda, zararın kötü durumdaki konteynerlerden kaynaklandığını, pastan ileri gelen deliklerden giren deniz suyunun hasarın sebebi olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine sigortacı *Delta Lloyd*, temiz konişmentoya dayanarak eşyanın uğradığı zarar sebebiyle taşıyan NDAL'den tazminat talep etmiştir. NDAL konteynerin kötü durumda olduğunu kabul etmekle birlikte, gerek konişmentoda yer alan *sorumsuzluk kaydı* sebebiyle gerekse de zararın eşyanın kötü ambalajından (L/VK m. 4 II n) ve yükletenin kusurundan kaynaklandığını (L/VK m. 4 II i) ileri sürerek talebi reddetmiştir.

Hollanda Yüksek Mahkemesi (*Hoge Raad*) öncelikle, taşıyanın konişmentoda yer alan sorumsuzluk kaydına ve L/VK m. 4 II (i) ve (n)'ye dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağına karar vermiştir. Kararda asıl tartışılan sorunu

---

[116] Kararın İngilizce çevirisi için bkz. http://onlinedmc.co.uk/index.php/The_"NDS_Provider" (e.t.: 18/1/2018).

ise, taşıyan tarafından tedarik edilen ve yükleten tarafından doldurulan konteynerin eşyanın ambalajı mı yoksa geminin bir parçası mı olduğu oluşturmuş ve Yüksek Mahkeme bu soruya cevap aramıştır.

L/VK m. 3 I uyarınca taşıyan, yolculuğun öncesinde ve başlangıcında (a) gemiyi denize elverişli hâle getirmek, (b) gemiye gereği gibi gemi adamı sağlamak, gemiyi donatmak ve ikmâl etmek, (c) *eşyanın taşındığı ambarları*, soğuk hava deposu ve soğutma odası ile *gemide eşya taşınan diğer tüm kısımları*, eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam hale getirmek için makul özeni göstermekle yükümlüdür. Hollanda Yüksek Mahkemesi'ne göre, taşıyan tarafından yükletenin kullanımına hazır bulundurulan konteynerin geminin bir parçası olup olmadığı veya bir parçası gibi değerlendirilip değerlendirilmeyeceği sorununa L/VK m. 3 I'in *lâfzı* cevap vermemektedir. Ayrıca L/VK'nin *hazırlık çalışmaları* da (*Travaux Préparatoires*) Mahkeme'ye aradığı çözümü sunamamıştır. Yüksek Mahkeme'ye sunulan ve CMI üyesi Deniz Ticareti Hukuku Dernekleri'nin görüşlerine dayanan Başsavcılık raporuna göre de söz konusu hükmün yorumu hakkında ittifak bulunmadığı tespit edilmiştir. Bu çerçevede Yüksek Mahkeme, bir maddi özel hukuk kuralı olan L/VK m. 3 I üzerinde doğan yorum sorununda bu hükmün *amacı*ndan hareket edilmesi gerektiği kanaatine ulaşmıştır.

L/VK m. 3 I'de yer alan özen yükümlülüğünün amacı geminin deniz tehlikelerine karşı yükü korumasının gerekmesidir; böylece, geminin yükü taşımaya uygun olması gerekir ki, bu durum yüke elverişlilik olarak anılır. Bu bağlamda taşıyan, geminin güvertesinde taşınmak üzere kullanılan ve kendisi tarafından sağlanan konteynerin yüke elverişli olmasını ayrıca temin etmelidir. Bu özen yükümlülüğü, gemiye olduğu gibi konteynerlere de deniz suyunun girmemesini şart koşar. Yüksek Mahkeme görüşmeleri devam eden Rotterdam Kuralları'nın 13/2/2007 tarihli Taslağı'nın 16'ıncı maddesinin 1'inci fıkrasını bu yorumun dayanağı olarak da kullanmıştır[117]. Söz konusu fıkra uyarınca taşıyanın gemiyi yüke elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü geminin bütün bölümlerinin yanında taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerleri içine alacak şekilde kabul edilmiştir[118].

Sonuç olarak, yukarıdaki gerekçelere dayanarak Hollanda Yüksek Mahkemesi, konteynerdeki pastan kaynaklı deliklerden giren deniz suyu sebebiyle taşıyan NDAL'nin gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünü ihlâl ettiğini ve eşyanın hasara uğraması sebebiyle sorumlu olduğunu kabul etmiştir.

### *c. İngiliz ve Amerikan Hukuku*

Yüke elverişsiz konteynerlerin hukuki durumu İngiliz hukukunda belirsiz olmakla birlikte bu konunun tartışıldığı yayınlanmış davayı da tespit edemiyo-

---

117 13/2/2007 tarihli Taslak için bkz. A/CN.9/WG.III/WP.81. Ayrıca bkz. aşa. VIII A.

118 Taslak hükmün karşılığı için bkz. Rotterdam Kuralları m. 14 I *c*.

ruz[119]. Amerikan hukukunda ise, sınırlı sorumluluk kurallarının tartışıldığı davalarda konteynerin işlevsel olarak geminin bir parçası olduğu -taşıyanın elverişsiz konteynerden doğan sorumluluğundan bağımsız olarak- belirtilmiştir. 1971 tarihli *Leather's Best v. Mormaclynx* davasında, konteyner başına sorumluluk sınırlandırmasını konu alan konişmento kaydının geçerli olup olmadığı tartışılırken, taşıtanın işlevsel açıdan geminin bir parçasını teşkil eden konteynerlere eşyaları doldurması ve sonrasında bunları tarif etmesiyle birlikte artık konteynerin tek bir koli olarak değerlendirilemeyeceğine hükmedilmiştir[120]. Buradaki görüşler, 1993 tarihli *Universal Leaf Tobacco Company Inc. v Companhia de Navegacao Maritima Netumar* davasında aynen teyit edilmiştir[121]:

> "[C]OGSA Sec. 4(5)'in amacının taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırmasına izin verilmeyen makul bir miktarı ortaya koymuş olduğu görüşünden kaçmamız mümkün değildir ve bu yüzden, 'koli' birim ile çok dikkatli bir biçimde ilişkilendirilmiştir ki, taşıtanın, işlevsel açıdan geminin bir parçasını oluşturan, büyük metal nesnelere, koli olarak eşyaları doldurması ve sonrasında tarif etmesiyle, taşıyan bunların içereceklerine sebep olmuştur. Bu yüzden, olaydaki söz konusu şartlar altında, konişmentonun sol-alt köşesinde yer alan açıklama COGSA'ya göre geçersiz bir sorumluluk sınırlamasıdır[122]".

Bununla birlikte Amerikan hukukunda, taşıyanın elverişsiz konteynerden ötürü ne şekilde sorumlu olacağının henüz açıklığa kavuşmuş bir mesele olmadığı belirtilmektedir[123].

### 3. Türk Hukuku

#### *a. Öğreti*

Türk hukukunda konteynerin yüke elverişsiz olması sebebiyle taşıyanın ne şekilde sorumlu olacağı[124] ilk defa *Omağ* tarafından incelenmiştir. Gemi ambarı

---

119 Bu yönde bkz. **Stevens**, s. 30.

120 **Stevens**, s. 30.

121 *Universal Leaf Tobacco Company Inc. v Companhia de Navegacao Maritima Netumar* , USCA 4th Cir. 1993, 993 F.2d 416, 417, bkz. https://casetext.com/case/universal-leaf-tob-v-companhia-de-navegacao (e.t.: 1/2/2018).

122 "[W]e cannot escape the belief that the purpose of Sec. 4(5) of COGSA was to set a reasonable figure below which the carrier should not be permitted to limit his liability and that 'package' is thus more sensibly related to the unit in which the shipper packed the goods and described them than to a large metal object, functionally a part of the ship, in which the carrier caused them to be 'contained'. We therefore hold that, under the circumstances of this case, the legend in the lower-left hand corner of the bill of lading was an invalid limitation of liability under COGSA" (*Leather's Best Inc. v S.S. Mormaclynx and Moore-McCormack Lines Inc. and Tidewater Terminal*, USCA 2nd Cir. 1971, 451 F.2d. 800). Ayrıca bkz. **Stevens**, s. 30, dn. 21.

123 **Stevens**, s. 30.

124 Sorumluluk sebeplerinin yanında, Türk hukukunda konteynerli taşımalarda sorumluluk sınırlarının uygulanması ve konteyner klozu için ayrıca bkz. aşa. dn. 209'da anılanlar.

görüşünü benimseyen Yazar, konteyneri geminin *eklentisi* (teferruat) olarak kabul etmektedir[125]. Buna bağlı olarak, konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklanan zararlar hakkında geminin başlangıçtaki elverişsizliğine dair [e]TTK m. 1019 uygulanır[126]. Fakat konteyner taşıtana ait ise, bu durumda taşıyanın yüke elverişsizlikten ötürü sorumlu tutulması mümkün olmaz[127].

*Deniz* de konteynerin yüke elverişsizliğiyle ilgili sorumluluk sorununu konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine göre incelemekle birlikte, *Omağ*'dan farklı olarak ortaya çıkan zararın riskini kural olarak taşıyana yüklemektedir. *Yazar*'a göre, "taşıyan" tarafından temin edildiği durumlarda konteyner, işlevsel olarak "yük bölümü" (*Laderaum*) niteliğindedir ve konteynerin yüke elverişsizliği durumunda AlmTK[e] § 599 = [e]TTK m. 1019'un *doğrudan* uygulanması gerekmektedir[128]. Bu konuda bir kanun boşluğundan söz edilemez. Öte yandan, *Deniz* "yükleten" veya "üçüncü kişi tarafından" konteynerin temin edilmesi ihtimâlinde ise, eksiklik dışarıdan fark edilebilecek türden ise, taşıyanın yüke elverişli bir gemi hazırlamamaktan dolayı ([e]TTK m. 1019) sorumlu olacağı görüşündedir[129]. Buna karşılık, yolculuğun başı itibariyle konteynerdeki eksiklik tedbirli bir taşıyanın dahi fark edemeyeceği bir cinsten ise taşıyan sorumlu olmayacaktır[130]. Ayrıca *Yazar*, konteynerde yolculuk sırasında ortaya çıkabilecek eksikliklerin ise, giderilmesi ve tamir edilmesi konusunda konteyner gemilerinde gerekli donanımların ve teknik elemanların bulunması gerektiğini, aksi hâlde, geminin yolculuğa elverişsiz sayılacağını kabul etmektedir[131]. Böylece *Deniz*, konteynerdeki eksiklikler sebebiyle taşıyanın sorumluluğu hakkında [e]TTK m. 1019'u geniş bir safhada uygulanması gerektiğini savunmaktadır. *Yazar*'ın bu görüşleri daha sonra *Hepgülerler* tarafından aynı şekilde benimsenmiştir[132]. *Erbaş-Açıkel* ise, sadece taşıyan tarafından konteynerin tedarik edildiği durumlarda, bu taşıma kabının gemi ambarı işlevine sahip olacağını, bundan kaynaklanan elverişsizliğin taşıyanın gemiyi elverişli hâlde bulundurma borcunu ihlâl edeceğini belirtmektedir[133].

---

125 **Omağ**, s. 418.

126 **Omağ**, s. 418.

127 **Omağ**, s. 418.

128 **Deniz**, s. 93.

129 **Deniz**, s. 94; aksi yönde bkz. **Erbaş-Açıkel**, s. 117 (dn. 83).

130 **Deniz**, s. 94.

131 **Deniz**, s. 94.

132 **Hepgülerler**, E.: Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2011, s. 113, 114.

133 **Erbaş-Açıkel**, s. 117 (sağ sütun). Bu açıdan *Yazar*, **Deniz**'in görüşlerini kısmen kabul etmektedir. Kendisi, **Deniz**'den farklı olarak, konteynerin yükleten veya üçüncü kişi tarafından tedarik edilmesi durumunda, taşıyanın yüke elverişsizlikten ötürü sorumlu olamayacağını kabul etmektedir (s. 177, dn. 83).

***b. Mahkeme Kararları***

11'inci Hukuk Dairesi 10/6/2002 tarihli bir kararında, taşıyanın [e]TTK m. 1019 uyarınca konteynerin yüke elverişsizliğinden ötürü taşıyanın sorumlu olacağın tespitinde bulunmuştur[134]. İzmir 6'ıncı Asliye Ticaret Mahkemesi 10/6/2013 tarihli kararında ise, [e]TTK'nın uygulandığı bir uyuşmazlıkta, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin "geminin alonju" niteliğinde bulunduğunu kabul ederek, "konteyner kapaklarının ve contanın zayıf olması ve içine su girmesi sebebiyle" meydana gelen eşya zararı hakkında taşıyanı [e]TTK m. 1019'a göre başlangıçtaki elverişsizlikten ötürü sorumlu tutmuştur[135]. 11'inci Hukuk Dairesi, sorumluluk sebebine dair bir bozma sebebi öngörmemiş; fakat yerel mahkeme kararını taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırması yönünden bozmuştur[136].

İzmir 5'inci Asliye Ticaret Mahkemesi[137] ise, 14/12/2015 tarihli ve 2015/23 E., 2015/1040 K. sayılı kararında, benzer şekilde davalı taşıyana ait konteynerin "geminin alonju" niteliğinde bulunduğunu, konteynerin tabanında yer alan delikten giren su sebebiyle eşyanın zarara uğramasından ötürü taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden (TTK m. 1141) ötürü sorumlu olduğuna karar

---

134 Y. 11. HD, 10/06/2002, E. 2002/2171, K. 2002/5870 (KazancıİBB).

135 İzmir 6. ATM, 10/6/2013, E. 2012/217, K. 2013/217 (Özel Arşiv).

136 "Mahkemece, iddia, savunma, benimsenen bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; taraflar arasında yapılan yazışmalar ve e-mail kayıtlarına göre; davalı-taşıyıcı şirketin sigortalı KPC Gıda A.Ş'ye konteynerin alım yerini/limanı bildirdiği ve dolayısıyla davalı tarafça konteynerin temin edildiği, taşımaya konu olan 138 koli kuru kayısının ekspertiz raporlarında belirlendiği üzere; konteynerin kapaklarındaki contanın zayıf olması sebebiyle içeriye giren yağmur sularının emtiayı bozduğu ve emtianın hayvan yemi olarak kullanılabilecek nitelikte bulunduğu/hiçbir ekonomik faydasının bulunmadığı, olaya konu olan yük zararının taşımada kullanılan konteynerin denize elverişsizliğinden kaynaklandığı, konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmiş olduğu için bu taşıma kabının aynı zamanda geminin alonju sayılacağı, konteynerdeki elverişsizliğin bu halde geminin denize elverişsiz olmasına neden olacağı, dolayısıyla taşıyanın ortaya çıkan zarardan TTK'nın 1019. maddesi (taşıyanın geminin elverişsizliğinden doğan sorumluluğu) uyarınca sorumlu olacağı gerekçesiyle davanın kabulüyle davalının itirazının iptaline, benimsenen 24.5.2013 tarihli bilirkişi raporuna göre de belirlenen davacı sigortacının yaptığı 4.475,12 USD'lik ödemenin karşılığı 6.665,24 TL asıl alacak ve 760,20 TL işlemiş faiz olmak üzere 7.425,44 TL üzerinden takibin aynen devamına karar verilmiştir. / Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. / (...) Dava, emtia nakliyat sigorta poliçesinden kaynaklanan tazminat alacağının rücuen tahsili amacıyla davalı taşıyan aleyhine başlatılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine dair olup, mahkemece yazılı gerekçe ile davanın kabulüne karar verilmiştir. Ancak; davalı, konişmentonun özel şartlar bölümünde yer alan 18/3. maddesine göre, kayıp ve hasar durumunda zarar tazminatının belirlenmesinde kg başına 2 USD ödeneceğinin esas alınacağını ve tazminatında buna göre hesaplanması gerektiğini ileri sürmüş olup, gerek bilirkişi heyeti raporunda gerekse mahkeme kararında davalının bu savunması üzerinde durulmamıştır. Bu itibarla mahkemece, konşimentonun ilgili bölümleri de getirtilerek konusunda uzman bilirkişiden savunma doğrultusunda rapor alınmaksızın eksik incelemeye dayalı olarak yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, kararın bu sebeple bozulması gerekmiştir" (Y. 11. HD, 25/06/2014, E. 2013/14743, K. 2014/12151, KazancıİBB).

137 İzmir 6'ıncı Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kapatılmasından sonra bu mahkemedeki deniz ticareti ve deniz sigorta hukuku dosyaları 5'inci Asliye Ticaret Mahkemesi'ne devredilmiştir.

vermiştir[138]. Dava değeri temyiz sınırının altında olduğu için kanun yolu denetimi dışında söz konusu karar kesinleşmiştir. Bu kararda, FCL kaydı dikkate alınarak, taşıtanın *ortak kusuru*nun bulunup bulunmadığı da ayrıca değerlendirilmiş; konteynerdeki deliğin "derhal anlaşılabilecek ve gözle görülebilecek" nitelikte olmaması sebebiyle ortak kusurun mevcut olmadığına kanaat getirilmiştir.

İzmir 5'inci Asliye Ticaret Mahkemesi 29/6/2016 tarihli kararında ise, aynı şekilde taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin "gemi ambarının devamı" (*alonju*) niteliğinde bulunduğunu, yağmur suyunu sızdırması neticesinde içerisinde yer alan kırk sekiz bağ eşyanın zayi olması sebebiyle taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyle (TTK m. 1141) uyarınca sorumlu olduğunu kabul etmiştir[139]. Temyiz yargılaması sonucunda ise, Yargıtay 11'inci Hukuk Dairesi yerel mahkeme kararını oybirliğiyle (düzelterek) onamıştır[140, 141].

---

138 "Alınan bilirkişi raporuna göre; davalıya ait ve taşıma konusu emtianın yüklendiği MEDU821178-5 nolu konteynırın baştan tespit edilemeyen taban yüzeyindeki çatlak nedeniyle konteynır içerisine giren su nedeniyle, bilirkişi raporlarında belirlemiş oldukları 65 kutu kraker bisküvinin ıslanması suretiyle hasar gördüğü ve bu hasarın davalıya ait geminin alonju niteliğindeki konteynırdaki su geçirmezliği için gerekli denetimlerin taşıyan tarafından zorunlu denetim yükümlülüğünü yerine getirmediğinden kaynaklandığı gibi bundan kurtuluş için gerekli ispat vasıtalarını da ortaya koymadığından, davalı taşıyanın sorumlu olduğu tespit edilmiştir. Konteynerdeki deliğin derhal anlaşılabilecek ve gözle görülebilecek bir delik olmadığı da belirlenmiştir. Mevcut halinde taşıtanın müterafik kusurunun da bulunduğu belirlenememiştir.

Taşıma konusu emtia FCL kaydıyla konteynere yüklenmekle birlikte, konteynerdeki delikten emtiaya su girerek hasara uğratması durumunda geminin alonju niteliğindeki bu konteynerden taşıyan nedeniyle (eTTK m.1019) TTK m.1141'e göre taşıyan geminin başlan gıçtaki elverişsizliğinden dolayı sınırsız sorumlu olacaktır" (İzmir 5. ATM, 14/12/2015, E. 2015/23, K. 2015/1040 [Özel Arşiv])".

139 "[E]mtianın davalının temin ettiği MSCU9790520 numaralı konteynırı yüklendiği, konteynırdaki emtiada bilirkişi raporunda belirlendiği üzere teslim yerinde yapılan incelemede su sızmasından dolayı 48 bağ 100 rulo hava geçirme PE filim emtiasının hasar gördüğü, taşıyanın temin etmiş olduğu konteynırın sağlam olmayıp basit bir muayene ile anlaşılamayacak ayıbının bulunduğu ve yükün sızan sudan hasarlandığı tespit edilmiştir.

Taşımaya konu emtia davalı [= taşıyan] tarafın tedarik ettiği konteyner vasıtası ile FCL kaydı ile sigortalı tarafından yüklenmiş olup bu halde konteynere doldurulması, yüklenerek ve mühürlenerek taşıyana teslim edildiği, taşıyanın konteynırın gemi ambarının alonju (devamı) niteliğinde bulunduğundan taşımanın meydana geldiği tarih itibariyle uygulanması gerekli olan TTK hükümlerine göre m.1141'de yer alan geminin başlangıçta ki elverişsizliğine tabi olduğunu, taşıyanın TTK m.1141'e göre taşıyanın yükleme başladığı andan yolculuğun başladığı ana kadar olan zaman dilimi içerisinde geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından sorumlu olduğu, konteynerdeki elverişsizliğin yüke elverişsizlik kapsamına girdiği, bu halde taşıyıcının gecikme zararları dâhil tüm zararlardan sorumlu olduğunu, yükteki ziya ve hasarın konteynerdeki elverişsizlikten kaynaklandığı tespit edilmiş olup, davacının halefiyete dayalı olarak açmış olduğu davada taşıyıcının taşımadan meydana gelen bu zarardan sorumlu olduğunu kabul etmek gerekmektedir" (İzmir 5. ATM, 29/6/2016, E. 2015/503, K. 2016/699).

140 Y. 11. HD, 31/5/2018, E. 2016/1047, K. 2018/4700 (Özel Arşiv). Düzeltmenin konusu ise, faizin başlangıç tarihine ilişkindir.

141 Başka kararlar vesilesiyle de İzmir 5'inci Asliye Ticaret Mahkemesi nezdinde yüke elverişsiz konteynerden doğan eşya zararı talepleri değerlendirilmiş; ancak, hak düşürücü süre (TTK m.

İstanbul 17'inci Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 19/2/2018 tarihli kararında ise, rulo saçların konteynere deniz suyu girmesi sonucunda korozyona uğradığı tespit edilerek, taşıyanın yüke özen borcunun ihlâli çerçevesinde sorumlu olduğu kabul edilmiştir[142]. Karardan anlaşıldığı kadarıyla, bilirkişi raporları arasında çelişkinin giderilmesi için üçüncü bir inceleme yaptırılmış; son incelemede ise, bilirkişi heyeti taşıyanın konteynerin yüke elverişsiz olması sebebiyle TTK m. 932 III ve m. 1141 uyarınca sorumlu olduğu görüşünde bulunmuştur[143]. Ancak mahkeme TTK m. 1141 yerine, yüke özen borcunun ihlâlini kabul ederek TTK m. 1178 vd.'yi uygulamıştır. Aynı mahkemenin 16/4/2018 tarihli kararında da, arızalı soğutmalı konteynerin gereği gibi çalışmaması sebebiyle gümrük idaresi tarafından imha edilen yaş maya yükü için taşıyanın yüke özen borcunun ihlâline göre sorumlu olduğuna karar verilmiştir[144].

***c. Değerlendirme***

Öncelikle şu tespitte bulunulması gerekmektedir: Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 1141'in uygulanması için yüke elverişsiz olan araç geminin bir *parçası* olmalıdır. TTK'da taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında konteynerin hukuki durumu özel olarak düzenlenmiş (m. 1186 III); ancak buna koşut bir hüküm yüke elverişlilik açısından TTK m. 932 ve m. 1141'de kendisine yer bulamamıştır. Tedarik ettiği konteynerin yüke elverişsizliğinden ötürü taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyle sorumlu tutulup tutulamayacağı esas itibariyle bir *yorum* sorunudur. Türk hukukunda sorumluluk hükmünü TTK m. 1141 oluştururken, bu hükmün içeriği "yüke elverişlilik" açısından TTK m. 932 III ile tamamlanmaktadır. Konteynerin elverişsizliğinin bu hükümler kapsamına girip girmediğinin yorum yöntemlerine ve kurallarına göre değerlendirilmesi gerekmektedir.

TTK m. 932 III uyarınca, "[s]oğutma tesisatı da dahil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına

---

1188) sebebiyle reddedilen bu davalarda taşıyanın sorumluluğu konusunda ayrıca değerlendirmede bulunulmamıştır (Konteynerdeki delik veya yırtıklardan giren yağmur/deniz suları sebebiyle ortaya çıkan eşya zararları için bkz. İzmir 5. ATM, 23/11/2015, E. 2015/1210, K. 2015/953; İzmir 5. ATM, 18/3/2016, E. 2015/872, K. 2016/255; İzmir 5. ATM, 19/2/2016, E. 2015/873, K. 2016/131 - Özel Arşiv).

142 İstanbul 17. ATM, 19/2/2018, E. 2015/445, 2018/47 K. (UYAP-BB).

143 "(…) her iki rapor arasındaki çelişkinin giderilmesi amacıyla yeni bir heyetten rapor alınmasına karar verilmiş ve ibraz edilen bilirkişi heyeti raporunda, dava konusu ruloların içerisine istiflendiği konteynerlerin davalı taşıyan şirket tarafından tedarik edilerek yükleyiciye gönderilmiş olduğu soncuna varıldığı, yapılan gümüş nitrat sonucunun pozitif olduğu ve bu testin pozitif olmasının yükün deniz suyu ile temas ettiğinin göstergesi olduğunu ve konteynerlerin içerisine deniz suyunun girmesinin ise konteynerlerin yüke elverişsiz olduğunun bir göstergesi olduğunu, konteynerlerin elverişsizliklerinin ise davalı taşıyanın TTK'nın 1141 ve 932/3 maddesi uyarınca sorumluluğunu gerektirdiğini (…)" (İstanbul 17. ATM, 19/2/2018, E. 2015/445, 2018/47 K. [UYAP-BB]).

144 İstanbul 17. ATM, 16/4/2018, E. 2015/654, 2018/164 K. (UYAP-BB).

elverişli olan gemi" yüke elverişli sayılır. [e]TTK m. 817'de yüke elverişliliğe yer verilmemiş, bu kavram taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişliliği sağlama yükümlülüğünü (ve bunun ihlâlinden kaynaklanan sorumluluğunu) düzenleyen [e]TTK m. 1019'da tanımlanmıştı. TTK m. 1141'de ise yüke elverişlilik tanımına yer verilmemiş, denize, yola ve yüke elverişliliğin hepsi bir bütün olarak ayrı fıkralar hâlinde TTK m. 932'de hüküm altına alınmıştır. Diğer taraftan, TTK m. 932 III'te yüke elverişlilik düzenlenirken [e]TTK m. 1019 I'den (= AlmTK[e] § 559) bir ölçüde uzaklaşılarak Lahey Kuralları m. 3 I (c)'de yer alan metne daha çok yaklaşan bir düzenleme getirildiği; ancak bu iki hükümden farklı olarak "ambar" (*«cale»*, "*hold"*, *Laderaum*) terimine yer verilmediği fark edilmektedir. Ambarları da içine alacak şekilde "eşya taşımada kullanılan kısım" olarak genel bir ifadenin kullanılması uygun görülmüştür. Konteynerin yüke elverişsizliğinin geminin elverişsizliğine yol açabilmesi, konteynerin *geminin* "eşya taşımada kullanılan kısım" olarak nitelendirilmesine bağlıdır. Aynı durum Lahey Kuralları m. 3 I (c) için de geçerlidir. Bu hüküm kapsamında konteynerin "geminin eşya taşınan diğer [tüm] kısımları" (... "[all] *others parts of the ship in which goods are carried*"...) ifadesi içinde yer alıp almayacağı önem taşımaktadır. Söz konusu iki hükümde de, Alman hukukundaki tartışmalarda ortaya çıktığı gibi, eşya hukuku açısından konteynerin geminin bir bölümü (= kısmı) olup olmadığı başlıca cevap verilmesi gereken soruyu oluşturmaktadır.

Sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler taşınır eşya niteliğinde olup (TTK m. 936), gemi mülkiyetinin kapsamı konusunda MK hükümleri uygulanır (TTK m. 1 I 1). Geminin bütünleyici parçaları için MK m. 684, eklentileri için ise MK m. 686, 687 uygulanır. Ancak *yabancılık unsuru* bulunduğu durumlarda, özellikle geminin yabancı bayraklı olması hâlinde, eşya hukukuna dair söz konusu hükümlerin ne şekilde uygulanacağı da kanunlar ihtilafından doğan başka bir mesele olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konuda ise, gemi mülkiyetinin kapsamına konteynerin girip girmediğinin uluslararası özel hukuk açısından "önsorun" teşkil ettiğini düşünüyoruz. Taşıyanın konteynerin elverişsizliğinden doğan sorumluluğu asıl (esas) sorun iken, uygulanacak sorumluluk sebebini belirleyecek olan konteynerin gemi kapsamında olup olmaması ise önsorunu oluşturmaktadır.

Önsorunun çözümünde *lex causae* bağlanma ve *lex fori* bağlanma olarak iki farklı yol öğretide önerilmektedir[145]. İlk durumda önsorun asıl sorunun tâbi olduğu hukuktaki kanunlar ihtilafı kurallarına göre çözülür. *Lex fori* bağlamada ise, esas sorundan bağımsız olarak, hâkim kendi kanunlar ihtilafı kuralına başvurarak sonuca gidecektir. Hangi yola başvurulması gerektiği konusunda görüş

---

[145] **Nomer**, E.: Devletler Hususi Hukuku, 21. Bası, İstanbul 2015, s. 138; **Çelikel**, A./**Erdem**, B.: Milletlerarası Özel Hukuk, 14. Bası, İstanbul 2016, s. 131; **Tekinalp**, G./**Uyanık-Çavuşoğlu**, A.: Milletlerarası Özel Hukuk - Bağlama Kuralları, 11. Bası, İstanbul 2011, s. 49; **Şanlı**, C./ **Esen**, E./**Ataman-Figanmeşe**, İ.: Milletlerarası Özel Hukuk, 5. Bası, 2016, s. 90.

birliği yoktur. Genel eğilim ise, somut olayın özelliklerine göre her iki yoldan birinin tercih edilmesi yönündedir[146]. *Lex fori* görüşü kabul edildiğinde, konteynerin gemi mülkiyetine dahil olup olmadığı MÖHUK m. 22'ye göre geminin tescil edildiği yer ve sicil yerinin bulunmadığı hâllerde, geminin bağlama limanı hukuku söz konusu önsorun konusunda yetkili olacaktır. *Lex causae* bağlanmada ise, navlun sözleşmesinin esasına uygulanacak hukuk konteynerin gemi mülkiyetinin kapsamında yer alıp almadığını belirleyecektir. Türk hukukunun navlun sözleşmesi açısından *lex causae* niteliğinde bulunması hâlinde (MÖHUK m. 29), bu görüş uyarınca gemi yabancı bayraklı olsa dahi MK'nin taşınır mülkiyetine dair hükümleri uygulanacaktır. Somut olayın özelliğine göre hareket edildiğinde ise, kanaatimizce *lex causae*'ye üstünlük tanınarak, navlun sözleşmesine uygulanacak hukukun (MÖHUK m. 29), konteynerin gemi kapsamında olup olmadığını belirlemesi uygun bir çözüm tarzı olacaktır.

Türk hukuku açısından, geminin "bütünleyici parçası", denizcilik âdetlerine[147] göre geminin (asıl şeyin) temel unsuru olan ve gemi yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır (MK m. 684 II). Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin geminin bütünleyici parçası olmadığı konusunda herhangi bir şüphe duyulmamalıdır. Konteynerin geminin temel unsuru olduğu ve gemiye zarar verilmedikçe ondan ayrılmasının mümkün olmadığı ileri sürülemez. Geminin "eklentisi" ise, denizcilik âdetlerine[148] veya malikin anlaşılabilen arzusuna göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlanması için gemiye (asıl şeye) "sürekli" olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlanan taşınır eşyadır (MK m. 686 II)[149]. Konteyner taşımacılığı dikkate

---

146 **Nomer**, s. 138; **Tekinalp/Uyanık-Çavuşoğlu**, s. 49; **Çelikel/Bahadır**, s. 136.

147 Gemi açısından MK m. 684 II'de yer alan yerel âdetin denizcilik âdeti olarak anlaşılması gerekir. Bu yönde bkz. **Okay**, M. S.: Deniz Ticareti Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 1970, s. 100; **Çağa**, T./**Kender**, R.: Deniz Ticareti Hukuku C. I – Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 15. Bası, İstanbul 2010, s. 48; **Sözer**, B.: Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Hâlinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010, s. 54; **Kender**, R./**Çetingil**, E./**Yazıcıoğlu**, E.: Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler C. I, 14. Bası, İstanbul 2016, s. 36; **Atamer**, K.: Deniz Ticareti Hukuku C. II - Gemilerin Eşya Hukuku (*1. Fasikül*: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları), İstanbul 2018, N. 107. "Ekonomik içerikle desteklenmesi koşulu" ile bu yönde bkz. **Sözer**, B.: Deniz Ticareti Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 2014, s. 30.

Genel eşya hukuku açısından yerel âdet konusunda ise çoğu yerine bkz. **Eren**, F.: Mülkiyet Hukuku, Ankara 2011, s. 61; **Sirmen**, L.: Eşya Hukuku, Ankara 2013, s. 284; **Serozan**, R.: Eşya Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 2014, N. 884; **Oğuzman**, M. K./**Seliçi**, Ö./**Oktay-Özdemir**, S.: Eşya Hukuku, 20. Bası, İstanbul 2017, N. 1168.

148 Bkz. **Okay**, s. 103; **Atamer**, Deniz Ticareti Hukuku C. II, N. 113.

149 Geminin eklentisi kavramının ayrıntısı için bkz. **Sözer**, Gemi, s. 57 vd. Örneğin filikalar, deniz haritaları, balıkçılık gemilerinde ağlar (**Çağa/Kender**, C. I, s. 48), yangın söndürme tüpleri ve mutfak gereçleri eklenti niteliğindedir. Diğer yandan, geminin yakıtının ise, eklenti niteliğinde bulunup bulunmadığı öğretide tartışmalıdır. Eklenti olamayacağı yönünde bkz.

alındığında konteynerin (belirli bir) gemiye sürekli şekilde özgülendiğini söylemek mümkün değildir[150]. Eklentinin asıl şeyden geçici olarak ayrılması bu vasfının kaybetmesine sebep olmasa da[151], konteyner sürekli olarak aynı gemiye özgülenecek şekilde kullanılmaz. Konteyner farklı gemilerde kullanıldığı gibi gemide geçirdiği süre kadar karada rıhtım işletmelerinde, kara terminallerinde veya yükle ilgililerin elinde bulunur. Diğer taraftan olağan kullanım tarzına göre[152] konteynerde "birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye [gemiye] bağlanma" unsurunun var olduğu da söylenemez[153]. Konteyner gemiye bu anlamda bağlanmadan taşınmaktadır. Hattâ çoğu durumda, konteyner gemi gövdesi üzerinde değil, başka bir konteynerin üstünde, konteyner yığının bir parçası olarak taşınır. Böyle bir taşıma şeklinde eklenti için aranan bağlanma unsurundan söz edilemez.

Yukarıdaki açıklamalarımız çerçevesinde, eşya hukuku açısından konteynerin geminin bir parçasını oluşturmadığı, gemi mülkiyetinin içinde yer almadığını tespit ediyoruz. Bu sebeple konteyner, TTK m. 932 III uyarınca geminin eşya taşımada kullanılan kısmı olarak değerlendirilemez. Dolayısıyla, konteynerin yüke elverişsizliğinden doğan zararlar için TTK m. 1141 uygulama alanı bulmayacağı sonucuna ulaşıyoruz. Sorumluluğun ortaya çıkması için kuralda yer alan koşul vakıa konteyner açısından somut vakıa temelinde karşılanmamaktadır.

Konteynerin yüke elverişsizliğinin TTK m. 932 III ve TTK m. 1141'in kapsamına girmemesi bir kanun boşluğu da ortaya çıkarmaz. Her şeyden önce,

---

**Okay**, s. 103; **Çağa/Kender**, C. I, s. 48; aksi yönde bkz. **Atamer**, Deniz Ticareti Hukuku C. II, N. 114 (ve orada anılanlar).

150 **Atamer**, Deniz Ticareti Hukuku C. II, N. 112 (s. 43).

151 Örnekler için bkz. **Atamer**, Deniz Ticareti Hukuku C. II, N. 112 (s. 43).

152 Salt *teorik olarak* bir konteynerin ticari işlevinin dışında gemi malikinin arzusuna göre gemide eklenti olarak kullanılması mümkündür (**Deniz**, s. 11). Örneğin, genel yük gemisinin güvertesinde sürekli olarak bağlanan bir konteyner ambarın devamı işlevini görmek için kullanılabilir. Fakat bu tür kullanım şekilleri konteynerin olağan kullanımının dışında kalmaktadır; sadece teorik bir ihtimâli ifade etmektedir. Yukarıdaki tespitlerimiz konteyner taşımacılığının olağan uygulamalarına özgülenmiştir.

153 Şunu da belirtelim ki, soğutmalı konteynerler -özellikle *porthole reefer*- için gemiye bağlanma unsurunun gerçekleştiği kabul edilebilir. Soğutmalı konteyner, kendisine ait iklimlendirme tesisatı olup olmamasına göre gemiden bağımsız ve gemiye bağlı olmak üzere iki tipi bulunmaktadır. Bağımsız soğutmalı konteynerde (*integral reefer*) kendisine ait iklimlendirme ünitesi bulunmaktadır ve geminin güç kaynağına yüklemeden sonra bağlanarak, istenilen sıcaklıkta eşyaların muhafazasını sağlar. Ayrıca konteynerin dışında yer alan panel sayesinde sıcaklık değerleri ölçüldüğü gibi sonradan bütün yolculuk boyunca eşyanın maruz kaldığı sıcaklık değerleri de gözlemlenebilir. Bağlı soğutmalı konteynerin (*porthole reefer*) ise iklimlendirme ünitesi yoktur, gemideki iklimlendirme ünitesinin sağladığı havaya duvarlarında yer alan kapaklarla bağlanarak konteynerdeki eşyanın soğukta taşınması sağlar. Bütün bunlara karşın soğutmalı konteynerler belirli bir gemiye sürekli özgülenmediği için eklenti vasfına sahip olmayacaktır. (Soğutmalı konteyner için bkz. **Çakıcı**, s. 57, 58; **Demirlioğlu**, s. 9; **Kıpçak**, s. 17).

konteyner tedarikinden doğan borç ilişkisi uyarınca taşıyan, yüke elverişli bir konteyneri yükle ilgilinin kullanımına sunmak zorundadır ve bu borcun ihlâli sebebiyle doğan zararlardan sorumludur (BK m. 112 vd.). Ayrıca, taşıyanın hakimiyet alanında bulunduğu dönemde konteynerin elverişsizliği sebebiyle ortaya çıkan eşya zararları (zıya ve hasar) için ise yüke özen borcunun ihlâlinden doğan sorumluluk kuralları (TTK m. 1178 vd.) uygulama alanı bulacaktır[154]. Birbirini tamamlayan her iki sorumluluk hükmü, konteynerin elverişsizliği sebebiyle kanun boşluğu ortaya çıkmasına engel olmaktadır. Bu itibarla, Alman hukukunda dile getirilen, geminin başlangıçtaki elverişsizliğine dair hükümlerin kanun boşluğu sebebiyle kıyasen yüke elverişsiz konteynerden kaynaklanan sorumluluk için uygulanabileceği görüşüne TTK m. 1141 açısından katılamıyoruz.

### B. Yüke Özen Borcunun İhlâlinden Doğan Sorumluluk Hükümlerinin Uygulama Alanı

Bizimde de katıldığımız öğretideki diğer görüşe göre, taşıyan kendisi tarafından tedarik edilen yüke elverişsiz konteynerden doğan zararlar sebebiyle yüke özen borcunun ihlâlinden ötürü yükle ilgililere karşı sorumludur ([e]TTK m. 1061 vd.; TTK m. 1178 vd.; LK m. 3 II)[155]. Taşıyanın yüke özen borcu eşyanın taşıyanın hakimiyet alanına geçmesi şartıyla doğar. Bu çerçevede eşyanın konteynere kimin tarafından yerleştirildiği ve istiflendiği, başka bir ifadeyle FCL ve LCL taşıma şekillerinden hangisinin kullanıldığı, taşıyanın sorumluluğu açısından önemlidir[156].

LCL taşıma şekli uyarınca yükleten veya onun temsilcisi tarafından taşıyana teslim edilen eşya, taşıyan veya adamları tarafından konteynere yerleştirilip istiflendiğinde[157], taşıyan tarafından kullanılan konteynerdeki elverişsizlik eşyayı *koruma* (muhafaza) ve gözetim borcunun ihlâli anlamına gelir (TTK m. 1178 I; LK m. 3 II)[158]. Tedbirli bir taşıyanın eşyanın tür ve özelliklerini dikkate

---

154 Bkz. aşa. IV B.

155 **Hsu**, s. 79; ayrıca konteyner taşımacılığında taşıyanın ticari kusurdan ötürü sorumluluğu hakkında ayrıntılı inceleme için bkz. s. 82 vd.

156 Bu yönde bkz. **Hsu**, s. 112.

157 LCL taşımalarında eşya konteynere yerleştirilmeden önce taşıyan tarafından teslim alınır. Dolayısıyla taşıyanın eşyayı konteynere gereği gibi yerleştirip istiflemesi, sonrasında konteyneri gemiye yükleyerek uygun bir biçimde istiflemesi gerekir. Gerek eşyanın konteynere gerekse de konteynerin gemide istiflenmesi yüke özen borcu kapsamında (TTK m. 1178; LK m. 3 II) yer alan bir edim olarak ortaya çıkar (bkz. *Hsu*, s. 112).

158 Taşıyanın yüke elverişli bir konteyner tedarik etmesi TTK m. 1178 ve LK m. 3 II'de sayılan edimlerden koruma (*keep*) ve gözetim (*care*) kapsamında yer almaktadır. (Bu edimler için bkz. **Seven**, V.: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlâlinden [Yük Zıya ve Hasarından] Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003, s. 62-64; **Günay**, B.: Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey / Visby Kuralları [Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak], Ankara 2013, s. 98-99; **Yetiş-Şamlı**, K.: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul 2013, s. 25-27.) Taşıyan eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar ticari değerini yitirmemesi için gerekli gözetimi yapmalı ve bu hususta

alarak yüke her yönden elverişli bir konteyneri taşıma sırasında kullanması şarttır[159]. Taşıyanın eşyayı yüklemeden önce kullanacağı konteyneri tedbirli bir taşıyandan beklenen özen ve dikkat ile denetlemesi, konteynerin eşya için uygun türde olduğunu belirlemesi gerekir. Taşıyan LCL taşıma şeklinde sadece sağlam ve ayıpsız bir konteyner kullanmak zorunda değildir; ayrıca seçtiği konteynerin, eşyanın tür ve özelliklerine uygun olmasına özen göstermekle yükümlüdür.

Yükleten veya onun temsilcisi tarafından eşyanın konteynere yüklendiği, istiflendiği ve kapatılarak mühürlü bir şekilde taşıyana teslim edildiği FCL taşıma şeklinde taşıyanın yüke özen borcuna dayalı sorumluluğu en erken (kapalı) konteyneri teslim aldığı anda başlamaktadır[160]. Ayrıca, FIO/S/T şartının kabul edildiği hâllerde, (kapalı) konteynerin taşıyanın hâkimiyet alanına ne zaman geçtiği bu şartlara göre tayin edilecektir[161].

Konteynerin taşıyan tarafından yükletenin emrine verilmesi yüke özen borcundan doğan edimlerin ifa modelini etkilemektedir. FCL taşıma şeklinde LCL'ye göre risk paylaşımı taşıyan lehine değişmektedir. Bu hâlde taşıyanın, konteynere yerleştirilen eşyayı ve istif durumunu denetleme yükümlülüğü kural olarak yoktur[162]. Taşıyanın yüke özen borcunun kapsamına eşya yerine (bir bütün olarak) kapalı ve mühürlü konteynerin gemiye yüklenmesi, istiflenmesi ve elleçlenmesi girer. Diğer taraftan taşıyanın eşyayı koruma ve gözetme borcu açısından yükümlülükleri, konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilme olgusu dikkate alınarak devam edecektir. Taşıyan konteynerin yükletene sunulduğu an itibariyle mevcut olan elverişsizliklerden sorumludur. Söz konusu hâlde, taşıyan konteyner kendisi tarafından tedarik edildiği için teslim sırasında, yükletenin emrine sunulan an itibariyle mevcut olan elverişsizlikleri ortadan kaldırması

---

gerekli tedbirleri almalıdır (**Seven**, s. 62). Konteynerin taşıyan tarafından tedarik edildiği durumlarda, taşıyanın koruma ve gözetim yükümlülüğü uyarınca belki de her şeyden önce yüke elverişli bir konteyner kullanması lâzımdır. Öte yandan şunu da ekleyelim ki, yüke özen borcunun kapsamı konusunda TTK m. 1178 I, [e]TTK m. 1061'den farklı olarak eşyanın korunması ve gözetiminden açıkça söz etmektedir (**Yetiş-Şamlı**, s. 26, 27). Böylece yüke özen borcunun kapsamı açısından Lahey Kuralları m. 3 § 2 ile uyum sağlanmıştır. [e]TTK m. 1061 açısından söz konusu edimler metinde yer almamasına rağmen koruma (muhafaza) yükümlülüğünün bulunduğu tereddütsüz kabul ediliyordu. Bkz. **Seven**, s. 55, 56, 62-64; **Akan**, P.: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlâlinden Doğan Sorumluluğu [TTK m. 1061], Ankara 2007, s. 32; **Çağa/Kender**, C. II, s. 136; ayrıca [e]TTK m. 1061'in bu yöndeki eksikliğinin eleştirisi için bkz. **Atamer**, K.: 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri, Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı Mı?, Gündüz Aybay Anısına Armağan, İstanbul 2004, s. 192.

159 Bkz. **Kröger**, s. 8; **Jaegers**, s. 30; **Hsu**, s. 112.

160 Krş. **Hsu**, s. 112.

161 Bu şart ile eşyanın teslim alınması arasındaki ilişki için bkz. **Atamer**, K.: Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, DenizHD 2011, Y. 11, S. 1-4, s. 320; **Yetiş-Şamlı**, s. 50.

162 Bkz. **Hsu**, s. 113.

gerekir[163]. Bu gereklilik yüke özen borcu açısından eşyanın korunması ve gözetimi için yerine getirilmesi gereken edimlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Taşıyanın yükletene yük için elverişsiz bir konteyner tedarik etmesi, konteyner tedarikinden doğan yan edim yükümlülüğünü ihlâl ettiği gibi, sonrasında bu elverişsizliğin taşıyan tarafından teslim sırasında ortadan kaldırılmaması da yüke özen borcunun ihlâli anlamına gelir[164].

### C. Taşıyanın Hakimiyet Alanı Dışında Gerçekleşen Zıya veya Hasarlara Uygulanacak Hükümler

Yüke elverişsiz konteyner sebebiyle eşyanın zıya veya hasara uğraması yükle ilgilinin hâkimiyet alanında da gerçekleşebilir. Bu konuda verebilecek ilk örneği yukarıda incelenen *Aix-en-Provence* İstinaf Mahkemesi'nin 15/2/2007

---

163 Söz konusu elverişsizliklerin kaldırılmaması konteynerin tedarik edildiği navlun sözleşmesi açısından ticari kusur teşkil eder. Öte yandan, bazı hâllerde konteynerdeki elverişsizlik gemide taşınacak diğer eşyalar açısından gemiyi elverişsiz duruma getirebilir. Bu ihtimalde taşıyan, diğer yükle ilgililere karşı başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu uyarınca konteynerdeki elverişsizliği ortadan kaldırma yükümlülüğü altında olacaktır. Şunu da belirtelim ki, diğer yükle ilgililere karşı doğan sorumluluk açısından konteyner taşıyan tarafından tedarik edildiği için kendisinin konteynerin dış görünüş itibariyle anlaşılamayan eksikliklerinden de sorumlu olması gerekecektir. Konteyner yükleten tarafından tedarik edilse dahi, taşıyanın ve ayrıca kendi sorumluluğu açısından kaptanın, dış görünüş itibariyle gemiyi elverişsiz hâle sokan konteyneri gemiye yüklenmesine izin vermemesi gerekir. Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten doğan özen yükümlülüğünün kapsamına, geminin denize elverişliliğini ortadan kaldıracak şekilde, elverişsiz konteynerin güverteye yüklenmemesine özen göstermesi de girmektedir (Bkz. **Glass**, D. A.: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, Second Edition, Oxon 2012, N. 4.127).

Amerikan hukukunda, *Houlden & Co. v. The Red Jacket* davasında taşıyan, kalay külçesiyle dolu ve yapısal açıdan elverişsiz konteynerin fırtına sırasında denize düşmesi sebebiyle yine denize düşen elli adet konteynerden ötürü sorumlu tutulmuştur (karar için bkz. **Glass**, N. 4.127). Dava konusu konteyner eski ve zarar görmüş haldedir ve bu durum, yükleme sırasındaki muayene ile fark edilebilecek niteliktedir. Söz konusu konteynerin yüklenmesiyle taşıyanın gemiyi denize elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğünü ihlâl etmiş olduğu kabul edilmiştir. Diğer taraftan bu olayda taşıyan elverişli bir konteyner tedarik etme konusundaki yükümlülüğünü de ihlâl etmiştir. Ancak şunu da kabul etmek gerekir ki, davada kabul edilen gerekçeler, konteynerin yükleten tarafından tedarik edildiği durumlara da uygulanma imkânına sahiptir (**Glass**, N. 4.127).

Gelgelelim, mahkemenin taşıyanın yükletenden talepte bulunma (bilgi isteme) veya bunun yerine eşyanın konteynere yüklenme yöntemini kontrol etme konusunda ihmalinin olduğunu belirtmesi ise asıl ilgi gören gerekçeyi oluşturmuştur. Kararı eleştiren **Glass**'a göre, yükleten tarafından eşya yetersiz şekilde istiflenmiş olsa da, bu durum zıyaın yakın sebebi (*proximate cause*) değildir; dolayısıyla, bu husustaki taşıyanın ihmali zarar için nedensellik bağına dahil olmamalıdır (N. 4.127). Bu sebeple yasal şartlara uygun yükletenin beyanlarını dikkate alarak hareket eden taşıyan, (örneğin tehlikeli eşyanın bulunduğu beyanlarda belirtilmemiş ise) beyanların doğru olmadığını bilmediği sürece sorumlu tutulamaz.

164 Yüke özen borcundan doğan eşyayı koruma ve gözetim ediminin yerine getirilmesi için taşıyan tarafından yükletenin emrine sunulan konteynerin yüke elverişli olması yeterli ve gereklidir. Konteyner yükletenin hakimiyetinde iken, taşıyanın herhangi bir kusuru olmaksızın gerçekleşen elverişsizliklerden ötürü taşıyan sorumlu tutulamaz.

tarihli *Matisse* kararına konu olan olay oluşturmaktadır[165]. Mahkeme konteyner tedarikinin navlun sözleşmesine bağlı bir sözleşmeyi ortaya çıkardığını kabul ettiği için s*upalan* teslimle birlikte taşıyanın hâkimiyet alanından çıkan soğutmalı konteynerdeki elverişsizliğin sebep olduğu zarardan dolayı taşıyanı bu sözleşmeye uygulanan hükümlere göre sorumlu tutmuştur. Sonuç olarak, deniz taşıma hukuku kuralları yerine Fransız medeni hukukunun sözleşmeye aykırılığa dair kurallar taşıyanın sorumluluğu hakkında uygulanmıştır.

Hamburg İstinaf Mahkemesi'nin 22/4/2010 tarihli kararında ise[166], konteynerin teslim almasından önce karada meydana gelen ve konteynerin elverişsizliğinden kaynaklı eşya zararı hakkında AlmMK § 280'nin uygulanacağı kabul edilmiştir[167]. Karara konu olan multimodal taşıma iki farklı tür taşıma ile yerine getirilmekle beraber, konteynerin taşıyan tarafından teslim alınmasından önce multimodal taşıma sözleşmesinin kapsamında yer almayan bir kara yolu taşıması bulunmaktadır. Konteyner kapıdan-kapıya farklı taşıma sözleşmeleri tahtında taşınmaktadır. Bu bağlamda, davalı tarafından üstlenilmeyen kara yolu taşımasın için de (davalı taşıyan adına) donatan tarafından tedarik edilen konteyner kullanılmıştır. Konteynere yeni uygulanan boyanın terlemesi sebebiyle içeriğindeki tekstil eşyası, henüz kara yoluyla yükleme limanına doğru sevk edilirken zarara uğramıştır. Eşya zararı yüke özen borcunun geçerli olduğu dönemde gerçekleşmediği için Hamburg İstinaf Mahkemesi genel sözleşmesel sorumluluk hükmüne göre davalının sorumlu olacağına hükmetmiştir.

Türk hukuku açısından ise, öncelikle yüke elverişsiz konteynerden ötürü taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen zararlar için Lahey Kuralları'nın uygulama alanı bulmayacağını belirtmek gerekir[168]. Diğer taraftan, eşya-

---

165 Ayrıca bkz. yuk. III A 1.

166 Kararın başka bir açıdan değerlendirilmesi için bkz. yuk. III A 2.

167 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 114. AlmMK § 280'de borca aykırılık sebebiyle doğan kusura dayalı tazminat sorumluluğu hakkında genel kural yer almaktadır. Türk hukuku açısından BK m. 112'nin (= [e]BK m. 96) karşılığını oluşturmaktadır.

168 Lahey Kuralları'nın uygulandığı süreç "eşyaların taşıması" ("transport de marchandises" = "carriage of goods") ile sınırlıdır (bkz. **Richardson**, J.: The Hague and Hague-Visby Rules, Fourth Edition, London - Hong Kong 1998, s. 18). Uygulama alanına ilişkin esas hüküm olan Lahey Kuralları m. 10'da bu konuda açıklık yer almasa da, ilgili hükümlerin görüşmeleri sırasında Sözleşme'nin eşyaların deniz yoluyla taşındığı zaman dilimine uygulanacağı belirtilmiştir. *Oturum Başkanı* 1'inci maddenin (e) bendinin görüşmeleri sırasında şu tespitte bulunmuştur: "(...) boşaltma teslimden önce gerçekleştiği ve Madde 3 (4) sadece gemi bordasındaki yolculuğa ilişkin olduğu için, boşaltmadan sonraki zaman diliminde ortaya çıkan zararlardan doğan talepler genel hükümlere (*general law*), ulusal mevzuata veya bunlarla ilgili özel konvansiyonlara dayanacaktır, Taslak Konvansiyon bu durumlarla ilgilenmemektedir". Bkz. **CMI**, Travaux Préparatories of the Hague Rules and Hauge-Visby Rules, s. 140 (http://comitemaritime.org/ publications-documents/travaux-preparatoires/ [e.t. 17/8/2017]). Ayrıca Lahey Kuralları m. 7'nin görüşmelerinde, *Oturum Başkanı* aynı yöndeki açıklamalarına şu şekilde devam etmiştir: (...) Söz konusu maddenin [LK m. 7] metni basit bir şekilde, yüklemeyle başlayan ve boşaltmanın tamamlanmasına kadar devam, yolculuğun denizde

nın taşıyan tarafından teslim alınmadan önce yüke özen borcunun doğmaması ve gönderilene teslim edildikten ya da teslim yerine geçen işlemlerde[169] bulunulduktan sonra yüke özen borcunun sona ermesi sebebiyle (TTK m. 1178 II); artık bu aşamalar dışında meydana gelen zıya ve hasarlar için TTK m. 1178'e başvurulamaz. Türk hukukunun yetkili hukuk (*lex causae*) olduğu durumlarda (MÖHUK m. 29) taşıyanın söz konusu dönemdeki sorumluluğu hakkında BK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Buna göre, taşıyan yüke elverişli konteyner tedarik etme borcunun ihlâlinden (*kötü ifa*) ötürü yükle ilgililere karşı sorumlu olur (BK m. 112 vd.). Söz konusu sorumluluk sözleşmeden doğan kusur sorumluluğudur. Yüke elverişli konteyner tedarik etme borcunun ihlâli açısından geçerli olan *özen yükümlülüğün derecesi* için [e]TTK m. 1061'den farklı bir çözüm yolu öngören TTK m. 1178 I uygulanır. [e]TTK m. 1061 sadece yüke özen borcunun ifası hakkında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özenin gösterilmesi konusunda objektif özen yükümlülüğünü kabul ederken, TTK m. 1178 I bu yükümlülüğü *bütün* navlun sözleşmesinden doğan borçların ifasına sirayet ettirmektedir. Taşıyanın hakimiyet alanı dışındaki zararlardan ötürü BK hükümleri uygulansa da, özen yükümlülüğü konusunda özel kural niteliğindeki TTK m. 1178 I dikkate alınacaktır[170].

Gelinen noktada ise, taşıyanın hâkimiyet alanından çıkan ancak konteynerdeki elverişsizlik sebebiyle meydana gelen zıya veya hasarlar için TTK'da yer alan sorumluluk sınırlarının uygulanıp uygulanmayacağı sorusu gündeme gelecektir. Bu soruya, (Alman hukukunda) Hamburg İstinaf Mahkemesi 22/4/2010

---

gerçekleşen kısmına, Konvansiyon' un uygulanacağını belirtmektedir" (**CMI**, Travaux Préparatories, s. 671).

169 Bkz. TTK m. 1178 III (a)-(c).

170 Şunu da ekleyelim: Gerek TTK m. 18 II'deki basiretli bir iş adamı gibi davranma yükümlülüğü gerekse de, iş görme sözleşmeleri hakkında kabul edilen objektif özen yükümlülükleri (BK m. 471 II; 506 III) TTK m. 1178 I ile *eşdeğer* bir özeni ortaya koymaktadır. (TTK m. 18 II'nin tedbirli ve öngörülü tacir gibi davranma ölçütü öngördüğü yönünde bkz. **Arkan**, S.: Ticari İşletme Hukuku, 23. Basıdan Tıpkı Basım, Ankara 2017, s. 147; **Şener**, O. H.: Ticari İşletme Hukuku, Ankara 2016, s. 191; krş. **Nomer-Ertan**, F. [**Ülgen**, H./**Helvacı**, M./ **Kendigelen**, A./**Kaya**, A./**Nomer-Ertan**, F.], Ticari İşletme Hukuku, 4. Bası, İstanbul 2015, N. 571; **Poroy**, R./**Yasaman**, H.: Ticari İşletme Hukuku, 16. Bası, İstanbul 2017, s. 149). [e]BK'den farklı olarak BK'de iş görme sözleşmelerinde özen yükümlülüğü açık bir biçimde objektif ölçüt dikkate alınarak belirlenmiştir. Bu anlamda BK, kaynak kanun olan İsvBK'den dahi ayrılmaktadır (bkz. **Gümüş**, M. A.: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 18/II'de Yer Alan "Basiretli İş Adamı [Tacir] Davranışı" Ölçütünün İyiniyetin [TMK m. 3] Varlığının Belirlenmesindeki İşlevi, Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, C. 22, S. 3, s. 1235). Navlun sözleşmesinin tip olarak dahil olduğu eser sözleşmesinde, yüklenicinin özen yükümlülüğünden doğan sorumluluğunda "benzer alandaki işleri üstlenen basiretli" bir yüklenicinin göstermesi gereken davranış esas alınmaktadır (BK m. 471 II). Ne var ki, TTK m. 1178 I'ye nazaran bu hüküm gene nitelikte olduğu için navlun sözleşmesine uygulanmaz. Diğer taraftan, BK m. 471 II taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan ve TTK'de özel olarak düzenlenmeyen sorumlulukları için uygulama alanı bulabilecektir.

tarihli kararıyla olumlu cevaplamıştır[171]. Mahkeme'ye göre AlmTK[e] §§ 659, 660 navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan eşyaya gelen zıya veya hasarlardan ötürü genel hüküm niteliğindedir; sorumluluğun yüke özen borcunun veya navlun sözleşmesinden doğan bir yan edim yükümlülüğünün ihlâlinden doğması arasında bir fark yoktur[172]. Her iki hâlde de, tazminat alacağının sınırlandırılması konusunda AlmTK[e] §§ 659, 660 geçerlidir. Ayrıca İstinaf Mahkemesi'ne göre, somut olayda söz konusu hükümler doğrudan uygulanıp, sorumluluktan kurtulma hâlleri ile sınırlı sorumluluk kurallarının uygulama alanını genişleten AlmTK[e] § 607a üzerinden bir uygulama söz konusu değildir.

Türk hukukunda ise, öncelikle taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen eşya zararları için TTK m. 1186'nın doğrudan uygulanmayacağını tespit etmek gerekir. Söz konusu hüküm ancak taşıyanın hakimiyet alanında gerçekleşen zararlar için uygulanır. Bu açıdan, Hamburg İstinaf Mahkemesi'nin AlmTK[e] m. §§ 659, 660'nın doğrudan uygulanmasını öngören kararına katılmak mümkün değildir[173]. TTK m. 1186 hakkında ulaşılan bu sonuç, AlmTK[y] § 504 için de geçerlidir.

Asıl tartışılması gereken sorun ise, sözleşme dışı taleplerde sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen TTK m. 1190 I'in uygulanıp uygulanmayacağı konusunda ortaya çıkmaktadır. İlk bakışta hükmün *lafzı*nın taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen eşya zararlarını da kapsadığı söylenebilir. Navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya veya hasarı ya da geç teslimi yüzünden taşıyana karşı yöneltilecek haksız fiile veya "diğer bir sebebe" dayalı "bütün" talep hakları metnin sözel yorumu içinde yer almaktadır[174]. Ne var ki, TTK m. 1190'nın başlığı "Sözleşme dışı istemler" olarak kaleme alınmıştır. Bu başlık, TTK m. 1554 I 1uyarınca metne dahildir. Dolayısıyla, hükümde yer alan talep hakkı sözleşme dışı bir sebepten kaynaklanmalıdır[175]. Oysa ki, konteynerin yüke elverişsizliğinden ötürü (taşıyanın hakimiyet alanı dışında) meydana gelen tazminat alacağı navlun sözleşmesinden doğmaktadır. Gelgelelim, madde başlığına öncelik veren lafzi yorumumuzdan çok daha *önemli* olan nokta ise şudur: TTK m. 1190'ın uygulama alanına giren talepler, TTK'de yer alan taşıyanın sorumluluğu hükümlerinden doğan talepler ile *yarışma* içinde bulunmalıdır (= "taleplerin yarışması")[176]. Taleplerin yarışabilmesi için ise TTK m. 1190'da yer

---

171 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 114, 115.

172 OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 114 (sayfa sonu).

173 Bu yönde bkz. **Herber**, TranspR 2011, s. 116.

174 AlmTK[e] § 607a hakkında bu yöndeki yorum için bkz. **Prüßmann**, H./**Rabe**, D.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 3. Auflage, München 1992, § 607a, B 1, s. 516.

175 AlmTK[e] § 607a hakkında bu yönde bkz. **Rabe**, § 607a, N. 3; **Herber**, TranspR 2011, s. 116.

176 AlmTK[e] § 607a hakkında bu yönde bkz. **Herber**, TranspR 2011, s. 116; **Rabe**, § 607a, N. 3; aynı eserin 3'üncü basısındaki *aksi görüş* için bkz. **Prüßmann/Rabe**, B 1, s. 516.

alan eşya zararı taşıyanın hakimiyet alanında gerçekleşmelidir[177]. Hükmün lafzı olmasa da, hem tarihsel hem de amaca bağlı yorumu bunu gerektirmektedir. Çünkü TTK m. 1190 I'in kaynağını oluşturan Lahey / Visby Kuralları m. 4 *bis* § 1'in kabul edilme amacı, haksız fiil hükümlerine dayanılarak uluslararası sözleşmede yer alan sorumluluktan kurtulma sebeplerinin ve sorumluluk sınırlamalarının *dolanılmasına* engel olmaktır[178]. Yoksa, bu hüküm uluslararası sözleşmenin konusunu teşkil etmeyen talep hakları için sorumluluk sınırlamaları ile sorumsuzluk sebeplerinin uygulanmasını genişletmek değildir.

Alman hukukunda, 2013 Deniz Ticareti Hukuk Reformu ile bu konunun düzenlendiği AlmTK[y] § 506 "Sözleşme dışı talepler[179]" başlığını taşımakta ve metinde, başlıkla uyumlu şekilde *sadece* sözleşme dışı talepler hakkında sorumluluk sınırları ve sorumluluktan kurtulma sebeplerinin uygulanabileceği belirtilmektedir[180]. Öte yandan, bu paragrafın, AlmTK[e] § 607a ve Lahey / Visby Kuralları m. 4 bis § 1'den farklı olarak kanuni hükümlerin dışında, *sözleşmesel* sorumsuzluk sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına uygulanması mümkündür[181]. Kanuni sorumluluk hükümlerinin AlmTK[y] § 512'ye göre değiştirilmesi mümkün olup, 506'ıncı paragrafın uygulama alanı bu hüküm aracılığıyla genişletilebilmektedir[182].

*Sonuç olarak*: Konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen zıya veya hasarlardan için TTK'da yer alan sorumluluk sınırları uygulanmaz. Taşıyanın BK hükümlerine göre tayin edilecek söz konusu sorumluluğu sınırlamaya tâbi değildir. Yükle ilgililer her türlü zararın tazminini illiyet bağı içinde bulunmak kaydıyla taşıyandan talep edebilir.

Sorumluluk sınırlamaya tâbi olmamakla birlikte, taşıyanın emredici sorumluluğu içinde yer almaz (TTK m. 1243, 1244). Dolayısıyla tarafların, BK m. 115

---

177 Aksi hâlde, TTK'nın sorumluluk rejimi uygulanmayacağı için yarışacak bir talepten söz edemeyiz.

178 Bkz. **Günay**, s. 213. CMI 1963 *Stockholm* Konferansı'nda, "Konişmento Klozlarına Dair Komite Raporu"nda uygulamadaki sorun şu şekilde kayıt altına alınmıştır: "Alt-Komite, Konvansiyon'da yer alan sorumsuzluk sebepleri ve sınırlamaların farklı şekillerde dolanılmasına yönelik -ve çoğu zamanda başarıya ulaşan- teşebbüslere vakıf olmuştur. / Böylelikle bazı devletlerde sözleşmesel ilişkinin tarafı sadece sözleşmeye dayanarak değil aynı zamanda haksız fiil hükümlerine göre de dava edilebilmektedir. Bundan dolayı, haksız fiile dayalı dava açıldığında, taşıyan kendisini sorumluluk sınırlamalarından ve bir yıllık hak düşürücü süreden vb.'den yararlanmaktan mahrum hâlde bulmaktadır. Veyahut, davacı taşıyan dışındaki kişilere (*e.g.* kaptan, taşıyanın adamı, gemi adamı) karşı dava açarak talep hakkını elde edebilmektedir" (**CMI**, Travaux Préparatories, s. 596).

179 *Außervertragliche Ansprüche*.

180 "(1) Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen **außervertraglichen Anspruch** des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes".

181 BT-Drucksache 25/5/2012, 310/12, s. 146.

182 BT-Drucksache 25/5/2012, 310/12, s. 146

ve 116 III'e uygun olarak yüke elverişsiz konteynerin taşıyanın hâkimiyetinde bulunmadığı dönemde sebep olduğu zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluğu kaldırmaları mümkündür.

## V. YÜKLETENİN ORTAK KUSURUNUN SORUMLULUĞA ETKİSİ

Basiretli bir *yükleten*in[183] taşıyanın kendisine tedarik ettiği konteynerin elverişsiz olduğunu tespit ettiğinde bunu kabulden kaçınması veya -bu mümkün değil ise- en azından elverişsizliği kendisinin ortadan kaldırması beklenir. Şayet yükleten konteynerde yer alan elverişsizlikleri hiç dikkate almaz, bu husustaki riski umursamaz veya bu konuda bir incelemede bulunmayı ihmâl ederse taşıyanın tazminat sorumluluğu azaltılabilir. Bu sonuç dürüstlük kuralının bir gereği olarak ortaya çıkmaktadır[184].

Bu konuda *Stevens* açık ayıplar bulunan konteyneri ("*obviously defective container*") kabul eden yükletenin[185], bunlardan doğan zararı göze almış olacağını ya da en azından, taşıyan ile yükle ilgililer arasında böyle bir konteynerden kaynaklanan zararın paylaştırılması gerektiğini kabul etmektedir[186]. Yazar'a göre, taşıyan böyle bir hâlde Lahey / Visby Kuralları m. 4 § 2 (i)'ye dayanarak yükletenin davranışı sebebiyle zararın gerçekleştiğini veya en azından bu zararın ortaya çıkmasına katkıda bulunduğunu ileri sürebilir[187]. Buna karşılık, yükleten ayrıntılı bir teknik analiz ile tespit edilebilecek düzeydeki ayıpları[188] inceleme külfeti altında değildir. *Stevens*'a göre asıl tartışılması gereken sorun ise, bu iki uç nokta arasında yer alan ayıplarda ortaya çıkmaktadır[189]. Örneğin, yükleten konteynerde bulunan küçük delikleri incelemekle yükümlü tutulmalı mıdır; ya da donmuş eşyayı soğutmalı konteynere yerleştiren yükleten yolculuk öncesinde

---

183 Bu başlık altında yükle ilgililer açısından (ortak) kusur mevzuu incelenirken navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtan yerine, yükleten kavramı esas alınmıştır. Elverişsiz konteyneri kabul eden yükleten, aynı zamanda taşıtan sıfatına sahip olabileceği gibi üçüncü bir kişi de olabilir (= *Drittablader*). Taşıtan ve yükleten kavramları ile bunlar arasındaki ilişki hakkında ayrıntılı bir inceleme için bkz. **Süzel**, C.: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul 2014, s. 99 vd. (§ 3).

184 Yükletenin konteyneri kabul ederken yüke elverişli olduğunu belirli bir ölçüde gözden geçirmesi (muayene etmesi) konteynerin işlevsel olarak geminin bir parçası olarak kabul eden görüş açısından sorunlar barındırır. (Konunun tartışılması için bkz. **Stevens**, s. 39-40). Çünkü bu durumda konteynerin gözden geçirilmesi geminin geçirilmesi anlamına gelir. Buna karşılık, yükleten genel olarak geminin yüke elverişli olup olmadığını denetlemek konusunda bir pozisyona sahip değildir (**Stevens**, s. 39) ve kendisine geminin gözden geçirilmesi konusunda bir külfet yüklenemez.

185 Örneğin konteynerin gövdesinde büyük ve açıkça fark edilebilir deliklerin bulunmasında olduğu gibi.

186 **Stevens**, s. 38.

187 **Stevens**, s. 38.

188 Örneğin konteynerin üretiminde kullanılan çelikte yer alan yapısal bozukluklar.

189 **Stevens**, s. 39.

konteynerdeki soğutma tesisatının gereği gibi çalıştığını kontrol etmeli midir? Yazar, bu ve benzeri soruların cevabında şu ilkeden hareket edilmesini önermektedir: Yükleten, *somut olayın özellikleri* dikkate alınarak ancak konteyner üzerinde makul (*reasonable*) görülen incelemelerde bulunmakla yükümlü tutulabilir[190]. Bu itibarla, yükletenin inceleme yükümlülüğünün sınırları her somut olayda ve özellikle kendisinin konteyner tekniği hakkındaki bilgisine göre tespit edilecektir[191].

Taşıyanın kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunduğu hâllerde, Lahey / Visby Kuralları m. 4 II'de yer alan sorumsuzluk sebeplerine dayanıp dayanmayacağı açıkça düzenlenmemiştir[192]. Dolayısıyla sorumluluk sebebinin ortaya çıkışında yükle ilgili ve taşıyanın ortak kusurlarının bulunduğunda nasıl bir sonuçla karşılaşılacağı da yeknesak bir düzene bağlanmamıştır. Diğer taraftan Lahey Kuralları'nda yer alan İmza Protokolü uyarınca, taraf devletlerin, Lahey Kuralları m. 4 § 2 (c)'den (p)'ye kadar sayılan sebepler hakkında, kişisel veya kendi adamlarının kusurunun bulunması durumunda taşıyanın sorumluluğunun kabul etme yetkisi saklı tutulmuştur[193]. Böylece sayılan sebeplerle sınırlı olarak yükle ilgili ve taşıyanın ortak kusurunun bulunmasının tazminat sorumluluğu üzerindeki etkisi *ulusal hukuklar* tarafından düzenlenebilecektir.

Türk hukukunda ise, yükletenin elverişsiz konteyneri kabulünün sonuçları hakkında, illiyet bağı teorisi çerçevesinde, TTK m. 1183'teki *özel hüküm* ile bunun tamamlayıcısı olarak BK m. 52 I uygulama alanı bulmaktadır[194]. Yükletenin elverişsiz konteyneri kabulü kanaatimizce (kural olarak) taşıyanın sorumluluğunda illiyet bağını kesen bir sebep olarak görülemez. Yükletenin davranışı bu açıdan *ortak kusur* (birlikte, müterafik kusur) niteliğindedir. Yükletenin ortak

---

190 **Stevens**, s. 39.

191 **Stevens**, s. 39.

192 **Markianos**, D. J.: Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht, Heft 26, Hamburg 1960, s. 162; **Akıncı**, S.: Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s. 440; **Günay**, s. 151; krş. **Stevens**, s. 37.

193 Ayrıca bkz. **Markianos**, s. 162.

194 TTK m. 1183'ün kaynağını Hamburg Kuralları m. 5 § 7 oluşturmaktadır. Bu hükmün amacı taşıyana izafe edilecek kusurlu bir eylem ile birleşen başka sebebin zarara sebep olduğu durumlarda, taşıyanın karşı karşıya kaldığı ispat yükünü hesaplanmasını sağlamaktır (Bkz. **Yazıcıoğlu**, s. 101; **Yetiş-Şamlı**, s. 69). Sözleşmesel sorumluluk hukukunun genel ilkeleri açısından farklı bir çözümü öngören TTK m. 1183'ün gerekçesi şu şekilde açıklanmıştır: "6762 sayılı Kanunda ve 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde bulunmayan bu hükme, milletlerarası sahada yeknesak bir uygulama oluşturabilmek maksadıyla 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin yedinci fıkrasında yer verilmiştir. Her ne kadar Kıta Avrupası hukukunda, sebeblerin birleşmesi halinde tazminata hükmedilip hükmedilmeyeceği, hükmedilecekse bunun miktarı uygun illiyet bağı teorisinden hareketle tayin edilmekte ise de, 1978 tarihli Hamburg Kurallarından yer alan bu hükmün Tasarıya alınması uygun görülmüştür". TBMM, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/326), s. 361. **Yetiş-Şamlı** (s. 68) ise, TTK m. 1183'ün [e]TTK'daki sorumluluk rejimi açısından bir farklılık getirmediğini kabul etmektedir.

kusuru taşıyanın yüke özen borcunun ihlâl eden davranışıyla birlikte zıya veya hasara sebep olmuş ise, "Sebeplerin Birleşmesi" başlıklı TTK m. 1183 uyarınca taşıyan sadece kendisine izafe edilebilen kusura bağlanan sonuçlardan sorumludur. Bu itibarla yükletenin kusuru TTK m. 1183'te yer alan "diğer sebepler" ifadesinin kapsamına girmektedir. Ayrıca TTK m. 1183'ün tamamlayıcısı olarak BK m. 114 II'nin atfıyla BK m. 52 de, yükletenin ortak kusuru için uygulama alanı bulur[195]. Bu hükme göre, yükletenin ortak kusuru, zararın ortaya çıkmasına katkıda bulunduğu için hâkim takdir yetkisine göre (MK m. 4) taşıyan aleyhine hükmedilecek tazminattan indirim yoluna gidecektir.

Yükletenin elverişsiz konteyneri kabulünde kusurlu olup olmadığı değerlendirilirken, eser sözleşmesine dair BK m. 477 I'in dikkate alınması kanaatimizce mümkündür. İşsahibinin eserdeki ayıplar hakkında ihbar külfetini düzenleyen bu hükümde üç ayıp türü yer alır: Açık ayıp, gizli ayıp ve kasten gizlenmiş ayıp[196]. Usulüne uygun bir gözden geçirme (muayene) ile fark edilebilecek ayıplar açık ayıp iken, bu tür muayene ile tespit edilemeyenler gizli ayıp olarak görülür[197]. Usulüne uygun bir gözden geçirme ile ortaya çıkarılabilecek olmasına rağmen işsahibinin farkına varmadığı ve yüklenicinin bilerek sakladığı ayıplar ise kasten gizlenmiş ayıp niteliğindedir[198]. Usulüne uygun gözden geçirmeyle fark edilebilecek bir ayıba rağmen işsahibi eseri açıkça veya örtülü olarak kabul etmiş ise, yüklenicinin sorumluluğu (kasten gizlenmiş bir ayıp söz konusu olmadığı sürece) sona erer.

Yükletenin ortak kusuru açısından BK m. 477 I'de dikkate aldığımız konu ise, açık ve gizli ayıp ayrımı ile bunun çerçevesinde, açık ayıplarda gözden geçirme (muayene) işinin ne şekilde yerine getirileceğidir. Söz konusu hükmü yöneten öğreti dikkate alındığında, yükletenin konteynerin yüke elverişli olup olmadığını, kendisi ile *aynı* konumda bulunan *ortalama* ve *dürüst* bir kişinin göstereceği dikkatle olağan bir biçimde, navlun sözleşmesinin unsurlarını (*eşya ile konteynerin türü ve niteliklerini*[199]) dikkate alarak *makul* bir değerlendirmede

---

195 TTK m. 1183'ün kapsamının BK m. 52 I'den daha geniş olduğunu belirtmek gerekir. İlk anılan hükmün uygulama alanına herhangi bir ayrım yapılmadan taşıyanın ve adamlarının kusuru ile birleşerek zarara sebep veren diğer sebepler girerken, BK m. 52 I'de sadece zarar görenin zararın meydana gelmesine veya etkisinin artmasına sebep olan davranışı dikkate alınmıştır.

196 Ayıp türleri için bkz. **Gümüş**, A.: Borçlar Hukuku Özel Hükümler C. II, İstanbul 2014, s. 52-55.

197 **Gümüş**, s. 54.

198 Bkz. **Yavuz**, C./**Acar**, F./**Özen**, B.: Borçlar Hukuku Dersleri - Özel Hükümler, 10. Bası, İstanbul 2012, s. 459.

199 Bu noktada eşyanın narin olması veya hassas bir şekilde taşınmasının gerekip gerekmediği önem arz edecektir (bkz. **Stevens**, s. 39). Özellikle dökme maden cevheri türündeki eşyalar için konteynerde önceki taşımadan kalan kokunun bulunması veya konteynerin böceklenmiş olması dikkate alınacak bir olguyu oluşturmaz. Diğer taraftan, kuru meyvenin taşınmasında, yükletenin koku sinmiş veya böceklenmiş konteyneri kabul etmemesi lâzımdır.

bulunacak şekilde incelemelidir[200]. Bunun ötesinde yükletenin bir uzman vasıtasıyla veya teknik bir analize yönelik detaylı bir incelemede bulunması gerekli değildir[201].

Şayet yükleten yukarıdaki şekilde sınırlarını çizdiğimiz olağan gözden geçirme külfetini yerine getirmeden açıkça yüke elverişsiz bulunan konteyneri kabul eder ise, söz konusu konteynerden kaynaklanan zararlar açısından ortak kusurlu kabul edilecektir. Yükletenin olağan gözden geçirmenin sınırlarını aşarak gizli elverişsizlikleri tespit etmesine yarayacak bir ayrıntılı muayenede bulunmaması durumunda kendisinin ortak kusurundan söz edilemez. Aynı şekilde, taşıyan tarafından kasten ve *kötüniyetle*[202] gizlenen bir elverişsizlik var ise, bu durum olağan bir gözden geçirme ile fark edilecek düzeyde olsa dahi kanaatimizce yükletenin ortak kusurlu bulunduğu kabul edilmemelidir. Kasten gizlenen elverişsizliklerde BK m. 477 I'deki denge *kıyasen* dikkate alınarak sorumluluk tamamen taşıyan üzerinde bırakılmalıdır. Bu durumda taşıyan lehine tazminattan indirim yapılmamalıdır.

Yükletenin elverişsiz konteynerin kabulünde ortak kusurunun bulunması durumunda indirim yapılacak miktar için taşıyanın sınırlı sorumluluk kuralları uyarınca belirlenen tazminat miktarı (TTK m. 1186, 1187) dikkate alınacaktır[203]. Dolayısıyla öncelikle taşıyanın zıya veya hasarın tamamından sorumlu olduğu varsayılarak sınırlı sorumluluk kuralları çerçevesinde tazminat hesabı yapılacak, elde edilen miktardan mahkeme yükletenin kusuru dikkate alınarak takdir yetkisini (MK m. 4) kullanmak suretiyle indirimde bulunacaktır.

## VI. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

Taşıyanın hâkimiyet alanında gerçekleşen yüke elverişsiz konteynerin yol açtığı zıya veya hasardan ötürü taşıyanın sorumluluğu sınırlandırılırken şüphesiz konteynerin ayrı bir önemi bulunacaktır. Öyle ki, konteynerle yapılan eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğunun koli başına ne şekilde sınırlandırılacağı konteynerin doğurduğu hukuki sorunlar arasında en çok tartışılanı olmuştur[204]. Uluslararası sözleşme düzeyinde "konteyner klozu" olarak anılan Lahey / Visby Kuralları m. 4 § 5 (c) ile bu sorun (esas olarak) çözüme kavuşturulmuştur. Hamburg Kuralları'nda da bu çözüm benimsenmiştir[205]. Alman hukukunda ilk

---

200 **Tandoğan**, H.: Borçlar Hukuku - Özel Borç İlişkileri C. II (İstisna ve Vekalet Sözleşmeleri, Vekaletsiz İş Görme, Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri), 4. Bası'dan Tıpkı 5. Bası, İstanbul 2010, s. 170.

201 **Tandoğan**, Özel Borç İlişkileri C. II, s. 170.

202 BK m. 477 I açısından bir ayıbın kasıtlı gizlenmesi için yüklenicinin kötüniyetinin aranması konusunda bkz. **Gümüş**, s. 55.

203 Bkz. **Seven**, s. 192.

204 Bkz. **Karan**, s. 344-351; ayrıca bkz. **Tetley**, s. 698 vd.; **Zschoche**, s. 2421-2425; **Armstrong**, s. 464; **Simon**, s. 507 vd.; **Zschoche**, s. 2421-2425.

205 Hamburg Kuralları m. 6 § 2 (a).

olarak 1986 tarihli Deniz Ticareti Hukuku Reformu'yla (2. SRÄG) birlikte AlmTK[a] § 660 II'ye aktarılan konteyner klozu, TTK m. 1186 III ile Türk hukukunda yer bulmuştur[206]. 2013 Deniz Ticareti Reformu sonrasında ise, konteyner klozu AlmTK[y] § 504 I 2'de hüküm altına alınmıştır.

Konteyner klozu uyarınca, konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedinde[207] konteynerin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite sorumluluğun sınırlandırılmasında ayrı bir koli veya ünite sayılır. Konteynerin kimin tarafından temin edildiği konteyner klozunun uygulanmasında dikkate alınmamaktadır; önemli olan nokta konişmento veya başka bir denizde taşıma senedinde konteynerin içeriği konusunda taraf iradelerinin somutlaşmış olmasıdır[208].

Taşıyanın yüke elverişsiz konteynerden doğan sorumluluğu konteyner klozu dikkate alınarak TTK m. 1186'ya göre sınırlandırılacaktır. Sorumluluğun hukuki niteliğinin yüke özen borcunun ihlâli veya geminin başlangıçtaki elverişsizliği olması bu sonuç bakımından önemli değildir. Her iki hâlde de, taşıyanın hakimiyet alanında gerçekleşen zıya veya hasarlar için TTK m. 1186 uygulama alanı bulur[209].

---

206 TBMM, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/326), s. 361.

207 Konteyner klozunun yer aldığı ilgili hükümlerde, konteyner ve diğer taşıma gerecinin içeriğinin yazılabileceği taşıma belgesi farklı şekilde düzenlenmiştir. Hamburg / Visby Kuralları m. 4 § 5 (c) ve AlmTK[e] § 660 II'de sadece konişmentodaki kayda sonuç bağlanırken; Hamburg Kuralları m. 6 § 2 (a)'da ise, konişmentonun düzenlenmediği hâllerde navlun sözleşmesini tevsik eden her hangi bir belgede söz konusu içeriğin yazılı olması yeterli görülmektedir. TTK m. 1186 III'e göre ise, bu kayıt "denizde taşıma senedi"nde yer almalıdır. Konteynerin dışında, denizde taşıma senedinin kapsamına -deniz yük senedi başta gelmek üzere- taşınacak eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren her türlü senet girmektedir (TTK m. 1242). 2013 Deniz Ticareti Reformu sonrasında ise, bu konuda değişikliğe gidilerek AlmTK § 504 I 2'de içeriğe dair kaydın "taşıma belgesi"nde (*Beförderungsdokument*) yer alması gerektiği kabul edilmiştir. AlmTK §§ 513-526'da yer alan "Taşıma Belgeleri" altbaşlığında ise, esas olarak konişmento düzenlenmiş, sonra paragraf ise deniz yük senedine (§ 526) ayrılmıştır.

Alman hukukunda, AlmTK § 452a (= TTK m. 903) uyarınca navlun sözleşmesine ait hükümlerin uygulama alanı bulması durumunda *multimodal* taşıma senedinin (= *Durchkonnossement*) de § 504 I 2 anlamında taşıma belgesi olarak değerlendirileceği kabul edilmektedir (**Bahnsen [Rabe/Bahnsen]**, § 504, N. 24). Aynı sonucun TTK m. 1186 III için de kabul edilmesinde bir engel yoktur. Bu ihtimâlde, multimodal taşıma senedi, TTK m. 1242 uyarınca denizde taşıma senedi niteliğinde görülecektir.

208 **Yetiş-Şamlı**, s. 163. **Karan** (s. 348) konteyner klozunun konteyner ve diğer taşıma gerecinin içeriğini kontrol etme olanağından bağımsız olarak tarafların iradelerine sonuç bağladığını belirtmektedir.

209 Çalışmanın asıl konusu, konteynerli taşımalarda taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması olmadığı için konteyner klozunun uygulanması hakkında öğretiye atıfta bulunmakla yetiniyoruz: **DeGurse**, J. H.: The "Container Clause" in Article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules, JMLC 1970, Vol. 2, No. 2, s. 131 vd.; *Tetley*, s. 704, 705; **Prüßmann/Rabe**, § 660 C (s. 699); **Herber**, R.: Seehandelsrecht – Systematische Darstellung, Berlin - New York 1999, s. 330; **Rabe**, § 660, N. 16-19; **Leary**, M.: Say What You Mean and Mean What You

Öte yandan, Lahey Kuralları'nın uygulandığı hâllerde ise, konteynerin koli olarak sayılıp sayılmayacağı çözülmesi gereken bir sorundur. Bu noktada, Lahey Kuralları m. 4 § 5'te yer alan "koli başına" ifadesinin konteynerli eşya taşımalarında anlamı değerlendirilirken, bizim de katıldığımız görüş uyarınca, *tarafların amaçlarını*a öncelikle değer verilmelidir[210] ve sorun hakkında şu çözümlerin kabul edilmesi uygun olacaktır:

1. Konteynerin içeriği konişmentoda yer alıyor ise, bu hâlde, konteyner koli olarak değerlendirilmemelidir. İçeriğinde yer alan eşyanın koli veya birim sayısı sorumluluk sınırında dikkate alınır[211].
2. Konişmentoda konteynerin içeriğine dair bir kayıt yer almıyor; ancak bu konudaki taraf iradeleri konişmento dışındaki bir taşıma belgesinde somutlaşmış ise, bu hâlde de anılan çözümden uzaklaşılmaması gerekir. Örneğin, *shipping note*'da yer alan ve konteynerin içeriğinde yer aldığı belirtilen koli sayısı sorumluluk sınırında dikkate alınmalıdır[212].
3. Konişmentoda veya başka bir taşıma belgesinde, konteynerin içeriği yer almıyor ise, bu durumda her bir konteyner koli olarak değerlendirilmelidir[213].

---

Say: Edging Towards a Workable Container Solution, Tul. Mar. L. J. 2003-2004, Vol. 28, s. 199-200; **Karan**, s. 348-351; **Günay**, s. 176-178. TTK m. 1186 III açısından ise bkz. **Yetiş-Şamlı**, s. 162-164; **Erbaş-Açıkel**, s. 105-123; **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu**, s. 223; **Deniz-Kaner**, İ.: Deniz Ticareti Hukuku I-II, Birleşik Bası, İstanbul 2018, s. 382. AlmTK § 504 I 2 için ise bkz. **Herber**, SHR 2016, s. 285; **Bahnsen (Rabe/Bahnsen)**, § 504, N. 19 vd.

210 Bkz. **Tetley**, s. 700.

211 **Tetley**, s. 700.

212 **Tetley**, s. 701.

213 Tarafların amaçlarını odak alan bu yaklaşım, sorunun yoğun olarak tartışılmış olduğu Amerikan hukukunda (LK m. 4 § 5'e dayanan) COGSA § 1304 V açısından *Leather's Best v. Mormaclynx* davasında kabul edilen konteynerin koli olarak değerlendirilemeyeceği görüşü ile *Royal Typewriter v. Kulmerland* davasında keşfedilen "işlevsel koli testi" (*functional package test*) teorisine kanaatimizce üstün gelip, menfaatler dengesine uygun bir çözüm sunmaktadır. İlk anılan kararda, konteynerin taşınır gemi ambarı işlevine sahip olduğu kabul edilirken; işlevsel koli testi teorisi uyarınca, yükleten tarafından kullanılan kolileme yöntemi deniz taşımasına uygun ise, konteynerin kendisinin koli olmadığı yönünde aksi kanıtlanabilir bir karine doğmaktadır. Böylece, konişmentoda konteynerin içeriği yazılı olmasa dahi, konteynerin içeriğinin koli olarak değerlendirilmesine izin verilmektedir. *Leather's Best v. Mormaclynx* ile her hâlde konteyner koli sayılmazken, bu görüş yükleten tarafından kullanılan koli şeklinin deniz taşımasına uygun olmaması ölçüsünde *Royal Typewriter v. Kulmerland* kararı ile yumuşatılmıştır. Ancak, konişmentoda veya başka bir taşıma belgesinde, konteynerde yer alan içerik belirlenmediği sürece konteyner dışındaki kolilerin sorumluluk sınırında kullanılması Lahey Kuralları m. 4 § 5'i aşacak bir yorumdur. Taraf iradelerinden aksi anlaşılamıyorsa, esas itibariyle bir koli olduğu konusunda şüphe edilemeyen konteynerin sorumluluğun sınırlandırılmasında bu niteliğiyle dikkate alınması zorunluluk teşkil eder.

## VII. *MULTIMODAL* TAŞIMALARDA YÜKE ELVERİŞSİZ KONTEYNERDEN DOĞAN SORUMLULUK

### A. Konteyner Taşıma Şekilleri, *Intermodal* ve *Multimodal*[214] Taşıma

Deniz ticaretinde konteynerler deniz terminallerinde (limanlarda[215]), kara terminallerinde (*inland terminal*) veya yükle ilgililerin faaliyet alanındaki ticari işletmelerde (örn. antrepo, fabrika) yüklenip boşaltılabilir[216]. Sayılan bu üç farklı yer arasında konteyner taşımacılığı farklı çeşitlerde ortaya çıkabilir[217]. Söz konusu çeşitlilik konteyner taşımacılığının nerede başladığı ve nerede bittiği ile ilgili bulunmaktadır. Taşımanın uzunluğuna göre en dar kapsamlı şekil deniz terminalinden deniz terminaline, başka bir ifadeyle limandan-limana yapılan konteyner taşıması iken, en geniş kapsamlı taşıma şekli işletmeden-işletmeye veya daha popüler adıyla *kapıdan-kapıya* (*door-to-door*) konteyner taşımacılığı oluşturur. Bu iki uç nokta arasındaki ölçekte tarafların arzularına göre,

- Deniz terminalinden-deniz terminaline (= *limandan-limana*),
- Deniz terminalinden-kara terminaline,
- Deniz terminalinden-işletmeye,
- Kara terminalinden-deniz terminaline,
- Kara terminalinden-kara terminaline[218],
- Kara terminalinden-işletmeye,
- İşletmeden-deniz terminaline,
- İşletmeden-kara terminaline,
- İşletmeden-İşletmeye (= *kapıdan-kapıya*),

konteyner taşımacılığı ortaya çıkabilir[219].

Kapıdan-kapıya konteyner taşımalarında olduğu gibi, taşımanın başlangıç ve bitiş noktaları arasında sadece denizin yer almaması, *farklı türdeki* taşıma-

---

214 Türk hukukunda "*multimodal*" teriminin karşılığı için kullanılan *hâkim* bir Türkçe terimden söz etmek kanaatimizce mümkün değildir. "*Multimodal*" terimini doğrudan kullananlar olduğu gibi, "çok türlü", "çoklu", "çok modlu", "karma", "kombine" ve "değişik tür araçlarla taşıma" terimlerinin kullanıldığını tespit edebiliyoruz (bkz. hemen aşa. dn. 220'de anılan eserler).

215 Yukarıdaki açıklamalarımızda, deniz yoluyla konteynerin taşınacağı denizaşırı taşımalar dikkate alınmıştır. Bu noktada konteyner taşımacılığında mutlaka deniz taşıma aşamasının bulunmasının zorunlu olmadığını hatırlatmak gerekir. Denizaşırı konteyner taşımacılığında, hava terminalinden-hava terminaline yapılan taşıma bir aşama olarak ortaya çıkabilecektir. Ayrıca bkz. **Schmeltzer/Peavy**, s. 266.

216 **Hsu**, s. 47; krş. **Schmeltzer/Peavy**, s. 265.

217 **Hsu**, s. 47.

218 Bu taşıma "*point-to-point*" konteyner taşıması olarak da anılmaktadır (**Schmeltzer/Peavy**, s. 266).

219 **Hsu**, s. 47, 48. Ayrıca benzer ancak daha genel bir sınıflandırma için bkz. **Schmeltzer/Peavy**, s. 266.

ların da kullanılmasını gerekli kılar. Şayet bu durumda tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde deniz yoluyla taşımanın yanında farklı bir türdeki taşıma da üstlenilmiş ise, *multimodal* (= çok türlü) taşımadan söz edilecektir[220].

### B. *Multimodal* Taşıma Sözleşmesi ve Konteyner Tedariki

Denizaşırı satışların ifasına hizmet eden kapıdan-kapıya yapılan konteyner taşımacılığında kullanılan sözleşme tipini (genel olarak) multimodal taşıma sözleşmesi oluşturur. Multimodal taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı[221] (= "*multimodal transport operator*") tek bir taşıma sözleşmesiyle eşyanın *doğrudan* (direkt) taşınmasını (*through transport*) taahhüt etmekte ve bu taahhüdün ifasında birden fazla taşıma türünü kullanmaktadır[222]. Taşıyıcı tarafından gönderen için kon-

---

220 Türk hukukunda multimodal taşıma kavramının -*farklı terimlerle birlikte*- ayrıntılı incelenmesi için bkz. **Çakıcı**, s. 20 vd.; **Kula-Değirmenci**, N.: Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir 2012, s. 60, 61; **Adıgüzel**, B.: Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara 2014, s. 24 vd.; **Coşkun**, G.: Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Ankara 2018, s. 34 vd. Ayrıca bkz. **Deniz**, İ.: Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 173-192; **Akın**, M. Z.: Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 36-61; **Ülgen**, H.: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988, s. 18; **Arkan**, S.: Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya 1991, s. 341-358; **Gençtürk**, M.: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006, s. 41; **Kula-Değirmenci**, N.: Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri: Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, DEÜ Denizcilik Fakültesi Dergisi 2010, C. 1, S. 2, s. 83 vd.; **Kula**, N.: Türk Eşya Taşıma Hukuku, Ankara 2018, s. 97.

221 Multimodal taşıma sözleşmesinin tarafını taşıyan olarak anmamız mümkün değildir, dolayısıyla söz konusu başlık altında çalışmanın diğer yerlerinden farklı olarak taşıyıcı terimi kullanılmıştır.

222 Multimodal taşıma ve benzeri bütünleşik taşıma şekillerinin ayırt edilmesinde *taşıma aşamaları* ve bu aşamaların hepsinin tek bir sözleşmeye bağlı olup olmadığı ile kullanılan taşıma türleri ve eşyanın ne şekilde elleçlendiği ölçüt olarak kullanılır. Fakat hem taşıma tekniğinde hem de taşıma hukuku kuralları arasında, gerek terimsel gerekse de kavramsal düzeyde bütünleşik taşıma türleri için yeknesak bir kullanımdan söz etmek mümkün değildir. (Bu durumun ayrıntılı olarak incelenmesi için bkz. **Kula-Değirmenci**, s. 59 vd.; **Coşkun**, s. 34-37). *TTK m. 902-904 öncelikle dikkate alınmak suretiyle*, kanaatimizce Türk hukuku açısından bütünleşik taşımanın türleri açısından şu kategorik tespitlerde bulunmak mümkündür (krş. **Kula**, s. 97): En genel anlamıyla taşıma aşamaları, genel olarak eşyanın bir taşıma aracından başkasına aktarılması veya taşıma aracının başka bir taşıma aracı ile taşınmasıyla vücut bulur. Taşıma aşamaları tek bir taşıma sözleşmesine bağlı ise, "doğrudan" taşıma söz konusudur. Bir taşıma aşamasının sona ermesinden sonraki aşama için yeni bir taşıma sözleşmesi kurulmuş ise, "kesintili" bir taşıma vardır. Bu itibarla doğrudan taşımada, taşıyıcı taşıma aşamalarının tamamını kapsayacak şekilde tek bir taşıma sözleşmesi tahtında taahhütte bulunmaktadır. Sözleşme kapsamındaki taşıma aşamalarında birden çok taşıma türüne başvurulacak ise bu hâlde *multimodal* taşıma ortaya çıkar. Buna karşılık kesintili taşımada, taşıma aşamalarında farklı taşıma türleri kullanıldığında ise *intermodal* (türler arası) taşımadan söz edilir.

teyner tedarik edildiğinde, söz konusu edim *multimodal* taşıma sözleşmesi içinde yer almaktadır. Navlun sözleşmesinde olduğu gibi, konteyner tedarikinin *multimodal* taşıma sözleşmesinden doğan yan edim yükümlülüğü niteliğinde olduğunu düşünüyoruz. Bu bağlamda, konteynerin yüke elverişli olmaması sebebiyle ortaya çıkan zıya veya hasarlardan ötürü, taşıyıcı *multimodal* taşıma sözleşmesinden doğan yüke özen borcunun ihlâli sebebiyle sorumlu olacaktır. Diğer taşıma yöntemleriyle beraber eşyanın *deniz yoluyla* taşındığı *multimodal* taşıma sözleşmelerinde, konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle taşıyıcı hakkında hangi sorumluluk kurallarının uygulanacağı sorusu gündeme gelmektedir[223].

### C. Sorumluluk Rejimi

Multimodal taşımalarla ilgili sorumluluk rejiminin ne şekilde düzenlenmesi gerektiği hem ulusal hem de uluslararası taşıma hukukunun güncel sorunlarından birisini oluşturmaktadır[224]. Bu konuda 24/5/1980 tarihli "Birleşmiş Milletler Eşyaların Multimodal Taşınması Hakkında Uluslararası Sözleşme[225]" yeknesak bir düzen oluşturmadığı gibi ulusal hukuklarda da farklı çözüm yolları geçerli bulunmaktadır. Sorumluluk rejimi konusunda üç farklı sistemin ortaya çıkmıştır[226]. "Ağ sorumluluğu" (*network liability*) olarak anılan sistem uyarınca, sorumluluk rejimi eşya zararının ortaya çıktığı taşıma devresine göre belirlenir ve hangi taşıma türünün kullanılması sırasında zarar ortaya çıkmış ise, bu taşı-

---

Konteyner taşımalarında, bu iki taşıma türü arasında eşyanın elleçlenmesi açısından farklılığın bulunduğunu da belirtmek gerekir. Buna göre, *intermodal* taşımada eşyanın kendisi değil, konteyner elleçlenmektedir (**Kula-Değirmenci**, s. 62). *Multimodal* taşımada ise, sadece konteynerin veya başka bir taşıma aracının değil, doğrudan eşyanın elleçlenmesi mümkündür. *Multimodal* taşıma sistematik açıdan doğrudan taşımanın özel bir türü olarak görülür (**Ramming**, K.: Hamburger Handbuch - Multimodaler Transport, N. 2; **Adıgüzel**, MTO, s. 28). Gelgelelim doğrudan taşımada, tek bir taşıma türü de kullanılabilir ve bu hâlde doğrudan taşıma *unimodal* (= tek türlü) taşıma niteliğinde bulunacaktır. Aktarmanın yapılmadığı tek aşamalı taşımalar da *unimodal* niteliktedir (**Ramming**, N. 1). Aynı taşıma türünün bütünleşik olarak kullanıldığı doğrudan taşımaların zincirleme taşıma olarak da anıldığını eklemek gerekir (bkz. **Ülgen**, s. 18).

223 Uygulamada mahkemelerin denizyoluyla eşyaların taşındığı multimodal taşıma sözleşmelerinin bu niteliğini gözden kaçırabildiklerini, uyuşmazlık hakkında doğrudan doğruya navlun sözleşmesi hükümlerini uyguladıklarını da belirtmeliyiz. Öyle ki, yukarıda incelediğimiz (bkz. III A 2) Hamburg İstinaf Mahkemesi'nin 22/04/2010 tarihli kararına konu olan somut olayda taraflar arasında *multimodal* taşıma sözleşmesi bulunması rağmen, mahkeme sorumluluğun sınırlandırılmasında deniz taşıma hukuku kurallarını uygulama yoluna gitmiştir (OLG Hamburg, 22.04.2010, 6 U 1/09, TranspR 2011, Heft 3, s. 113-115).

224 **Ülgen**, s. 19.

225 "*United Nations Convention on Multimodal Transport of Goods*", *Geneva* 24 May 1980. Yürürlüğe girmeyen (bkz. MultimodalS m. 36) bu uluslararası sözleşmeye taraf olan devletler için bkz. https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-E-1.en.pdf (e.t.: 18/3/2018).

226 Bkz. **Ramming**, N. 8-10; **Adıgüzel**, MTO, s. 111-117; **Coşkun**, s. 73-77; *UNCTAD*, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, 13/1/2003, N. 44-59 (http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf [e.t. 17/7/2018]).

maya dair sorumluluk kuralları multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğa uygulanır[227]. Buna karşılık "yeknesak" sorumluluk (*uniform liability*) sisteminde ise, eşya zararının hangi taşıma devresinde ortaya çıktığı dikkate alınmaksın, taşıyıcının sorumluluğu tek bir taşıma türünü yöneten sorumluluk rejimine tâbi olarak belirlenmektedir[228]. Bu iki sorumluluk rejiminin çözümlerini birlikte kullanmaya çalışan "uyarlanmış" sorumluluk (*modified liability*) sisteminde ise, ağ sorumluluğu veya yeknesak sorumluluklardan biri ön plana çıkarılmakta, ancak diğer sorumluluğa ait çözüm yolu da belirli şartlarda kabul edilmektedir. Uyarlanmış sorumluluk ile yeknesak ve ağ sorumluluğunun aksayan yönlerinin ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır.

Türk hukukunda, taşıyıcının *multimodal* taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu hakkında Alman hukukundan aktarılan TTK m. 902-904 uygulama alanı bulmaktadır[229]. Anılan hükümler ile -*yeknesak yaklaşımın ağır bastığı*- uyarlanmış sorumluluk sistemi kabul edilmiştir. TTK m. 902'deki şartları taşıyan *multimodal* taşıma sözleşmesine, uluslararası sözleşmelerde aksi yönde hüküm yok ise[230], kural olarak karayoluyla eşya taşınmasına dair TTK hükümleri (m. 850-893) uygulanır. Ancak eşya zararının (zıya, hasar ve teslimdeki gecikme) ortaya çıktığı taşıma devresi biliniyor ise, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğu belirlenir. Genel olarak *multimodal* taşıma sözleşmesi için TTK m. 850-893 uygulanmaya devam etmekle birlikte, taşıyıcının sorumluluğu hakkında eşya zararının ortaya çıktığı anda kullanılan taşıma türüne ait kurallar uygulanır (TTK m. 904). Böylece ilke olarak yeknesak sorumluluk sistemi kabul edilirken, zarar yerinin bilinmesi şartına bağlı olarak sınırlı bir şekilde devresel (*network*) sorumluluk sistemi de uygulama alanı bulmaktadır.

Günümüzde sektörde egemen konumda bulunan FCL tipi konteyner taşımacılığının kullanıldığı *multimodal* taşıma sözleşmesinde eşyanın zıyaa veya hasara uğradığı yeri belirlemek güç bir meseledir. Çoğu olayda zararının hangi aşamada ortaya çıktığı belirsiz bir vakıa olarak kalır[231]. Kapıdan-kapıya konteyner taşımacılığında konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle ortaya çıkan zararın hangi taşıma devresinde olduğu belirlenemez ise, sorumluluk rejimi karayolu taşımalarına dair TTK m. 875 vd.'ye tâbi olacaktır. Şayet eşyanın konteynerin denizde taşındığı sırada zıyaa veya hasara uğradığı belirlenebilir ise[232], bu

---

227 Bkz. MontrealS m. 38/1; VarşovaS m. 31/1.

228 CIM m. 1 § 3, m. 1 § 4; ayrıca bu sistemi belirli ölçüde yansıtan hükümler için bkz. MontrealS m. 18/4, c. 2; VarşovaS m. 18/3, c. 2; CMR m. 2/1, c. 1.

229 Ayrıca konteyner taşımacılığı özelinde bkz. **Algantürk-Light**, s. 20, 21.

230 Bkz. önceki iki dn.'de yer alan özel hükümler.

231 **Adıgüzel**, MTO, s. 115.

232 Örneğin konteyner gövdesindeki yarıklardan giren deniz suyu sebebiyle buğdayın küflendiğinin anlaşılması.

durumda taşıyanın yüke özen borcunun ihlâline dayanan sorumluluğu (TTK m. 1178 vd.) uygulama alanı bulacaktır[233].

### D. *Multimodal* Taşımalarda Konteynerin Yüke Elverişsizliği Açısından Taşıyıcı İle Taşıyanın Sorumluluğuna Dair Hükümlerin Karşılaştırılması

Konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle uygulanacak sorumluluk hükümlerinde taşıyıcı ve taşıyanın özen yükümlülüğünün derecesi farklı olacaktır[234]. Taşıyıcı "en yüksek özen"i göstermek ile yükümlü iken (TTK m. 876), taşıyanın "tedbirli taşıyan"dan beklenen dikkat ve özeni göstermesi gerekir (TTK m. 1178 I). Bu farka bağlı olarak öğretideki hâkim görüşe göre kara yolu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu kusura dayalı değil iken[235], taşıyan hakkında kusur sorumluluğu geçerlidir[236]. Sonuç olarak, zararın deniz taşıması sırasında meydana geldiği ispat edilemez ise, taşıyıcı ağır bir sorumluluk ile karşı karşıya kalacaktır.

Konteynerin olağan bir güverte yükü olması sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu açısından güvertede taşınan eşyaları konu alan TTK m. 878 I (a)'nın üzerinde durulmalıdır. Bu hükme göre, sözleşme veya teamüle uygun olarak eşyanın güverteye yüklenmesi sebebiyle zıya veya hasarın doğması durumunda

---

233 Şayet geminin başlangıçtaki elverişsizliği görüşünün kabul edilmesi durumunda (bkz. yuk. IV A 2, 3 a, b). zararın deniz taşıması sırasında ortaya çıktığı ispat edilirse TTK m. 1041 uygulanacaktır.

234 Kara yolu ile yapılan konteyner taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu hakkında ayrıntılı bir inceleme için bkz. **Yavaş**, A.: Kara Yolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul 2016.

235 Alman hukuku için bkz. **Koller**, I.: Transportrecht – Kommentar, 6. Auflage, München 2007, § 426 HGB, N. 2; **Fremuth (Fremuth/Thume)**, § 425 HGB, N. 9; **Schaffert**, W. (**Ebenroth**, C. T./**Boujong**, K./**Joost**, **D./Strohn**, L.): Handelsgesetzbuch Band 2, §§343-475h Transportrecht, Bank- und Börserecht, 2. Auflage, München 2009, § 426 HGB, N. 2; **Ruß**, W. (**Glanegger**, P./**Kirnberger**, C. *et. al.*): Heidelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 7. Auflage, Heidelberg 2007, § 425 HGB, N. 1; **Kehl**, M. F. (**Knorre**, J./**Demuth**, K./**Schmid**, R. T.): Handbuch des Transportrechts, München 2008, D I, s. 300 (N. 2). Aksi görüş için bkz. **Herber**, R. (**Schmidt**, C./**Schmidt**, K. [Hrsg]): Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht, 3. Auflage, München 2014, § 426 HGB, N. 4. Türk hukukunda, kusursuz sorumluluk görüşü için ise bkz. **Adıgüzel**, MTO, s. 222; **Adıgüzel**, B.: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Ankara 2012, s. 49; **Yavaş**, s. 123 (dn. 504); **Adıgüzel**, B.: Taşıma Hukuku - Deniz Ticareti Hariç, Ankara 2018, s. 157. Kusur sorumluluğu görüşü için bkz. **Sekmen**, O.: Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İsBD 2011, C. 85, S. 4, s. 115-116; **Akdeniz**, U.: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara 2013, s. 111; **Can**, M.: CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukuku Genel Esasları, C. I, Ankara 2017, s. 89 (aaa).

236 Bkz. **Okay**, C. II, s. 173; **Akıncı**, S.: Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s. 293; **Seven**, s. 48; **Karan**, s. 83; **Çağa/Kender**, C. II, s. 137; **Günay**, s. 102; **Yetiş-Şamlı**, s. 73.

taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Şüphesiz sadece konteynerin geminin güvertesinde taşınması bu hükmün her hâlde uygulanmasını gerektirmez. Eşyanın güvertede veya geminin üstü açık başka bir yerinde[237] istiflenmesi *sebebiyle* karşı karşıya kaldığı deniz tehlikeleri uyarınca bir zarar doğarsa bu hüküm uyarınca taşıyıcı sorumlu olmayacaktır[238]. Ortaya çıkan zarar eşyanın güvertede taşınmasının olağan sonuçlarından değil ise, diğer bir deyişle "olağanüstü bir zıya veya hasar" var ise taşıyıcı söz konusu sorumsuzluk sebebine dayanamaz (TTK m. 878 II)[239]. Bu çerçevede kapalı türdeki bir konteynerin[240] taşıyıcı tarafından tedarik edildiği durumlarda, deniz veya yağmur suyunun konteynerdeki deliklere girmesi sonucunda bir zıya veya hasar ortaya çıkar ise ya da konteynerdeki yapısal hasar sebebiyle taşıma esnasında konteyner denize düşer ya da parçalanır ise, taşıyıcı sorumlu olmaya devam edecektir[241]. Diğer taraftan üstü açık bir konteyner kullanılıyor bunun güvertede taşınması açısından TTK m. 878 I (a) hükmü uygulama alanı bulabilecektir[242].

Taşıyanın sorumluluğundan farklı olarak taşıyıcı açısından konteynerin yüke elverişsizliğinde dikkate alınacak diğer bir özel düzenlemeyi ise TTK m. 878 IV oluşturmaktadır. Buna göre, taşıyıcı sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme ve benzeri etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, TTK m. 878 I (d)'de yer alan sorumsuzluk sebebine[243] ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli iklimlendirme ve havalandırma donanımının seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir. Buradaki kural her türlü soğutmalı (*refeer*) ve havalandırmalı konteyner (*ventilated container*) için uygulama alanı bulacaktır.

Şüphesiz taşıyıcı ve taşıyanın sorumluluğunun farklı sınırlara tâbi olacaktır[244]. Diğer yandan, konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle taşıyıcının/taşıyanın hakimiyet alanı dışında meydana gelen zıya veya hasarlar konusunda TTK'daki sınırlı sorumluluk kurallarının uygulanıp uygulanmayacağı konusunda da farklılık ortaya çıkmaktadır. Yukarıda bu hâlde, kaynak hükümler

---

237 Bkz. **Koller**, § 427, N. 4.

238 Eşyanın üstü açık araçta veya güvertede taşınması olağan firenin ortaya çıkmasına da sebep olabilir. Bu durum özel olarak TTK m. 878 I (d)'de düzenlenmiştir.

239 Ayrıca gönderenin üstü kapalı araçta veya geminin güvertesinde taşınan eşya için özel bir talimatı var ve bu talimata uyulmaması sebebiyle zıya, hasar veya geç teslim ortaya çıktığında taşıyıcı TTK m. 878 I (a)'da yer alan sorumsuzluk sebebine dayanamaz (TTK m. 878 III).

240 Genel amaçlı-standart konteyner (*dry box*), dökme yük konteyneri, havalandırmalı konteyner bu türdendir.

241 **Koller**, § 427, N. 5 (ve aynı yerde dn. 15'te anılan **Ramming**).

242 Bkz. **Koller**, § 427, N. 3 (dn. 11) ve N. 5 (dn. 15).

243 Eşyanın, özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği bu bent uyarınca taşıyıcı lehine özel sorumsuzluk sebebi oluşturur.

244 Bkz. TTK m. 880-886, 1186, 1187.

dikkate alınmak suretiyle, taşıyanın sorumluluğu konusunda BK hükümlerinin uygulanacağını ve dolayısıyla sorumluluğun sınırlı olmadığını belirtmiş idik[245]. Taşıyıcının sorumluluğu konusunda ise, kanaatimizce TTK m. 880'in lafzı dikkate alınarak, 882'inci maddedeki sınırlama uygulanmalıdır. Zira ilk anılan hükümde, taşıyıcının TTK m. 875 uyarınca sorumlu tutulması bir şart olarak aranmamış, taşıyıcının eşyanın zıyaı veya hasarından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulması yeterli görülmüştür[246].

## VIII. ROTTERDAM KURALLARINA GÖRE TAŞIYANIN KONTEYNERİN ELVERİŞSİZLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

### A. Genel Olarak

Özellikle kapıdan-kapıya düzenli hat taşımacılığının deniz ticaretinde elde ettiği hâkim konum ve bunu pekiştiren elektronik ticaretin gelişmesi, konvansiyonel gemi taşımacılığını dikkate alarak tasarlanan kuralları yetersiz kıldığı yadsınamaz bir gerçektir. Rotterdam Kuralları, uluslararası ticaretin yeni gerçekliklerine cevap vermek iddiasıyla, özellikle *multimodal* kapıdan-kapıya konteyner taşımacılığının ihtiyaçlarını gözetmek için hazırlanmış; kendisine bu yönde misyon çizilmiştir[247]. Söz konusu misyon çerçevesinde konteynerin hukuki durumuna odaklanan düzenlemelere yer verilmiştir[248] ve bu çerçevede en dikkat çekici düzenlemeyi, konteynerleri de, taşıyanın geminin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun kapsamına alan Rotterdam Kuralları m. 14'üncü maddenin (c) bendi oluşturmaktadır[249]. Beri yandan, söz konusu maddede taşıyanın denize ve yüke elverişliliği sağlama borcunda yapısal bir değişikliğe gidilmiş; sadece yolculuğun öncesinde ve başlangıcında değil, ayrıca *yolculuk süresince* de taşıyanın elverişliliği sağlanma konusundaki özen yükümlülüğünün devam ettiği kabul edilmiştir[250]. Gerek konteynerlerin sorumluluğun kapsamın alınması

---

245 Bkz. yuk. IV C.

246 Diğer zararlarda sorumluluğun üst sınırını belirleyen TTK m. 884 ise, eşyanın zıya veya hasarına dayanan taleplerde uygulanmaz.

247 Rotterdam Kuralları'nın hazırlanmasındaki amaçlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Kara**, H.: Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul 2018, s. 23-28.

248 Bkz. **Kara**, s. 19, 25, 26.

249 Rotterdam Kuralları m. 14 (a) ve (b)'de taşıyanın gemiyi denize elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü düzenlenirken, m. 14 (c)'de yüke elverişliliği sağlama yükümlülüğü yer almaktadır. Bu bağlamda, konteyneri konu alan özen yükümlülüğü ise yüke elverişlilikle ilgilidir. Ayrıca bkz. **Aladwani**, T.: The Supply of Containers and Seaworthiness - The Rotterdam Rules Perspective, JMLC 2011, Vol. 42, No. 2, s. 198; **Stevens**, s. 33.

250 Bu konuda bkz. **Yuzhou**, S./**Li**, H. H.: The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under Rotterdam Rules, Unif. L. Rev. 2009, s. 937; **Lannan**, K.: The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea - A General Overview, Unif. L. Rev. 2009, s. 310; **Delebecque**, P.: Obligation of the Carrier, in: **von Ziegler**, A./**Schelin**, J./**Zunarelli**, S. (Ed.): The Rotterdam Rules 2008 - Commentary to

gerekse de yolculuk süresine özen yükümlülüğünün yayılması sonucu, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 3 § 1'de yer alan düzenlemenin reforma uğramış hâli Rotterdam Kuralları m. 14'te şu şekilde kaleme alınmıştır[251]:

> "Taşıyan deniz yolculuğunun öncesinde, başlangıcında ve yolculuk süresince:
>
> (a) Gemiyi denize elverişli hâle getirmek ve bu hâlde muhafaza etmek,
>
> (b) Gemiye gereği gibi mürettebat tedarik etmek, gemiyi donatmak ve ikmal etmek, yolculuk süresince yeterli mürettebat ile tedarik edilmiş, donatılmış ve ikmal edilmiş bir şekilde gemiyi muhafaza etmek; ve
>
> (c) Eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer bölümlerini ve içinde ya da üzerinde eşyanın taşındığı, kendisi tarafından tedarik edilen her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için,
>
> gerekli özeni göstermekle yükümlüdür".

Rotterdam Kuralları m. 14 (c)'de yer alan taşıyanın konteynerlerin yüke elverişliliğini sağlama borcu CMI tarafından UNCITRAL'a sunulan Taslak Belge'de ("*Draft Instrument on Transport Law*" = "CMI Taslağı") yer bulmuştur[252]. Daha sonra aynı düzenleme (sadece küçük yazım değişiklikleriyle birlikte) *Taşıma Hukuku Çalışma Grubu*'nca ("*Working Group* III [*Transport Law*]") kabul edilen 2003 Taslağı m. 13 (1) (c)[253], 2005 Taslağı m. 16 (1) (c)[254], 2007 Taslağı m. 16 (1) (c)[255] ve nihayetinde 2008 Taslağı m. 15 (c)'de[256] yer almıştır. Çalışma Grubu'nun oturumlarında taşıyanın konteyneri yüke elverişli hâlde bulundurma borcunun tartışma konusu olmadığı görülmektedir. Bu mevzudaki asıl değişiklik ise, Rotterdam Kuralları'nın son hâlinin kabul edildiği Genel Kurul görüşmeleri sırasında yapılmıştır[257]. Hollanda hükümeti tarafından, konteynerin geminin bir bölümünü oluşturmaması sebebiyle, 2008 Tasarısı m. 15 (c)'de yer alan "taşıyan tarafından tedarik edilen (...) her türlü konteyner *dahil olmak* üzere geminin diğer bölümleri" ifadesinin yerine, "geminin diğer bölümlerini *ve* (...) taşıyan tarafından tedarik edilen her türlü konteyner"in kullanılması öneril-

---

the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea, Alphen aan den Rijn 2010, s. 87; **Günay**, s. 94-96; **Kara**, s. 120.

251 Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 3 § 1 ve Rotterdam Kuralları m. 14'ün genel olarak karşılaştırılması için bkz. *Delebecque*, s. 86, 87.

252 CMI Taslağı m. 5.4.: "The carrier is bound, before, at the beginning of, [and during] the voyage by sea, to exercise due diligence to: […]

(c) make [and keep] the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, including containers where supplied by the carrier, in or upon which the goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation". Bkz. A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 24.

253 A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 19, 20.

254 A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 19.

255 A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 17.

256 A/CN.9/WG.III/WP.101, s. 15.

257 Bkz. **Stevens**, s. 32.

miştir[258]. Bu değişiklik ile konteynerin geminin esaslı bir parçası ("*intrinsic part of ship*") olarak değerlendirilemeyeceği açıklığa kavuşturulmuş; önceki metne göre yapılacak aksi yöndeki bir yorum engellenmek istenmiştir[259].

Taşıyanın kendisi tarafından tedarik edilen konteynerlerin yüke elverişliliğini sağlama yükümlülüğü altında tutulması, konteyner tedariki ile taşıma sözleşmesi arasındaki ilişki açısından önemli bir aşamadır. Bu yükümlülük dikkate alındığında, konteyner tedarikinin Rotterdam Kuralları'nın kapsamına giren *taşıma sözleşmesi*nin[260] bir unsuru olarak görülmesi gerekir. Ne var ki, Rotterdam Kuralları'nın görüşmeleri sırasında tamamen aksi yöndeki bir yorum bahis konusu yapılmıştır. 12'inci oturumla (6-17 Ekim 2003) ilgili Çalışma Grubu Raporu'nda konuyla ilgili görüşler şu şekilde açıklanmıştır[261]:

> "Taşıyanın konteynerlere dair taslak madde 13(1)(c)'de bahsedilen yükümlülüğüyle ve taşıyan tarafından tedarik edilen ya da kiralanan konteynerlerle ilgili sözleşmelerin taslak metnin uygulama alanına girip girmeyeceğiyle ilgili olarak tereddüt ortaya çıkmıştır. Ortaya konulan bir görüşe göre taslak metnin sadece taşıma sözleşmelerinin uygulanması, bunlar dışında kalan konteynerin *leasing*'i veya kirasına dair ayrı sözleşmelere uygulanmaması amaçlanmaktadır. Aksi yöndeki görüş uyarınca ise, taslak metin sadece taşıma sözleşmelerine değil, aynı zamanda bağlantılı sözleşmelere, özellikle taşıma sözleşmesinin ifası amacıyla yapılan sözleşmelere de uygulanmalıdır. Taşıma sözleşmesiyle bağlantılı sözleşmelerin taslak metnin uygulama alanında olup olmadığı konusunda belirli yönde fikir beyan etmeksizin, taslak madde 13(1)(c)'de yer alan yaklaşımın, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin gemi ambarı olarak nitelendirilmesi gerektiğini benimseyen bir çok mahkemenin görüşüne uygun olduğu; ve taşıyanın gemi ve ambarların bakımı için sahip olduğu yükümlülüğün aynı şekilde söz konusu konteynerler hakkında gemi güvertesine yüklenmesiyle birlikte uygulanması gerektiği önerilmektedir (...)".

Her ne kadar, yukarıda (konteyner tedariki ve taşıma sözleşmesi arasındaki ilişki bağlamında) Rotterdam Kuralları'nın konteyner tedarikini konu alan sözleşmelere uygulanıp uygulanmayacağı konusunda açık bir tespitte bulunulmasından kaçınılmış olsa da, taşıyanın konteynerin yüke elverişliliğini sağlama borcu altında olması başlı başına bir tercihtir. 2003 Taslağı m. 13 (1) (c) ve onun karşılığını oluşturan Rotterdam Kuralları m. 14 (c) taşıma sözleşmesinden doğan borcu konu almaktadır ve son anılan hüküm "Taşıyanın Borçları"nı düzenleyen 4'üncü Bölüm altında bulunmaktadır. Taşıyanın söz konusu borcu, bu borcun ihlâl edilmesi sebebiyle ortaya çıkan sorumluluk ve bunun karşılığında doğan alacakların kaynağını taşıma sözleşmesi oluşturacaktır. Dolayısıyla konteyner tedarikine, taşıma sözleşmesi uyarınca özen yükümlülüğünün doğmasının bağ-

---

258 A/CN.9/658/Add.9, N. 10, s. 3.

259 A/CN.9/658/Add.9, N. 10, s. 3; **Stevens**, s. 32.

260 Taşıma sözleşmesinin tanımı için bkz. Rotterdam Kuralları m. 1 (1).

261 A/CN.9/544, N. 152, s. 47.

lanması, tedarik sebebiyle doğan borç ilişkisini de bu sözleşme kapsamında ele alınmasını gerekli kılmaktadır.

Diğer taraftan Çalışma Grubu'na göre, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin gemi ambarının bir bölümü olduğu uygulamadaki *hâkim görüşü* oluşturmaktadır. Mahkemelerin bu yönde karar verdiği görülmekle birlikte, taşıyanın yüke elverişsizlikten doğan sorumluluğu özelinde bu yöndeki görüşün hâkim olduğunu söylemek çok da doğru gözükmemektedir[262].

Konteynerin yüke elverişsizliği sebebiyle eşyanın taşınması dışında gerçekleşen zararlar hakkında Rotterdam Kuralları'nda bir hüküm bulunmadığı gibi bu konu sözleşmenin hazırlık çalışmalarında da gündeme gelmemiştir[263]. Yukarıda incelediğimiz Fransız hukukuna[264] atıfta bulunan *Delebecque*, bu safhada ortaya çıkan zararlar hakkında kira sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağını kabul etmektedir[265]. Kanaatimizce, teslimden sonra gönderilenin hâkimiyet alanındaki soğutmalı konteynerin arızalanmasında olduğu gibi eşyanın taşınması aşamasının dışında gerçekleşen zararlar hakkındaki çözümün ulusal hukuklara bırakılması tereddüt edilecek bir tercih değildir. Konteyner tedarikinden doğan borç ilişkisinin taşıma sözleşmesi içerisinde değerlendirilip değerlendirilmeyeceği taşıma hukukundan ziyade borçlar hukuku alanında yer alan özel bir sorundur.

### B. Rotterdam Kuralları'na Göre Konteyner Tanımı

Konteyner teriminden ne anlaşılması gerektiği ise Rotterdam Kuralları m. 1 (26)'da düzenlenmiştir[266]:

> " 'Konteyner', herhangi bir tip *konteyneri*[267], taşınabilir tankı veya platformu, trampa gövdesini veya buna benzer eşyanın bir arada tutulması için kullanılan

---

262 Bu yönde bkz. **Stevens**, s. 32. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında konteynerin başlı başına koli olarak mı değerlendirileceği yoksa içeriğindeki eşyanın mı esas alınacağı noktasında bu yönde bir uygulama olduğunu söylemek mümkün ise de, aynı tespit, taşıyanın yüke elverişsiz konteynerden doğan sorumluluğu açısından geçerli değildir. Bu husustaki hukuki durum hâlâ belirsizliğini korumaktadır.

263 **Delebecque**, s. 89.

264 Bkz. yuk. III A 1.

265 **Delebecque**, s. 89.

266 CMI Taslağı m. 1.4'te -bir kelime değişikliği dışında- yukarıdaki tanım yer almıştır (bkz. A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 9). 2003 Taslağı'nda ise, *alternatiflerle* birlikte söz konusu tanım önerilmiş; ancak CMI Taslağı m. 1.4'te önerilen tanım esaslı bir değişikliğe uğramadan 2005 Taslağı m. 1(y)'de, (A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 11), 2007 Taslağı m. 1(27)'de (A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 11) ve 2008 Taslağı m. 1(26)'da (A/CN.9/WG.III/WP.101, s. 9) kabul edilmiştir. Ayrıca bkz. **Süzel**, s. 376, 377.

267 " '*Container' means any type of container*" ifadesinde yer alan ikinci "*container*" teriminin teknik anlamda konteyneri karşılamak üzere kullanıldığını düşünüyoruz. *Container* kelimesinin Türkçe'deki sözlük karşılığı *kap*tır. Ancak deniz ticaretinde kullanılan *container* teknik bir terime dönüşmüştür ve bu terimin günümüzde kabul görmüş Türkçe karşılığını konteyner oluşturmaktadır. Hükümde ilk olarak sayılan *container*'in, eşyanın bir arada tutulması için kullanılan geniş anlamda kaplara değil, taşıma sektöründeki konteyner tiplerine yapılan bir gönderme olduğunu düşünüyoruz. (*Kap* teriminin kullanımı için bkz. **Süzel/Damar**, s. 156.)

herhangi bir yük ünitesi ya da böyle bir yük ünitesine yardımcı olan her türlü teçhizatı ifade eder".

Yukarıdaki hüküm konteyner kavramının sınırlarını oldukça geniş bir biçimde belirlemektedir[268]. Taşımacılıkta kullanılan her tipteki konteyner, taşınabilir tank veya platform ile trampa gövdesi açıkça tanımda sayılmış; ancak bu taşıma kapları ve platforma benzer nitelikteki ve eşyanın bir arada tutulmasına yarayan yük üniteleri ve ona yardımcı olan teçhizatta konteyner tanımının kapsamına alınmıştır. Bu şekilde, tanımda örnekseyici sayım yöntemi kullanılmıştır. Öte yandan, bir aracın ya da teçhizatın konteyner niteliğinde olabilmesi için eşyayı taşıma sırasında bir arada tutması tek başına yeterli değildir; hükümde yer alan taşıma kapları ve platformu ile benzer nitelikte bulunması gerekir. Üzerinde durduğumuz örnekseyici sayımda benzerleri arasında sayım kuralı (*ejusdem generis*) geçerlidir. Bu sebeple hükümde sayılanlara göre boyut olarak oldukça küçük kalan kutular veya sandıklar Rotterdam Kuralları m. 1 (26) uyarınca konteyner niteliğinde bulunmayacaktır.

### C. Özen Yükümlülüğünün Yolculuk Boyunca Devam Etmesi

#### 1. Kuralın Ortaya Çıkışı

##### *a. CMI Taslağı m. 5.4.*

CMI Taslağı m. 5.4'te konteynerleri de kapsayacak şekilde taşıyanın geminin denize ve yüke elverişliliğini sağlama yükümlülüğü kaleme alınırken, köşeli parantez ile bu yükümlülüğün yolculuk boyunca devam edeceği *alternatif* olarak sunulmuştur[269]. Buna göre taşıyan yolculuğun öncesinde, başlangıcında [ve

---

Buradan hareketle, "eşyanın bir arada tutulması için kullanılan" tümleci, hükümde açıkça sayılan konteyner, taşınabilir tank veya platform ile trampa gövdesinden ziyade, benzer nitelikteki diğer yük ünitelerini tanımlamak üzere kullanılmıştır (krş. **Süzel/Damar**, s. 156). Rotterdam Kuralları m. 1 (26)'nın Fransızca metninde, "Le terme «conteneur» désigne tout type de *conteneur*" girişi kullanılırken, Almanca çeviride " '*Container' bedeutet jede Art von Behältern* ..." ifadesi tercih edilmiştir. (Alman çeviri için bkz. http://comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam_ Rules_German.pdf [e.t.: 1/1/2018].)

268 Bkz. A/CN.9/WG.III/WP.21, N. 62, s. 25. Hollanda delegasyonu, Çalışma Grubu'nun 21'inci oturumunda konteyner tanımına "karayolu yük araçları"nın da ("*road cargo vehicle*") dâhil edilmesini önermiştir (A/CN.9/WG.III/WP.102). *Treyler* ve diğer karayolu taşımacılığında kullanılan yük araçlarının eşya ile dolu olarak feribotların güvertesinde veya diğer özel tip gemilerde (örn. Ro-Ro gemisi) yaygın olarak taşındığına işaret eden Hollanda delegasyonu, konteynerle ilgili önem arz eden tasarı hükümlerinin uygulanmasında karayolu yük araçlarının konteynerle bir tutulmasının amaca uygun olacağını belirtmiştir. Bu öneri dikkate alınmakla birlikte, konteyner tanımında değişiklik yapılmamış, ancak 59'uncu maddenin 2'inci fıkrasında, sorumluluğun sınırlandırılması açısından karayolu (ve demiryolu) yük araçları "taşıma araçları"nın ("*article of transport*") statüsüyle bir tutulmuştur. Çalışma Grubu'nun söz konusu öneriyi uygun bulduğu görüşü için bkz. A/CN.9/645. Ayrıca krş. 2007 Taslağı m. 62(3) A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 46 = 2008 Taslağı m. 62(3) A/CN.9/WG.III/WP.101, s. 46 ile Rotterdam Kuralları m. 59 (2).

269 Bu konudaki değişiklik konusunda ayrıca bkz. **Günay**, s. 94-96; **Kara**, s. 120.

yolculuk boyunca] denize ve yüke elverişliliği sağlamak [ve muhafaza etmek] ile yükümlüdür. Alternatif kelimelerin kabul edilmesi durumunda, Lahey ve Lahey / Visby Kuralları'nda yer almayan, denize ve yüke elverişliliği sağlama yükümlülüğünün yolculuk boyunca devam etmesinin sağlanacağı ve ayrıca, bu sözleş-meler ile "Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu[270]" (*International Safety Management Code* = "ISMC") ve güvenli taşımacılığın gerekliliklerinden belirli bir ölçüde uzaklaşılması sebebiyle bu değişikliğin destek gördüğü CMI Taslağı m. 5.4'ün gerekçesinde belirtilmiştir[271]. Söz konusu taslakta atıfta bulunulan ISMC [1993]'e[272] göre, her taşıma şirketi[273] ("*company*") "Güvenli Yönetim Sistemi" ("*Safety Management System*" = SMS) geliştirmeli, uygulamalı ve devamını sağlamalıdır.[274] SMS'in kapsamında (üzerinde durduğumuz konuyla ilgili olarak) geminin güvenli bir şekilde işletilmesini temin eden talimatların ve prosedürlerin yer alması öngörülmektedir[275]. Bu bağlamda, taşıma şirketi gemi ve teçhizatının bakımını temin edecek uygun bir prosedürü oluşturmalı[276] ve kaptanın bu prosedürün uygulanmasındaki sorumlulukları açıkça tanımlanarak belgelenmelidir[277]. Ayrıca kaptan SMS'nin denetimini yaparak eksiklikleri kıyı yönetim merkezine rapor etmek sorumluluğu altında tutulmalıdır.

CMI Taslağı'nda sözü edilen "güvenli taşımacılığın gereklilikleri[278]" ise, deniz taşımacılığında meydana gelen teknolojik gelişmelerin oluşturduğu yeni standartlara atıf olarak değerlendirilmelidir. Gemi iletişim ve takip sistemlerinde

---

270 8/1/2002 tarihli CMI Taslağı'nda atıfta bulunulan kodu, IMO tarafından kabul edilen 1993 tarihli ISMC oluşturmaktadır. 1/1/2002 tarihinde kabul edilen ISMC'nin ikinci edisyonu ise 1/7/2002'de yürürlüğe girmiştir. Şu an için ise 2014 tarihli ISMC yürürlüktedir. ISMC hakkında bkz. **Ilgın**, S.: ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetim) Kodu Uygulaması, DenizHD, Y. 3, S. 1-2, s. 60 vd.; ayrıca bu kodun donatanın ve taşıyanın sorumluluğu üzerindeki etkileri için bkz. **Şeker-Öğüz**, Z.: Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Hâller Üzerindeki Etkisi, İÜHFM 2003, C. 61, S. 1-2, s. 327-337; **Gürses**, Ö.: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğu'na Etkileri, İstanbul 2005, s. 1 vd.; **Yazıcıoğlu**, E.: Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, DenizHD 2011, Y. 11, S. 1-4, s. 110; **Yetiş-Şamlı**, Sefere Elverişlilik, s. 481, 482.

271 A/CN.9/WG.III/WP.21, N. 61, s. 25. Ayrıca bkz. **Günay**, s. 95.

272 8/1/2002 tarihli CMI Taslağı'nda atıfta bulunulan ISMC'yi, IMO tarafından 4/11/1993'te kabul edilen ilk hâli oluşturmaktadır (= ISMC [1993]). 1/1/2002 tarihinde kabul edilen ISMC'nin ikinci edisyonu ise 1/7/2002'de yürürlüğe girmiştir. Şu an için ise 2014 tarihli ISMC yürürlüktedir.

273 ISMC [1993] m. 1.1.2: " '*Company*' means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code".

274 ISMC [1993] m. 1.4.

275 ISMC [1993] m. 1.4.

276 ISMC [1993] m. 10.

277 ISMC [1993] m. 5.

278 A/CN.9/WG.III/WP.21, N. 61, s. 25.

ortaya çıkan yeni gelişmeler donatanın yolculuk sırasında elverişsiz hâle gelen gemi için tedbir almasına olanak tanımaktadır[279]. Oysa ki, Lahey Kuralları m. 3 § 1'in yansıttığı 20'inci yüzyılın başındaki gemi işletme modelinde, donatanın yolculuğa başladıktan sonra gemiyle iletişim içinde olması geçerli bir standardı oluşturmuyordu[280]. Bu dönemin şartları altında taşıyan gemi kara ile bağlantı kurduğu dönem olan yolculuğun başlangıcında denize ve yüke elverişliliğe özen gösterme yükümlülüğü altında tutulmuştur. Ancak CMI Taslağı m. 5.4'ün gerekçesine yansıyan düşünceye göre, teknolojik alt yapının değişmesi artık taşıyanın geminin yolculuk sırasındaki elverişsizliğine de özen göstermesini haklı ve makul göstermektedir.

Gemiyi denize ve yüke elverişli hâlde bulundurulmasının taşıyan için yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük hâline getirilmesi, taşıyanın sorumluluk rejimini esaslı bir biçimde değiştirmekte ve onun sorumluluğunu oldukça ağırlaştırmaktadır. Bu bağlamda akla gelen bazı eleştirilerin, CMI Taslağı m. 5.4'ün gerekçesinde şu şekilde bahis konusu yapıldığı görülmektedir[281]:

> "(...) Bununla birlikte bazıları, (aşağıda göreceğiniz gibi) özellikle teknik kusur savunmasının kaldırıldığını da dikkate alarak, gemi yolculuk sırasında denize elverişsiz hâle geldiğinde, belirli şartlara göre elverişsizliği kaldırma yükümlülüğünün hâlihazırda madde 5.2.1'de yer alan yüke özen borcu kapsamında bulunacağını düşünmektedir. Yolculuk boyunca devam eden bir özen gösterme borcunun, gemi denizde iken taşıyan üzerinde ağır ve bazen de uygulanması mümkün olmayan yükümlülükler getireceği ve bu durumun taşıyanın sorumluluklarını dikkate değer bir biçimde genişleteceğini; ve devam eden özen yükümlülüğünün anlamı ve etkileri için çözüm üretecek yeni bir içtihat hukukuna gereksinim duyulacağı da ayrıca söylenmektedir".

### *b. Çalışma Grubu'nun 9'uncu Oturumu*

CMI Taslağı m. 5.4'te yer alan kuralı Çalışma Grubu, 9'uncu Oturum sırasında müzakere etmiş[282] ve denize ve yüke elverişliliğe özen gösterme yükümlülüğünün yolculuk boyunca devam etmesi yönünde güçlü bir destek ortaya çıkmıştır[283]. Gelişen gemi iletişim ve takip sistemlerinin taşıyanlara yolculuk boyunca gemiyi yakından izlemelerine izin verdiği, bu açıdan özen yükümlülüğünün yolculuk boyunca devam etmesinin modern ticari pratiğe uygun olduğu görüşü taslak madde lehine dile getirilmiştir[284]. Bununla birlikte, taşıyanın özen yükümlülüğünün derecesinin, belirli olguların etkisine göre -örneğin geminin denizde veya limanda bulunup bulunmamasına bağlı olarak- farklılaştırılması

---

279 Bu yönde bkz. **Aladwani**, s. 202.
280 **Aladwani**, s. 202.
281 A/CN.9/WG.III/WP.21, N. 61, s. 25.
282 A/CN.9/510, N. 43, s. 15; N. 131-136, s. 39, 40.
283 A/CN.9/510, N. 43, s. 15.
284 A/CN.9/510, N. 43, s. 15.

gerektiği de önerilmiştir[285]. Bunlara ek olarak, taşıyanın özen yükümlülüğünün içeriği tasarlanırken, ISMC gibi gelişmekte olan standartların veya özellikle IMO tarafından geliştirilmekte olan uluslararası standartların dikkate alınmasının mümkün olabileceği belirtilmiştir[286]. Tüm bunlara karşılık, endişe edilen konuyu ise, yolculuk boyunca devam eden yükümlülüğün taşıyanın sorumluluğunu önemli ölçüde genişletmesi sebebiyle kendisinin büyük bir külfet altına girmesi ve bununla bağlantılı masrafların navlunun yükselmesine sebep olabilmesi oluşturmuştur[287].

***c. Çalışma Grubu'nun 12'inci Oturumu***

CMI Taslağı m. 5.4'te yer alan alternatifli kural 2003 Taslağı m. 13 (1)'de yazım farklılığı dışında aynen korunmuş[288] ve daha sonra Çalışma Grubu'nun 12'inci oturumunda müzakere edilmiştir[289]. Taşıyanın gemiyi denize ve yüke elverişliliği yükümlülüğünün yolculuk boyunca devam etmesi önceki oturumlarda olduğu gibi büyük bir destek görmüş ve taslak maddede yer alan alternatifin muhafaza edilmesi (metindeki parantezlerin kaldırılması) yönünde görüş bildirilmiştir[290]. Bu görüşün gerekçesi olarak önceki oturumlarda dile getirilen aynı sebepler (gemi takip ve iletişim sistemleri ve ISMC gibi uluslararası standartların gelişimi) tekrar edilmiştir[291]. Diğer taraftan, m. 5.4'te (a) ve (b)'de yolculuk boyunca devam eden yükümlülüğün "muhafaza edilmesi" ("*keep*") ifadesi ile karşılandığı, ancak (b) bendinde buna denk gelen ifadenin bulunmamasının bu bendin yanlış yorumlanmasına sebep olabileceği belirtilmiştir[292]. Ayrıca yine (b) bendinde yer alan *eril* dilin (= *Properley* "*man*" ...) yerine cinsiyet belirtmeyen (nötr) bir dilin (*gender-neutral language*) kullanılması ("*crew*" veya "*staff*") önerilmiştir[293].

Azınlıktaki aksi görüş uyarınca ise, yolculuk boyunca devam eden yükümlülüğe dair hükümde yer alan alternatiften vazgeçilmesi (parantez içindeki ekle-

---

285 A/CN.9/510, N. 43, s. 15.

286 A/CN.9/510, N. 43, s. 15.

287 A/CN.9/510, N. 43, s. 16; N. 131, s. 39; ayrıca bkz. A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 20, dn. 52.

288 A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 19, 20. Konteynerin yüke elverişliliği açısından önceki taslak maddede yer alan "when" (...konteynerde *taşındığı zaman*) yerine "where" (...konteynerde *taşındığında*) kelimesi kullanılmış A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 20, dn. 53) ve maddenin bütünü açısından, taşıyanın yükümlü olduğu ifadesi (... *is bound*), yükümlü olacaktır (... *shall be bound*) ile değiştirilmiştir (A/CN.9/WG.III/WP.32, s. 19, dn. 51).

289 A/CN.9/544, N. 145-153, s. 45-47.

290 A/CN.9/544, N. 147, s. 45.

291 A/CN.9/544, N. 147, s. 46.

292 Bu görüşe verilen cevaba göre, m. 5.4'ün girişinde tüm maddeyi kapsayıcı şekilde, taşıyanın yolculuğun öncesinde, başında ve yolculuk boyunca (*during the voyage*) özen yükümlülüğü altına olduğunun belirtilmiştir ve bu hüküm yorum sorunun doğmamasını temin için yeterlidir (A/CN.9/544, N. 148, s. 46).

293 A/CN.9/544, N. 148, s. 46.

rin silinmesi) gerektiği belirtilmiş; Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 3 § 1'de yer alan ve bugüne kadar "iyi bir şekilde işleyen" taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten doğan sorumluluğuna yaklaşım olarak bağlı kalınması gerektiği önerilmiştir[294]. Ayrıca, yolculuk boyunca devam eden gemiyi elverişli hâlde bulundurma borcunun taşıyan üzerinde yaratacağı büyük külfetin, taşıyan ve yükle ilgililer arasındaki bütün risk dağılımını önemli ölçüde değiştireceğine de işaret edilmiştir[295]. Diğer taraftan bu görüşe göre, taslak maddede yer alan düzenlemenin uygulanması pratik açıdan da sorunlar doğuracaktır[296]. Bu cümleden olmak üzere, geminin denizde bulunduğu sırada elverişsiz hâlde gelmesi durumunda onun bir ara limana getirilmediği sürece tekrar denize elverişli hâle getirilmesi mümkün olmayabilir[297, 298].

Çalışma Grubu'nda bir kısım üye tarafından destek verilen diğer bir görüş ise, *bütün* yolculuk boyunca devam eden yükümlülük yerine, taşıyanın geminin elverişsizliğini yolculuğun her aşamasının başında sağlamasını öngören ve *çarter sözleşmeleri*nde uygulanan "aşamalar doktrini"nin ("*doctrine of stages*") kabul edilmesini önermiştir[299]. Buna karşılık, bu doktrinin eşya açısından her

---

294 A/CN.9/544, N. 149, s. 46.

295 A/CN.9/544, N. 149, s. 46.

296 A/CN.9/544, N. 149, s. 46.

297 A/CN.9/544, N. 149, s. 46.

298 Şu da var ki, taslak maddenin pratikte ortaya çıkartacağı sorunların varlığı kabul edilmekle birlikte, denize elverişlilikten kaynaklanan yükümlülüğünün mutlak nitelikte olmadığı (*absolute obligation*), özen gösterme yükümlülüğü olduğu ve taşıyanın *makul tedbirler*i alıp almadığının söz konusu yükümlülükte dikkate alınacağı belirtilmektedir. Buna ek olarak, taşıyanın yolculuk boyunca devam eden yükümlülüğünün ihlâl edilip edilmediği konusunda geçerli olacak ölçütün *yüksek standart*taki bir özen göstermemeden ziyade, *ihmâl* olması tercihen belirtilmiştir. Bkz. A/CN.9/544, N. 149, s. 46.

299 A/CN.9/544, N. 150, s. 46. "Taşıyanın Sorumluluğu Klozu" başlıklı *Gencon* Kloz 2'de bu yönde bir hüküm içermektedir: "The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, **but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever**".

Yukarıdaki hükümde yer alan ve tarafımızdan eklenen vurgu uyarınca, taşıyanın elverişliliği sağlama borcu bütün yolculuk boyunca devam etmemekte, ancak her aşamanın başlangıç anında bu aşamanın özelliklerine göre geminin elverişliliği aranmaktadır. "Örneğin, gemi yolculuk sırasında birden fazla limana uğrayacaksa, yakıtının ilk limana ulaşmak bakımından yeterli olmaması elverişsizlik olarak değerlendirilmekte, buna karşılık gemide tüm yolculuk için yakıtın bulunmaması elverişsizlik şeklinde kabul edilmemektedir" (**Ülgener**, F.: Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul 2017. s. 229, dn. 515).

yolculuk başlangıcında taşıyanın geminin elverişliliğini sağlama yükümlülüğü ile zaten taslak metne yansıtıldığı ileri sürülmüştür[300].

Son bir görüş olarak ise, taşıyanın yüke özen borcunu düzenleyen 11'inci maddenin taşıyanın yolculuk boyunca devam edecek olan sorumluluğu için yeterli olacağı belirtilmiştir[301].

#### *d. Çalışma Grubu'nun 13'üncü Oturumu ve 2005 Taslağı*

Çalışma Grubu 13'üncü oturumunda kabul edilen Taslak madde 13 (1)'de taşıyanın yolculuk boyunca devam eden özen gösterme yükümlülüğü artık bir alternatif olmaktan çıkarılarak kabul edilmiş[302]; ayrıca maddenin (b) bendinde, devam eden yükümlülüğe vurgu yapılması için eklemeler yapılmıştır[303]. Böylece 12'inci oturumdaki hâkim görüş Taslak maddeye yansıtılmıştır. Öte yandan Çalışma Grubu, taslak metnin *geri kalanı* değerlendirilirken yolculuk boyunca devam eden özen gösterme yükümlülüğünün, taşıyan ve yükle ilgililer arasındaki risk (menfaat) dengesine yaptığı etkinin göz önünde tutulması gerektiğini benimsemiştir[304]. Daha sonra Taslak madde 13 (1), herhangi bir değişikliğe uğramadan 2005 Taslağı m. 16 (1)'de aynen kabul edilmiştir[305].

#### *e. 2007 ve 2008 Taslağı*

12'inci oturumda gündeme getirilen[306], ancak 2005 Taslağı m. 16 (1) (b)'de muhafaza edilen eril dil[307] 2007 Taslağı m. 16 (1) (b)'de nötr hâle getirilmiştir[308]. Bunun dışında 2005 Taslağı'ndaki düzenleme aynen 2007 Taslağı m. 16 (1)'de karşılık bulmuştur[309]. Sonrasında m. 16 (1), 2008 Taslağı m. 15'e aynen alınmıştır.

### 2. Konteynerin Yüke Elverişsizliği Açısından Değerlendirme

Konteynerin yüke elverişliliğini sağlama borcunun yolculuk boyunca devam etmesi her şeyden önce taşıyanın yüke özen borcunun uygulama alanını daraltmaktadır. Lahey ve Lahey / Visby Kuralları'nda yüke özen borcu kapsa-

---

300 A/CN.9/544, N. 150, s. 46.

301 A/CN.9/544, N. 150, s. 47.

302 A/CN.9/WG.III/WP.36, N. 11, s. 12, 13.

303 A/CN.9/WG.III/WP.36, N. 11, s. 12, dn. 58.

304 A/CN.9/WG.III/WP.36, N. 11, s. 12, dn. 55; ayrıca bkz. A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 12, dn. 61.

305 A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 12.

306 A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 17.

307 A/CN.9/WG.III/WP.56, s. 12, dn.62. Burada *eril* dilin değiştirilebileceği, Çalışma Grubu'nun bu konu üzerinde düşünmeyi yeğlediği belirtilmiştir.

308 A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 17, dn. 47, 48. Önceki taslak maddelerde yer alan *gemi adamı* ("*man*" -ve ondan türeyen "*manned*"-) yerine, *mürettebat* ("*crew*" -ve ondan türeyen "*crewed*"-) kelimesi kullanılmıştır.

309 A/CN.9/WG.III/WP.81, s. 17.

mında yer alan bazı edimler Rotterdam Kuralları m. 14 uyarınca taşıyanın yüke elverişliliği sağlama borcu içinde değerlendirilecektir. Örneğin bağımlı (*porthole*) veya bağımsız (*integral*) soğutmalı konteynerin (*refeer*) ya da *fantainer*'in kullanıldığı taşımalarda, bu türdeki konteynerlerin gemi ile elektrik ya da soğuk hava bağlantısının gereği gibi sağlanması yolculuğun başlangıcından sonra Lahey ve Lahey / Visby Kuralları'na göre yüke özen borcu içinde yer alır ve bu kapsamda, ara limanda konteynerlerin elleçlenmesinden sonra gemi ile bağlantısının sağlanması ve yük için elverişli hâlde bulunduğunun kontrol edilmesi gerekir. Ancak Rotterdam Kuralları m. 14'e göre bu davranışlar artık konteynerin yüke elverişli hâle getirilmesi borcu kapsamında değerlendirilecektir.

Konteynerin yüke elverişliliğini sağlama borcu özen yükümlülüğü niteliğindedir[310]. Dolayısıyla somut olayın özelliklerine göre, taşıyandan objektif olarak yerine getirmesi gereken davranışlarda bulunup bulunmadığı değerlendirme konusu olur. Yükümlülüğün niteliği, geminin denizde bulunduğu sırada pratik açıdan önem taşımaktadır. Modern konteyner gemilerinde konteynerlerin yüklenmesi veya elleçlenmesi için ayrı bir donanım yer almaz. Dolayısıyla gemi adamları yolculuk sırasında istiflenmiş konteynerlerden birinin yük için elverişli olduğunu fark etse dahi, çoğu olayda yapacak pek bir şeyleri de bulunmaz[311]. Bu itibarla, konteynerin yüke elverişsizliliği açısından, yükümlülüğün yolculuk boyunca devam etmesi, *inter alia*, konteynerin bulunduğu geminin özellikleri, donanımı ve konteynerin tipine göre taşıyan üzerinde külfet oluşturacaktır.

Öte yandan, konteynerin yüke elverişliliğini yolculuk boyunca sağlama yükümlülüğünün ne zaman sona ereceğinin de tespit edilmesi önemli bir sorun olarak görülmektedir[312]. Bu yükümlülük ve bundan doğan sorumluluk bakımından yolculuğun ne zaman son bulduğu sorusuna cevap aranması gerekir. Konteynerin gemiden boşaltılmasından sonra ve fakat, gönderilene teslim edilmeden önce, taşıyanın hakimiyet alanında bulunduğu sırada, Rotterdam Kuralları m. 14(c) anlamında yüke elverişliliği sağlama yükümlülüğü devam edecek midir? Hükmün lafzı dikkate alındığında, yolculuk tamamlandığı için bu soruya olumsuz cevap vermek gerekir. Öğretide ise, *Stevens*, yüke elverişliliği sağlama borcunun sona ermesi bakımından Rotterdam Kuralları m. 12'nin uygulanması gerektiğini kabul etmektedir[313]. Bu hükme göre, eşyanın gönderilene teslimiyle (veya teslim yerine geçen bir işlemle[314]) birlikte taşıyanın bu sözleşmede öngörülen sorumlulukları son bulur.

---

310 Konteynerin elverişsizliği açısından özel olarak bkz. **Stevens**, s. 32.

311 **Stevens**, s. 33.

312 **Stevens**, s. 33.

313 **Stevens**, s. 33.

314 Bkz. Rotterdam Kuralları m. 12 (2) (b).

## SONUÇ

Bu çalışmada temsil edilen görüşler uyarınca:

*1.* Taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasına yardımcı olmak amacıyla konteyner tedarik etmeyi taahhüt etmesi *navlun sözleşmesi*nden doğan *yan edim yükümlülüğü* niteliğindedir.

*2.* Taşıyanın konteyner tedariki ile yükle ilgililer ile kendisi arasında, konteynerin kullanılmadığı navlun sözleşmelerinde bulunmayan borç ilişkisi meydana gelmektedir.

*3.* Navlun sözleşmesi kaynaklı bu borç ilişkisi uyarınca taşıyan yüke elverişli bir konteyneri yükle ilgililerin kullanımına sunma borcu altındadır.

*4.* Taşıyanın yüke elverişli bir konteyner tedarik etme yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi ifa etmemesi durumunda kendisinin navlun sözleşmesinin ihlâlinden ötürü sorumluluğu doğar.

*5.* Söz konusu yükümlülüğün ihlâl edilmesi sebebiyle taşıyanın hâkimiyet alanı içerisinde eşya zıya veya hasara uğrarsa, *yüke özen borcunun ihlâli*nden doğan sorumluluk hükümleri uygulanmalıdır ([e]TTK m. 1061 vd.; TTK m. 1178 vd.; LK m. 3 II).

*6.* Zıya veya hasarın taşıyanın hâkimiyet alanı dışında gerçekleşmesi hâlinde ise, navlun sözleşmesinin ihlâlinden ötürü taşıyan sorumluluk sınırlamasına tâbi olmadan ortaya çıkan bütün zararlardan sorumlu olabilecektir (BK m. 112 vd.).

*7.* Konteynerin yüke elverişsizliğinden doğan zıya veya hasarlarda, *multimodal* taşımalar söz konusu ise, eşya zararının deniz taşıma devresinde ortaya çıkması hâlinde, yukarıdaki sonuçlar geçerli olacaktır (TTK m. 904). Zarar yerinin belirlenememesi hâlinde ise, multimodal taşıyıcının sorumluluğu TTK m. 875 vd.'deki hükümlere tâbi olacaktır.

*8.* Rotterdam Kuralları m. 14 (c)'de yer bulduğu gibi, taşıyanın sorumluluğu açısından konteynerin yüke elverişsizliğinin geminin başlangıçtaki elverişsizliğiyle ilgili sorumluluk rejimine tâbi kılınması gerekli bir çözüm değildir. Bu konuda, yüke özen borcunun ihlâlinden doğan sorumluluk hükümlerine başvurulması yeterlidir. Nitekim, Alman hukukunda Rotterdam Kuralları'ndan sonra kabul edilen 2013 Deniz Ticareti Hukuku Reformu'nda konteynerin yükse elverişsizliği özel olarak hüküm altına alınmamış; hatta taşıyanın başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğu ile yüke özen borcunun ihlâlinden doğan sorumluluğun farklı rejimlere tâbi tutulması anlayışı önemli ölçüde terk edilmiştir (AlmTK § 485, 498).

## KAYNAKLAR

**Adıgüzel**, B.: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Ankara 2012.

**Adıgüzel**, B.: Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara 2014. (Anılış: MTO)

**Adıgüzel**, B.: Taşıma Hukuku - Deniz Ticareti Hariç, Ankara 2018.

**Akan**, P.: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlâlinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Ankara 2007.

**Akdeniz**, U.: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara 2013.

**Akın**, M. Z.: Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 36-61.

**Akıncı**, S.: Deniz Hukuku - Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.

**Aksoy**, S.: Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı, BATİDER 2017, C. 33, S. 1, s. 137-178.

**Aladwani**, T.: The Supply of Containers and Seaworthiness – The Rotterdam Rules Perspective, JMLC 2011, Vol. 42, No. 2, s. 185-209.

**Algantürk-Light**, D.: Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2017, C. 16, S. 2-3, s. 17-27.

**Arkan**, S.: Ticari İşletme Hukuku, 23. Basıdan Tıpkı Basım, Ankara 2017.

**Arkan**, S.: Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya 1991, s. 341-358.

**Armstrong**, T. J.: Packing Trends and Implications in the Container Revolution, JMLC 1981, Vol. 12, No. 4, s. 427-465.

**Atamer**, K.: Deniz Ticareti Hukuku C. II - Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları), İstanbul 2018.

**Atamer**, K.: Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII, 12 Haziran 2009, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 2008, s. 165-274.

**Bannister**, J. E.: Containerization and Marine Insurance, JMLC 1973-1974, Vol. 5, No. 3, s. 463-481

**Bordahandy**, P. J.: A Liability Attached to the Supply of Containers by a Maritime Carrier: A Comparative 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.

**Bordahandy**, P.-J.: Containers: A Conundrum or a Concept?, JIML 2005, Vol. 11, No. 5, s. 342-375 s. 342-371.

**Çağa**, T./**Kender**, R.: Deniz Ticareti Hukuku C. I – Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 15. Bası, İstanbul 2010.

**Çağa**, T./**Kender**, R.: Deniz Ticareti Hukuku C. II – Navlun Sözleşmesi, 10. Bası, İstanbul 2010. (Anılış: C. II)

**Çakıcı**, L.: Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık [Konteynerle Kombine Taşımacılık], Ankara 1978.

**Can**, M.: CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukuku Genel Esasları, C. I, Ankara 2017.

**Çelikel**, A./**Erdem**, B.: Milletlerarası Özel Hukuk, 14. Bası, İstanbul 2016.

**CMI**: Travaux Préparatories of the Hague Rules and Hauge-Visby Rules, http://comitemaritime.org/ publications-documents/travaux-preparatoires/ [e.t. 17/8/2017]. (Anılış: Travaux Préparatories)

**Cudahy**, B. J.: The Containership Revolution: Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global, TR News 2006 (September-October), No. 246, s. 5-10.

**De Orchis**, M. E.: The Container and the Package Limitation - The Search for Predictability, JMLC 1974, Vol. 5, No. 2, s. 131-146.

**DeGurse**, J. H.: The "Container Clause" in Article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules, JMLC 1970, Vol. 2, No. 1, s. 131-146.

**Delebecque**, P.: Obligation of the Carrier, in: von Ziegler, A./Schelin, J./Zunarelli, S. (Ed.): The Rotterdam Rules 2008 - Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea, Alphen aan den Rijn 2010, s. 71-92.

**Demirlioğlu**, H.: Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2008.

**Deniz-Kaner**, İ.: Deniz Ticareti Hukuku I-II, Birleşik Bası, İstanbul 2018.

**Deniz**, İ.: Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 173-192.

**Deniz**, İ: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar, İstanbul 1982.

**Dunt**, J.: Marine Cargo Insurance, Second Edition, Oxon 2016.

**Erbaş-Açıkel**, A.: Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması - Konteyner Klozu, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2015, C. 3, S. 1, s. 105-123.

**Eren**, F.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 21. Bası, Ankara 2017.

**Eren**, F.: Mülkiyet Hukuku, Ankara 2011.

**Gençtürk**, M.: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006.

**Glass**, D. A.: Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, Second Edition, Oxon 2012.

**Gümüş**, A.: Borçlar Hukuku Özel Hükümler C. II, İstanbul 2012.

**Gümüş**, M. A.: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 18/II'de Yer Alan "Basiretli İş Adamı (Tacir) Davranışı" Ölçütünün İyiniyetin (TMK m. 3) Varlığının Belirlenmesindeki İşlevi, Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, C. 22, S. 3, s. 1221-1240.

**Günay**, B.: Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey / Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara 2013.

**Gürses**, Ö.: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğu'na Etkileri, İstanbul 2005.

**Hepgülerler**, E.: Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2011.

**Herber**, R.: Entscheidungen/Seetransport (Thema: §§ 659, 660 Abs. 2, § 607a Abs. 1 HGB, § 280 BGB), TranspR 2011, Heft 3, s. 113-115. (Anılış: TranspR 2011)

**Herber**, R.: Seehandelsrecht – Systematische Darstellung, 2. Auflage, Berlin - Boston 2016. (Anılış: SHR 2016)

**Herber**, R.: Seehandelsrecht - Systematische Darstellung, Berlin - New York 1999.

**Herber**, R. (**Schmidt**, C./**Schmidt**, K. [Hrsg]): Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht, 3. Auflage, München 2014.

**Hsu**, M. L.: Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (= Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland, Diss., Hamburg 1995.

**Jaegers**, G.: Probleme der Beförderer-und Spediteurhaftung im Container-und Trägerschiffsleichterverkehr, Diss., Nürnberg 1986.

**Kara**, H.: Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul 2018.

**Kehl**, M. F. (**Knorre**, J./**Demuth**, K./**Schmid**, R. T.): Handbuch des Transportrechts, München 2008.

**Kender**, R./**Çetingil,** E./**Yazıcıoğlu**, E.: Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler C. I, 14. Bası, İstanbul 2016.

**Kirsten**, T.: Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr, Diss., Hamburg 1969.

**Kıpçak**, H. Ü.: Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Analizi, Sorunların Belirlenmesi ve Öneriler, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul 2014.

**Koller**, I.: Transportrecht – Kommentar, 6. Auflage, München 2007.

**Kozanhan**, M. K.: Denizyoluyla Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları, İÜ Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2012.

**Kröger**, B.: Haftungsprobleme im Übersee-Container-Verkehr, Schriften des DVIS, Heft 11, Hamburg 1967.

**Kula-Değirmenci**, N.: Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri: Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, DEÜ Denizcilik Fakültesi Dergisi 2010, C. 1, S. 2, s. 77-96.

**Kula-Değirmenci**, N.: Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir 2012.

**Kula**, N.: Türk Eşya Taşıma Hukuku, Ankara 2018.

**Kuntalp**, E.: Karışık Muhtevalı Akit, Ankara 1971.

**Lannan**, K.: The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea – A General Overview, Unif. L. Rev. 2009, s. 290-323.

**Leary**, M.: Say What You Mean and Mean What You Say: Edging Towards a Workable Container Solution, Tul. Mar. L. J. 2003-2004, Vol. 28, s. 191-207.

**Margetson**, N. J.: Liability of the Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It's Containers, JIML 2008, Vol. 14, No. 2, s. 153-161.

**Markianos**, D. J.: Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht, Heft 26, Hamburg 1960.

**Nomer**, E.: Devletler Hususi Hukuku, 21. Bası, İstanbul 2015.

**Oğuzman**, M. K./**Seliçi**, Ö./**Oktay-Özdemir**, S.: Eşya Hukuku, 20. Bası, İstanbul 2017.

**Okay**, M. S.: Deniz Ticareti Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 1970.

**Omağ**, M. K.: Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi 1973, S. 2, s. 407-438.

**Poroy**, R. /**Yasaman**, H.: Ticari İşletme Hukuku, 16. Bası, İstanbul 2017.

**Prüßmann**, H./**Rabe**, D.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 3. Auflage, München 1992.

**Puttfarken**, H-J.: Seehandelsrecht, Heildelberg 1997.

**Rabe**, D./**Bahnsen**, K. U.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 5. Auflage, München 2018.

**Rabe**, D.: Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen, 4. Auflage, München 2000.

**Radisch**, H. J.: Die Beschränkung der Verfrachterhaftung beim Überseetransport von Containern – Eine rechtsvergleichende Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des anglo-amerikanischen Rechts, Diss., Hamburg 1986.

**Ramming**, K.: Hamburger Handbuch - Multimodaler Transport, München 2011.

**Richardson**, J.: The Hague and Hague-Visby Rules, Fourth Edition, London - Hong Kong 1998.

**Ruß**, W. (**Glanegger**, P./**Kirnberger**, C. et. al.): Heidelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 7. Auflage, Heidelberg 2007.

**Schaffert**, W. (**Ebenroth**, C. T./**Boujong**, K./**Joost**, **D./Strohn**, L.): Handelsgesetzbuch Band 2, §§343-475h Transportrecht, Bank- und Börserecht, 2. Auflage, München 2009.

**Sassoon**, D. M.: Trade Terms and the Container Revolution, JMLC 1969, Vol. 1, No. 1, s. 73-84.

**Schmeltzer**, E. / Peavy, R. A.: Prospects and Problems of the Container Revolution, Transportation Law Journal 1970, Vol. 2, No. 2, s. 263-299.

**Scowcroft**, J. C.: Case Not-Package Limitation: Containers Subject to Different Rule Than Other Cargoes, JMLC 1992, Vol. 23, No. 3, s. 487-495.

**Süzel**, C.: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul 2014.

**Şanlı**, C./**Esen**, E./**Ataman-Figanmeşe**, İ.: Milletlerarası Özel Hukuk, 5. Bası, 2016.

**Şeker**, Z.: Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001.

**Şeker-Öğüz**, Z.: Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Hâller Üzerindeki Etkisi, İÜHFM 2003, C. 61, S. 1-2, s. 327-337.

**Şeker-Öğüz**, Z.: Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine, İÜHFM 2008, C. 76, S. 1, s. 337-342.

**Sekmen**, O.: Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İsBD 2011, C. 85, S. 4, s. 106-121.

**Şener**, O. H.: Ticari İşletme Hukuku, Ankara 2016.

**Serozan**, R.: Eşya Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 2014.

**Seven**, V.: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlâlinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003.

**Simon**, S.:, The Law of Shipping Containers (Part I: A Look at the Factual and Legislative Background, and a critique of a New Judicial Formula, Part II: A Reply to "The Container and the Package Limitation - The Search for Predictability"), JMLC 1974, Vol. 5, No. 3, s. 507-538.

**Sirmen**, L.: Eşya Hukuku, Ankara 2013.

**Sözer**, B.: Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Ankara 1975.

**Sözer**, B.: Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Hâlinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010. (Anılış: Gemi)

**Sözer**, B.: Deniz Ticareti Hukuku I, 3. Bası, İstanbul 2014.

**Steenken**, J.: Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts, Diss., München 1972.

**Stevens**, F.: Liability for Defective Containers: Charting A Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers, in: Soyer, B. /Tettenborn, A. (Ed.): Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Uni-Modal and Multi-Modal Transport in the 21st Century, Oxon 2014, s. 25-40.

**Süzel**, C./**Damar**, D.: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları), BATİDER 2010, C. 26, S. 2, s. 149-240.

**Tandoğan**, H.: Borçlar Hukuku - Özel Borç İlişkileri C. II (İstisna ve Vekalet Sözleşmeleri, Vekaletsiz İş Görme, Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri), 4. Bası'dan Tıpkı 5. Bası, İstanbul 2010, s. 170.

**Tandoğan**, H.: Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C. I/1 (Kendine Özgü Yapısı Olan Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa, Bağışlama), 5. Bası'dan Tıpkı 6. Bası, İstanbul 2008.

**Tekinalp**, G./**Uyanık-Çavuşoğlu**, A.: Milletlerarası Özel Hukuk - Bağlama Kuralları, 11. Bası, İstanbul 2011.

**Tekinay**, S. S./**Akman**, S./**Burcuoğlu**, H./**Altop**, A.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, İstanbul 1993.

**Tetley**, W.: Per Package Limitation and Containers under the Hague Rules, Visby & Uncitral, Dalhousie Law Journal 1978, No. 4, s. 685-707.

**Thume**, K. H.: Haftungsprobleme beim Containerverkehr, TranspR 1990, s. 41-48.

**Ülgen**, H./**Helvacı**, M./**Kendigelen**, A./**Kaya**, A./**Nomer-Ertan**, F.: Ticari İşletme Hukuku, 4. Bası, İstanbul 2015.

**Ülgen**, H.: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988.

**UNCTAD**: Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, 13/1/2013 (http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf [e.t. 17/7/2018]).

**Yavaş**, A.: Kara Yolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul 2016.

**Yavuz**, C./**Acar**, F./**Özen**, B.: Borçlar Hukuku Dersleri - Özel Hükümler, 10. Bası, İstanbul 2012.

**Yazıcıoğlu**, E.: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu - Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000.

**Yazıcıoğlu**, E.: Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, DenizHD 2011, Y. 11, S. 1-4, s. 99-113.

**Yetiş-Şamlı**, K.: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul 2013.

**Yetiş-Şamlı**, K.: Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, İÜHFM 2013, C. 81, S. 2, s. 479-496. (Anılış: Sefere Elverişlilik)

**Yuzhou**, S./**Li,** H. H.: The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under Rotterdam Rules, Unif. L. Rev. 2009, s. 931-943.

**Zschoche**, D.: Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern, NJW 1978, Heft 48, s. 2421-2425.

**KISALTMALAR**

| | |
|---|---|
| **AlmMK** | : 18/8/1896 tarihli Alman Medeni Kanunu (*Bürgerliches Gesetzbuch*) |
| **AlmTK** | : 10/5/1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu (*Handelsgesetzbuch*) |
| **AlmTK[e] §** | : AlmTK'nın 20/4/2013 tarihli "Deniz Ticareti Hukuku Reformu İçin Kanun" (*Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*) ile Değiştirilmiş Eski Paragrafı |
| **Aşa. / aşa.** | : Aşağıda |
| **ATM** | : Asliye Ticaret Mahkemesi |
| **Austl. & N. Z. Mar. L. J.** | : Australian and New Zealand Maritime Law Journal |
| **b.** | : Bent |
| **c.** | : Cümle |
| **BATİDER** | : Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi |
| **BK** | : 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu |
| **Bkz. / bkz.** | : Bakınız |
| **BM** | : Birleşmiş Milletler |
| **C.** | : Cilt |
| **CFS** | : Container Freight Station |
| **Ch. Com.** | : Ticaret Dairesi |
| **COGSA** | : Carriage of Goods by Sea Act |
| **CSC** | : 2/12/1972 tarihli Emniyetli Konteyner Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention for Safe Containers)* |
| **CY** | : Container Yard |
| **DEÜ** | : Dokuz Eylül Üniversitesi |
| **DenizHD** | : Deniz Hukuku Dergisi |
| **Diss.** | : Dissertation |
| **dn.** | : Dipnot |
| **DVIS** | : Deutscher Verein für internationales Seerecht |
| **E.** | : Esas |
| **e.t.** | : Erişim tarihi |
| **FCL** | : Full Container Load |
| **ICC** | : Enstitü Yük Klozları (*Institute Cargo Clauses*) |
| **IMO** | : International Maritime Organisation |

| | |
|---|---|
| **ISMC** | : Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code* |
| **İsBD** | : İstanbul Barosu Dergisi |
| **ISO** | : Uluslararası Standartlaştırma Organizasyonu (*International Organization for Standardization*) |
| **İTÜ** | : İstanbul Teknik Üniversitesi |
| **İÜ** | : İstanbul Üniversitesi |
| **JMLC** | : The Journal of Maritime Law and Commerce |
| **KazancıİBB** | : Kazancı İçtihat ve Bilgi Bankası |
| **K.** | : Karar |
| **L/VK** | : Lahey Visby Kuralları |
| **LCL** | : Less Than Container Load |
| **m.** | : Madde |
| **MK** | : 22/11/2001 tarihli ve 4721 s. Türk Medeni Kanunu |
| **MÖHUK** | : 27/11/2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usûl Hukuku Hakkında Kanun |
| **N.** | : Kenar veya paragraf numarası |
| **No.** | : Numara |
| **Örn. / örn.** | : Örneğin |
| **RG** | : Resmi Gazete |
| **s.** | : sayfa |
| **S.** | : Sayı |
| **Sec.** | : Section |
| **T.** | : Tarih |
| **TEU** | : Twenty-foot Equivalent Unit |
| **[e]TTK** | : 29/6/1956 tarihli ve 6762 s. Türk Ticaret Kanunu |
| **TTK** | : 13/1/2011 tarihli ve 6102 s. Türk Ticaret Kanunu |
| **UNCTAD** | : United Nations Conference on Trade and Development |
| **UYAP-BB** | : Uyap Bilgi Bankası (www.emsal.uyap.gov.tr/BilgibankasiIstemciWeb/) |
| **USCA** | : Birleşik Devletler Temyiz Mahkemesi (*US Court of Appeal*) |
| **vb.** | : Ve benzeri |
| **vd.** | : Ve devamı \| Ve diğerleri |
| **Vol.** | : Volume |
| **Yuk./yuk.** | : Yukarıda |