T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ YOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DEMURAJ VE HUKUKİ SORUNLAR

Doktora Tezi

SEVİ CEREN DALBEYLER

İstanbul,2023

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ YOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DEMURAJ VE HUKUKİ SORUNLAR

Doktora Tezi

SEVİ CEREN DALBEYLER

Danışman: PROF. DR. PINAR AKAN

İstanbul,2023

ÖZET

DENİZYOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DEMURAJ VE HUKUKİ SORUNLAR

Çalışmamızda öncelikle denizyolu ile konteyner taşımacılığı ve bu alanın başlıca aktörleri olan konteyner, hukuki niteliği, özellikleri, konteyner gemileri ve limanlar hakkında okuyucuya kısaca bilgi verilmiş; diğer sözleşme türlerinden farklılıkları esas alınarak ilk olarak kırkambar sözleşmeleri olmak üzere denizyolu ile konteyner taşımacılığına ilişkin sözleşmeler, bunların özellikleri ve tarafları ile başta FCL/LCL olmak üzere konteyner taşıma türleri incelenmiştir. Ardından konteyner demurajının hukuki niteliğini belirlemek ve karşılaştırma yapabilmek adına çarter sözleşmelerindeki sürastarya kurumu, hukuki niteliği, özellikleri bu alacaktan kaynaklanabilecek talepler bakımından karşılaştırmalı hukuklar da göz önünde bulundurularak ayrıntılarıyla ele alınmıştır.

Konteyner demurajının hukuki özelliklerinin incelenmesinde ulaşılan nihai sonuç, bu alacağın Türk hukukunda bir tür tazminat, kira bedeli, sürastarya parası ya da cezai şart kabul edilemeyeceği; navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir yan yükümlülüğün geciktirici şarta bağlanmış ihlali ile talep edilebilen, deniz ticaretine özgü bir tür şarta bağlı borç taahhüdü olduğu yönündedir. Konteyner demurajına Türk hukukunda sırasıyla emredici hükümler, sözleşme ve düzenlenmişse konişmento hükümleri ile nitelikleri elverdiği ölçüde TTK hükümleri uygulanmalıdır. Konteyner demurajı borcu, taşıyanın deniz taşımacılığı faaliyetinde konteynerden mahrum kalması sebebiyle uğradığı zarar ile yaptığı masrafların talebine yönelik olmakla birlikte bazı hallerde borçluyu konteyneri bir an önce teslim etmeye zorlayan bir amaca da haizdir. Taşıyan, konteyner demurajı alacağının yanında tedarik ettiği konteynerin iadesini ya da piyasa değerini bu alacağa ek olarak talep edebilir. Konteyner demurajı alacağı Türk hukukunda deniz ticareti alacaklarına uygulanan bir yıllık zamanaşımına tabi olup, bu süre boyunca taşıyanca herhangi bir davranış yükümlülüğünden bağımsız şekilde talep ya da dava edilebilir.

Konteyner demurajı alacağının imkansızlık, aşırı ifa güçlüğü, hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık gibi hallerde sınırlandırılabileceği ya da duruma göre işletilmeye devam ettirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Son olarak ne bu alacağın düzenlendiği hükümlere ne de kırkambar sözleşmeleri ile konişmento düzenlenen yolculuk çarteri sözleşmelerinde yer alan herhangi bir hükme genel işlem koşullarına ilişkin içerik denetiminin uygulanamayacağı ve Türk gümrük mevzuatı uyarınca yükten tamamen ayrı bir hukuki rejime tabi olması sebebiyle konteyner demurajı alacağının konteynerin yükten fiilen ayrıldığı ana dek işlemeye devam edeceği de araştırmamızda yer alan diğer önemli hususlardandır.

Anahtar Kelimeler: *Konteyner demurajı, denizyolu ile konteyner taşımacılığı, konteyner limanları, konteyner gemileri, dünya konteyner piyasası, FCL/LCL taşımalar, slot çarter sözleşmeleri, konteyner gemisi ve konteyner içi yer tahsisi sözleşmeleri, konteyner ve konteyner ekipmanı leasing sözleşmesi, konteyner kiralama sözleşmesi, karşılıklı konteyner tedariki sözleşmesi, sürastarya ücreti, konteyner yükünün teslimi, serbest süre, gecikme zararları, taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkı, konteyner yüküne ilişkin Türk gümrük mevzuatı, genel işlem koşulları denetimi*

ABSTRACT

DEMURRAGE IN CONTAINER SHIPPING AND LEGAL PROBLEMS

In this thesis, firstly, the reader is briefly informed about container shipping and as main three actors of this field, the container itself, its legal nature, types, qualifications, container ships and ports. Then, based on the differences from other contracts of affreightment, characteristics and parties of bill of lading contracts, as well as container transportation types especially full and less (than) container load were examined. On the second chapter, in order to determine and make an comparison, the legal nature of demurrage in charterparties, its features and claims that may arise from it , discussed in detail takin into account the comparative laws.

The conclusion reached in the examination of legal characteristics of the container demurrage is that it cannot be accepted as a compensation, rental, demurrage, or penalty clause under Turkish law. It is a kind of contingent liability specific to maritime law that can be claimed by breaching a secondary obligation arising from the contract. Mandatory provisions, contract and bill of lading terms if issued, TCC provisions to the extend their legal characteristics allow, should be applied to container demurrage disputes. Container demurrage is claimed to cover the damage and the expenses incurred by the carrier for his shipping activities due to the lack of his container provided to shipper, and in some cases, it also has a compelling purpose for the debtor to deliver the container back as soon as possible. In addition to the container demurrage fee, the carrier has also the right to demand his container or its market value from the shipper. Container demurrage is subject to one year limitation of action period and during this time, the carrier is under no duty to mitigate the loss. It has been concluded that container demurrage can be limited or stopped accruing depending to the case, in situations like impossibility, excessive difficulty of performance and violation of the prohibition of abuse of right. Finally, it is also stated that all the standard terms and conditions used in bill of lading contracts including the container demurrage cannot be determined as unfair according to special mandatory TCC provisions, and since container is subject to a

completely separate legal customs regime, container demurrage will accrue until the goods are actually separated from the container.

Keywords: *Container demurrage, container shipping, container ports, container ships, global container market, FCL/LCL shipping, slot charter contracts, cross slot charter contracts, container and container equipment leasing contracts, container hire contracts, containerspace hiring contracts, demurrage fee, delivery of the goods shipped in container, free time, damages for detention, carrier's lien, Turkish customs legislation about goods shipped in containers, standardized terms of contracts*

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

GİRİŞ……1

1.KONTEYNER KAVRAMI VE DENİZ YOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.1.Konteyner Kavramı……..3

1.2.Konteynerin Yapısı, İşaretleri ve Türleri……..6

1.3.Konteynerin Hukuki Niteliği……..13

1.4.Konteyner Taşımacılığı ve Tarihi Gelişimi……19

1.4.1.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığının Tarihi Gelişimi…….19

1.4.1.1.Tarih Öncesi-1980 Dönemi……..19

1.4.1.2.1980 Sonrası Dönem……22

1.4.2.Konteyner Gemileri, Limanları ve Konteyner Pazarı……..23

1.4.2.1.Konteyner Gemileri……..24

1.4.2.2.Limanlar……...27

1.4.2.2.1.Konteyner Limanları ve İşletme Modelleri…….30

1.4.2.3.Dünya Konteyner Piyasası……...31

1.4.3.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığının Günümüz Dünya ve Türk Deniz Ticaretindeki Yeri……35

1.4.3.1.Dünya Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı……..35

1.4.3.2.Konteyner Taşımacılığı Piyasasında Liman İşletmelerinin Rolü..38

1.4.3.3.Konteyner Taşımacılığı Piyasası ve Türkiye……38

1.5.Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığı Türleri……40

1.5.1.Multimodal Taşımalar……40

1.5.1.1.Genel Bakış ve Tanımlar……..40

1.5.1.2.Mutlimodal Taşımaları Düzenleyen Hukuki Metinler……..43

1.5.1.3.Multimodal Taşımalar ve Konteyner Taşımacılığı……...47

1.5.1.4.Multimodal Taşımalara İlişkin Görüş ve Değerlendirme…….47

1.5.2.Palangadan Palangaya (Tackle to Tackle), Limandan Limana (Port to Port) ve Kapıdan Kapıya (Door to Door) Taşımalar……48

1.5.2.1.Palangadan Palangaya (Tackle to Tackle) Taşımalar ve Hague-Visby Kuralları……49

1.5.2.1.1.Hague-Visby Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumluluğu ile Konteyner Taşımaları……52

1.5.2.2.Limandan Limana (Port to Port) Taşımalar ve Hamburg Kuralları……...52

1.5.2.2.1.Hamburg Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumluluğu ile Konteyner Taşımaları ……53

1.5.2.3. Kapıdan Kapıya (Door to Door) Taşımalar ve Rotterdam Kuralları……...55

1.5.2.3.1.Rotterdam Kurallarının Diğer Taşıma Şekillerini Düzenleyen Kurallar ile Karşılaştırılması……58

1.5.2.3.2.Rotterdam Kurallarındaki Konteyner Taşımalarına İlişkin Düzenlemeler……...62

1.5.3.Full Container Load/Less (Than) Container Load (FCL/LCL) Taşımalar...66

1.5.3.1.FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinin Türk Hukuku Bakımından İncelenmesi……..68

1.5.3.1.1. FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinde Konteynerin Elverişsizliği ve Taşıyanın Sorumluluğu……..68

1.5.3.1.2.Sorumluluğun Başlangıcı ve Hukuki Kaynağı……...70

1.5.3.2.FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinin Karşılaştırmalı Hukuk, Doktrin ve Uluslararası Deniz Ticareti Kuralları Bakımından İncelenmesi……..75

1.5.3.3.FCL ve LCL Taşıma Biçimleri Bakımından Bazı Değerlendirmeler…….80

1.5.3.3.1.Yükle İlgililerin Yükümlülükleri……...80

1.5.3.3.2.Konteynerin Yükle İlgililerce Temin Edilmiş Olması...82

1.5.3.3.3.FCL Taşımalar Bakımından Konişmento Klozları……83

1.5.3.3.4.Karşılıklı Kısmi Çarter Sözleşmeleri Bakımından FCL Taşımalar……..84

1.5.3.3.5.FCL/LCL Konteyner Taşımalarının Konteyner Demurajı Alacağına Etkisi……85

1.6.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığı Sözleşmeleri……86

1.6.1.Türk Hukuku ve Karşılaştırmalı Hukuklarda Deniz Ticareti Sözleşmelerinin Sınıflandırılması……...86

1.6.2.Navlun Sözleşmesi Tanımı, Unsurları, Türleri ve Tarafları…….90

1.6.2.1.Navlun Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları…….90

1.6.2.2.Navlun Sözleşmesinin Türleri……..94

1.6.2.2.1.Çarter-Kırkambar Sözleşmeleri…….94

1.6.2.2.2.Çarter ve Kırkambar Sözleşmelerinde Navlunun Belirlenmesi, Borçlusu ve Alacaklısı……..100

1.6.2.2.3.Asıl Navlun-Alt Navlun Sözleşmeleri…….102

1.6.2.2.3.1.Asıl Navlun-Alt Navlun Sözleşmelerinin Belirlenmesi……102

1.6.2.2.3.2.Asıl ve Alt Navlun Sözleşmelerinde Tarafların Talepleri……..105

1.6.2.2.3.3.Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Belirlenmesi……107

1.6.2.2.3.4.Identity of Carrier Klozu……...111

1.6.2.3.Navlun Sözleşmesinin Tarafları…….112

1.6.2.3.1.Taşıyan……112

1.6.2.3.2.Fiili Taşıyan…….114

1.6.2.3.3.Gemi İşletmeyen Taşıyan ve Diğer Aracılar……118

1.6.2.3.3.1.Brokerler……...118

1.6.2.3.3.2.Gemi Acenteleri……122

1.6.2.3.3.3.Kaptan……..124

1.6.2.3.3.4.Taşıma İşleri Komisyoncuları……...125

1.6.2.3.3.5.Gemi İşletmeyen Taşıyan…….130

1.6.2.3.4.Taşıtan…….132

1.6.2.3.5.Yükleten……..135

1.6.2.3.6.Gönderilen……...136

1.6.3.Kırkambar Sözleşmesine Dayanan Deniz Yolu ile Konteyner Taşımaları……..137

1.6.4.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Diğer Sözleşme Türleri……138

1.6.4.1.Miktar, Hacim ve Hizmet Sözleşmeleri…….139

1.6.4.2.Slot Çarter Sözleşmeleri……141

1.6.4.3.Konteyner Gemisi ve Konteyner İçi Yer Tahsisi Sözleşmeleri...142

1.6.5.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Konteyner Tedariki Amacıyla Kullanılan Sözleşme Türleri……..143

1.6.5.1.Konteyner ve Konteyner Ekipmanı Leasing Sözleşmesi……143

1.6.5.2.Konteyner Kiralama Sözleşmesi……147

1.6.5.3.Karşılıklı Konteyner Tedariki Sözleşmesi……..148

2.NAVLUN SÖZLEŞMELERİNDE DEMURAJ

2.1.Sefer Çarteri Sözleşmelerinde Demuraj (Sürastarya) Kavramı……149

2.1.1.Türk Hukukunda ve Müşterek Hukuk Sisteminde Demuraj……..153

2.1.2.Demurajın Fonksiyonları……..154

2.1.3.Demurajın Hukuki Niteliği ve Bu Niteliğinin Belirlenmesi Bakımından Hukuk Sistemimiz ile Karşılaştırmalı Hukuk Sistemlerine Genel Bir Bakış….155

2.1.4.Demuraj Süresinin Belirlenmesi, Hesabı ve Sona Ermesi…….159

2.1.4.1.“Once on Demurrage Always on Demurrage” Prensibi ve Uygulaması……162

2.1.5.Demuraj Ücretinin Borçlusu ve Alacaklısı……163

2.1.6.Demuraj Ücretinden Doğan Hak ve Talepler……165

2.1.6.1.Hapis Hakkı……165

2.1.6.1.1.Yükleme ve Boşaltma Limanında Hapis Hakkının Kullanılması……...167

2.1.6.1.2.Hapis Hakkının Konusu……...168

2.1.6.1.3.Hapis Hakkına Konu Eşyanın Mülkiyeti ve Zilyetliği…….169

2.1.6.1.4.Hapis Hakkının Kullanılabileceği Alacağın Özellikleri……...170

2.1.6.1.5.Hapis Hakkının Doğumu ve Kullanılması……...171

2.1.6.1.6.Hapis Hakkının Kullanılması Bakımından Bazı Özellikli Haller……..172

2.1.6.1.7.Hapis Hakkının Kullanılmasının Hukuki Sonuçları…174

2.1.6.2.Lien Hakkı……..174

2.1.6.2.1.Türk Hukuku Çerçevesinde Lien Hakkının Kullanılması……...176

2.1.6.3.Demuraj Ücretinden Doğan Diğer Hak ve Talepler……179

2.1.6.3.1.Cesser Klozu……179

2.1.6.3.2.Gecikme Zararları……180

2.1.6.4.Demuraj Alacağının Özellikleri…….182

2.1.6.5.Demuraj ve İlgili Taleplerde Zamanaşımı……..183

2.2.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Demuraj (Sürastarya) Kavramı……184

2.2.1.Genel Olarak Konteyner Demurajı……185

2.2.1.1.Türk Öğretisindeki Tanımlar……..187

2.2.1.2.Yabancı Öğreti ve Hukuki Metinlerde Yer Alan Tanımlar…….189

2.2.1.3.Türk ve Yabancı Mahkeme Kararlarında Yer Alan Tanımlar….191

2.2.2.Konteyner Demurajının Hukuki Niteliği ve Yolculuk Çarteri Sözleşmelerindeki Demuraj ile Karşılaştırılması……...192

2.2.2.1.Borçlar Hukuku Temelinde Kırkambar Sözleşmesinden Kaynaklanan Hak ve Yükümlülüklerin Belirlenmesi ve Konteyner Demurajı Alacağı……...193

2.2.2.2.Konteyner Demurajının Bir Tür Tazminat Olup Olmadığının Tespiti……198

2.2.2.3.Yükün Teslim Alınmamasının Konteyner Demurajına Etkisi…200

2.2.2.4.Karşılaştırmalı Hukuklarda Konteyner Demurajının Hukuki Niteliği……...202

2.2.2.5.Navlun Ekleri (Teferruatı) Bakımından Konteyner Demurajı…205

2.2.2.6.Konteyner Demurajının Türk Hukuku ve Anglo-Sakson Hukuk Sistemleri Bakımından Çarter Sözleşmelerindeki Demuraj Kurumu ile Karşılaştırılması…….206

2.2.3.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Uygulanacak Hukuk……210

2.2.3.1.Milletlerarası Özel Hukuk Bakımından……..210

2.2.3.2.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Kıyasen Uygulanabilecek Hükümler……211

2.2.3.2.1.Temerrüt Hükümleri……212

2.2.3.2.2.Türk Ticaret Kanunu'nun Demuraja İlişkin Hükümleri……..215

2.2.3.2.3.Türk Ticaret Kanunu'nun Gecikme Zararlarına İlişkin Düzenlemesi……...217

2.2.3.2.4.Konteyner Demurajının Ticari Örf ve Adetten Sayılmasına İlişkin Değerlendirme…….219

2.2.3.2.5.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Uygulanacak Hukuk Bakımından Ulaşılan Sonuç ve Değerlendirme……..221

2.2.4.Konteyner Demurajı ve Gecikme Bedeli (Detention) Ayırımı……..222

2.2.5.Konteyner Demurajının Kararlaştırılması ve Miktarının Belirlenmesi….225

2.2.5.1.Konteyner Demurajının Kararlaştırılmasının Şartları…….225

2.2.5.2.Konteyner Demurajının Belirlenmesinde Tartışmalı Haller…...227

2.2.5.3.Konteyner Demurajının Miktarının Belirlenmesi……...228

2.2.6.Konteyner Demurajı Borcunun Oluşmasının Şartları……230

2.2.6.1.Konteyner Demurajı Alacağının Talep Edilebilir Olması (Muacceliyeti)……231

2.2.6.2.Yükün Teslim Anı……..233

2.2.6.2.1.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmesi……..235

2.2.6.2.2.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmemiş Olması……238

2.2.6.2.3.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmiş Fakat Navlun Sözleşmesinden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemiş Olması……239

2.2.6.3.Serbest Sürenin Başlaması Gereken Zaman……...241

2.2.6.4.Serbest Sürenin İşletilmesi ve Sona Ermesi……241

2.2.7.Konteyner Demurajının Alacaklısı ve Borçlusu……242

2.2.7.1.Konteyner Demurajının Alacaklısı……242

2.2.7.2.Asıl ve Alt Navlun Sözleşmeleri Bakımından Alacaklı……..242

2.2.7.3.Konteyner Demurajının Borçlusu……...245

2.2.8.Konteyner Demurajından Doğan Hak ve Talepler……246

2.2.8.1.Hapis Hakkı……246

2.2.8.2.Lien Hakkı……..247

2.2.8.3.Taşıyanın Üzerinde Hapis Hakkını Kullandığı Konteyner Yükünden Kaynaklanan Demuraj Talebi……...248

2.2.8.4.Gecikme Zararları……..249

2.2.8.5.Konteyner Demurajı Borcunun Kapsamı……...250

2.2.8.6.Konteyner Demurajı Borcu ve Temerrüt Faizi……...250

2.2.8.7.Konteyner Demurajının Likit Bir Alacak Kalemi Olup Olmadığının Tespiti……250

2.2.9.Konteyner Demurajı Borcunun Sona Ermesi ve Zamanaşımı……...251

2.2.9.1.Konteyner Demurajı Borcunun İfası……..251

2.2.9.2.Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkansızlığının Konteyner Demurajı Alacağına Etkisi……..252

2.2.9.3.Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkansızlığında Mücbir Sebep ve Beklenmeyen Hal……254

2.2.9.4.Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkansızlığında Kusur…….256

2.2.9.5.Konteynerin Taşıyana İadesinde Geçici İmkansızlık…...258

2.2.9.6.Konteynerin Taşıyana İadesinde Kısmi İmkansızlık……...260

2.2.9.7.Konteyner Demurajı Borcunda Zamanaşımı……..260

2.2.10.Standart Kırkambar Tip Sözleşmeleri ve Taşıyan Tarifelerinin Konteyner Demurajı Şartları Bakımından İncelenmesi……...261

2.2.10.1.Ortak Hükümler……261

2.2.10.2.Arkas Line Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi…….263

2.2.10.3.CMA CGM Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi……..266

2.2.10.4.Hapag-Lloyd Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi……..266

2.2.10.5.Maersk Line Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi……..267

3.KONTEYNER DEMURAJINDA BORÇTAN SORUMLULUK BAKIMINDAN KARŞILAŞILABİLECEK HUKUKİ SORUNLAR

3.1.Konteyner Demurajında Taşıma Şekillerine ve Gecikmenin Meydana Gelme Sebebine Göre Sorumluluk Sahası Prensibi……..269

3.2.Genel İşlem Koşulları Denetimi ve Standart Navlun Sözleşmelerindeki Konteyner Demurajı Hükümlerinin Bu Denetim Bakımından İncelenmesi…….272

3.2.1.Genel İşlem Koşulları ve Türk Borçlar Kanunu'ndaki İlgili Hükümlere Genel
Bakış……..273

3.2.2.Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümlerin Her İki Tarafının Tacir Olduğu Sözleşmeler Bakımından Uygulanması…….275

3.2.3.Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümlerin Genel Olarak Deniz Ticareti Hukuku Sözleşmeleri ve Özellikle Navlun Sözleşmeleri Bakımından Uygulanması Sorunu……..281

3.2.4.Kırkambar Sözleşmesi ve Konişmento Genel Şartlarında Yer Alan Konteyner Demurajına İlişkin Kayıtlar Bakımından Genel İşlem Koşulları Denetimi…….285

3.3.Gümrük Kanunu ve Konteyner İthalat ile İhracat Rejimlerinin Uygulanması Bakımından Konteyner Demurajı Alacağından Sorumluluk…….287

3.3.1.Konteynerlere İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı……..288

3.3.1.1.Uluslararası Konvansiyonlar……..288

3.3.1.2.Konteyner Yönetmeliği……..291

3.3.1.3.Gümrük Yönetmeliği……..292

3.3.1.4.İlgili Genelgeler……..293

3.3.2. Türk Gümrük Sahasına Denizyolu ile Konteyner İçinde Getirilen İthal Yüke İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı……...296

3.3.2.1.Özet Beyanın Verilmesi…….297

3.3.2.2.Risk Analizi ve Yükün Sınıflandırılması……298

3.3.2.3.Eşyanın Gümrük Bölgesine Ulaşması……299

3.3.2.4.Eşyanın Geçici Olarak Depolanması……..300

3.3.2.5.Gümrük Mevzuatı Uyarınca Eşyanın Tasfiyelik Hale Gelmesi..300

3.3.2.6.Eşyanın Tasfiyeye Tabi Tutulması ve Yapılacak İşlemler……..302

3.3.3.Türk Gümrük Sahasından Denizyolu ile Konteyner İçinde Çıkarılan İhraç Yüke İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı…….305

3.3.4.Türk Gümrük Mevzuatı Çerçevesinde İthal ve İhraç Yükler ile Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim Işığında Konteyner Demurajı Alacağının Akıbeti……...308

3.4.Yükle İlgililerce Konteyner Demurajı Borcunun Doğmasını ya da İşlemeye Devam Etmesini Önlemek Amacıyla Alınabilecek Tedbirler ile Başvurulabilecek Çözüm Yolları……309

3.5.İyiniyet ve Dürüstlük Kuralı Bakımından Konteyner Demuraj Alacağının Sınırlandırılması……313

3.6.Fahiş Tazminat Alacağının İndirilmesi Bakımından Konteyner Demurajı Alacağının İncelenmesi……317

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME……..321

KAYNAKÇA……332

GİRİŞ

Dünya ticaretini kökünden ve geri dönülmez şekilde değiştiren metal bir kutu, günümüze kadar binlerce bilimsel eserin temelini oluşturdu. 1950'den önce, satacakları bir malın parçalarının dünyanın çeşitli kıtalarında üretilip bu metal kutular içinde depolarına teslim edilmesinin son derece ekonomik olabileceği neredeyse hiçbir üretici veya satıcının hayal dahi edemeyeceği bir mucizeydi. Günümüzde ise dünya deniz ticaretinin %18.1'iyle, dökme yük taşımaların ardından ikinci en büyük taşıma yöntemi haline gelen konteyner[1]; deniz taşımacılığının yanı sıra kara, hava ve demiryolu taşımacılığının da global şekilde büyüyüp gelişmesine zemin hazırlamıştır.

Bugün, 20.000'den fazla konteynerin insansız ve yaklaşık 400 metre uzunluğunda bir gemi ile Avrupa'dan Amerika'ya 10 günden az sürede taşınabilecek olması pek de şaşırtıcı kabul edilmemekte ve eğer teknoloji bu hızla ilerlemeye devam edecek olursa; bundan elli yıl sonra deniz ticareti hukukçularının konteynerle ilgili hangi hukuki sorunlar üzerine düşünüp tartışacaklarının tahmin edilebilmesi dahi pek de mümkün görünmemektedir.

Global ticarette bu denli önemli bir aktör olan konteyneri hukuken incelemek ve üzerinde henüz sadece ülkemizde değil dünya genelinde de ayrıntılı biçimde çalışılmamış olan konteyner demurajı ile ilgili uygulamadaki hukuki sorunları tespit etmek isteği bu çalışmanın ortaya çıkmasında büyük rol oynamıştır. Konteyner demurajı kanaatimizce deniz ticareti hukukunda kendine özgü niteliği ile akademisyenlerin, uygulamacıların ve yüksek mahkemelerin hala tartıştığı bir alan olarak üzerinde düşünülmesi ve yazılması gereken önemli bir konu olma özelliği taşımaktadır.

Konteyner demurajını incelerken, konuyla ilgili akademik bilgi vermenin yanı sıra, deniz ticareti hukukunun uygulama ile yakın ilişkisini gözeterek uygulamada demurajla ilgili yaşanan ve hala yaşanmakta olan sorunları da incelemeye çalıştık. Çalışmamızda öncelikle konteyner tanımı, çeşitleri ve hukuki niteliği, deniz ticaretinde konteyner kullanımının tarih içinde nasıl geliştiği, konteyner gemileri, limanları,

[1] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2020.** Switzerland, 2020, s.8

konteyner taşımacılığının gelişimi ve dünya ticaretindeki yeri ile konteynerin kullanıldığı deniz ticareti sözleşmeleri incelenerek okura bu alanda bir genel çerçeve belirleme imkanı tanınmak istenmiştir. İkinci bölümde ise sürastarya (demuraj) kavramı ele alınarak, karşılaştırmalı hukukta, standart yolculuk çarteri sözleşmelerinde ve Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan gemi sürastaryası incelenmiş; böylece konteyner demurajı ile benzer ve farklı yönlerinin tespiti mümkün kılınmaya çalışılmıştır. Daha sonra konteyner demurajının tanımı, hukuki niteliği ve konteyner demurajına uygulanacak hukuk doktrin, yargı kararları ve karşılaştırmalı hukuk ışığında ele alınmıştır. Üçüncü bölüm ise deniz ticareti hukuku ile deniz ticareti uygulamasının bir araya getirilmesini sağlamak amacıyla konteyner demurajında borçtan sorumluluk bakımından ortaya çıkabilecek hukuki sorunlara ayrılmıştır. Bu bölümde doktrinden çok yüksek mahkeme kararları ve uygulamacıların sahada karşılaştığı olaylar çerçevesinde konteyner demurajı hakkında bazı soru ve sorunlara cevaplar aranmaya çalışılmıştır. Teoriyle pratiği bir araya getirme hevesimiz umarız başarıya ulaşır ve bu eser hem hukukçuların hem de taşımanın hangi aşamasında yer aldığından bağımsız şekilde tüm deniz ticareti uygulamacılarının konteyner taşımacılığı ve konteyner demurajında gönül rahatlığı ile başvurabilecekleri nitelikte bir kaynak olarak literatürde yerini alır.

1.KONTEYNER KAVRAMI VE DENİZ YOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1.1.Konteyner Kavramı

Konteyner;

-Ülkemizin de taraf olduğu birden çok uluslararası sözleşme[2],

-Uluslararası örgütler[3],

---

[2] **Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Safe Containers 1972)** Madde II/1: *"Konteyner (a) kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam; (b) yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel olarak tasarlanmış; (c) bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için tasarlanmış, bu amaçlar için köşe tertibatlarına sahip; (d) dört dış taban köşesinin kapladığı alanın büyüklüğü: (i) en az 14 metrekare (150 fit kare) veya (ii) eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır. "Konteyner" terimi, araçları ve ambalajı içermez, ancak konteynerin şasi üzerinde taşınması durumunda bunları da içerir."* http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/06/20130605M1-9-1.pdf Son Erişim:13.05.2023

Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi (Customs Convention on Containers 1972) Bölüm I Madde 1: *"Bu sözleşmenin amaçları doğrultusunda: (c) "Konteyner" terimi; taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve: (i) İçerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış; (ii) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam; (iii) Yeniden yüklenmesini gerektirmeden, bir veya daha fazla taşımacılık türü ile eşyanın taşınmasını kolaylaştıracak şekilde özel olarak imal edilmiş; (iv) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış; (v) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş; ve (vi) İç hacmi bir metre küp veya daha fazla olan bir taşıma aracı; anlamındadır."* https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc077/kanuntbmmc077/kanuntbmmc07703930.pdf Son Erişim:10.05.2023

Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Konteyner Havuzlarındaki Gümrük İşlemlerine İlişkin Sözleşme (Convention on Customs Treatment of Pools Containers Used in International Transport 1994) Bölüm I Madde 1(b) Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinden aynen alınmıştır. poolcon.pdf (unece.org) Son Erişim:10.05.2023

Kısmen veya Tamamen Deniz Yolu ile Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) (Rotterdam Kuralları) 1.Kısım 1.Madde/26: *"Konteyner, yüklerin bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim yük veya bu birim yüke yardımcı herhangi bir ekipman anlamına gelir."* https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/Rotterdam_Kurallari_Turkce.pdf Son Erişim:10.05.2023

[3] **International Maritime Organization (IMO) Guidelines Regarding the Verified Gross Mass of a Container Carrying Cargo MSC.1/Circ.1475, 9 June 2014** Annex 2.1.4.: *"Container has the same meaning as the term "container" in the CSC and means an article of transport equipment: (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; (b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading; (c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; and (d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either: (i) at least 14m2 (150 sq. ft.); or (ii) at least 7 m2 (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings."* https://www.imorules.com/GUID-083BE36B-7063-43F1-A5EB-288BC41E1449.html Son Erişim: 10.05.2023

International Organization for Standardization (ISO)'nun 830:1999 sayılı "freight containers" standartı: 3.1.*:"**freight container***

article of transport equipment: (a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; (b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading; (c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another; (d) so designed as to be easy to fill and empty; (e) having an internal volume of at least 1 m3 (35,3 ft3)"

3.2. *"**ISO container***

-Ulusal mevzuat[4],

-Doktrin[5] ve

---

freight container complying with all relevant ISO container standards in existence at the time of its manufacture" https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:1238:en Son Erişim: 10.05.2023

[4] **Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ** Madde 4/c: *"Konteyner: Bir taşıma kabı olup, silindirik, dikdörtgen veya kare prizma şeklinde özel tasarımlı, yükleme/boşaltmalarda sürat ve zaman tasarrufu sağlayan bir kap veya kutuyu…ifade eder."*

Atıkların Karayolunda Taşınmasına İlişkin Tebliğ Madde 4/1: *"Bu Tebliğde geçen;…(s) Konteyner: Bir taşıma donanımı parçası olarak, yükleme biçimi korunarak veya bozulmadan birden çok taşıma türüyle taşınmasına imkan verebilen, istiflemeye, kolaylıkla doldurulup boşaltılmaya, birçok kez kullanılmaya uygun ve dayanıklı malzemeden imal edilmiş kabı…ifade eder."*

Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) (Seri No.1) Madde 3/1: *"Bu Tebliğde geçen;…n) Konteyner: Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ve paletler hariç olmak üzere; 1) İçerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, 2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak tekrar kullanılacak kadar sağlam, 3)Taşıma türü veya taşıt değişikliğini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak nitelikte, 4) Özellikle bir taşıma türünden diğerine transfer halinde pratik kullanım özelliğine sahip, 5) İç hacmi 1m3 veya daha fazla olan, 6) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde tasarlanmış, taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, hareketli tank, ayrılabilir karoser ve üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat ile diğer benzer yapıları,…ifade eder."*

1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik Madde 4: *"Bu yönetmelikte geçen;…f) Konteyner: 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç ve benzerleri ile, 1) İçerisine eşya koymak için kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, 2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam, 3) Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş, 4) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış, 5) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı…anlamına gelir."*

Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik Madde 4/1: *"Bu Yönetmelikte geçen;…o) Konteyner: CSC Sözleşmesi kapsamında geçerli standartlara uygun belgeye sahip bir yük taşıma teçhizatını…ifade eder."* (CSC Sözleşmesi: International Convention for Safe Containers 1972.)

Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama, Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemlerine Ait Yönetmelik Madde 3/e: *"Konteyner: Taşımacılık işlerinde kullanılan, 1972 Konteyner Sözleşmesine uygun olarak imal edilmiş, konteyner onay plakasına sahip, sürekli ve uzun süreli kullanılacak şekilde sağlam (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri), bir kompartıman teşkil edecek şekilde kısmen veya tamamen kapalı, yol boyunca aktarmaya gerek gösterilmeden, bir veya daha fazla taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış, kolay yükleme ve boşaltma yapılabilir, iki taşıt arasında aktarmaya müsait, iç hacmi en az bir metreküp olan araçları…ifade eder."*

[5] *"Konteyner; boyutları ve darası uluslararası standartlarla belirlenmiş, taşıma sistemini bütünleştiren, çoklu taşımacılığa olanak sağlayan, taşımayı kolaylaştıran, göndericiden alıcıya kesintisiz ve elleçlemesiz taşıma kolaylığı sağlayan taşıma kaplarıdır."* Emine Koban ve Hilal Yıldırır Keser. **Dış Ticarette Lojistik.** 5. Baskı. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2013, s.157.

*"**Konteyner (Container):** Taşımacılıkta kullanılan anlamlarıyla; a. Defalarca kullanılabilmek üzere tasarlanmış sağlam ve güçlü yapı; b. Özellikle birden fazla yükleri taşımakta kolaylık sağlamak amacıyla yapılan kutular; c. Yüklemeye hazır ve yükün emniyetini almak için dizayn edilmiş yapı; d. Dikdörtgen prizması şeklinde, oturma alanı asgari 14 m2 (150 ft2) veya 7 m2 (75 ft2) olan taşıyıcı kutulardır. Konteyner terimi ne taşıyıcı aracı ve ne de içindeki paketlenmiş yükü içermemekte, taşıyıcı şaseyi içermektedir."* Ergün Demirel. "Gemilerde Konteyner Operasyonları", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde, 2.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2017, s.181.

"Konteyner; malzeme taşıma ve depolama (sabit ve mobil) ile iskan faaliyetlerinde kullanılan portatif malzemedir. Konteynerler; muhtelif büyüklük ve ağırlıktaki bütünleme maddelerinin, döküm halindeki maddelerin, koli veya kritik malzemenin gidiş ve varış yerlerine göre gruplandırılarak; kontrplak, çelik tahta, alüminyum veya fiberglastan yapılmış özel ve standart korunaklar (şalterler-kaplar) içerisine yerleştirilerek, karayolu, demiryolu ve denizyolu ile taşınmasını ve depolanmasını sağlarlar." Hasan Özgen. "Konteyner Tamir ve Bakım Operasyonları", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde, s.220.

"Konteynerler; günümüzde çelik ya da alüminyumdan imal edilen, genelde uzunluklarına göre 20 feet (20ft x 8ft x 8ft 6in) ve 40 feetlik (40ft x 8ft x 8ft 6in) olmak üzere ikiye ayrılmakla beraber yükseklikleri (örneğin high-cube konteyner),

-Yargıtay[6] tarafından farklı biçimlerde tanımlanmıştır. Tüm bu tanımlarda belli başlı benzerlikler saptanabilmektedir. Konteynerin bu çalışmada da yer verilen tanımlarının ortak noktalarından yola çıkılarak aşağıdaki özelliklere ulaşılabilir:

Konteyner kapladığı alan ve iç hacmi bakımından ISO (Standart Kuruluşu) tarafından belirlenmiş standart boyutlara sahip, değişken yapı ve malzemede bir çeşit taşıma kabı, kutusudur.

Birden çok kullanım için sağlam yapıda üretilir.

Bir taşıma modundan diğerine içindeki yükler boşaltılmaksızın tek bir parça halinde geçirilebilmelidir.

Elleçlenmeye ve bir arada taşınmaya uygun şekilde tertibatları mevcuttur.

Konteyner (istisnai durumlar haricinde)[7] yük ya da ambalaj değildir; ancak bir taşıma ekipmanı parçası veya taşıma gereci sayılabilir.

üst kapaklarının açılabilmesi, üst ve yan duvarlarının olmaması, soğutma sistemine sahip olmaları bakımından farklı şekillerde sınıflandırılabilen taşıma sandıkları, elemanlarıdır." Emre Cumalıoğlu. **Kırkambar Sözleşmesi.** Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2011, s.144-145.

"Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından kabul edilen tip ve ölçülere uygun olarak, her tür taşıma aracıyla taşınabilen, özellikle çok sayıda heterojen yükün tek bir taşıma birimi haline gelmesini sağlayan, taşıma araçlarından bağımsız (taşıma araçlarına bağlı olmayan) bir araçtan diğerine kendine özgü donanımı ile teknik araçlar yardımıyla aktarılabilen, taşıyacağı yüke has nitelik ve türe sahip, elleçlemeye uygun ve birçok kez kullanılmaya elverişli taşıma gerecine konteyner denir." Aksoy Yavaş. **Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 2016, s.17.

"A container is a box of internationally accepted standard dimensions." Chilukuri Maheswar. **Container Refigeration.** United Kingdom: Witherby Seamanship Publication, 2008, s.29.

"**Container** Box that is designed to enable goods to be sent door to door without contents to be handled… The container is widely referred to as a box." Peter R. Brodie. **Illustrated Dictionary of Cargo Handling.** Third Edition. London: Lloyd's List, 2010, s.38-39.

[6] Yargıtay 11. HD E.1984/2187, K.1984/2760: *"Gerek ISO Uluslararası Standartlar Örgütünün tanımlamasına, gerekse doktrindeki tarif ve açıklamalara göre (İnci Deniz-Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları-1982) ve (Dr. Latif Çakıcı-Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık-1978) bir çok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eden, içine konan malların birkaç indirme, bindirme işlerinden sonra da taşınmasını sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir."* Gündüz Aybay. **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları.** İstanbul: Aybay Yayıncılık, 2000, s.248 vd.

[7] Taşıyanın sorumluluğu bakımından bazı uluslararası düzenlemeler ve yerel hukuk kurallarında taşıyan tarafından temin edilen konteynerin yük sayıldığını görmekteyiz. Konteynerlerin boş olarak bir limandan başka bir limana konumlandırılmasına yönelik deniz taşımalarında da konteyner yük sayılabilmektedir. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Bölüm 1.3.

1.2. Konteynerin Yapısı, İşaretleri ve Türleri

Yukarıda açıklanan özellikler daha çok genel amaçlı standart konteyneri tanımlamaktadır. Oysa ki deniz ticaretinde çok çeşitli yükler için özel olarak üretilmiş farklı konteyner türleri mevcuttur. Ayrıca taşıyacakları yüke uygun olarak konteynerler, farklı yapıda veya malzemede üretilebilmektedir. Tüm bunlara ek olarak konteynerlerin liman ve gümrük sahalarında daha kolay tanınmalarını sağlamak, istif, elleçleme ve taşımada kazaların önüne geçmek, konteynerlerin gümrük ve liman sahalarında teslim alınırken yaşanabilecek hırsızlık ve karışıklıkları önlemek amacıyla; konteynerlerin üzerinde bazı standart bilgilendirme işaretleri kullanılmaktadır.

Günümüzde konteynerlerin tamamı çelik, alüminyum veya kontrplaktan üretilmektedir. En dayanıklı konteynerler çelikten üretilenlerdir, alüminyum ise çeliğe göre daha hafif ve pahalı bir malzeme olmakla birlikte yükleme ve boşaltma sırasında daha kolay zarar görebilir. Kontrplak konteynerler ise çelikten ve alüminyumdan da daha az dayanıklı bir yapıdadır.[8] Her üç konteyner türünde de ana iskelet, yükleme ve taşımada dayanıklılık amacı ile mutlaka çelikten yapılır. Maliyeti daha uygun olduğundan bugün konteynerlerin neredeyse tamamı çelik levhalardan imal edilmektedir.[9]

Konteynerler, taşıdıkları yüklere göre farklı çeşitlerde üretilmektedir. Uluslararası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce-ICC*) tarafından 1933 yılında kurulan, *The Bureau of International des Containers* (BIC) isimli uluslararası, kar amacı gütmeyen bir organizasyon, Standart Kuruluşu (ISO) tarafından yetkilendirilerek 6346 numaralı ISO standardına uygun olarak intermodal taşımalarda kullanılan belli başlı konteyner türlerini sınıflandırmış ve her bir türe özel bir kod (*BIC code veya ISO Alpha-code*) belirlemiştir. Buna göre, uluslararası ticarette ve tüm gümrük işlemlerinde birliği sağlamak amacıyla, her bir ISO konteyneri; 11 basamaklı, harfler ve sayılardan oluşan bir tanımlama koduna (*container identification number*) sahiptir. (Örneğin; BICU 123456 5)[10] Bu sınıflandırmaya göre: BIC kodunun ilk üç harfi konteynerin sahibi veya işleticisinin kimliğini belirlemektedir. Sonraki tek harf ise (bu U, J, C veya Z harfidir) taşıma aracının

---

[8] Teoman Akın. **Yük-İstif.** İstanbul: Mart Matbaacılık Sanatları, 2000, s.193-194.
[9] Mehmet Sıtkı Saygılı ve Murat Erdal. "Konteyner Türleri ve Yükleme", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde, s.22
[10] https://www.bic-code.org./bic-codes/ Son Erişim:10.05.2023

konteyner, bağlı bulunduğu donanımdan ayrılabilir konteyner, treyler veya şase olup olmadığını belirler. U harfi konteyner kodudur. Sonra gelen altı haneli sayı kodu konteyner sahibi veya işleticisinin belirlemesi için ayrılmış tescil numarasıdır. BIC kodunun 11. hanesini oluşturan ve ayrı yazılan tek rakam ise seri numarasının geri kalan kısmını doğrulamak amacıyla kullanılan kontrol hanesidir (*check digit*).[11]Ayrıca konteynerin ön kapağının yine sağ üstünde, BIC kodun tam altında harf ve rakamlardan oluşan 4 haneli bir boyut ve tip kodu daha bulunur. Bu dört haneli kodun ilk iki rakamı konteynerin uzunluk ve yüksekliğini, geri kalan ve bir harf bir de rakamdan oluşan iki hanesi ise türünü belirler.[12]

Konteynerleri işaretlemede kullanılan bir başka sistem ise ülkemizin de taraf olduğu Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme'de belirlenmiş Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme Emniyet Onay Plakası (*CSC Safety Approval Plate*) üzerinde yer alan bilgilerdir. Sözleşme Ek 1, Bölüm 4, Lahika başlığına göre söz konusu *"...Emniyet Onay Plakası sabit formda, paslanmaz, yanmaz 200 milimetre x 100 milimetreden daha az olmayan ölçülerde bir dikdörtgen plaka olacaktır ve CSC Emniyet Onayı kelimeleri minimum 8 milimetre yüksekliğinde ve diğer tüm kelimeler ve numaralar minimum 5 milimetre yüksekliğinde olacak şekilde damgalanır, kabartma yapılır veya kalıcı ve okunaklı olarak diğer bir yolla gösterilir."* Yine bu sözleşmenin Ek 1, Bölüm 1, Kural 1'ine göre: *"....Emniyet Onay Plakası her onaylanmış konteyner üzerinde kolayca görülebilen bir yere, resmi amaçlar için verilmiş diğer onay plakasının yakınına, kolayca zarar görmeyecek şekilde kalıcı olarak monte edilir. Plaka en az İngilizce veya Fransızca dillerinde aşağıdaki bilgileri içerir: onay ülkesi ve onay referans numarası, ay ve yıl olarak üretim tarihi, konteynerin üretici tanıtma numarası veya mevcut konteynerler için bu numaranın bilinmediği durumda idare tarafından tahsis edilen numara, kilogram ve libre olarak azami brüt ağırlığı, 1,8 g. için izin verilebilir*

[11] https://www.bic-code.org/identification-number Son Erişim:10.05.2023

[12] BIC koduna göre konteyner çeşitleri ve kodları şöyle sıralanır: G0-Genel Amaçlı Konteyner, V0-Genel Amaçlı Havalandırmalı Konteyner, B0-Kuru Yük Konteyneri (Kapalı), S0-Canlı Hayvan Konteyneri, R0-Soğutmalı Konteyner, H0-Soğutmalı veya Isıtmalı Çıkarılabilir Ekipmanlı Konteyner, U0-Üstü Açık Konteyner, P0-Platform Konteyner, K0-Sıvı ve Gazlar İçin Basınçlı Tank Konteyner, N0-Basınçlı ve Basınçsız Kuru Yük Tank Konteyner ve A0-Hava Konteyneri. Bu konteynerlerin alt türleri ise yukarıda 0 olarak gösterilen ikinci rakamın 1'den 9'a kadar çeşitleriyle özelleştirilmektedir. Örneğin G0 genel amaçlı kapalı kuru yük konteynerini belirtirken, G1 kargo alanının üst kısmında pasif havalandırmaları olan konteyneri, G2 ise başında ve/veya sonunda kapakları olan ve başı ve/veya sonundaki kapakların tamamen açılabildiği konteyneri ifade etmektedir. BIC Code Konteyner Boyut ve Tip Tablosu https://www.bic-code.org/wp-content/uploads/2018/01/SizeAndType-Table1-3.pdf Son Erişim:10.05.2023

istif ağırlığı ve çapraz gergi yükleme değeri, uç ve/veya yan duvar mukavemet değeri ile ay ve yıl olarak ilk ve müteakip bakım kontrolü tarihleri."[13] Konteynerlerin elleçlenmesi, istiflenmesi ve taşınmasında uluslararası ortak emniyet koşullarının belirlenmesi ve uygulanması amacını taşıyan bu sözleşme konteynerlerin dayanaklılığının tespiti bakımından pek çok teknik düzenleme içermektedir.

BIC Kodu ve Emniyet Onay Plakasının yanı sıra konteynerlerin ön kapağında görülebilir şekilde; maksimum müsaade edilebilir yük (*Maximum Permissible Payload*), maksimum işletme tam yükü (*Maximum Operating Gross Weight*), boş konteynerin içindeki sabit yardımcı ekipmanların ağırlığı (*Tare Weight*)[14], hacim kapasitesi (*Capacity in Volume*), Yükseklik Uyarısı (*Height Warning*), üretici bilgileri (*Manufacturer Details*), klas kuruluşu damgası, malike ait detaylar (*Owner Details*) ve elleçleme talimatları gibi işaretlemeler de yer alabilmektedir.

BIC kodunda da belirlenmiş, uluslararası deniz ticaretinde kullanılan belli başlı konteyner çeşitlerini aşağıdaki gibi tanımlamak mümkünüdür:

- ***Genel amaçlı (standart) konteyner***; kahveden bilgisayar parçalarına her tür kuru yükün taşınmasına uygun, dört tarafı kapalı; yükleme için ön, arka veya yan kısımlarında kısmen ya da tamamen açılabilen kapakları olan konteyner türüdür. Genellikle 20 ve 40 feetlik boyutlarda üretilen bu konteynerlerin, yüksek hacimli ancak daha hafif yüklerin (örneğin tütün, beyaz eşya vb.) taşınması için özel olarak yapılmış; 40 feetlik standart konteynerden 30-35 cm. daha yüksek olan 40 feetlik çeşidi de vardır. Amerika ve Avrupa'da gerçekleştirilen yerel demiryolu ve karayolu taşımalarında ise, uluslararası deniz yolu taşımalarında kullanılanlardan farklı boyutlarda konteynerler kullanılmaktadır. Genel amaçlı konteynerlerin havalandırmaya ihtiyaç duyan yük tipleri için tavan kısmında mekanik ya da mekanik olmayan havalandırma sistemine sahip tipleri de mevcuttur.[15]

---

[13] http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/06/20130605M1-9-1.pdf Son Erişim:10.05.2023
[14] Demirel. s.182
[15] Bu konteynerler uygulamada "kahve konteyneri" ya da (İngilizcede havalandırma anlamına gelen ventilation kelimesinin kısaltılarak kullanılması şeklinde) "vent container" adını almıştır.
Saygılı ve Erdal. "Konteyner Türleri ve Yükleme", s.24 ve 26; Tunay Köksal, Nur Jale Ece ve B. Yalın Özkara. **Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2012, s.526; Christiaan Brans. **Marine Cargo Surveys.**

- ***Dökme yük konteyneri***; tahıl veya kakao gibi bir arada taşınan ancak paketlenmeyen dökme yüklerin taşınmasında kullanılan konteyner türüdür. Genel olarak standart konteynere benzer, ancak üst kısmında dökme yükün hortum ya da oluk vasıtasıyla konteynere doldurulabilmesi için üç adet küçük daire şeklinde yükleme kapağı ve içerideki yükün kolayca boşaltılabilmesi için de yan kapağın altında yine daire şeklinde bir adet boşaltma kapağı bulunur. Bu tip konteynerlerin kenarları basınca karşı güçlendirilmiştir. Genel amaçlı konteyner olarak da kullanılabilmektedir.[16] Uygulamada, maksimum 30 ton yük alabilen ancak 20 feetliklere göre iki kat daha geniş alan kaplayarak aha fazla navlun ücretine mal olan 40 feetlikler yerine, 26-28 ton alabilen 20 feetlik dökme yük konteynerleri tercih edilmektedir.[17]
- ***Termal konteyner;*** taşıdıkları yükün özelliğine göre takıp çıkarılabilir veya sabit soğutma ya da ısıtma sistemine sahip konteynerlerdir. Uygulamada taşınan yüklerin çoğunlukla soğutulmuş olmasından yola çıkılarak ***soğutmalı (refrigerated) konteyner*** tanımı daha sık kullanılmakla birlikte literatürde ***frigofirik (ısı kontrollü) konteyner***[18] terimi de yer almaktadır. Uluslararası ticarette konteynerlerin kullanılmasıyla birlikte yaşanan gelişmeler; meyve, sebze, et, süt ürünleri gibi çabuk bozulabilen ürünlerin de kıtalararası ticarete konu olabileceği fikrini doğurmuştur. Soğutmalı konteynerler ilk olarak 1960'ların sonlarında kullanılmaya başlanmasına rağmen ticarette kazandıkları önem, patentlenmelerine ve teknolojik olarak hızla geliştirilmelerine olanak sağlamıştır.[19] Termal konteynerler temel yapı olarak tıpkı standart konteynerlere benzer, hatta termal olarak kullanılmadıkları taşımalarda standart konteyner olarak da kullanılabilirler. Standart konteynerler ile aralarındaki temel fark ise; termal konteynerlerin taban, yan duvarlar ve tavan bölümlerinin ısı kaybına karşı özel malzemelerle izole edilmiş olmasıdır. ISO'nun 1496/2 numaralı standardı termal konteynerlerin temel özeliklerini belirlemektedir.[20] Soğutmalı

2nd Edition. United Kingdom: Witherby Seamanship Publishing, 2011, s.170; Peter R. Brodie. **Illustrated Dictionary of Cargo Handling.** Third Edition. London: Lloyd's List, 2010, s.54 ve 72.; Akın. s.200

[16] Köksal, Ece ve Özkara. s.528; Brans. s.170; Akın. s.201

[17] Jean-Paul Rodrigue ve Theo Notteboom. "Looking Inside the Box: Evidence from the Containerization of Commodities and the Cold Chain". **Maritime Policy & Management.** Vol:42, No:3, (2015), s.207-227, s.220

[18] Saygılı ve Erdal. "Konteyner Türleri ve Yükleme", s.27

[19] Joseph Sinclair. **Refrigerated Transportation.** Second Edition. London: Witherby Publishers, 1999, s.16

[20] Sinclair. s.57

konteynerlerin üç temel çeşidi bulunmaktadır: soğutma ünitesini de içinde bulunduran termal konteynerler (*integral system*), birden çok konteynerin aynı anda bağlanabildiği soğutma sistemli konteynerler (*CONAIR*) ve yine kendi soğutma ünitesine sahip çift sıcaklık ayarlı konteynerler (*dual temperature container units*). Gemilerde genellikle birden çok termal konteynerin bağlanabildiği kalıcı soğutma üniteleri mevcuttur; ancak günümüzde taşıma alanından tasarruf etmek amacıyla çoğunlukla kendi içinde soğutma ekipmanına sahip termal konteynerler kullanılmaktadır. Çift sıcaklık ayarlı konteynerler ise 2006 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. 40 feetlik tek bir konteynerde hem donmuş hem de soğutulmuş ürünlerin bir arada taşınabilmesi için tasarlanmış bu konteynerler; ön bölümlerindeki yükleri -30'dan +30 dereceye, arka bölümlerindeki yükleri ise -2'den +21 dereceye kadar istenilen sıcaklıkta taşıyabilmektedir.[21] Yapılan bilimsel araştırmalar, soğutmalı konteynerlerin güneş ışığına maruz kaldıkları takdirde daha fazla enerji tükettiklerini gösterdiğinden[22] bu konteynerlerin geminin alt veya varsa ambar kısmına yüklenmesi daha az enerji harcamasını sağlayacaktır. Soğutmalı konteynerler, varış noktasında yükün soğutmalı depolara aktarılması aşamasını ortadan kaldırdıkları için son yıllarda *reefer* gemilerle rekabette öne geçmeye başlamışlardır.[23]

- ***Üstü açık/açılabilir (open top/hard top) konteyner;*** ağır veya standart konteyner yüksekliğini aşan yükler için yükleme ve boşaltmada kolaylık sağlamaya yönelik üretilmiş konteynerlerdir. Üstü açık (*open-top*) konteynerlerin tavanı su geçirmeyen özel bir branda ile kapatılmıştır ve tıpkı standart konteynerler gibi yan duvarları, ön ve arka kapakları da mevcuttur. Genellikle mermer, makine, inşaat malzemeleri, kereste ve hurda metal gibi bu kapaklardan sığmayan büyüklükte ve standart konteynere sığmayan uzunlukta yükler için kullanılır.[24] Bu tip konteynerlerdeki en büyük sorun aşınmış veya yıpranmış brandalardan yüke su sızması olasılığının fazlalığı olduğundan; suya dayanıklı olmayan yüklerin

[21] Chilukuri Maheswar. **Container Refigeration.** United Kingdom: Witherby Seamanship Publication, 2008, s.32-33-34

[22] Muhammad Arif Budiyanto ve Takeshi Shinoda. "The effect of solar radiation on the energy consumption of refrigerated container". **Case Studies in Thermal Engineering**. Vol. 12, (2018), s.687-695, s.687

[23] Rodrigue ve Notteboom, s.222

[24] Köksal, Ece ve Özkara. s. 527; Brans. s. 170; Brodie. s. 109 ve 111.; Akın. s.200

taşınmasında ve güverte yükü şeklindeki taşımalarda üstü açık konteynerler genellikle tercih edilmemeleridir.[25] Üstü açılabilir (*hard top*) konteynerler ise çıkarılabilir bir metal tavana sahiptir. Yan kapaklardan sığamayacak kadar büyük yükler söz konusu olduğunda bu tavan vinçle çıkarılır ve yukarıdan yükleme yapılır. Yüksek yüklerde ise kapak tamamen çıkarılıp konteynerin içine yerleştirilebilir.[26]

- ***Platform ve açık (flatrack) konteyner;*** standart konteynerlerle taşınamayacak boyut ve ağırlıkta yükler için özel olarak üretilmiştir. Platform konteynerler, ağır yükleri taşıyabilmek için güçlü bir tabana sahip ancak eni geniş ve boyu uzun yüklerin taşınmasında kullanılması için ön, arka ve yan duvarları olmayan konteynerlerdir.[27] Sadece özel bir teknikle kaldırılabilen ve diğer konteynerlerle köşe bağlantı parçaları yardımıyla bağlanarak istiflenebilen platform konteynerlerin üzerine yükleme yapılabilmesi mümkün değildir.[28] Açık (*flatrack*) konteynerlerin ise tabanlarının yanı sıra takılıp çıkarılabilen veya sabit ön ve arka duvarları da mevcuttur. Yerden yüklenebilecek aşırı ağırlıktaki yükler için tasarlanmış bu konteynerlerde ağır yüklere özel bağlama noktaları ve yanlarda destek sütunları için yuvalar bulunur.[29] Açık konteynerlerin en kullanışlı türü, katlandığında tıpkı bir platform konteynere dönüşen katlanabilen yan panellere sahip olanıdır.[30] Hem platform konteynerler hem de katlanabilen kenarlı açık konteynerler boş olarak taşındığında üst üste istiflenebilmekte ve böylece gemilerde yer tasarrufu sağlanabilmektedir.[31]
- ***Tank konteyner;*** sütten viskiye, fosforik asitten sıvılaştırılmış gazlara her tür sıvı ve gaz halindeki yükün taşınabilmesi için özel olarak üretilmiş konteyner türüdür.[32] Paslanmaz çelikten yapılmış ve standart 20 ya da 40 feetlik konteynerin

[25] Brans. s. 170
[26] Köksal, Ece ve Özkara. s. 527; Brodie. s.78
[27] Saygılı ve Erdal. s.26
[28] R. E. Thomas ve G. M. Pepper. **Thomas' Stowage the Properties and Stowage of Cargoes.** Sixth Edition. Glasgow: Brown, Son & Ferguson, 2012. s. 55
[29] Thomas ve Pepper. s.55
[30] Brans. s.171
[31] Brodie. s.62
[32] Brans. s.171

çerçevesine oturtulmuş bir silindirik tanktan oluşur.[33] Sıvılaştırılmış gazları taşıyabilmek için basınçlı, ısıtmalı ya da soğutmalı tipleri mevcuttur.[34]

- ***Tekerlekli kuru yük konteyneri;*** ince, hafif ve güçlü bir materyal olan çelik ağdan ve katlanabilir olarak yapılan bu konteynerler genellikle dökme yükleri taşımada kullanılmaktadır. Tekerlekleri ve hafifliği sayesinde taşımada kolaylık sağlar.
- ***Araba taşıyıcı konteyner;*** uzun mesafelere araba taşınmasında kullanılan özel bir konteyner türüdür. Arabaların içine tam oturarak yolculuk boyunca sabit kalabilmeleri için açılabilen yan kapaklara sahiptir.
- ***Davul (Drum) konteyner;*** adından da anlaşılabileceği gibi yuvarlak silindir şeklinde; çelik, kablo, sert plastik hafif materyallerden yapılan, genellikle sıvı yüklerin taşınmasında kullanılan küçük boyutlu konteynerlerdir.[35]
- ***Hava konteyneri;*** 1 metreküp veya daha fazla hacimli, üstünde ve altında yer alan köşe bağlantı parçaları ile sabitlenebilen, uçak içinde taşınabilmeye uygun ve bantlı sistemde kolayca hareket edebilmesi için tamamen düz bir tabana sahip konteynerlerdir. Havayolunun yanı sıra demir, kara ve deniz yolunda da taşınmaya uygundur (ISO 8323:1985).[36] Hava konteynerleri, uçağın silindirik yapısına uygun olarak gövdede boş alan bırakmamak amacıyla dikdörtgen yerine daha farklı formlarda üretilmektedir. Uçağın tipine göre 10 ya da 20 feetlik tipleri mevcuttur.[37]

Bugün standart bir 20'lik konteynerin ortalama değeri 9000-9500 dolar arasında değişmektedir. 40 feetlik konteynerlerin değeri ise 20 feetlik konteynerlerin yaklaşık 1.6 katıdır. Genellikle 40 feetlik kullanılan termal konteynerlerin fiyatı ayrıca alınan soğutma üniteleri hariç 32000 dolar civarındadır. En pahalı konteyner türü olan tank konteynerlerin ise özellikle yüksek basınçlı veya soğutmalı olarak üretildikleri takdirde değerleri 50000 dolara kadar çıkabilmektedir.[38] Bu sebeple piyasada ikinci el konteyner kullanımı da son derece yaygındır.

---

[33] Brodie. s.175
[34] Thomas ve Pepper. s.56
[35] 16 Types of Container Units and Designs for Shipping Cargo (marineinsight.com) Son Erişim:10.05.2023
[36] https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:8323:ed-1:v1:en Son Erişim:10.05.2023
[37] Koban ve Yıldırır Keser, s.154 vd.
[38] Bert van Leeuwen. "Intermodal Container Leasing", **World Leasing Yearbook**, s.1 http://www.world-leasing-yearbook.com/feature-of-the-month-june (dvb-bank.com) Son Erişim:10.05.2023

Çalışmamızın sonraki bölümlerinde de ayrıntılı biçimde inceleneceği üzere konteynerin türü; değerinin, bulunabilme kolaylığının ve bunun sonucu olarak da demuraj alacağının miktarının belirlenmesinde büyük önem taşımaktadır.

1.3. Konteynerin Hukuki Niteliği

Konteynerin hukuken nasıl tanımlanabileceği birçok eserde irdelenmiştir. Biz de eserimizde fazla tekrara düşmeden bu husustaki görüşlere ve tartışmalara kısaca yer vermeye çalışacağız. Öncelikle kanaatimizce konteynerin tam olarak "ne" olduğunu belirlemek gerekir. Konteyner yük müdür, ambalaj mıdır, yoksa taşıma kabı mı, ya da bir araç mı? Konteynerin (kendi kendine hareket kabiliyeti olmadığından) bir taşıma aracı ya da (yegane işlevi taşınan malların dış etkilerden korunması olmadığından) ambalaj sayılamayacağı doktrinde bazı yazarlar tarafından açıkça belirtilmiştir.[39] Kanaatimizce bu görüşlerin tamamı isabetlidir. Doktrindeki bazı yazarlar konteynerin bir taşıma kabı olduğunu kabul etmiş olsalar da[40], platform konteynerlerin yapısı düşünüldüğünde böyle bir genellemeye gitmek kanaatimizce imkansızdır. Konteynerin bazı hallerde "yük" kabul edilmesi mümkün ise de; konteyneri tanımlamaktan çok taşıyanın sorumluluğunu düzenleme amacı taşıyan bu tip istisnai durumları[41] hariç tutarak ve çalışmamızda yer

---

[39] Bkz. Deniz s.4-5 ve 6.; Latif Çakıcı. **Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık).** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:421. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1978, s.34-35.; Eric Rath. "Containers: Their Definition and Implications". **The Transportation Law Journal.** Vol:7, (1975), s. 57-58 ve 59

[40] Bkz. Çakıcı, s.39. Koban ve Yıldırır Keser, s.137

[41] Boş konteynerlerin taşımaya konu olması hali. Bu durumda konteynerlerin yük olarak kabul edilip edilemeyeceği hakkında Bkz. Ahmet Çalık, **Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması,** Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı 1, s.55 vd. ve Deniz, s.4; Bir diğer istisnai durum da taşıyanın sorumluluğunda ortaya çıkmaktadır. Konteynerin tanımlanmasından ziyade taşıyanın yük zıyaı ve hasarında ne şekilde sorumlu kılınabileceğini düzenleyen Hamburg ve Rotterdam Kuralları da konteyneri bazı hallerde "yük" kabul etmektedir: Hamburg Kuralları Madde 1/5: *"…taşıtan veya yükleten (Shipper) tarafından temin edilmişse konteynerlerin de yük sayılması gerektiği"* hamburg_rules_e.pdf (un.org) Son Erişim:10.05.2023; Rotterdam Kuralları 1.Kısım 1.Madde/24'de: *"Yük, bir taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşımayı üstlendiği ve taşıyan tarafından veya taşıyan adına tedarik edilmeyen ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteynırı da kapsayan her türlü eşya, mal ve ürün anlamına gelir."* diyerek taşıyan tarafından veya taşıyan adına tedarik edilmeyen konteynerlerin bu konvansiyona göre yük sayılacağını belirtmiştir. Microsoft Word - Rotterdam Kurallari Turkce.doc (denizticaretodasi.org.tr) Son Erişim:10.05.2023

verilen konteyner tanımlarını da inceleyerek, konteynerin bir taşıma gereci[42] veya taşıma ekipmanı parçası[43] olduğunu söyleyebiliriz.

Konteynerin "ne" olduğunun tespitinden sonra hukuki niteliğini açıklamak için öncelikle eşya hukuku bakımından bütünleyici parça ya da eklenti olup olmadığını tartışmak gerekecektir.

Kanaatimizce konteynerin geminin bütünleyici parçası olup olmadığına dair herhangi bir tartışmaya gerek yoktur; konteynerin geminin temel unsuru olmasının mümkün olmaması ve gemiden kolayca ayrılabilmesi, konteynerin geminin bütünleyici parçası olmadığını son derece net biçimde açıklamaktadır.[44] Öğretide Kalpsüz ise taşıyan tarafından tedarik edilmiş konteynerlerin, hukuken birçok halde tıpkı gemi ambarı gibi kabul edilmesinden hareketle geminin bütünleyici parçası olduğu kanaatindedir.[45]

Tartışmalı bir diğer husus ise konteynerin geminin eklentisi (teferruatı) olup olamayacağıdır. Konteynerin geminin eklentisi olması halinde bu tespit, gemi mülkiyetinin devrinde konteynerlerin mülkiyetinin de alıcıya geçmesi sonucunu doğuracağından hukuken son derece önemlidir.[46] Öğretide Deniz'e göre konteyner taşıyana ait veya onun tarafından temin edilmiş ve taşıyanın maliki olduğu tüm gemilere tahsis edilmişse geminin teferruatı sayılmalıdır.[47] Bu görüşü hukuken tartışabilmek için öncelikle Medeni Kanunundaki eklenti tanımını ve bu tanımın unsurlarını tespit etmek gerektiği kanısındayız.

Türk Medeni Kanunu'nun 687. maddesine göre:" *Bir şeye ilişkin tasarruflar, aksi belirtilmedikçe onun eklentisini de kapsar. Eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl*

---

[42] Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını ve sorumluluk sınırlarını düzenleyen 1186. maddesinin 3. fıkrasında da*: "Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedinde söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci zıyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır."* ifadesi konteynerin bir taşıma gereci olarak kabul edildiğini göstermektedir.

[43] **Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Safe Containers 1972)** *Madde II/1: "Konteyner ...bir taşıma ekipmanı parçasıdır."*

[44] Bütünleyici Parça tanımı için Bkz. Türk Medeni Kanunu Madde 684

[45] Başak Şit (Ed.). **XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu.** Ankara: Sözkesen Matbaacılık, 2009, s.285

[46] TTK m.1002

[47] Deniz, s.10-11-12.

şeye sürekli olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır. Eklenti, asıl şeyden geçici olarak ayrılmakla bu niteliğini kaybetmez.". Türk Eşya hukukunda bu maddenin yorumlanması sonucu bir taşınırın eklenti olabilmesi için bazı şartların bir araya gelmesi aranmaktadır. Bu şartlar doktrindeki yazarlarca farklı şekillerde tanımlanmıştır. Öncelikle Oğuzman, Seliçi ve Oktay-Özdemir[48] bir taşınırın eklenti sayılabilmesi için iki grup şartın gerçekleşmesi gerektiği görüşündedir: İlk olarak, taşınır malın asıl şeyin ekonomik amacına tabi kılınmış olması gerekir ve bu özgüleme ya yerel adetlerden ya da malikin açık arzusundan anlaşılmalıdır; ayrıca bu özgüleme devamlı, yani sürekli bir tarzda olmalıdır. İkinci şart ise; yapılan özgülemenin iki şey arasındaki maddi bir bağlantı ile dışarıya karşı belirli bir hale gelmesi, eklentinin asıl şeye tabi kılınmasıdır. Bunun yanı sıra Akıntürk[49] bir taşınırın eklenti vasfının kabulü için söz konusu şeyin bağımsız bir taşınır eşya olmasını, asıl eşya ile eklenti arasında amaçsal bağlılık bulunmasını ve son olarak da asıl eşya ile eklenti arasında dışarıdan görülebilir (maddi) bir bağlantı bulunmasını aramaktadır. Ertaş[50] ise eklenti vasfının kabulü için; şeyin taşınır eşya olması, asıl şeyle arasında üçüncü şahıslarca görülebilecek bir bağlantının olması, eklentinin asıl şeye daimî şekilde ekonomik tahsisi ve son olarak da malikin bu yönde anlaşılabilen iradesi veya yerel adetin varlığının gerekli olduğunu belirtmektedir.

Konteyner ve gemi arasındaki ilişkiye bakıldığında ise yukarıda sayılan unsurlardan sadece bazıları önem kazanmaktadır: konteynerin taşınır bağımsız bir eşya olduğundan, geminin ekonomik amacına hizmet ettiğinden, geminin (konteyner gemilerinin) işletilmesi için varlığının zorunlu olduğundan ve harici olarak görülecek şekilde gemiyle maddi bağlantısı olduğundan yana herhangi bir kuşku yoktur. Kanaatimizce bu şartlar arasında asıl tartışılması gereken "daimî ve sürekli" bağlantı ile "malikin iradesi veya yerel adetlere göre asıl şeye bağlı kılınma" olmalıdır. Yine de unutulmamalıdır ki, daimi ve sürekli bağlantı unsurunun var olmadığına kanaat getirilirse konteynerin eklenti olma

[48] M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir. **Eşya Hukuku.** 24. Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022, s.341-342
[49] Turgut Akıntürk. **Eşya Hukuku.** İstanbul: Beta Basım, 2009, s.73 vd.
[50] Şeref Ertaş. **Eşya Hukuku.** 9. Baskı. İzmir: Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, 2011, s.217 vd.

ihtimali kalmayacağından artık malikin iradesi ve yerel adetlere göre asıl şeye bağlı kılınma unsurlarının varlığı yahut yokluğu sonucu değiştirmeyecektir.

Deniz taşımacılığı uygulamasında gemilerde konteyner kullanımına bakıldığında ise, konteynerlerin her yolculuk için ayrı ayrı temin edildiklerini görmekteyiz. Yükleten veya taşıtan tarafından temin edilen konteynerlerde gemi-konteyner ilişkisi sadece bir yolculuk için kurulduğundan, bu konteynerler bakımından gemiye eklenti olabilme ihtimali zaten mümkün olamaz. Ne var ki taşıyana ait ya da onun tarafından temin edilen konteynerler bile sürekli olarak aynı gemide kullanılmamakta, her yolculuk sonunda gemiden boşaltılarak varma limanında depolanmakta, limandan limana taşımalar için gümrük işlemleri yapıldıktan sonra gönderilenlere teslim edilmekte, kapıdan kapıya taşımalar içinse deniz taşımacılığından sonra planlanmış olan taşıma türüne bağlı olarak son varış noktasına götürülmek üzere daha küçük bir gemiye, karayolu aracına, uçağa ya da trene yüklenebilmektedir. Uygulamada taşıyanın maliki olduğu bir konteyner dahi ancak birkaç yolculuk sonrasında aynı gemiye dönebilmekte ya da farklı bir gemi ile farklı bir varma limanına taşınmaktadır. Bu durumda bir konteynerin bir gemiye sürekli olarak özgülenebilmesi mümkün değildir. Deniz ise taşıyana ait veya onun tarafından temin edilmiş olan tüm konteynerlerinin taşıyanın tüm gemilerine aynı anda özgülenmesi ihtimalinden bahsetmektedir.[51] Bu durumda dahi yine Medeni Kanun'daki eklenti tarifini temel alarak birden çok taşınırın birden çok eşyaya aynı anda eklenti olabilmesi, yani bir "çoklu eklenti olma" halinin kanun koyucunun bu maddeyi düzenleme amacının dışına çıkmak olduğu kanaatindeyiz. Eklenti vasfına sahip olduğunu kabul etsek bile bir konteyner bir gemide iken o geminin eklentisidir, diğer gemideyken ise diğerinin. Deniz'in tarif ettiği bu durum eşya hukuku bakımından bir asıl şey-eklenti ilişkisinden ziyade bir eşya birliği[52] ilişkisine yaklaşmaktadır. Aynı zamanda kanaatimizce bu halde dahi, eklentinin sürekli olarak özgülenme unsuru yine gerçekleşmeyecektir; çünkü bir konteynerin gemi yolculuğundan ya da içindeki yüklerin boşaltılmasından sonra yine gemiye geri dönmesi her zaman mümkün olamaz; bir sonraki yolculuk için

[51] Ezgi Hepgülerler. **Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011, s.32-33.
[52] Oğuzman/Seliçi/Oktay-Özdemir, s.15: "*Bağımsızlıklarını kaybetmeksizin ortak bir amaç için bir araya getirilmiş olan ve ekonomik bütünlük arz eden birden çok eşyanın meydana getirdiği eşya topluluğudur.*"

kullanılamayacak türde, kirli, fazla büyük ya da küçük olabileceklerinden bakımı yapıldıktan sonra tekrar kullanım için boş konteyner depolarına ya da liman sahalarındaki boş konteyner alanlarına çekilirler ve gemiyle bağlantılarının kalmaması da hukuken sürekli özgüleme şartını yine ortadan kaldırır.[53]

Medeni hukuka ilişkin bu tartışmalardan sonra, eşya hukukundan deniz ticareti hukukuna geçerek Türk Ticaret Kanunu ve doktrinde "geminin eklentileri" başlığının nasıl ele alındığına yakından bakmakta yarar görmekteyiz. Güncel Türk Ticaret Kanunu'nda geminin eklentilerinin ne olduğunu ya da olabileceğini açıklayan herhangi bir hüküm bulunmamakla beraber 6267 sayılı eski kanunun gemi mülkiyetinin devren iktisabını düzenleyen "Geminin Teferruatı" başlıklı 869. Maddesinin 3. Fıkrasında: "*Filikalar da geminin teferruatındandır. Tereddüt halinde, gemi demirbaş defterinde yazılı şeyler teferruattan sayılır.*" şeklinde bir düzenlemeye rastlanmaktadır. Geminin demirbaş defterine kayıtlı olması halinde konteynerlerin geminin teferruatından olduğunun kabulü gerekir mi? Bu soruyu söz konusu kanun hükmünün yalnızca aksi ispat edilebilir bir karine oluşturduğu bilgisi[54] ile olumsuz olarak yanıtlamak gerekmektedir. Kalpsüz'e göre filikalar bile ancak Medeni Kanun'da öngörülen unsurlara sahip olmak şartı ile teferruattan sayılabilecektir.[55] Biz de bu tespite katılıyor ve konteynerlerin Medeni Kanunda yer alan eklentinin "asıl şeye sürekli olarak özgülenme" unsuruna sahip olmaması sebebiyle eski ticaret kanununda düzenlenen bu hüküm sebebiyle bile teferruat sayılamayacağını kabul ediyoruz. Sonuç olarak konteyner geminin ne bütünleyici parçası ne de eklentisidir.

Karşılaştırmalı hukuklardan deniz ticareti hukuk sistemimizin paralel olarak düzenlendiği Alman hukukunda Herber[56] de konteynerlerin geminin eklentisi (*Zubehör*) sayılamayacağı görüşündedir. Bu durumun sebebini de konteynerlerin ve bağlama ekipmanlarının hiçbir halde belirli bir gemiye özgülenmemiş olması olarak

---

[53] Kerim Atamer. **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018, s.43
[54] Bkz. Turgut Kalpsüz. **Gemi Rehni.** 5. Baskı. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2004, s.97
Tahir Çağa. **Deniz Ticareti Hukuku I.** 10. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995, s.36
Sami Okay. **Deniz Ticareti Hukuku I.** Üçüncü Bası, İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1970, s.103
[55] Kalpsüz, s.97
[56] Rolf Herber. **Seehandelsrecht: Systematische Darstellung.** 2. Baskı, Berlin: De Gruyter,1999, s.98

açıklamaktadır. Prause[57] de herhangi bir hukuki sebep göstermeden konteynerlerin hiçbir durumda geminin teferruatı olamayacağını belirtmiştir. Amerikan mahkemeleri ise konteynerlerin kendi deniz ticareti kanunlarına (*Carriage of Goods by Sea Act-COGSA*) göre taşıyanın sorumluluğun sınırlandırılmasında paket olarak kabul edilip edilemeyeceğinin değerlendirildiği kararlarında, taşıyanın maliki olduğu yahut onun tarafından temin edilen konteynerlerin geminin bir parçası[58] ve sökülebilen kompartımanları olduğu[59] kanaatine varmışlardır. İngiliz yüksek mahkemesi de konteynerlerin tek bir gemiye özgülenmelerinin mümkün olamayacağından bahisle gemi rehininin kapsamına alınamayacağına karar vermiştir.[60]

Son olarak da Yargıtayın konteynerin hukuki niteliğini nasıl tanımladığından kısaca bahsedelim. Çalışmamızın 1.1. numaralı bölümünde konteynerin tanımını yaparken Yargıtayın konteyneri nasıl tanımladığından bahsetmiştik. Şimdi ise yüksek mahkemenin konteynerin hukuki niteliğini belirleme amacı taşıyan kararlarını incelemekte yarar görmekteyiz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 1984 tarihli bir kararında[61] hem konteyneri tanımlamış[62] hem de konteyneri Amerikan yaklaşımına paralel biçimde "*taşımada sürati sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir ambarlar"* olarak nitelendirmiş, Deniz de bu tanıma eserinde yer vermiştir.[63] Yine 11. Hukuk Dairesi 2014 tarihli başka bir kararında[64] ise "*...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 m.1019 uyarınca sorumlu olacağı..."* şeklinde bir ifadeye yer vererek taşıyan tarafından temin edilen konteynerin elverişsizliğini konteynerin geminin bir eki olduğunu kabul ederek geminin elverişsizliği ile aynı hukuki sonuca bağlamıştır. Yargıtay'ın bu kararda deniz ticareti hukukuna tamamen yabancı bir kıymetli evrak

---

[57] Fritz Prause. **Das Recht des Schiffskredits.** 3. Baskı, Berlin: De Gruyter,1979, s.15
[58] (The Pioneer Moon) [1975] 1 Lloyd's Reports 199, p.201: Carrier owned containers are "functionally part of the ship".
[59] (The Aegis Spirit) [1977] 1 Lloyd's Law Reports 93, p.102: "I would liken these containers to detachable compartments of the ship."
[60] The River Rima [1987] 2 Lloyd's Rep. 106
[61] Aybay, s.250; Yargıtay 11. HD E.1984/2187, K.1984/2760 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023
[62] Bölüm 1.1.'de bu tanıma yer verilmiştir.
[63] Deniz, s.4-5
[64] Yargıtay 11. HD E.2013/14743, K.2014/12151 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

hukuku kavramı olan "alonj"u kullanması isabetli olmamıştır. Alonj, Türk hukukunda poliçenin arkasında yer kalmadığı hallerde ciro etmek için ona eklenen bir kağıttır. Bu terimin kelime anlamı ise "uzamak, uzatmak" olarak açıklanmaktadır.[65] Biz Yargıtay'ın konteynerin hukuki niteliği konusunda bu terimi kullanarak açıklamaya çalıştığı hususun; taşıyan tarafından temin edilen konteynerlerin geminin bir eki, uzantısı, yani yine 1984 tarihli kararında da belirttiği üzere "hareket edebilen (seyyar) ambarları" olduğu kanısındayız. Bu görüş de kanaatimizce yukarıda açıklamaya çalıştığımız üzere konteynerin ister taşıyan isterse de taşıtan tarafından tedarik edilmiş olsun, gemi ile hukuki ilişkisinde bir bütünleyici parça ya da eklentiden ziyade; geminin ticari faaliyetine katkıda bulunan bağımsız bir taşınır olduğu fikrine paraleldir.

1.4.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığı ve Tarihi Gelişimi

Konteynerin tanımını, çeşitlerini ve hukuki niteliğini belirlemeye çalıştıktan sonra; konteyner taşımacılığının zaman içinde nasıl geliştiğine, dünya ve ülkemiz ticaretindeki yerine, multimodal taşımalardaki rolüne, konteyner gemilerindeki taşıma şekli ve özelliklerine de kısaca değinmekte fayda görmekteyiz. Operasyonel anlamda konteyner taşımacılığını anlamanın, konteyner demurajının ortaya çıkışı ve gerekliliği hakkında okuyucuya bir fikir vereceğine ve bunun sonucu olarak da demurajın hukuki anlamda incelenmesi esnasında yapılacak açıklamaların daha kolay anlaşılmasına yardım edeceğine inanmaktayız.

1.4.1. Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığının Tarihi Gelişimi

1.4.1.1.Tarih Öncesi-1980 Dönemi

Ticari eşyaların tek bir birim halinde paketlenerek taşınması fikri esasen çok eskilere dayanmaktadır. Milattan önce 3200 ve milattan sonra 1500 yılları arasında Akdeniz ve çevresinde, zeytinyağı ve şarap gibi sıvı yüklerin içlerine doldurularak deniz

[65] Hüsnü Turanlı. "Türk Hukukunda Alonj". **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2017), s.120; Ayrıca Bkz. TTK m.683

taşımacılığına konu olduğu kilden yapılmış kavanozlar, amforalar ve ahşap fıçılar ilk ilkel konteyner örnekleridir. Hatta bunların üzerinde yük, kapasite ve malik bilgilerinin dahi yer aldığı görülmektedir.[66] Günümüzdeki yapısıyla konteyner ise 19. Yüzyılın sonlarında İngiliz ve Fransız demiryollarında ev eşyalarının taşınmasında kullanılmaya başlanmış, birinci dünya savaşından sonra kamyonların ticarette kullanılmasıyla kamyon karoserleri şeklinde Amerika'ya da taşınmıştır. 1920 yılında ise vinçlerle birçok araçta taşınabilen çelik konteynerler ortaya çıkmıştır.[67] Bu gelişmelerden sonra demiryollarında konteyner kullanımı tüm dünyada hızla yayılmıştır.[68] Konteynerlerin deniz ticaretinde kullanılması ise Malcolm P. McLean isimli Amerikalı bir girişimci sayesinde gerçekleşmiştir. Tek bir kamyonla başladığı nakliyat işini kısa sürede dev filolu bir firmaya dönüştüren McLean, deniz ticaretine atılarak Sea-Land adında bir deniz taşımacılığı şirketi kurmuş, bu şirketin sahip olduğu Ideal-X adlı gemi ise 26 Nisan 1956 yılında 58 konteyner yüküyle tarihteki ilk deniz yolu ile konteynerin taşındığı Newark (New Jersey)-Houston seferini gerçekleştirmiştir.[69] Bu başlangıç tahmin edilenin aksine deniz yolu ile konteyner taşımacılığının dünyada hızla yayılmasına öncülük etmek yerine, diğer taşıyanların konteyner taşımacılığını pahalı ve kullanışsız bulmaları nedeniyle McLean'i piyasada bir süre daha yalnız bırakmıştır. O tarihlerde Amerika'da konteynerler tamamen çelikten yapılıyordu ve tamamen doldurulmuş bir konteynerin ağırlığının yaklaşık dörtte birini boş konteynerin ağırlığı oluşturuyordu; bunun yanı sıra konteynerler yükleme ve boşaltma için özel ekipman ve taşıma için özel donanımlı gemilere ihtiyaç duyuyor ve bu durum da büyük bir yatırım gerektirdiğinden McLean dışındaki neredeyse tüm taşıyanlar bu yeni teknolojiye mesafeli davranıyorlardı. McLean ise çareyi konteynerleri hafifletmekte, gemileri bir defada daha çok konteyner taşıması için modifiye etmekte ve yükleme ve boşaltma sürelerinin kısalması için konteyner boyutlarını büyütmekte bulmuştur. Tüm bu değişiklikler işe yarayınca, bir defada bir gemiyle ne kadar çok konteyner taşınırsa maliyetlerin de o kadar düşeceğini fark edilmiş ve daha büyük yeni konteyner gemilerinin yapımları için talimat verilmiştir. 1961'de Sea Land şirketi, ikinci dünya savaşından kalma dört adet askeri tanker satın alarak bunları konteyner taşımaya

---

[66] Andrew Bevan. "Mediterranean Containerization". **Current Anthropology.** Vol:55, No:4, (2014), s.388 vd.
[67] Marc Levinson. **The Box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger.** New Jersey: Princeton University Press, 2006, s.29
[68] Levinson, s.31
[69] J. Mark Rowbotham. **Introduction to Marine Cargo Management.** Second Edition. New York: Informa Law, 2014, s.27

uygun hale getirdiğinde, bu gemiler tarihte ilk konteyner seferini yapan Ideal X'in sekiz katı kadar konteyner taşıyabiliyordu.[70]

Sea Land dışındaki büyük şirketlerin konteyner taşımacılığının doğru şartlarda yapıldığı takdirde son derece karlı bir yöntem olacağını anlamaları ve bu alanda yatırım yapmaya başlamaları 1965'i bulmuştur.[71] Bu tarihten sonra konteyner boyutlarının ve köşe bağlantı parçalarının ISO tarafından standartlaştırılması; uluslararası konteyner taşımacılığının büyük bir hızda gelişip büyümesini, uluslararası limanların konteyner gemilerinin her geçen gün büyüyen boyutlarına uygun olacak şekilde yeniden inşa edilmelerini ve kamyon-tren-gemi kombinasyonlarıyla taşıma maliyetlerinin düşürülerek multimodal taşımacılığın konteyner sayesinde dünyanın her yerinde yaygınlaşmasını sağlamıştır.

Bu yaygınlaşma ile armatörler konteyner başına düşen taşıma maliyetini düşürmek amacıyla daha yeni, büyük ve hızlı gemiler sipariş etmişler ve bu gemileri doldurabilmek içinse navlun fiyatlarını düşürerek aynı rotada taşımacılık yapan rakiplerine üstünlük sağlamaya çalışmışlardır. Uluslararası limanlar da daha derin sulara ihtiyaç duyan büyük konteyner gemileri için yeni terminaller inşa etmeye ve büyük operatörlerle kendilerini uğrak liman olarak kullanmaları halinde özel fiyatlama anlaşmaları yapmaya başlamıştır. İlk olarak Amerika'yı Avrupa'ya bağlayan konteyner ticareti kısa bir süre içinde Japonya, Tayvan, Singapur ve Avustralya'da da yaygınlaşarak dünyanın her yerinden her tür ürünün okyanus ötesine bir haftadan kısa sürede taşınabilmesine olanak sağlamıştır. Tüm bu hızlı büyüme stratejisi ve rekabet konteyner taşımacılığı piyasasını son derece kırılgan bir hale getirmiş, ambargolar ve savaşlar gibi değişken politik faktörler ve dalgalanan petrol fiyatları tüm büyük şirketleri zarara sürüklemiştir. Büyük şirketlerin iflas riskiyle karşı karşıya kalması, operatörleri birleşerek navlun fiyatlarını sabitleyebildikleri konferanslar ve karteller kurmaya; aynı bölgede servis yapan diğer büyük operatörlerle birleşmeye veya her bir şirketin diğerine kendi gemisinde yük taşıyabilmesi için belirli sayıda konteyner yeri ayırdığı slot çarter sözleşmeleri yapmaya itmiştir.[72] Bu sözleşmelere çalışmamızın sonraki bölümlerinde ayrıntılarıyla değinilecektir. Belirtmek

---

[70] Levinson, s.70 vd.
[71] Levinson, s.93
[72] Brian J. Cudahy. **Box Boats: How Container Ships Change the World.** New York: Fordham University Press, 2006, s.96 vd.

gerekir ki kullanılan söz konusu yöntemler, günümüzde rekabet hukukuna aykırılık gerekçesiyle birçok ülkenin hukuk sistemi tarafından sınırlandırılmış olsa da, 2000'li yıllarda bile sektörün daralma karşısında başvurduğu yöntemlerin büyük ölçüde aynısıdır.

1.4.1.2.1980 Sonrası Dönem

1980'lere gelindiğinde konteyner taşımacılığının yüksek maliyeti ve riski nedeniyle piyasada sadece birkaç büyük konteyner hattı operatörü kalmış ve bir defada ne kadar çok konteyner taşınırsa konteyner başına düşen birim maliyetler aynı oranda düştüğünden konteyner gemilerinin boyutları da büyümeye devam etmiştir. O yıllarda konteyner sayesinde taşınan yüklerde hırsızlık azaldığı için sigorta şirketleri konteyner operatörlerinin sigorta primlerinde %30 oranında indirime gitmişlerdir.[73] Konteyner gemilerinin vinçler sayesinde doldurulup boşaltılmaları da daha az işçilik maliyeti demek olduğundan, tüm bunlar konteyner taşımacılığını dökme yüke göre daha ekonomik kılmış ve bunun sonucunda navlun fiyatlarında önemli bir düşüş yaşanmıştır. Uluslararası konteyner ticareti, daha büyük gemilerin yanaşıp hızlıca boşaltılabileceği derinlik ve büyüklükteki belli başlı limanlarla sınırlanmış olup[74]; bu limanlar dışındaki taşımalar maliyetleri daha uygun olan küçük gemiler ya da başka taşıma modları ile yapılmıştır. Bu durum ise limanlar arasında daha fazla konteyner elleçleyebilme rekabetine, bu rekabete ortak olmak istemeyen devletlerin de bünyelerindeki limanları özelleştirmelerine neden olmuştur. Bir geminin limanda beklemesindense denizde olmasının daha ucuza mal olacağını ve dengesiz ticaret hacimleri nedeniyle gidiş ya da dönüş yolculuğunun diğerinden daha boş olacağını anlayan taşıma şirketleri, limandan limana taşımacılık yerine tek bir geminin birden çok limana uğrayarak başlangıç limanına döndüğü ortalama üç ay süren "dünya turlarına" başlamışlardır. Petrol fiyatlarındaki düşüş ile birlikte yavaş ve az yakıt tüketen bu dev gemilerin, Panama kanalından geçerek aynı yolculuğu çok daha hızlı tamamlayan daha küçük ve hızlı rakiplerinin gerisinde kalmaları; 1986'da U.S. Lines'ın tarihi iflasına sebep olmuştur.[75] Bu iflasın ardından, U.S. Lines'ın gemilerini

---

[73]Salvatore R. Mercogliano. "The Container Revolution". **Sea History.** Vol:114, (2006), s.10
[74] Singapur, Hong Kong, Şangay, Shenzen, Busan, Rotterdam, Los Angeles, Hamburg, Antwerp, Dubai limanları.
[75] Levinson, s.200 vd.

değerinin çok altında bir fiyata satın alan Mc Lean'in kurduğu, ancak bir süre sonra yönetim kuruluyla yaşadığı anlaşmazlıklar sonucu istifa ettiği eski şirketi Sea-Land neredeyse on yıllık bir süre boyunca yeni gemi siparişi vermeye gerek duymamıştır.[76] Konteyner taşımacılığı, Kuzey Amerika, Avrupa ve Uzak Doğu'da yer alan endüstrileşmiş ülkeler için 1962-1990 yılları arasında ticaret hacminde %790'lık bir büyüme yaratmıştır.[77]

Sonraki yıllarda da konteyner taşımacılığı dünya ticaretini kökünden değiştiren önemli bir aktör olmuş, üreticilere sunduğu hızlı ve uygun fiyatlı taşıma modeliyle uluslararası ticaretin gelişmesinde büyük ekonomik avantajlar sağlamıştır.

Konteyner piyasası da tıpkı geçmişte olduğu gibi politik faktörler, dünyadaki ticaret hacmi, dalgalanan petrol fiyatları, dolar kuru gibi dışsal; daha ucuza konteyner taşıyarak rakiplerine üstünlük sağlamak isteyen operatörlerin navlun fiyatlarını düşürerek küçük armatörleri iflasa sürüklemeleri, birim maliyetleri önemli ölçüde düşürdüğü için gittikçe daha da büyüyen dev boyutlu konteyner gemileri nedeniyle piyasada oluşan arz fazlası, konteyner tedariki sorunları gibi de içsel faktörler nedeniyle günümüze kadar pek çok ekonomik iniş ve çıkış yaşamıştır.[78]

1.4.2. Konteyner Gemileri, Limanları ve Konteyner Pazarı

Deniz yolu ile konteyner taşımacılığının üç temel aktörü konteyner, konteyner gemileri ve konteyner limanlarıdır. Bu üç aktörün bir arada incelenmesi, okuyucuya dünya konteyner ticareti hakkında genel bir bakış sağlayacak ve sonraki bölümde yapacağımız hukuki değerlendirmeler ile uygulamanın daha rahat anlaşılabilmesine yardım edecektir. Burada öncelikle konteyner gemileri ve konteyner limanları incelenecek, son olarak da

---

[76] Alfred J. Baird. "Global Strategic Management in Container Shipping". Christel Heideloff ve Thomas Pawlik (Ed.). **Handbook of Container Shipping Management Volume 2: Management Issues in Container Shipping** içinde. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics, 2008, s.12-13

[77] Daniel M. Bernhofen, Zouheir El-Sahli ve Richard Kneller. "Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade". **Center for Economic Studies & Ifo Institute Working Paper No:4136.** CesIfo, 2013, s.18

[78] Şükriye Vardar. "Konteyner Bulunamaması Sorunu". **Denizden Merhaba.** Sayı:15, (2017), s.8-9.

dünyadaki konteyner üretimi ve kullanımı ile ilgili genel bir bilgilendirmeye yer verilecektir.

1.4.2.1.Konteyner Gemileri

Konteyner taşımacılığının tarihçesinde de belirtildiği gibi, deniz yolu ile konteyner taşımalarının başlangıcı 1950'li yıllardır. Bu yıllarda "konteyner gemisi" kavramı henüz piyasada yer almamakta, konteyner taşıyan ilk jenerasyon konteyner gemileri başka amaçlar için üretilmiş gemilerin modifiye edilmesi sonucunda konteyner taşımaya uygun hale getirilmektedir. Örneğin dünyada ilk kez konteyner taşıyan İdeal-X adlı gemi, Amerikan ordusuna ait olan ve ikinci dünya savaşında kullanılmış bir petrol tankerinden dönüştürülmüştür.[79] Bu tarihten sonra konteyner taşımacılığının dünyada hızla yayılması ile birlikte ikinci nesil konteyner gemilerinin üretimine başlanmıştır. Bu gemiler yalnızca konteyner taşımak için inşa edildiklerinden[80] ilk nesle göre daha yüksek taşıma kapasiteli, daha hızlı ve limanlardaki konteyner vinçlerinin kolayca doldurup boşaltma yapabileceği bir yapıda üretilmişlerdir. 1965-1974 yılları arasında dünyada bu yapıda 700'e yakın konteyner gemisi inşa edilmiştir.[81]

Bu tarihlerden sonra inşa edilen yeni konteyner gemileri boyut ve kapasite olarak daha da genişleyerek Panama Kanalı'ndan geçebilecek maksimum büyüklüğe erişmiştir (*Panamax Ships*). Panamax gemiler, bir yolculukta yaklaşık 3500 adet 20'lik konteyner taşıma kapasitesine sahiptir. 1988 yılından itibaren Panamax gemilerinden de büyük, bir seferde çok daha fazla konteyner taşıyarak konteyner başına yapılan taşıma masrafını azaltan gemiler inşa edilmeye başlamıştır (*Post Panamax Ships*).[82] 1996 yılında denize inen 6400 TEU[83] kapasiteli *Regina Maersk* isimli gemi, konteyner gemilerinin kapasitesinde yeni bir dönem başlatmıştır. *Post Panamax* gemilerden sonra 10000 ile

---

[79] Levinson, s.50 vd.
[80] Tarihteki ilk bütünüyle konteyner taşıyan gemi 1960'da üretilen 356 konteyner kapasiteli *Hawaiian Citizen* isimli gemidir. Bkz.Rowbotham, s.29.
[81] Levinson, s.214 ve 221.
[82] Levinson, s.234-235.
[83] TEU (Twenty Foot Equevalent Unit): 20'lik bir standart konteynere eşit ölçü birimidir. Böylece ISO standartlarında 40'lık bir konteyner 2 TEU'ya eşittir. 40'lık konteynerler için uygulamada ayrıca FEU (Forty Foot Equevalent Unit) terimi de kullanılmaktadır. Bu ölçü bir geminin konteyner kapasitesini, belli bir yolculukta veya zaman diliminde taşınan konteyner sayısını ya da ödenecek navlunu hesaplamada kullanılır. Bkz. Brodie, s.188.

14500 TEU arasındaki kapasiteye sahip *New Panamax* gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler aynı zamanda altıncı nesil konteyner gemilerinin de başlangıcı olmuştur (*Neo-Panamax*).[84] Konteyner gemilerinin büyüklüğünü günümüzde Süveyş ve Panama Kanalları ile Malacca Boğazı gibi önemli deniz geçiş yolları belirlemektedir.[85] 14500 TEU ya da daha yüksek kapasiteli konteyner gemileri "ultra büyük konteyner gemisi" (*ULCV(S)-Ultra Large Container Vessel (Ship)*) olarak adlandırılmakta; bu gemilerin uzunlukları 366 metreden, genişlikleri 49 metreden ve çektikleri suyun derinliği (draftı) ise 15.2 metreden fazla olarak hesaplanmaktadır. Daha sonra 18000 TEU kapasiteli *Post-Suez-Max* gemiler inşa edilmeye başlanmış, onları yine 18000 TEU kapasiteli ancak daha derin draftlı *Post-Malacca-Max* gemiler takip etmiştir. Bu gemiler büyüklükleri nedeniyle dünyada sadece Singapur ve Rotterdam limanlarında hizmet alabilmektedir.[86] Günümüzde kullanılmakta olan en büyük konteyner gemisi 21413 TEU'luk kapasitesiyle 2017 yılında inşa edilen *OOCL Hong Kong* isimli gemidir.[87] Bugün konteyner gemilerindeki büyüme trendinin hala devam ettiği ve 2025 teslim tarihli 23000 TEU kapasiteli konteyner gemilerinin sipariş edildiği bilinmektedir.[88]

Son yıllarda üretilen mega konteyner gemileri ile birlikte konteyner hattı operatörlerinin konteyner gemisi başına hesaplanan optimum konteyner/slot oranı 1.8 ile 2.0 civarındadır. Bu da, her bir konteyner gemisini karlı biçimde işetilebilmek için kapasitesinin yaklaşık olarak iki katı kadar konteyner kullandığını ortaya koymaktadır.[89] 2000 yılında 2.99 olan bu oran, konteyner hattı operatörlerinin gelişen teknolojiyle birlikte daha efektif bir varlık yönetimi planı uygulaması ve dünya genelindeki konteyner tahsis probleminin büyümesi sonucunda düşüşe geçmiştir.[90] 1990'lardan itibaren konteyner gemileri, daha hızlı ve ekonomik taşıma yapmaları amacıyla çoğunlukla ambar kapaksız (*hatchless*) olarak üretilmeye başlanmıştır. Genellikle Avrupa-Uzak Doğu hattında kullanılan bu gemilerde, yükün tropik yağmurlardan korunması amacıyla hafif

---

[84] Jean-Paul Rodrigue, Evolution of Container Ships Evolution of containerships – PortEconomics Son Erişim: 10.05.2023
[85] Selim Yazıcı. "Boş Konteyner Yönetimi". Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde, s.206-207.
[86] https://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/container-types.htm Son Erişim: 10.05.2023
[87] Evolution of containerships – PortEconomics Son Erişim: 10.05.2023
[88] Tidal wave of new container ships: 2023-24 deliveries to break record - FreightWaves Son Erişim:10.05.2023
[89] van Leeuwen. "Intermodal Container Leasing", s.1
[90] Rodrigue ve Notteboom, s.214

çelikten imal edilen koruma tenteleri mevcuttur.[91] Bu tip gemiler konteynerler için güvertede taşınma kavramını ortadan kaldırdıklarından, taşıyanın sorumluluğu bakımından ortaya çıkabilecek hukuki problemleri azaltmakta ve bu nedenle de bu gemilere sahip olabilecek ekonomik güçteki büyük operatörler tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Ana hat konteyner gemileri (*mainline* ya da *mother ships*) büyüklükleriyle kıtalararası taşımalarda birim maliyeti düşürerek operatörlere daha ekonomik taşıma sağlarken, yoğunluğu daha az olan hatlara veya daha küçük ölçekli limanlara ise daha küçük boyutlarda besleyici (*feeder*) gemilerle taşımayı gerçekleştirmek daha ekonomik olmaktadır. Büyük limanlara binlerce konteynerle gelen dev gemilerdeki konteyner yükünün daha küçük limanlara dağıtılmasında ya da yakın küçük limanlar arası taşımalarda kullanılan bu tip gemilerin boyutları, ana hat gemilerine göre genellikle daha küçük ve taşıma kapasiteleri ise daha azdır.[92]

Yukarıda sayılan boyutlara göre gemi sınıflandırması dışında uygulamada, gemilerin taşıdıkları yük ve taşıma şekillerine göre; konteynerlerin yanı sıra dökme yük de taşıyabilen semi-konteyner gemileri, reefer konteyner gemileri, konteyner yolcu gemileri, konteyner ro/ro gemileri, ro/ro-lo/lo gemileri, mavna taşıyan gemiler (LASH ve SEABEE gemileri) ve mavna-konteyner gemileri (BACO Liner ve CONDOCK) gibi gemi tanımlamaları da mevcuttur.[93] Dünyadaki en büyük konteyner hattı operatörleri genellikle filolarının maliki oldukları gemilerden oluşmasına önem verirken, çok yoğun hatlarda ya da mevsimsel yoğunluk yaşanan bölgelerde leasing ya da çarter sözleşmeleri ile maliki olmadıkları gemileri kısa ya da uzun vadeli olarak kullanabilmektedirler. Bazı ülkelerdeki kabotaj kısıtlamalarından dolayı, o ülke bayrağını taşıyan gemileri kullanabilmek için yerel operatörlerle yapılan anlaşmalar da uygulamada sıklıkla görülmektedir.[94]

---

[91] "Cargo Loss Prevention Information from German Marine Insurers", GDV, German Insurance Association https://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html Son Erişim:10.05.2023
[92] Baird, s.12
[93]"Cargo Loss Prevention Information From German Marine Insurers", GDV, German Insurance Association https://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html Son Erişim:10.05.2023
[94] Baird, s.12 vd.

1.4.2.2.Limanlar

Dünya deniz ticaretinin üç büyük aktöründen biri olan limanlar, konteyner taşımacılığının tarih içindeki gelişimiyle hem yapısal hem de fonksiyonel açıdan büyük bir değişime uğramıştır. Günümüzde limanlar; sadece ticari ürünlerin teslim alınıp gönderildiği, paketleme ve paketten çıkarma, gümrük ve istifleme işlemlerinin yapıldığı bir denizyolu geçişi değildir. Limanlar artık hinterlandının (liman gerisindeki bölge), hatta içinde bulunduğu şehrin ekonomik yapısını etkileyecek düzeyde büyüyen; bünyesinde ardiye, bankacılık hatta ithal mallar için üretim merkezleri gibi katma değerli hizmetler barındıran, en güncel bilgisayar teknolojilerinden yararlanarak müşterilerine en hızlı ve etkin biçimde hizmet vermeyi amaçlayan büyük ve kompleks işletmelere dönüşmüşlerdir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü 1992 yılında yayınladığı "Liman Pazarlaması ve Üçüncü Nesil Liman Sorunu" başlıklı raporunda; (a)kalkınma politikası, strateji ve yaklaşım, (b)özellikle bilişim alanındaki liman faaliyetlerinin kapsamı ve genişlemesi ile (c)liman faaliyetleri ile liman organizasyonu arasındaki uyumu kriter alarak limanları üç jenerasyona ayırmıştır.[95] Yine aynı örgüt, 1999'da hazırladığı başka bir yayınında ise Avrupa ve dünya genelinden somut örnekler vermiş; gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojilerini iyi planlayarak verimliliğini artıran, birim yükün limanda kalma süresini (*dwell time*) azaltan ve operasyonel ve yönetimsel sistemleri her bir liman işletmesinde standart şekilde uygulayan çoklu liman operatörü şirketleri, dördüncü nesil limanlara örnek olarak göstermiştir.[96]

UNCTAD'ın tanımladığı liman jenerasyonları modeli literatürde, her limanın kendine has özellikleri nedeniyle aynı sınıflandırmaya sokulamayacağı ve örgütün temel aldığı kriterlere zaman içinde yenilerinin eklenmesi gerektiği argümanlarıyla eleştirilmiş olsa da[97], günümüz liman işletmeciliği alanında bazı farklılıklar ve eklemelerle hala geçerliliğini korumakta ve 2019 yılı itibariyle dünyadaki en gelişmiş limanların Şangay, Singapur, Hong Kong ve Busan gibi 5. jenerasyon konteyner limanları olduğu kabul

---

[95] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), **Port Marketing and the Challenge of Third Generation Port.** s.13 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdc4ac7_d14_en.pdf Son Erişim: 10.05.2023

[96] **Ports Newsletter No.19.** UNCTAD Secretariat, November 1999, s.9 vd. https://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf Son Erişim: 10.05.2023

[97] Bkz. European Commission, **WORKPORT (Work Organisation in Ports) Final Report.** 2000, s.72 vd. https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/workport.pdf Son Erişim: 10.05.2023

edilmektedir[98]. Günümüzde dünya ticareti daha yüksek katma değerli ürünlerin üretimine odaklanmış, dökme yük şeklinde taşınan hammadde ticareti geçmişteki önemini büyük ölçüde yitirmiştir.[99] İşlenmiş mamullerin dökme yüklere göre daha korunaklı ve hızlı bir şekilde dünyanın başka bir yerindeki üreticilere ya da alıcılara gönderilmesinin en ucuz ve hızlı yolu olarak konteyner ticareti büyük bir ivme kazanmış, konteyner gemileri tarifeli seferlerle dünyadaki ana konteyner hatlarında[100] düzenli taşıma yapmaya başlamıştır. Konteyner taşımacılığının bu hızlı gelişimi sadece konteyner gemilerini değil, limanları da büyük ölçüde etkilemiş; dünyadaki belli başlı ticari limanlar yeni konteyner terminalleri kurmuşlar[101], konteyner taşımacılığının getirdiği istifleme alanı yaratma zorunluluğundan dolayı yapısal olarak büyümeye gitmişler ve konteynerlerin efektif biçimde elleçlenmesi ve limana gelen gemilerinin kalış sürelerinin kısaltılabilmesi için de rıhtım vinçleri ve diğer taşıma ekipmanlarının[102] kapasitesinin arttırılmasını ve modernleştirilmesini sağlamışlardır. Bu sürecin sonunda konteyner ticareti, piyasadaki en büyük gemilere hizmet verebilecek kapasiteye sahip belli başlı birkaç dağıtım limanında toplanmış; bu da iman işletmeleri arasındaki rekabeti daha da arttırmıştır. Konteyner limanları artık sadece limana yanaşan gemilerden konteynerlerin boşaltıldığı ve limana boş olarak gelen gemilere konteyner yüklendiği alanlar olmaktan çıkmış; aynı anda çok çeşitli hizmetler veren gümrükleme, depolama, transit taşıma, ardiye, tamir ve denetim işlemlerinin de merkezi haline gelmiştir. Bütün bu gelişmelerle birlikte artık limanların işletilmesi de profesyonel şirket grupları ya da o bölgeye büyük hacimde taşıma yapan konteyner hattı operatörleri tarafından gerçekleştirilmektedir.

---

[98] Paul Tae-Woo Lee ve Jasmine Siu Le Lam. "Developing the Fifth Generation Ports Model". Paul Tae-Woo Lee ve Kevin Cullinane (Ed.), **Dynamic Shipping and Port Development in the Globalized Economy Volume 2: Emerging Trends in Ports** içinde, s.186 vd.

[99]**Port Marketing and the Challenge of Third Generation Port.** s.15 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdc4ac7_d14_en.pdf Son Erişim: 10.05.2023

[100] Bu hatlar; Doğu Asya ile Kuzey Amerika'yı birbirine bağlayan **Trans pasifik (East-West)**, Doğu Asya ile Kuzey Avrupa'yı birbirine bağlayan **Uzak Doğu-Avrupa** ve Avrupa ile Kuzey Amerika'yı birbirine bağlayan **Transatlantik (North-North)** hatlarıdır.

[101] Tarihteki ilk konteyner terminali 1962 yılında New Jersey'deki Port Elizabeth'te kurulan Sea Land konteyner terminalidir ve bu terminal yüzlerce yıldır deniz ticareti yapılan New York Limanının iflasına neden olmuştur. Bkz. Levinson, s. 73 ve 92.

[102] Konteyner elleçlemesinde kullanılan başlıca gemi ve saha operasyon ekipmanları; Mobile Harbor Crane (MHC), Ship to Shore Gantry (SSG), Rubber Tyred Gantry (RTG), Rail Mounted Gantry (RMG), Loaded Container Handler(LCH), Container Reach Stacker(CRS), Empty Container Stacker(ECS), Fork Lift Truck(FLT), Yard Towing Truck(YTT) ve Automatic Guided Vehicle(AGV) gibi yüksek maliyetli araçlardır. Bkz. Oğuz Tümiş. "Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde., s.84 vd.

Son yıllarda modern bir konteyner limanındaki başlıca bölgeler; konteyner gemilerinin yanaşarak yükleme ve boşaltmanın yaptığı *rıhtım alanı*; rıhtım ile depolama alanı arasındaki alanların toplamı olan *apron alanı*; ihracat ve transit, ithalat, soğutmalı, tehlikeli yük taşıyan, (open top ve platform konteynerlerden oluşan) standart dışı, boş ve hasarlı konteynerlerin ayrı ayrı istiflendiği *konteyner depolama alanı*; gümrük işlemleri, hasar tespiti ve diğer kontrollerin yapılarak konteyner almaya ya da bırakmaya gelen kamyon sürücülerinin bilgilendirildiği kapı ve transfer alanları ile boş konteyner dolumu ve dolu konteynerlerin boşaltma işlemlerinin (*stuffing/unstuffing*) gerçekleştirildiği *konteyner yükleme istasyonu (Container Freight Station-CFS)* olarak sayılabilir.[103] Liman yüzölçümü içinde terminal sahasının yaklaşık %70'ini kaplayan ve terminaldeki temel kullanım alanını oluşturan kısım ise konteyner depolama alanıdır.[104]

Günümüzde konteyner yük istasyonları, modern terminallerin zaten sınırlı olan sahalarını geliri daha az olan doldurma ve boşaltma işlemleri için kaybetmek istememeleri nedeniyle, liman sahalarının dışındaki lojistik merkezlerine taşınmaktadır.[105] Bu merkezlere aynı zamanda "kuru liman" (*dry port*) adı verilmektedir. Kuru liman ya da lojistik merkezlerinde gümrük ve konteyner doldurma/boşaltma işlemleri ile taşıma modu değişimi yapılmakta, bu tesisler tercihen demiryolu ile limana doğrudan bağlantı sağlamaktadır.[106] Kıyı limanlarına demiryolu yerine karayolu bağlantısı olan kuru limanlar ise fazladan trafik yüküne neden olmaları nedeniyle eleştirilmektedir.[107] Bugün modern limanlarda; konteynerin geleceği gemideki konumu, kime ait olduğu, içindeki yükün cinsi ve ağırlığı, gemiden tahliyesinin ardından istifleneceği yer, ihracat konteynerlerin ne zaman hangi kamyonla limana giriş yapacağı gibi konteynerlerle ilgili

---

[103] Tümiş s.127 vd., Serap İncaz ve Murat Erdal. "Liman Proje ve Yatırım Analizi". Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde., s.266 vd.
[104] Tümiş, s.125
[105] Alpaslan Ateş, Şengül Karadeniz ve Soner Esmer. "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri". **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi.** Cilt:2, Sayı:2, (2010), s.88
[106] Murat Saka ve Oktay Çetin. "Konteyner Taşımacılığı İçin Yeni Bir Model Önerisi: Köseköy Kuru Limanı". **III. Ulusal Liman Kongresi.** İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, 02-03 Kasım 2017, s.6 vd.
[107] Yann Bouchery ve Stefano Fazi ve Jan C. Fransoo. "Hinterland Transportation in Container Supply Chains". C.Y. Lee ve Q. Meng (Ed.). **Handbook of Ocean Container Transport Logistics** içinde. Switzerland: Springer International Publishing, 2015, s.516

tüm bilgiler EDI (*Electronic Data Interchange*) isimli sistemle elektronik ortamda tüm ilgililere iletilebilmektedir.[108]

1.4.2.2.1.Konteyner Limanları ve İşletme Modelleri

Konteyner terminalleri; limanın müşteri profiline, içinde bulunduğu şehrin yerel yönetimine, karlılığına, ülke politikalarına göre farklı işletme modelleriyle işletilebilmektedir. Bu modellerden ilki, sadece kar amaçlı ve tüm taşıyanlara aynı hizmeti sunan liman işletmeleridir. Bu işletmeler içinde aynı zamanda havalimanı işletmecisi olan şirketler de mevcuttur. İkinci model ise konteyner operatörlerinin direkt veya dolaylı uzantısı olarak kurulan, temel amaçları ait oldukları konteyner operatörüne hizmet vermek olan liman işletmeleridir. Üçüncü modelde özelleştirme veya satın alma yoluyla liman hissedarı olan bazı finansal kuruluşları görmekteyiz. Dördüncü model devlete ait ve tamamen bir kamu kurumu olarak işletilen limanlardır ve günümüz rekabet hukuku kurallarına göre devletlerin kendi limanlarını finansal olarak desteklemesi büyük oranda engellendiğinden ve dünya genelinde liman işletmeleri arasındaki rekabete katılabilmek için daha dinamik bir yönetim anlayışı gerektiğinden uygulamada sayıları hızla azalmaktadır. Son model ise eyaletlerin veya şehir belediyelerinin "*landlord*" olarak liman altyapısını kurarak genel pazarlamayı üstlendiği ve terminallerin işletmesini de çeşitli şirketlere genellikle uzun dönemli olarak devrettiği modeldir.[109]

Bugün başarılı liman işletmelerinin %52'sini *landlord* sistemiyle işletilen limanlar oluşturmaktadır.[110] Büyük taşıyanların aynı zamanda yerel limanlardan kendi personellerini çalıştırdıkları ve limanın belli bir terminaline sadece kendi gemilerini yanaştırma hakkı kazandıkları leasing sözleşmeleri yapmaları da uygulamada sıklıkla görülmektedir. Bu sözleşme uyarınca taşıyan şirket liman işletmesine belli bir miktar yıllık ödeme yapmakta ve buna ilave olarak TEU başına da belli bir pay vermektedir. Sadece bir veya bir grup taşıyana hizmet veren özel terminallere dedikte (*dedicated*)

---

[108] Buğra Bilginer, "Konteyner Liman/Terminal Pazarlaması Liman Pazarlama İletişimi ve Müşteri İlişkileri Yönetimi". Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde., s.346
[109] Bilginer, s.350 vd.
[110] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2018.** Switzerland, 2018, s.67

terminal adı verilmektedir. Küçük ve müşteri profili daha dar olan limanlarda sıklıkla görülen bu uygulama, büyük ve uluslararası limanlarda limanların pazarlık güçlerinin taşıyanlardan daha fazla olması sebebiyle pek görülmemektedir. Büyük limanlar tek bir taşıyana dedikte edilmiş terminal yerine taşıyanlarla öncelikli yanaşma sözleşmeleri akdetmekte ve yıllık belli bir ücret karşılığında belli bir operatörün gemilerine rıhtıma yanaşma önceliği tanımaktadırlar. Uluslararası konteyner hattı operatörleri aynı zamanda dünyanın birçok yerinde operasyonlarını daha hızlı ve daha düşük maliyetle gerçekleştirebilmek için limanlara demiryolu, mavna ya da iç su bağlantılı, kendi gümrük geçişine sahip, boş konteynerlerin istiflenebildiği ve limana giden ya da limandan gelen dolu konteynerlerin bir sonraki taşıma moduna alınabildiği kara terminallerine (*inland terminals*) sahiptir.[111]

1.4.2.3. Dünya Konteyner Piyasası

Dünya deniz ticaretinde kullanılan konteynerlerin %90'ından fazlası Çin'de üretilmektedir. Bugün, dünyadaki en büyük konteyner üreticileri *China International Marine Container Group Co., Ltd. (CIMC), Singamas Container Holdings (SINGAMAS)* ve *CXIC Group Containers Co., Ltd. (CXIC)* şirketleridir. Bu büyük üreticilerin yanında, büyük konteyner hattı operatörleri de kardeş şirketler kurarak kullandıkları konteynerleri yine kendilerine ait fabrikalarda üretmektedir.[112] Konteyner fiyatları 2018'den itibaren COVID-19 etkileri, Rusya-Ukrayna Savaşı, arz-talep dengesi, yenilenen uluslararası mevzuat hükümleri, değişen çelik fiyatları ve boş konteynerlerin yeniden konumlandırma maliyetlerine göre sürekli bir dalgalanma halinde olduğundan, taşıyanlar konteynerlerinin bir kısmını da leasing yoluyla elde etmektedirler. Kendi konteynerini üreten taşıyanlar dışında (Maersk ve Evergreen gibi şirketlerde bu oran %30'un altındadır) tüm büyük konteyner hattı operatörlerinin kullanımında olan leasing konteynerler, filolarının yarısından fazlasını oluşturmaktadır.[113]

---

[111] Baird, s.15-16
[112] Maersk, Evergreen ve Hyundai Merchant Marine bunlara örnek gösterilebilir.
[113] Baird, s.14

Taşıyanların ekonomik nedenlerle konteyner sahibi olmaktan çok kiralayıcı olmaya yönelmeleri, konteyner leasing şirketlerini son yıllarda konteyner piyasasında en az global taşıyanlar kadar önemli bir aktör haline getirmiştir. Bu şirketler yıldan yıla değişmek üzere piyasadaki konteynerlerin %39'una sahiptirler.[114] Geriye kalan miktarın büyük bölümü taşıyanların, çok küçük bir kısmı ise spesifik konteyner tipleriyle ürettikleri malı taşıtan yükletenlerin mülkiyetindedir.

Konteyner piyasasındaki leasing oranının bu kadar fazla olmasının bir diğer nedeni de boş konteyner konumlandırmanın taşıyanlara yüklediği yüksek maliyetlerdir. Global bazda ele alındığında; büyük üreticilerin yerleşik olduğu Uzak Doğu'dan gelen konteynerler genellikle dolu yola çıkmakta, bunun yanında bu bölgeden mal ithal eden Amerika ve Avrupa gibi bölgelere ulaşan konteynerler ise aynı miktarda doldurularak geri gönderilememektedir. Dünya genelinde var olan bu ticaret dengesizliği belli bölgelerde konteyner ihtiyacına, belli bölgelerde ise konteyner fazlalığına neden olmaktadır.[115] Ticari faaliyetlerdeki dengesizliğin yanı sıra, fazla sefer yapılan bölgelerdeki navlun fiyatları yüksek iken, aksi yönde fiyatların düştüğü yargısından yola çıkılarak, bölgesel konteyner yığılmalarına etki eden bir diğer faktörün de konteyner fiyat tarifeleri olduğu söylenebilir.[116] Ticaret dengesizliği oranı arttıkça boş konteyner trafiği ve taşıyanlara getirdiği maliyetlerin miktarı da artmaktadır.[117] Konteyner fazlasının olduğu bölgelerdeki konteynerleri yeniden ihtiyaç duyulan bölgelere konumlandırmak ise taşıyanlara ekstra maliyet getirmektedir. Bu maliyeti en aza indirmek isteyen taşıyanlar, boş konteynerleri gidecekleri destinasyonlara taşımak için gemilerinde slot işgal etmek yerine ya çok düşük maliyetli yükleri düşük navlun karşılığında bölgeye taşımaya çalışmakta[118], ya tekrar doldurulup taşınabilmesi için yeni taşıtanlara göndermekte, ya da

---

[114] Theo Notteboom, Athanasios Pallis ve Jean-Paul Rodrigue. **Port Economics, Management and Policy.** New York: Routledge, 2022, s.299

[115] Bu durum uluslararası deniz taşımacılığında "shipping bottleneck (deniz taşımacılığı darboğazı)" olarak adlandırılmaktadır.

[116] Tuğçe Çağlar ve Soner Esmer. "Türkiye'de Boş Konteynerlerin Yeniden Konumlandırılması Sorunu Üzerine Nitel Bir Araştırma". **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.** Cilt:12, Sayı:31, (2015), s.246-247.

[117] Vincent F. Valentine, Hassiba Benamara ve Jan Hoffman. "Maritime Transport and International Seaborn Trade". **Maritime Policy & Management".** Vol:40, No:3, (2013), s.233

[118] Lars Gorton ve Rolf Ihre ve Arne Sandevarn. **Shipbroking and Chartering Practice.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995, s.6

boş konteynerleri yerlerinde depolayarak yoğun bölgelerde konteyner leasing ile ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar.

Konteynerlerin leasing şirketine ait olması durumunda, leasing anlaşmasının hükümlerine göre konteynerleri yeniden konumlandırması için leasing şirketine bırakmak veya konteynerlerin 7-10 yaş arasında olması durumunda ikinci el pazarına satarak kar elde etmek de uygulamada kullanılan diğer çözüm yollarıdır;[119] çünkü, boş bir konteynerin Asya'dan Avrupa ya da Amerika'ya deniz yoluyla taşınmasının maliyeti yeni bir konteynerin değeriyle hemen hemen aynıdır.[120] Aynı zamanda kendi kara terminaline sahip olmayan taşıyanlar için özelikle yoğun limanlarda boş konteyner depolama önemli bir maliyet birimidir.[121]

Boş konteyner sorununun bir diğer muhatabı ise liman işletmeleridir. Boş konteynerlerin liman alanında tutulması operasyonel sorunlara neden olmakta ve limanın verimli çalışmasına engel olmaktadır. Bu sebeplerle kuru liman uygulaması liman işletmelerine bu sorunda da büyük faydalar sağlamaktadır.[122] Boş konteyner tedarikinin yapılamadığı bölgelerde navlun fiyatları da yükselmekte, bu sorun taşıtanları da doğrudan etkilemektedir.[123] Boş konteynerler ve bu konteynerlerin yeniden konumlandırılması probleminin çözülebilmesi için önerilen bazı çözüm yolarına kısaca değinmek gerekirse; boş konteyner eksiğinin olduğu limanlarda üzerinde hiçbir operatörün adının yazılmadığı ve ihtiyacı olan her taşıyanın kolayca kullanabileceği gri kutu (*grey box*) havuzu oluşturmak, katlanabilir konteyner kullanarak taşıma masraflarını azaltmak veya deniz konteynerlerinin iç taşımalarda kullanılan yerel konteynerlerle değiştirilmesi önerilerin bazılarıdır.

Getirilen bu çözüm önerilerine rağmen, global konteyner hattı operatörlerinin konteynerlerini markalarının bir reklam aracı olarak kullanmaları ve bu nedenle isimsiz

---

[119] Maria P. Boile, "Empty Intermodal Container Management". **Final Report.** New Jersey: New Jersey Department of Transportation Bureau of Research and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration ,2006, s.45-46

[120] van Leeuwen, "Intermodal Container Leasing", s.1

[121] Boile, s.63

[122] Çağlar ve Esmer, "Türkiye'de Boş Konteynerlerin Yeniden Konumlandırılması Sorunu Üzerine Nitel Bir Araştırma", s.252

[123] Tuğçe Yur. "Deniz Ticaretinde Boş Konteynerin Yeniden Konumlanması ve Türkiye'ye Etkileri". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011, s.90

konteyner taşımak istememeleri gri kutu havuzu çözümünün fazla başarılı olamamasına neden olmuştur.[124] Aynı zamanda katlanabilir konteynerler de patenti alınmasına rağmen hala fazla pratik olmamaları, bunların katlanma ve açılmaları ekstra çalışma maliyeti getirmesi ve fiyatlarının da daha pahalı olması sebebiyle yaygınlaşamamıştır.[125] Bunların yanı sıra global taşıyanlar ve büyük konteyner leasing şirketlerinden bazıları, kurdukları internet yazılımları ile her bir konteynerin konumunu ve doluluk durumunu takip eden elektronik takip sistemleri oluşturmuş; yoğun bölgelerde konteynerlerden daha efektif şekilde yararlanabilmek için konteynerin ihtiyacı olan müşteriye ve ihtiyaç olan lokasyona daha hızlı ve ekonomik şekilde ulaştırılmasını sağlayabilmiştir.[126]

Yukarıda bahsedilen liman yoğunluğu ve boş konteyner tedarikindeki sorunlar konteyner demurajı ile doğrudan bağlantılıdır. Yoğun limanlarda konteyner istifleme alanlarının yetersizliği, liman işletmelerini konteyner depolama alanında istiflenen konteynerlerin bir an evvel çekilmesini sağlamak amacıyla kısa serbest süre ve gün başına oldukça yüksek depolama tarifeleri uygulamaya itmekte; yine boş konteyner tedarikinde sorun yaşanan limanlarda gönderilenlere dolu olarak teslim edilen konteynerlerin zamanında geri alınamaması başka bir destinasyondan boş konteyner konumlandırma veya konteyner leasingini gündeme getirmekte; bu maliyetlere katlanmak durumunda kalan taşıyanlar ise bunları navlun sözleşmesi hükümlerine göre taşıtan ya da gönderilenlere konteyner demurajı olarak yansıtmaktadırlar. Ayrıca konteyner leasing şirketleri de taşıyanlarla yaptıkları sözleşme hükümleri uyarınca zamanında geri dönmeyen konteynerler için taşıyanlardan demuraj ücreti talep edebilmektedir.[127]

Çalışmamızın ikinci bölümünde de ayrıntılarıyla inceleneceği üzere taşıyanların demuraj tarifelerini konteyner tipinin yanı sıra varma limanına göre de belirlemelerinin temel sebebi budur. Yoğun limanlardaki günlük demuraj tarifeleri diğer limanlara kıyasla daha yüksek hesaplanmaktadır.

---

[124] Jean-Paul Rodrigue ve Theo Notteboom. "Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks". Hercules E. Haralambides (Ed.), **Port Management Seminal Papers From Maritime Economics and Logistics** içinde, London: Pelgrave Macmillan, (2015), s.22

[125] Marisa P. De Brito ve Rob Konings. "The Reverse Logistics of Empty Maritime Containers". **1st International Conference of Logistics (INTLOG 2006).** Stockholm. 23-26 Eylül 2006, s.7-8

[126] Boile, s.65 vd.

[127] Carole Murray, David Holloway ve Daren Timson-Hunt. **Schmitthoff's Export Trade.** London: Sweet & Maxwell, 2007, s.355

1.4.3. Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığının Günümüz Dünya ve Türk Deniz Ticaretindeki Yeri

1.4.3.1.Dünya Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı

Tonaj bazında %85'i deniz yolu ile taşınan[128] dünya ticareti, 2017'de son 6 yılın en yüksek büyümesini gerçekleştirerek %4.7'lik bir artış göstermiştir.[129] Aynı yıl konteyner ticareti de %8.1'lik artışla son kırk yılın en yüksek büyümesini gerçekleştirerek deniz ticaretinde hacmini en fazla arttıran taşıma şekli olmuş; dünya konteynerize ticaret hacmi ise %6.4 büyüyerek 148 milyon TEU ile 2011'den beri en yüksek değerine ulaşmıştır. 2017 yılı aynı zamanda, konteyner hattı operatörlerinin servislerini 2004'ten bu yana ülkeler bazında en çok genişlettikleri yıl olmuştur. Dünya ticaret hacmindeki büyüme konteyner taşımacılığına talebi de arttırmış ve konteyner taşımacılığı endüstrisi 2017'yi yaklaşık 7 milyar dolarlık bir karla kapatmıştır. 2017 yılının en çok kazanç sağlayan konteyner hattı operatörleri ise sırasıyla CMA CGM, Maersk ve Hapag Lloyd şirketleri olmuştur. 2019 yılına geldiğimizde ise COVID-19 pandemisi sebebiyle dünya konteyner ticaretindeki artış 2009'dan bu yana en düşük seviye olan %1 civarında gerçekleşebilmiştir. Dünya ekonomisindeki bu azalmanın pandemi dışında gerçekleşen yeni emisyon standartları, uzayan ürün kullanım süreleri gibi başka faktörlere de dayandığı belirtilmektedir. Amerika ve Avrupa arasında ise ticaretin azalması Amerika tarafından gerçekleştirilen Avrupa Birliği mallarına vergi artırımı ve karşılıklı restleşmelerin beklenen bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.[130]

Dünya gemi filosu ve başlıca bayrak devletleri incelendiğinde Almanya, tüm dünya filosundaki %20'lik payı ile değer bakımından dünyadaki en büyük konteyner gemisi sahibi ülke olmuş; sırasıyla Liberya, Hong Kong ve Panama ise gemi değerine göre en büyük konteyner filolu bayrak devletleri olarak ilk üç sırada yer almışlardır. Türkiye ise bu sıralamada %1.37'lik toplam payıyla 16. sıradadır. 2017 yılı itibariyle dünya gemi filosunun %13.1'ini oluşturan konteyner gemilerinin bu oranı 2020'de %15.6'ya

---

[128] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2017 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2018, s.7

[129] World Trade Organization, **World Trade Statistical Review 2018.** www.wto.org/wtsr18 Son Erişim: 11.05.2023, s.28.

[130] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2020.** Switzerland, 2020, s.13-16.

yükselmiş; toplam brüt yük taşıma kapasitesi olarak kuru yük gemileri ve petrol tankerlerinden sonra üçüncü sırada yer almıştır. Dünyada son beş yılda inşa edilen gemilerin en büyük bölümünü konteyner gemileri oluşturmaktadır. Yeni inşa edilen konteyner gemilerinin çoğunluğu, büyük liman vinçlerine yatırım yapamayacak durumda olan küçük ölçekli limanlara da yük taşıyabilmek için kendi vincine sahiptir.[131]

Liner taşımacılığında her yıl yaşanan büyük birleşme ve devralmalara rağmen 2017 yılında, konteyner hattı operatörü sayısında 2004 yılından beri ilk kez bir artış meydana gelmiştir. Yine de dünyanın en büyük 10 konteyner hattı operatörü dünya konteyner filosu kapasitesinin %70'ini elinde bulundurmaktadır. Mayıs 2020 itibariyle toplam pazar payına göre dünyanın en büyük beş konteyner hattı operatörü sırasıyla Maersk, COSCO, Mediterranean Shipping Company, CMA CGM ve Hapag-Lloyd olmuştur. 2017'de ilk 30 şirket arasına girmeyi başaran tek Türk taşıyan ise yüzde 0.3'lük pazar payı ile 19. sırada yer alan Arkas Line'dır.[132]

Büyük taşıyanların dünya çapında oluşturdukları işbirlikleri (konsorsiyumlar), farklı işbirlikleri arasında rekabete neden olmuş ve bunun sonucunda navlun fiyatları uzun vadede taşıtanlar lehine azalmıştır. Doğu-Batı (Trans pasifik) hattında taşınan yüklerin %93'ünü *2M, The Ocean Alliance ve The Alliance* isimli işbirliklerine dahil olan şirketler taşımaktadır. Bunlardan *Ocean Alliance*, %36'lık pazar payı ile en büyük işbirliğidir. Deniz ticareti piyasasındaki oligopol yapı ile mücadele etmek isteyen birçok ülke, ulusal ve uluslararası hukuk kuralları ile işbirliklerine birçok sınırlama getirmektedir.[133]

Piyasadaki rekabet ile navlun fiyatlarındaki genel düşüşe rağmen, 2017 yılına bakıldığında navlun fiyatlarında rotalara göre farklılıklarla birlikte ortalama %45'lik bir artış meydana gelmiştir. COVID-19 pandemisi ise hava kargo piyasasının neredeyse tamamen durması sonucu beklenenin aksine deniz ticaretine olan talebi daha da arttırmış; dolu konteynerlerin varma limanlarına ulaşıp boşaltıldıktan sonra üretim kısıtlamaları ya

---

[131] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2020.** Switzerland, 2020, s.39 ve 41.
[132] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2018.** Switzerland, 2018, s.46
[133] Konuyla ilgili Avrupa Birliği hukuku düzenlemesi için;
Bkz. Council (EC) Regulation 1419/2006 (Consortia Block Exemption Regulation) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1419&from=LV Son Erişim:11.05.2023

da aşırı yoğunluk sebebiyle doldurularak yola çıkamaması, bazı limanlarda büyük konteyner yığılmaları ve bazılarında da büyük konteyner açığı oluşturmuş ve bunun sonucu olarak da navlun fiyatları Temmuz 2020 itibariyle tarihteki en yüksek seviyeye ulaşmıştır.[134] Özellikle büyük liner şirketlerine ait konteyner demuraj tarifelerinin de söz konusu yükselişten etkilenerek büyük bir artış yaşadığı sonucuna ulaşılabilir. Bu durum aynı zamanda tarifeli seferlerin konteyner kıtlığı ya da aşırı yoğunluk sebebiyle iptal edilmesine, limanlarda yük boşaltmak için gemi yığılmalarına, seferlerde yaşanan büyük oranlı gecikmelere ve dolayısıyla dünyanın birçok yerinde ilaç ve hatta COVID-19 aşısı dahil temel tüketim malzemelerine ulaşılamamasına sebep olmuştur.[135] Tüm dünya ticaretini ve dünya yiyecek fiyatlarında enflasyonu tetikleyen en güncel olay ise Ukrayna-Rusya savaşı nedeniyle Karadeniz'in deniz ticaretine neredeyse tamamen kapatılmış olmasıdır. Savaşan bu iki ülkenin, dünya tahıl üretiminin %30'unu ile ayçiçeği yağı üretiminin yarıdan fazlasını gerçekleştirmesi ve doğal gaz ve gübre açısından dünyadaki en büyük üreticilerden olması; dünyadaki gıda fiyatlarının %18 civarında bir artış göstermesi ile sonuçlanmıştır. Temmuz 2022'de İstanbul'da Birleşmiş Milletler, Rusya, Ukrayna ve Türkiye'nin katılımıyla düzenlenen girişimle, Karadeniz'den geçen bir güvenli ticaret koridoru yaratılması konusunda anlaşmaya varılmıştır. Bu durumun konteyner taşımacılığına, uluslararası taşıyanların Rusya'daki operasyonlarını durdurması, diğer Avrupa limanlarında yaşanan yoğunluk sebebiyle gerçekleşen sefer aksamaları gibi etkileri olmuştur. Bu etkilerin gelecek yıllarda savaşın devam etmesi halinde gittikçe derinleşeceği tahmin edilmektedir.[136]

Bu bilgiler ışığında, liman ve gümrük işlemlerindeki yoğunluk sebebiyle Dünya çapında konteyner demurajı uyuşmazlıklarında genel bir artış görüleceği ve konunun önümüzdeki yıllarda daha da önem kazanacağı kuşkusuzdur.

---

[134] Hoffman, Jan. "Global maritime supply chains in times of COVID-19", Temmuz 2021 Global maritime supply chains in times of COVID-19 | Industrial Analytics Platform (unido.org) Son Erişim:11.05.2023

[135] Bkz. "Shipping during COVID-19: Why container freight rates have surged" 23 Nisan 2021 Circumnavigating supply chain challenges | UNICEF Supply Division ve "Circumnavigating supply chain challenges" 8 Temmuz 2021 Shipping during COVID-19: Why container freight rates have surged | UNCTAD Son Erişim:11.05.2023

[136] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2022.** New York, 2022, s.14-16. Review of Maritime Transport 2022 | UNCTAD Son Erişim:11.05.2023

1.4.3.2.Konteyner Taşımacılığı Piyasasında Liman İşletmelerinin Rolü

Dünya genelindeki konteyner limanı işletmeciliğine bakıldığında, 2019'da yıllık 811.2 milyon TEU'luk bir elleçleme miktarı ile önceki yıla göre 16 Milyon TEU'luk bir artış görülmektedir. Dünyadaki yıllık konteyner hacminin %50'si tek başın Çin olmak üzere %65'i Asya, %16'sı Avrupa ve %8'i de Kuzey Amerika limanlarında yüklenip boşaltılmıştır.[137] Dünyadaki en büyük ilk 20 konteyner terminali, dünya genelinde yüklenip boşaltılan konteynerlerin %45'ini elleçlemektedir. Uzak Doğu'da Şangay, Ortadoğu'da Dubai, Avrupa'da Rotterdam ve Kuzey Amerika'da ise Los Angeles limanları bölgelerinde en büyük konteyner trafiği hacmine sahip limanlar olmuşlardır. Stratejik işbirliklerinin ve konteyner gemi hacminin büyümesi konteyner hattı operatörlerine liman işletmelerine karşı artan bir pazarlık gücü vermekte, bu durum ise liman işletmelerini alan, işgücü, ekipman ve servis hızı bakımından baskı altına almaktadır. 14000 TEU'dan yüksek kapasiteli konteyner gemilerinin yükleme ve boşaltma operasyonları, dünyanın en büyük limanlarında bile bazı hizmet aksaklıkları yaratabilmektedir. Bu nedenle, liman performanslarında dünya genelinde bir düşüş yaşanmaktadır. [138]

1.4.3.3.Konteyner Taşımacılığı Piyasası ve Türkiye

Konteyner taşımacılığının Türk deniz ticaretindeki yeri incelenecek olursa; 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen yüklerin %24'ünün konteyner yükleri olduğu anlaşılmaktadır.[139] Türk dış ticaretinin %90'ının, bu ticaretin ithalat olarak %82'sinin, ihracat olarak ise %59'unun deniz yolu ile taşındığını; ancak bundan Türk bayraklı gemilerin aldığı payın 2019 için yalnızca %8.9[140], 2021 için ise %8'de[141] kaldığını görmekteyiz. Bu durum Türkiye'nin bayrak devleti olarak fazla tercih edilmediğini ve

---

[137]United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2020.** Switzerland, 2020, s.17-18.
[138] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2018.** Switzerland, 2018, s.4 vd.
[139] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2020 DENIZ_TICARETI_ISTATISTIKLERI_2020.pdf (armatorlerbirligi.org.tr) Son Erişim:11.05.2022, s.19
[140] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2020, s.30 vd.
[141] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2022 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2023, Denizcilik_Sektor_Raporu_2022_web_v2.pdf (denizticaretodasi.org.tr) Son Erişim:11.05.2023, s.122

Türk armatörlerin ülkemiz ticaretinde gerekli paya sahip olamadıklarını göstermektedir. Dünya gemi filosu piyasa değeri bakımından incelendiğinde ise Türkiye 2021 itibariyle 14706 Milyon Dolarlık değer ile ülke sıralamasında 20.; toplam taşıma kapasitesi bakımından incelendiğinde dünyadaki toplam kapasitenin (*deadweight tonnage*) %1.4'üne sahip ve 16. sıradadır.[142] Konteyner gemileri bakımından ise Türkiye, ülkelerin ulusal ve yabancı bayraktaki gemileri tablosunda dünya sıralamasında TEU bakımından %0.6 pay ile 18. sırada yer almaktadır.[143]

2020 yılında ülkemizde elleçlenen toplam konteyner miktarı yaklaşık 11 milyon 626 bin TEU olarak kaydedilmiştir. Aynı yılda Türkiye'nin denizyolu ile ithalat ve ihracatını en yoğun gerçekleştirdiği ülkeler sırasıyla Rusya, Mısır, Kolombiya, İtalya, İspanya ile Amerika Birleşik Devletleri'dir.[144] 2021 yılında ise ülkemizde elleçlenen toplam konteyner miktarı 12 milyon 591 bin 470 TEU olmuş ve Türkiye en fazla ihracatı İtalya, en fazla ithalatı ise Rusya ile gerçekleştirmiştir.[145]

2021 itibariyle ülkemizde en fazla konteyner elleçlemesi yapılan liman Ambarlı, Mersin ve Kocaeli limanlarıdır.[146] Limanlarındaki konteyner gemilerinin hizmet süreleri bakımından ise ülkemiz limanları, 2021 itibariyle Dünya genelinde yüksek bir ortalama ile 10 sırada yer almaktadır.[147] Bu limanlardaki en büyük eksiklik ise transit elleçlemede ithalat ve ihracata göre çok geride kalmış olmalarıdır. Türkiye'nin transit yüklerle ilgili coğrafi ve stratejik konumu ele alındığında, limanlarımızın bölge rekabetinde daha etkili olmaları beklenmektedir. Çalışmamızın üçüncü bölümünde de ayrıntılı biçimde inceleneceği üzere; transit olarak ülkemize gelen konteynerlerin beyanname işlemleri ve muayeneleri nedeniyle konteyner taşıyan operatörlerin teslim sürelerinin uzadığı ve bu durumun da malların vasıflarının bozulması riski oluşturduğu iddia edilmektedir. Bu uygulamalar nedeniyle transit taşımacılıkta taşıyanlar, konteyner üslerini komşu ülkelere

---

[142] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2022.** New York, 2022, s.39-40. Review of Maritime Transport 2022 | UNCTAD Son Erişim:11.05.2023
[143] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2022 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2023, s.131
[144] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2022 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2023, s.134
[145] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2022 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2023, s.126 ve 193
[146] T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2020, s.22
[147] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2022.** New York, 2022, s.82

kaydırmaktadırlar. Özellikle konteyner trafiğinde %90 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması ise kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır.[148] Dünya konteyner trafiğinin %25'inin geçtiği Akdeniz koridorunda yer alan ülkemiz; son yıllarda mevcut imkan, bağlantı ve teknolojilerini geliştirmeye büyük yatırımlar yapan Pire, Limasol, İskenderiye, Giatauro ve Hayfa gibi Akdeniz limanlarının gerisinde kalmakta, bölgedeki önemli konumunun avantajını kullanamamaktadır.[149]

1.5. Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığı Türleri

1.5.1. Multimodal Taşımalar

1.5.1.1.Genel Bakış ve Tanımlar

Multimodal taşımaların tarihi konteynerinkinden çok daha gerilere uzanmasına rağmen konteynerin uluslararası ticarette kullanılmaya başlaması, multimodal taşımacılığın uluslararası ticarette yükselişinin temelini oluşturmaktadır.[150] Bunun en önemli nedenleri konteynerin yükü zıya veya hasara uğramaktan koruması ve bir taşıma modundan diğer moda geçişte sağladığı büyük kolaylık olmuştur. Multimodal taşımacılığın tanımı birçok hukuk metni ve doktrinde yer almaktaysa da kanaatimizce Uluslararası Ticaret Odası ve UNCTAD'ın yaptığı tanımlar bu kurumu en yalın ve hukuken en iyi şekilde açıklamaktadır. ICC'nin 1975 tarihli Kombine Taşımacılık Dokümanı Kural 2(a)'ya göre: "*..en az iki farklı taşıma modu ile yük taşınması..*"[151] ve Uluslararası Multimodal Yük Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu Madde 1'e göre de: "*bir multimodal taşıma operatörü tarafından bir multimodal taşıma sözleşmesine dayanarak bir ülkeden başka bir ülkeye en az iki farklı taşıma modu ile yapılan yük taşıma işine..*"[152] multimodal taşımacılık adı verilmektedir. Multimodal taşımacılık aynı zamanda "çoklu" taşımacılık

---

[148] İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2017 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2018, 2017_sektor_tr.pdf (denizticaretodasi.org.tr) Son Erişim:11.05.2023, s.60 vd.
[149] Köksal, Ece ve Özkara, s.550
[150] Christine Besong. "Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** University College London University of London, 2007, s.22
[151] ICC Publication No 298 (1975)
[152] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, United Nations, New York, 1981

olarak da adlandırılmaktadır.[153] "Intermodal" ya da "sistemler arası" taşıma kavramı ise multimodal taşımaların bir alt türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun 2001 tarihli "Kombine Taşımacılık Terminolojisi" adlı yayınında intermodal taşımalar: "*Yüklerin taşıma modu değiştirilirken boşaltılmadan, tek ve aynı taşıma ünitesi ya da karayolu taşıtı ile iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak gerçekleştirilen taşıma biçimini*" ifade etmektedir.[154] Yine aynı yayında kombine taşımacılık ise: "*Büyük bölümünün demiryolu, içsu ya da deniz yolu ile yapıldığı ve en son bacağın ise mümkün olduğunca kısa şekilde karayolu ile gerçekleştirildiği intermodal taşımacılık türü*" şeklinde tanımlanmıştır.[155] İntermodal taşımaların taşıyanın sadece limandan limana sorumluluğu kabul ettiği ve her bir taşıma modu için farklı taşıyıcılarla ayrı ve bağımsız anlaşmalar yaptığı bir taşıma şekli olduğu; buna karşın multimodal taşımaların ise tek bir taşıma sözleşmesi altında farklı taşıma modlarının birleştirildiği, kapıdan kapıya sorumluluk sahibi tek bir kombine taşıma operatörü himayesinde gerçekleştirilen taşımalar olduğu da söylenmektedir.[156] Multimodal, kombine ve intermodal taşımacılık hukuki sonuçları bakımından farklı düzenlemelere tabi olmamaları ve bu tanımlamaların yalnızca ticari amaçla yapıldığı değerlendirilerek aralarındaki farklara rağmen aynı anlamda kullanılmaktadır. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ise bu sözleşmeleri "değişik tür araçlar ile taşıma" olarak tanımlamaktadır.[157]

Multimodal taşımacılığın en temel özelliği ve onu diğer çoklu taşımalardan[158] ayıran farkı; multimodal taşıma sözleşmesinde taşıma modlarının kararlaştırılmış olmaması, onun yerine multimodal taşıma operatörünün, bir ülkeden başka bir ülkeye taşınacak bir malın en efektif biçimde taşınabilmesi için gerekli modları kendisinin belirlemesi ve taşımanın tüm aşamalarında doğabilecek zıya ve hasardan sorumlu kabul edilmesidir.[159]

---

[153] Julia Constantino Chagas Lessa ve Ivan S. Barnaba. "Is International Trade Prepared for Multimodal Bill of Lading?- An Analysis of the Usage of Multimodal Bills in International Trade and Its Legal Impacts". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:23, Sayı:1, (2017), s.441-464, s.442.
[154] Economic Commission for Europe. **Terminology for Combined Transport**, New York and Geneva, (2001), s.17
[155] **Terminology for Combined Transport,** s.18
[156] İlian Djadjev. **The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo.** Switzerland: Springer, 2017, s.292
[157] Bkz. TTK m.853, 902, 905
[158] Yine birden çok taşıma modunun kullanıldığı uluslararası bir başka taşıma türü direkt (through) taşımadır. Bu taşımanın multimodal taşımlardan farkı ise, tüm taşımayı kapsayan tek bir sözleşme yapılmasına rağmen taşıyanın sözleşmede diğer taşıma şekillerini gerçekleştirecek kişi veya kişileri belirtmesi halinde yalnızca kendi taşıma modundan sorumlu olması, diğer modlarda oluşabilecek zıya, hasar veya gecikmeden sadece fiili taşıyanların sorumlu olmasıdır. Bkz. Besong, s.100. Bu taşıma şekli Hamburg Kuralları Madde 11'de de yer almaktadır.
[159] Besong, s.31-33

Multimodal taşıma operatörü taşıma işini bizzat kendisi ifa edebileceği gibi, bu işi kendi adı ve hesabına başka taşıyanlara da yaptırabilir.[160]

Dünya ticaretinde son derece yaygın olarak kullanılan kombine taşımacılık, hem ulusal hem de uluslararası hukuklarda tek bir çatı altında düzenlenememiş; bunun yerine, her bir taşıma modu için düzenlenmiş ayrı bir uluslararası sözleşme veya model kanun ile tarafların hukuki durumları ve sorumlulukları belirlenmeye çalışılmıştır.[161] Buna deniz taşıma hukukundan örnek verecek olursak; Hamburg Kuralları Madde 1(6): "*...buna rağmen, denizyolu ile taşıma yanında başka herhangi bir modda taşımayı içeren bir sözleşme bu Konvansiyon bakımından ancak deniz yolu ile taşımaya ilişkin bulunduğu ölçüde bir deniz yolu ile taşıma sözleşmesi sayılır*"[162] diyerek bu konvansiyonun kombine taşımacılığın yalnız deniz ayağına uygulanabileceğini belirtmiştir.[163]

Birçok modern hukuk sisteminde multimodal taşıma operatörü[164] ve taşımanın deniz yolu ile yapılan kısmında taşıyanın ya da varsa alt taşıyan ile birlikte fiili taşıyanın sorumluluğu esas tutulmak istenmişse de; yüke gelecek zıya, hasar veya gecikme durumunda yük sahibinin uğradığı zararı karşılamakla yükümlü olan kişiyi belirlemek son derece zordur. Bu kişi somut olayın özelliğine göre taşıyan, fiili taşıyan, multimodal taşıma operatörü, taşıyanın taşımayı devrettiği alt taşıyanlar, taşıyanın acentesi ya da adamları veya bunlardan birkaçı birden olabilir. Bu durum birden çok ülke veya birden çok davalıya karşı açılan davalarda yargılama giderlerini arttırmakta, belirsiz tazminatlara ve masraflara karşı hem yükle ilgililere hem de operatörlere fazladan sigorta maliyeti yaratmaktadır.[165] Taşıma işi esnasında birden çok taşıma şekli kullanıldığı ve konteynerler çoğu zaman son varış noktasına kapalı şekilde teslim edildiği için de, zıya veya hasar durumda bu zıya veya hasarın taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespiti de problem olmaktadır. Böyle durumlarda ya sözleşme ile seçilen, ya taşımanın

---

[160] Muharrem Gençtürk. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, s.79
[161] Lessa ve Barnaba, s.451
[162] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978
[163] Hamburg Kurallarının multimodal taşımalara atıf yaptığı konusunda Bkz. Marian Hoeks. **Multimodal Transport Law.** Netherlands: Kluwer Law International, 2010, s.332
[164] Doktrinde bu kişi için "multimodal taşıma işleticisi", "yüklenici", "çoklu taşımayı üstlenen taşıma işleri komisyoncusu" gibi Türkçe tanımlar yapılmışsa da biz eserimizde orijinaline en yakın anlaşılabilir tanımı kullanmayı tercih ettik.
[165] Hoeks, s.16

gerçekleştiği ülkedeki yerel hukuk kurallarına ya da olayın gerçekleştiği taşıma türü belirlenebilirse bu modu düzenleyen uluslararası sözleşme hükümlerine başvurulmakta; düzenlemelerdeki farklılıklar nedeniyle mahkemeler benzer olaylarda farklı kararlar alabilmektedir.[166] Kombine taşımacılıktaki ortak hukuk eksikliği standart sözleşme hükümleri ile çözümlenmeye çalışılmış, bu durum da multimodal taşıma operatörlerine sözleşmeye konulan standart hükümlerle sorumluluğu taşımanın farklı ayaklarında çalıştığı diğer taşıyan veya taşıyıcılara yükleyebilme olanağı tanımıştır.[167]

1.5.1.2.Multimodal Taşımaları Düzenleyen Hukuki Metinler

Uluslararası hukukta deniz taşımaları ile ilgili kurallar içeren ve/veya metninde multimodal taşımalara yer veren temel kaynaklar; Hamburg Kuralları[168], Rotterdam Kuralları[169], Uluslararası Multimodal Taşımalara İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (MT Sözleşmesi)[170] ile Multimodal Taşıma Belgeleri İçin Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü/Uluslararası Ticaret Odası Kurallarıdır (MT Kuralları).[171] Hamburg ve Rotterdam Kurallarına bir sonraki başlıkta ayrıntılı biçimde yer verileceğinden bu başlıkta sadece Uluslararası MT Sözleşmesi ile MT Kurallarından söz edilecektir.

MT Sözleşmesi, kabul edildiği 24 Mayıs 1980 tarihinden itibaren yalnızca 13 devlet tarafından imzalanmış ve metninde yer alan yürürlük maddesi gereğince 30 devletin onayını alamadığından günümüzde halen yürürlüğe girememiş[172]; bu sebeple de "ölü doğmuş" bir konvansiyon olarak nitelendirilmiştir.[173] Yine de söz konusu düzenleme; Birleşmiş Milletlerin emredici olması amacını gerçekleştirememiş olsa da, tarafların iradesiyle de uygulama alanı bulabileceğinden; bugün bile multimodal taşıma

---

[166] Hoeks, s.17-18
[167] Besong, s.42-92
[168] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Deniz Yolu ile Yük Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi), 1978
[169] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Tamamen ya da Kısmen Deniz Yolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi), 2008
[170] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Uluslararası Multimodal Yük Taşımalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi), 1980
[171] UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481), 1992
[172] https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-E-1.en.pdf Son Erişim:11.05.2023; Konvansiyon Madde 36.
[173] Ahmet Çalık. **Ana Hatları ile Yeni TTK Hükümleri Çerçevesinde Deniz Ticaret Hukuku Değişiklikleri.** İzmir: Duvar Yayınları, 2011, s.11

operatörlerince kullanılan standart sözleşmelerde yer alabilmesi ve deniz ticareti uygulamasına dolaylı olarak etki etmesi bakımından önemlidir.[174]

Bu konvansiyonun oluşturulması aşamasında multimodal taşımalara ilişkin tartışılan en önemli konu, multimodal taşıma operatörünün zıya, hasar veya gecikme durumlarında oluşacak zarardan sorumluluğunda uygulanacak sorumluluk sistemi idi. Bu alanda, her bir taşıma modundan ayrı ayrı sorumluluğu düzenleyen "ağ (*network*)"[175] ve sorumluluğu -belli istisnalar dışında- zıya, hasar veya gecikmenin hangi taşıma modunda gerçekleşmiş olduğuna bakılmaksızın aynı düzenlemeye tabi tutan "tek tip (*uniform*)"[176] ya da diğer adıyla "şemsiye (*umbrella*)" sorumluluk sistemleri arasından tek tip yaklaşımı benimsenmiş; ancak zararın taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiğinin multimodal taşıma operatörü tarafından ispatı halinde ağ yaklaşımına istisnai olarak yer verilmiştir. Söz konusu konvansiyon birçok uluslararası düzenlemede de görüldüğü üzere uluslararası multimodal taşımalarla ilgili genel çözümlemelere yer vermiş; sorumluluk, taşıma belgeleri ve geçerliliği, dava ve talep haklarıyla ilgili süreler dışındaki konuları davanın görüldüğü yer mahkemesinin hukukuna bırakmıştır.[177] Konvansiyonun uygulama alanı ve şartlarını açıklayan ilk bölümüne[178] bu düzenlemenin muhtemelen hiç yürürlüğe girmeyecek olması nedeniyle eserimizde ayrıntılı biçimde yer vermedik.[179] Konvansiyonun ikinci bölümü[180] ise düzenlenmesi öngörülen bir uluslararası multimodal taşıma senedinin düzenlenme şekline ve içeriğine yer vermektedir. Konvansiyonda açıklandığı şekil ve içerikte düzenlenen bu senet, sözleşmenin ispat unsuru olmamakla

---

[174] Hugh M. Kindred ve Mary R. Brooks. **Multimodal Transport Rules.** Netherlands: Kluwer Law International, 2003, s.8 ve 128
Bülent Sözer. "Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluğu ile İlgili Bazı Meseleler". **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: IX, Sayı:1, (2012), s.469

[175] Bu sisteme adının verilmesi ve belirsizliği ve sürprizlerle dolu olması nedeniyle "bukalemun sistemi" olarak adlandırılması hakkında Bkz. Hoeks, s.27

[176] Tek tip yaklaşıma pek çok hukuki düzenlemede bazı istisnalar getirildiğinden bu sistemin kendisine "saf tek tip (pure uniform)", istisnalar dahilinde uygulanması halinde ise "değiştirilmiş tek tip (modified uniform)" yaklaşım adı verilmektedir.

[177] Türkay Özdemir. "Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s.110

[178] Madde 1-4

[179] Türk milletlerarası özel hukuk bakımından uluslararası multimodal taşımalara uygulanacak hukuk ve multimodal taşıma operatörünün sorumluluğu ile ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Gençtürk; Burak Adıgüzel. **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2015; Gürkan Coşkun. **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk.** Ankara: Yetkin Yayınları, 2018; Cüneyt Uysal. "Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru". **Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi.** Sayı:1, (2015), s.89-122 ve Aslıhan Sevinç. "5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk", Baki İlkay Engin (Ed.), **Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan II** içinde. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s.1585-1613.

[180] Madde 5-13

birlikte; multimodal taşıma operatörünce bir ülkeden diğerine gönderilecek malın durumu hakkında aksi ispat edilebilir bir karine niteliğindedir.

Konvansiyonun üçüncü bölümünde[181] ise multimodal taşıma operatörünün sorumluluğu düzenlenmiştir. Buna göre multimodal taşıma operatörü, malların himayesinde olduğu süre boyunca; yani malları teslim almasından teslim etmesine kadar oluşabilecek tüm zararlardan sorumludur. Bu sorumluluk zıya ve hasarla birlikte belli şartlarda gecikmeyi de kapsamaktadır. Yine üçüncü bölümde, multimodal taşıma operatörüne sorumluluğunu sınırlama imkanı getirilmiş ve operatörün oluşan zıya ya da hasarın taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiğini kanıtlayabilmesi halinde ise söz konusu olayın gerçekleştiği taşıma moduna ait uluslararası konvansiyonlar ya da ulusal hukukta düzenlenmiş sorumluluk sınırlamalarından da yararlanabilmesine imkan verilmiştir. Dördüncü bölüm[182] taşıtan/yükletenin (*shipper*) taşınan mallarla ilgili kusur veya ihmali sonucu oluşabilecek yanlış beyanlarından sorumluluğunu, tehlikeli maddeleri özel bir ayırıma tabi tutarak düzenlemektedir. Beşinci bölüm[183], açılacak dava ve başvurulabilecek diğer hukuki yolları zamanaşımı süreleriyle birlikte düzenlemektedir. Esasen uygulamada kullanılan birçok standart sözleşme hükmüyle örtüşen bu düzenlemeler, ticari kaygılar nedeniyle fazla ilgi görmemiş ve bu nedenle de yürürlüğe girememiştir.[184]

Uluslararası multimodal taşımalarla ilgili düzenlenen sözleşmenin başarısızlığı, Birleşmiş Milletleri bu taşımaları bir konvansiyonla düzenlemek yerine, yapılan taşıma sözleşmelerine uygulanabilecek bir standart kurallar bütünü oluşturmaya yöneltmiştir. 1975 yılında hali hazırda Kombine Taşımacılık adıyla, yenisine çok benzer standart kurallar[185] yayınlamış olan Uluslararası Ticaret Örgütü (ICC) ile birlikte yapılan çalışmalar sonucunda, 1992 yılında Multimodal Taşıma Belgeleri İçin Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü/Uluslararası Ticaret Odası Kuralları yayınlanmış ve bu kurallara ticari hayatta birçok standart sözleşme metninde atıf yapılmıştır.[186] Söz konusu

---

[181] Madde 14-21
[182] Madde 22 ve 23
[183] Madde 24-27
[184] Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and Maritime Law.** Fourth Edition. United States of America: Thomson and West, 2004, s.518 vd.
[185] ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (Uluslararası Ticaret Odası Bir Kombine Taşıma Belgesi için Örnek Kurallar) 1975
[186] BIMCO (The Baltic and International Maritime Council)'nun yayınladığı standart ciro edilebilen multimodal taşıma konişmentosu (negotiable multimodal bill of lading) MULTIDOC 1995 ve 2016 bu kurallara göre oluşturulmuştur.

kurallar hukuken emredici olmamakla birlikte, taşıma sözleşmesi taraflarının herhangi bir şekle bağlı olmaksızın bu kurallara yazılı ya da sözlü olarak atıf yapmaları halinde ve multimodal taşıma operatörünün sorumluluğunu ya da yükümlülüklerini diğer uluslararası konvansiyonlara göre arttırmadıkları ölçüde uygulanabilir. Belirtmek gerekir ki bu kurallar, uluslararası konvansiyonların ve multimodal taşıma sözleşmesine uygulanacak milli hukukun emredici hükümlerine de aykırılık oluşturmadıkları sürece uygulama alanı bulabilecektir.[187] MT Kuralları, bir uluslararası multimodal taşıma sözleşmesine uygulandıklarında ağ (*network*) sorumluluk sistemini ortadan kaldırmamakta; ancak zararın oluştuğu taşıma modunun belirlenemediği ve bunun sonucu olarak herhangi bir uluslararası konvansiyonun uygulama alanı bulunmadığı hallerde (*unlocalized loss*), multimodal taşıma operatörünün sorumluluğunu kendi belirlediği bir üst limitle sınırlandırmaktadır.[188] Aynı zamanda, geç teslim ile denizyolu ve içsu taşımaları bakımından 1980 tarihli MT Sözleşmesi'ne kıyasla taşıyanın sorumluluğunu hafifletici bazı kurallara yer verilmiştir. Bu bakımdan deniz ve içsu taşımalarındaki taşıyanın sorumluluğunun -eski tarihine rağmen günümüzde uluslararası deniz taşımalarını düzenleyen ve genel ölçüde kabul görmüş tek kurallar bütünü olan- Hague/Visby kurallarına paralel olarak düzenlenmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.

MT Kurallarında multimodal taşıma operatörünün sorumluluğunun süresinin, yükleri himayesine aldığı andan yüklerin teslim anına kadar olduğu kabul edilmiştir. Operatörün sorumluluk sınırları da MT Sözleşmesinden daha düşük olarak belirlenmiştir. MT Sözleşmesinin aksine, MT Kurallarında uygulamada tarafların standart sözleşmelerde zaten benzer hükümlere yer verdiklerinden bahisle tahkim, yargılama ve uygulanacak hukuka ilişkin hükümlere yer verilmemiştir.[189]

Belge metni için Bkz. https://www.bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Sample-copies/Sample-copy-MULTIDOC-2016.ashx Son Erişim:11.05.2023

[187] UNCTAD/ICC Kuralları Madde 13. UNCTAD; Implementation of Multimodal Transport Rules (Multimodal Taşıma Kurallarının Uygulanması), 2001 https://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en.pdf Son Erişim:11.05.2023

[188] Murray, Holloway ve Timson-Hunt, s.359

[189] Implementation of Multimodal Transport Rules, s.13 vd.

1.5.1.3.Multimodal Taşımalar ve Konteyner Taşımacılığı

Konteynerlerin birden çok taşıma modu kullanılarak bir noktadan başka bir noktaya taşınmaları özelinde, günümüz uluslararası deniz ticaretinde iki farklı konişmento şekli kullanılmaktadır: kombine taşıma konişmentosu (*combined bill of lading*) ve baştan başa-doğrudan- konişmento (*through bill of lading*). Bir taşıma denizyolu ile birden çok aracın kullanılmasını gerektiriyorsa buna doğrudan (*trough*), denizyolundan başka birden çok taşıma modunun kullanılmasını gerektiriyorsa buna multimodal taşıma adı verilmektedir.[190]

1.5.1.4.Multimodal Taşımalara İlişkin Görüş ve Değerlendirme

Yukarıda da açıklandığı üzere günümüz itibariyle uluslararası multimodal taşımalara ilişkin kapsayıcı tek bir kurallar bütünü sistemi yürürlüğe girebilmiş değildir. Bu durum şüphesiz, uygulamada standart sözleşmelere koydukları sorumsuzluk kayıtları ile sorumluluklarını rahatça sınırlayan multimodal taşıma operatörlerinden çok taşıtanlara zarar vermektedir. Yine de belirtmek gerekir ki, tek tip (*uniform*) sorumluluk sistemi de emredici olarak uygulanması halinde tamamen adaletli sonuçlar vermemekte; taşıtanın (*shipper*) uğradığı zararın tamamını karşılayan ancak taşımayı başka taşıyanlara yaptıran taşıyanlar, multimodal taşıma operatörlerinden de yerel hukuk kuralları ve sigorta sözleşmelerindeki farklılıklar nedeniyle zararının tamamını tazmin edememektedir. Ayrıca MT Sözleşmesindeki zararın gerçekleştiği taşıma modunun multimodal taşıma operatörü tarafından ispatı hükmü, uygulamadaki gerçeklerden son derece uzaktır. Günümüzde uluslararası taşımaların neredeyse tamamının gönderenin (*shipper*) işletmesinden teslim alınan mühürlü ve kapalı konteynerlerle yapıldığı göz önüne alındığında; vuku bulan zararın hangi taşıma modunda gerçekleştiğinin ispatı -şüpheye yer bırakmayacak şekilde kesin kanıtların var olması hali dışında-[191] neredeyse imkansızdır.

---

[190] Schoenbaum, (2004) s.531

[191] Örneğin konteyner içinde ıslanan yüke yapılan gümüş nitrat testinin pozitif çıkması halinde yükün tuzlu suyla ıslandığı, yani yüke gelen zararın denizyolu ile taşıma aşamasında gerçekleştiği son derece muhtemeldir. Buna karşın, mühürlü ve kapalı teslim alınıp yine mühürlü ve kapalı teslim edilen bir konteyner varma yerinde açıldığında içindeki

Kanaatimizce kendine özgü uygulaması sebebiyle denizyolu taşımacılığını dışarıda bırakacak şekilde gerçekçi ve uygulamaya paralel biçimde değiştirilmiş bir tek tip sorumluluk sistemi, multimodal taşımalarda hukuken en adil ve mağduriyete sebep olmayacak çözümü ortaya koyabilir.

1.5.2.Palangadan Palangaya (*Tackle to Tackle*), Limandan Limana (*Port to Port*) ve Kapıdan Kapıya (*Door to Door*) Taşımalar

Günümüz ticaretinde konteyner taşımacılığı kapıdan kapıya (*door to door*), terminalden terminale (*depot to depot*), limandan limana (*port to port*) ve palangadan palangaya (*tackle to tackle*) şeklinde yapılabilmektedir. Kapıdan kapıya taşımacılıkta yük, genellikle satıcının üretim tesisinden alınarak alıcının deposuna veya işyerine götürülmektedir. Konteyner taşımacılığının en efektif biçimde kullanıldığı taşıma şekli kapıdan kapıya taşımacılıktır. Bu taşımacılık gerçekleştirilirken genellikle deniz taşımacılığını da içeren birden çok taşıma modu kullanılmaktadır. Terminalden terminale taşımada ise birden çok gönderenin aynı konteynere istiflenecek yükü; kara, demir yahut içsu yolu kullanılarak taşıyanın gümrükten muaf şekilde işletilen kara terminalinde yahut liman sahası içindeki konteyner istif terminallerinde bir araya getirilerek konteynerlere yüklenmekte; bu konteynerler buradan deniz yolu ile varma limanına taşınmakta, oradan da yine taşıyana ait başka bir kara terminaline yahut liman sahasındaki konteyner terminaline götürülerek boşaltılmakta ve yükler gönderilenlere ya doğrudan teslim edilmekte ya da yapılan taşıma sözleşmesi hükümlerince gönderilenin deposuna dek duruma göre kara, demir ya da içsu yoluyla götürülmektedir. Limandan limana taşımada yükler, bir liman sahasında bir araya getirilmekte ve buradan varma limana gönderilmekte; gümrük işlemlerinin yapılarak yükün liman sahasından gönderilen tarafından çekilebilmesi için liman işletmelerine teslim edilmektedir. Aşağıda deniz yolu ile konteyner taşımacılığında en yaygın biçimde kullanılan üç taşıma türü, bunları düzenleyen uluslararası sözleşmeler de dikkate alınarak ayrıntılarıyla incelenecektir.

---

yükün bir kısmı eksikse hırsızlık olayının hangi aşamada gerçekleştiğinin bırakalım mahkeme önünde ispatını, belirlenmesi bile neredeyse imkansız olacaktır.

1.5.2.1. Palangadan Palangaya (*Tackle to Tackle*) Taşımalar ve Hague-Visby Kuralları

On dokuzuncu yüzyılda buharlı gemilerin deniz ticaretinde yerini almasıyla birlikte çok hızlı gelişen uluslararası ticaret, gemi sahiplerini taşıtanlar karşısında ekonomik olarak büyük oranda güçlendirmiş; taşıyanlar "sözleşme özgürlüğü" adı altında kendilerini yükle ilgili birçok yükümlülükten muaf tutmaya ve özellikle dünyada deniz ticaretinin merkezi haline gelmiş İngiliz mahkemeleri huzurunda kabul görmeye başlamışlardır. Buna tepki gösteren yük taşıtan konumundaki bazı devletler ve ekonomik olarak güçsüz olan küçük ölçekli üreticiler, uluslararası deniz taşımalarına dair emredici ve standart bir kurallar bütünün düzenlenip uygulanması gerektiğini savunmuşlar[192], fazla kabul görmeyen birkaç girişimden sonra[193] 1924 yılında "Konişmentolarla İlgili Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyon" (*The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading*), diğer adıyla Hague Kuralları 1924 -doktrinde bu kurallar aynı zamanda Lahey Kuralları olarak da adlandırılmaktadır- kabul edilmiştir.[194] Bu konvansiyonun hükümleri birçok denizci devlet[195] tarafından iç hukuka uyarlanmış, Türkiye de 1955'te bu anlaşmayı onaylayarak 1956 tarihinde yürürlüğe koymuştur.[196]

Brüksel Konvansiyonu'nun birçok devlet tarafından aynen onaylanmak yerine bazı değişikliklerle iç hukuka uyarlanması, söz konusu düzenlemenin taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi ve kusurla ilgili konişmento klozlarında yeknesaklık amacını gerçekleştirememesi üzerine 1968'de Belçika devleti tarafından gerçekleştirilen

---

[192] Bu çeşit bir kurallar bütününe dünyadaki ilk örnek; Amerika Birleşik Devletleri'nde kabul edildikten sonra Kanada, Avusturalya ve Yeni Zelanda gibi İngiliz sömürgelerinde de kabul görerek İngiltere üzerinde de yeknesak kurallar ortaya çıkarma baskısı oluşturan ve taşıyanın sorumsuzluk şartlarını sınırlayarak sorumluluğunu bazı emredici hükümlerle düzenleyen 1893 tarihli Harter Act'dir. Bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I.** 13.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2004, s.20

[193] 1882'deki Liverpool Konferansı'nda yer alan model konişmento taslağı, 1885'te Uluslararası Hukuk Derneği (International Law Association) tarafından hazırlanan "Yük Taşımalarına İlişkin Hamburg Kuralları" ve 1921 Hague (Lahey) Kuralları, Bkz. Richard Aikens, Richard Lord ve Michael Bools. **Bills of Lading.** Second Edition. Great Britain: Informa Law, 2016, s. 13-14.

[194] Nicholas Gaskell, Regina Asariotis ve Yvonne Baatz. **Bills of Lading: Law and Contracts.** London: Lloyd's of London Press, 2000, s.3-4

[195] Bu devletler İngiltere, Avusturalya, Hollanda, Fransa, Kanada, İsveç, Danimarka, Norveç, Finlandiya, İtalya ve Almanya'dır.

[196] Tahir Çağa ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 7.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2004, s.21

bir diplomatik konferans ile Hague Kuralları'na bazı değişiklikler getiren Visby Protokolü imzalanmıştır. Visby Protokolü'nün 6. Maddesine göre, bu protokol ile Hague Konvansiyonu tek bir düzenleme olarak bir arada değerlendirilmelidir. 1977'de yürürlüğe giren Visby Protokolü yeknesaklık sorununa başarılı bir çözüm getirememiş olsa da, İngiltere de dahil olmak üzere pek çok devlet tarafından kabul görmüştür.[197] Hague-Visby Kuralları esasen Hague Kuralları'nın 40 yıldan fazla süren uygulamasında, özellikle müşterek hukuk sistemine sahip ülke mahkemelerinin değerlendirmekte sorun ya karışıklık yaşadığı uygulama alanı, konteynerler ve sorumluluğun sınırlandırılması gibi birkaç maddesinin açıklanmış ve netleştirilmiş bir versiyonundan ibarettir. Buna rağmen yükle ilgililer, Visby Protokolünün taşıyanlar lehine düzenlendiğini savunmuşlardır.[198] Hague-Visby Kuralları 1979'da yine Brüksel'de kabul edilen ve 1984'te yürürlüğe giren bir başka protokol ile tekrar değiştirilmiştir.[199] Bu protokolde taşıyanın sorumluluğu, altına endeksli para birimi yerine Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenmiş uluslararası bir likidite şekli olan "özel çekme hakkına" (*special drawing right-SDR*) endekslenmiştir.[200]

Hague/Visby Kuralları kırkambar sözleşmelerine doğrudan, diğer deniz yolu ile yük taşıma sözleşmelerine ise kurallara atıf yapılmış olması ve ortada bir taşıma taahhüdünün varlığı halinde uygulanmaktadır. Kuralların uygulanabilmesi için aynı zamanda taşımaya ilişkin düzenlenmiş ya da düzenlenecek bir konişmento ya da benzer bir emtia senedinin[201] varlığı da zorunludur.[202] Kuralların 1.,2.,3. ve 6. maddeleri bir arada yorumlandığında bu kuralların; devredilemeyen yük senetleri ve ülke kanunlarıyla uygulama dışı bırakılmış kabotaj taşımaları dışındaki tüm deniz yoluyla yük taşıma sözleşmelerine uygulanabileceği sonucuna varılması gerekmektedir.[203] Yukarıda belirtilen ve yine kuralların 10. maddesinde yer alan, taraf devlet şartlarını birlikte taşıyan bir deniz yolu ile yük taşıma sözleşmesinin uygulama alanı ise, yüklerin gemiye

---

[197] Schoenbaum, (2004) s.564
[198] Francis Reynolds. "The Hague Rules, The Hague-Visby Rules and The Hamburg Rules". **Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal.** Vol:7, (1990), s.16-34, s.27
[199] Çağa/Kender (2004), s.21
[200] Gaskell ve diğerleri, (2000), s.5
[201] Kombine ya da multimodal standart konişmentoların, tesellüm konişmentosunun ya da nama yazılı konişmentonun Hague-Visby Kuralları bakımından konişmento veya benzeri bir emtia senedi sayılıp sayılmayacağına ilişkin tartışmalar için Bkz. Hoeks s.313 vd.
[202] Madde 1-Tanımlar (b)
[203] William Tetley, Q.C.. "Chapter 1 Application of the Rules Generally" http://www.dutchcivillaw.com/legislation/Hague-Visby%20Comments.pdf Son Erişim:11.05.2023

yüklenmesinden gemiden boşaltılmasın kadar geçecek süreyi kapsamaktadır.[204] Bu süre, o tarihlerde kullanılan yük gemilerinin kendi taşıma vincine sahip olmalarından yola çıkılarak **palangadan palangaya (*tackle to tackle*)** olarak isimlendirilmiştir. Bu teslim şekli "supalan (araçta teslim)"[205] olarak da adlandırılmaktadır. Bir diğer anlatımla Hague-Visby Kurallarının uygulanması, taşınacak yüklerin ilk parçasının gemi vincinin kancasına takıldığı an başlar; son parçanın gemi vincinin kancasından çıkarıldığı anda da sona erer. Vincin gemi yerine limana ait olduğu hallerde ise; yüklemede yüklerin ilk parçasının gemi küpeştesinden geçtiği an ile boşaltmada son parçasının gemi küpeştesini geçtiği anın arasında kalan zaman dilimi kuralların uygulama alanıdır. Kuralların palangadan palangaya prensibi, tarafların anlaşmasıyla genişletilebilmektedir. Gelişen teknoloji uygulamada büyük değişikliklere yol açmış, palangadan palangaya prensibi kurallarda yer aldığı şekliyle "yüklemenin başlangıcından boşaltmanın bitimine" aşaması olarak pek çok farklı şekilde yorumlanmıştır. Günümüzde Hague-Visby Kuralları birçok ülkenin iç hukukunda multimodal taşımaların denizyolu ayağına da uygulanmaktadır.

1.5.2.1.1.Hague-Visby Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumluluğu ile Konteyner Taşımaları

Hague-Visby Kurallarının Türk hukukunda da uygulama alanını, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerde bulmuş olduğu söylenebilir. Kuralların IV. Maddesinde taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller liste biçiminde sayılmış, Türk Ticaret Kanunu'nda da aynı liste 1182. maddede yer almıştır. İki madde arasındaki tek fark, IV. Maddenin d bendinde yer alan taşıyanın mücbir sebepten (*Act of God*) sorumsuzluğudur.

---

[204] Hague-Visby Kuralları Madde 1 (e): *"Carriage of goods covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship".*

[205] 1615 sayılı (eski) Gümrük Kanunu döneminde supalan teslim, eşyanın geçici depolama alanı ya da antrepoya boşaltılmaksızın bulunduğu aracın üzerinde gümrük muayenesi gerçekleştirilerek sahibine teslim edilmesi olarak kabul edilmekteydi. 4458 Sayılı Gümrük kanunda böyle bir düzenleme bulunmamakla birlikte supalan teslim sistemi "tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usul" adı ile istisnai hallerde 2002 tarihli 16 seri numaralı gümrük genel tebliği çerçevesinde gerçekleştirilebilmektedir. 9addb7fab6a671b125b7a38554d587e0.pdf (ticaret.gov.tr) Son Erişim:11.05.2023

Hague-Visby Kurallarındaki konteynere ilişkin tek düzenleme[206]; konteynerle taşınacak yüklerin konişmentoda paket ya da üniteler biçimde numaralandırılması halinde taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından birer birim kabul edileceğini, aksi halde konteynerin tek bir birim yahut ünite sayılacağını belirten Bölüm IV Kural 5(c)'dir.[207]

1.5.2.2. Limandan Limana (Port to Port) Taşımalar ve Hamburg Kuralları

1970'lerden sonra yük sahibi konumları ile uluslararası ticarette daha çok söz sahibi olmaya başlayan gelişmekte olan ülkeler, Hague-Visby Kurallarının yazıldığı dönemde bu kuralların oluşturulmasında önemli bir etki sahibi olan gelişmiş ülkelere ve taşıyanları korumaya yönelik hükümlere karşı tepkilerini dile getirmişler ve bu tepkiler zamanla daha da yoğunlaşmıştır.[208] Hague-Visby Kuralları özellikle bu kuralların uygulama alanın darlığı, modern zamana ayak uyduramaması ve taşıyana getirdiği başta geminin sevki ve teknik idaresi kusuru olmak üzere bir çok sorumsuzluk kaydı sebepleriyle eleştirilmiş; konuya çözüm getirmek isteyen Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD), denizyolu ile yük taşımalarını Hague-Visby'nin yerini alacak yeni bir kurallar bütünü ile tekrar düzenlemek amacıyla 1968 yılından itibaren birçok toplantı gerçekleştirmiştir. Nihayet 1978'de Hamburg'da yapılan toplantı ile UNCTAD Genel Kurulu "Hamburg Kurallarını" kabul etmiştir.[209] Hamburg Kuralları özellikle uygulama alanı, sorumluluk sahası, taşıyanın sorumluğu ve bu sorumluluğun sınırlandırılması alanlarında getirdiği değişikliklerle Hague-Visby Kurallarından ayrılmaktadır. Bu kurallar tüm denizyolu ile yük taşıma sözleşmelerine -Hague-Visby'den daha geniş bir alanı kaplayacak şekilde- konişmento düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın, yüklemenin ya da boşaltmanın yapılacağı veya kararlaştırılan başka bir boşaltma limanı varsa bu limanın veya taşıma sözleşmesini ispatlayan konişmento ya da herhangi bir taşıma senedinin imzalandığı yerin bir taraf devlete ait olması halinde uygulama alanı

---

[206] *"Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit."*

[207] Konu ile ilgili mahkeme kararları için Bkz. John F. Wilson. **Carriage of Goods by Sea.** Seventh Edition. England: Pearson Education, 2010, s.196 vd.

[208] Hoeks, s.328

[209] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules)

bulmaktadır.[210] Bunun yanında, kuralların çarter sözleşmelerine uygulanması için sözleşme tarafları arasında bir konişmento düzenlenmesi ve bu konişmentonun sözleşmeye taraf olmayan bir üçüncü kişiye devri gereklidir. Ayrıca Hamburg Kurallarına göre taşıyanın sorumluluğu, yükleri hakimiyeti altında tuttuğu süre boyunca devam etmektedir ve bu süre liman sahasında yükleri teslim almasıyla başlayıp boşaltma limanında gönderilene teslim etmesi ile sona erer. Bu aşama uygulamada **"limandan limana" (*port to port*)** olarak tanımlanmaktadır.

1.5.2.2.1. Hamburg Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumluluğu ile Konteyner Taşımaları

Hamburg Kurallarında taşıyanın zıya, hasar ve geç teslimden karine olarak sorumlu kabul edilmesi; belirtilen şartları ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabileceği bir "muhtemel kusur" sistemi (*presumed fault*) ile asıl taşıyan ve alt taşıyanın müteselsil sorumluluk esasları da düzenlenmiştir.[211] Taşıyan(lar)ı dava etmek isteyen yükle ilgililere birden çok yetkili mahkeme sunulmuş, taşıyanın sorumluluk limitleri ve dava süreleri artırılmıştır.[212] Son olarak Hamburg Kuralları ile taşıyanın seyrüsefer veya geminin işletilmesindeki kusuru (sevk ve idare) nedeniyle meydana gelen yük zararlarından sorumsuzluğu kaydı da kaldırılmış ve bu durumlarda da taşıyan zarardan sorumlu hale getirilmiştir.[213] Ne yazık ki bu yeni düzenlemenin amaçlarından biri hem taşıyan hem de yük sahiplerinin maliyetlerini düşürmek olmuşsa da; maliyetlere getirebileceği daha fazla yük sebebiyle deniz sigortacılarının (P&I Kulüplerinin) ve gemi sahibi birliklerinin tepkisiyle karşılaşmış[214], gelişmiş denizci devletlerin nerdeyse hiçbiri Hamburg Kurallarını tamamıyla iç hukuklarına dahil etmemiştir. Ne var ki doktrinde kurallara karşı geliştirilen bu reddin artan maliyetlerle değil, değişen maliyet dengesinin hoş

---

[210] Madde 1

[211] Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için zararı doğuran olayın; kendisinin, adamlarının veya vekillerinin kusurlu davranışından yahut alınması gereken önlemlerin alınmamasından kaynaklanmadığını yahut zararın oluşmaması için alınması makul ölçüde gereken tüm önlemlerin alındığını ispat etmesi gerekir. Fahiman Tekil. "Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:10, Sayı:1-3, (1996), s.419

[212] Gaskell ve diğerleri, (2000), s.6

[213] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules), 1994, s.22 vd. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf Son Erişim:13.05.2023

[214] Hoeks, s.328

karşılanmamasıyla ilgili olduğunu ve taşıyanın sorumluluk sahasının artırılması ve kuralların konişmento -ya da benzer bir emtia senedi- düzenlenmemiş taşımalara da uygulanabilir olmasının sorumlulukların tespiti bakımından kolaylık sağlayarak hukuki işlem maliyetlerini kesin olarak düşüreceğini savunan görüşler de mevcuttur.[215] 2021 yılı itibariyle toplam 34 devlet tarafından katılma (*accession*) ya da onaylama (*ratification*) yoluyla kabul edilen[216] bu konvansiyon ülkemiz de dahil birçok devlet tarafından iç hukuklarına bölüm ya da madde bazında alınmış[217]; bu durum ise uluslararası deniz taşımacılığında hedeflenen yeknesaklık (*uniformity*) amacından daha da uzaklaşılmasına sebep olmuştur. Yine de, Hague-Visby Kuralları ile birlikte birçok ülkenin ticaret kanununda ve birçok standart çarter parti ile kırkambar sözleşmesi metninde yer almış olması göz önüne alınırsa; Hamburg Kurallarının tamamen başarısız olduğunu ileri sürmek fazlaca olumsuz bir yaklaşım olacaktır.[218]

Hamburg Kurallarında konteynerlere ilişkin ilk düzenleme "Tanımlar" başlıklı 1. Maddenin 5. Fıkrasında yer almaktadır. Buna göre gönderen (taşıtan yahut yükleten) tarafından temin edilen konteynerler, Hamburg Kuralları bakımından yük sayılmaktadır.[219] Konteynerlerle ilgili ikinci düzenleme, Hague-Visby Madde 5(c)'ye bazı küçük farklılıklar dışında paralel olan Madde 6 (2)'dir. Söz konusu fıkrada, konteynerin içindeki taşıma ünitesi yahut paketlerin -kuralların uygulama alanı göz önüne alınarak- düzenlenmişse konişmentoda, düzenlenmemişse denizyolu ile yük taşıma sözleşmesinin varlığına kanıt sayılabilecek herhangi bir belgede numaralandırılmış olmaları halinde, bu paket yahut ünitelerin taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında kullanılacağını; aksi halde konteynerin tek bir ünite kabul edileceği düzenlenmiştir. Hague-Visby'e ek olarak denizyolu ile taşıma sırasında taşıyanın maliki olmadığı yahut tedarik etmediği konteynere gelecek zararlardan doğan tazminat hakkı bakımından ise söz konusu konteynerler tek bir taşıma ünitesi kabul edilecektir.[220] Hamburg Kurallarında

---

[215] Shoenbaum, s.568 vd.
[216] https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status Son Erişim: 13.05.2023
[217] Bu ülkelerden bazıları Kanada, Avusturalya, İskandinav ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. Bkz. Gaskell ve diğerleri, (2000), s.7 vd.
[218] Regina Asariotis. "Reflections on the Rotterdam Rules". Malcolm Clarke (Ed.), **Maritime Law Evolving: Thirty Years at Southampton** içinde. London: Hart Publishing, 2013, s.131
[219] *"Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper."*
[220] *"For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply: (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document*

konteyner taşımacılığındaki gelişmeler sonucunda deniz taşımacılığında yüklerin özellikle konteyner gemilerinin güvertelerinde konteynerler içinde güvenle taşınabildiği belirtilerek[221] güverte taşımalarıyla ilgili ispat ve sorumluluk şartları Hague-Visby'e göre hafifletilmiş; ancak söz konusu maddede şaşırtıcı biçimde konteynerlerden bahsedilmemiştir.[222]

1.5.2.3. Kapıdan Kapıya (*Door to Door*) Taşımalar ve Rotterdam Kuralları

Hamburg Kurallarının fazlaca kabul görmemesi üzerine yeni bir kurallar bütünü hazırlama çalışmaları tekrar başlamıştır. 1980 yılına gelindiğinde, çalışmamızın önceki bölümünde ayrıntılı biçimde incelenen ve içinde denizyolu taşımacılığını barındıran multimodal taşımaları da düzenleyen "*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods* (Uluslararası Multimodal Yük Taşımalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi)" kabul edilmiş; ancak denizci devletler nezdinde kabul görmemiştir. Uluslararası ticaretin son derece hızlı biçimde geliştiği, elektronik ortamda yapılan sözleşmelerin gittikçe yaygınlaştığı ve kapıdan kapıya konteyner taşımacılığı ile konteynerleri sadece güvertesinde taşıyacak şekilde inşa edilmiş yeni nesil gemilerin piyasada yer almaya başladığı 30 yıllık süreçte; artık palangadan palangaya ya da limandan limana yapılan teslimlerin piyasanın ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kaldığı tespit edilmiştir.[223] Bu sebeple 2002-2009 yılları arasında gerçekleşen müzakereler sonucu "*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Tamamen ya da Kısmen Deniz Yolu ile Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi)", diğer adıyla "Rotterdam

---

evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit. (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged,
that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit."

[221] Explanatory Note by the UNCITRAL Secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg) para. 19

[222] Bkz. Hamburg Rules Article 9; Deck Cargo

[223] William Tetley. "Transports de cargaison par mer, res Régles de Rotterdam, leur adoption par les Etats-Unis, le Canada, l'Union Européenne et les pays transporteus du monde?" **Responsibility, Fraternity and Sustainability in Law A Symposium in honour of Charles D. Gonthier.** Montreal, Kanada: McGill University Hukuk Fakültesi, 20-21 Mayıs 2011, s.4

Kuralları" 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda kabul edilmiş; 2021 yılı itibariyle de 26 devlet tarafından çeşitli yollarla imzalanmıştır.[224]

İlk bakışta dahi 18 bölümlük ve 96 maddelik uzunluğu ile birlikte madde açıklamalarının da son derece ayrıntılı biçimde yapılmış olması, bu kuralların uygulamada kabul görmesinin hayli zor olduğunu düşündürmektedir. Bu görüşün aksine, dikkatle incelendiğinde ayrıntılı düzenlemelerin aslında yüzyıllardır uygulanan deniz ticareti uygulamasının bir yansıması olduğu ve özellikle mahkemeler nezdinde herhangi bir şüpheye yer bırakmamak amacıyla[225] tüm ihtimallerin ele alınmaya çalışıldığının anlaşılabileceğini savunan görüşler de mevcuttur.[226] Kanaatimizce düzenlediği hususlar bakımından tamamen başarısız olduğu söylenememekle birlikte, geleneksel olarak uygulanan deniz ticareti sözleşmeleri ile multimodal taşımaları birlikte düzenlemeye çalışmak, ortaya anlaşılması zor ve yanlış yorumlamaya açık bir metin çıkarmış; zaten son derece kompleks ve kendine has özellikleriyle tanınan deniz ticareti uygulaması içinde dahi yarattığı yeni kavramlarla, hali hazırda birden çok kurallar bütünü ve farklı yerel hukuk yargılamasıyla karmaşık olan durumu daha da karmaşıklaştırmıştır.[227] 2008 yılından beri yalnızca 5 devletin kurallara taraf olması ve toplam 20 taraf devlet şartını tamamlayamadığından 14. yılında bile hala yürürlüğe girememesi da bu kuralların uluslararası deniz taşımacılığında kabul görmediğinin açık bir kanıtıdır.[228]

Rotterdam Kuralları; yükle ilgililer lehine bir yaklaşım izlemesi, emredici olarak uygulanma prensibine miktar sözleşmeleri (*volume contracts*) bakımından sözleşme özgürlüğü istisnası getirmesi[229] ve aynı zamanda içinde uluslararası denizyolu taşımacılığı bulunan -denizyolu ayağının baskın olup olmadığına bakılmaksızın- tüm multimodal sözleşmelere uygulanması gibi başlıca özellikleriyle seleflerinden ayrılmaktadır.[230] Uluslararası bir deniz ayağı bulundurma şartı taşımanın bir bölümünü

---

[224] https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028021e615 Son Erişim: 13.05.2023

[225] Bunun sebebi, ayrıntılı biçimde düzenlenmemiş hükümleri nedeyle Hague-Visby Kuralları'nın farklı devlet mahkemelerince uzun yıllar boyunca farklı yorumlanmış olmasıdır.

[226] Chester D. Hooper. ""Claims Handling Under Rotterdam Rules". **Comite Maritime International Yearbook 2016 Annuarie New York II Documents of Conference** içinde. New York, 2016, s.213

[227] Rotterdam Kurallarının eleştirilen özellikleri için Bkz. Tetley (2011), s.8

[228] Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules") | United Nations Commission On International Trade Law Son Erişim: 13.05.2023

[229] Miktar sözleşmeleri çalışmamızın 1.6.2.'nci bölümünde ayrıntılı biçimde incelenecektir.

[230] Asariotis, s.133-135.

fiilen deniz yoluyla yapılmasını gerektirmez, yapılan taşıma sözleşmesinde taşımanın deniz ayağı içereceğinin planlanması yeterli olacaktır. Durumun tam tersinde, yani deniz ayağı olmadan planlanan uluslararası bir multimodal taşımada fiilen denizyolu kullanılması halinde ise söz konusu taşıma -fiilen taşımadan ziyade sözleşmeyi temel alan bir yaklaşım izlediğinden- Rotterdam Kurallarının uygulama alanının dışında kalacaktır.[231]

Deniz ticareti doktrininde, geniş uygulama alanı sebebiyle Rotterdam Kurallarına getirilen olumlu eleştirilerin yanında, kuralların multimodal sözleşmeler bakımından deniz ayağı ihtiva etmeyen multimodal taşımalara uygulanamayacak olması sebebiyle -bu çalışmanın bir önceki bölümünde incelenmiş olan- 1980 tarihli MT Sözleşmesi'ne göre bir geri adım olduğu eleştirileri de mevcuttur.[232] Esasen Rotterdam Kuralları, günümüzde gelişen konteyner taşımacılığının bir sonucu olarak; deniz yolu ile taşınan yüklerin teslim yerinin -liman sahasından ziyade- çoğunlukla karayolu ile ulaşılan bir ticarethane, depo ya da üretim yeri olduğunun fark edilmesi ve genel olarak multimodal taşımaları düzenlemekten çok, denizyolu taşımacılığı yapan ancak bu taşımanın ardından karayolu taşımacılığını da gerçekleştirilmesini gerektiren modern taşıma sözleşmelerini düzenlemek amacıyla oluşturulmuştur.[233] Taşıma modu ne olursa olsun tek bir konteyner taşımacılığı rejimini desteklememekte, temel ve modern deniz taşımacılığı kurallarına denizyolu dışında başka bir taşıma modu kullanılması hususunda da anlaşılan sözleşmeleri eklemektedir.[234] Aynı zamanda bu kurallar, konteyner tanımını ayrıntılı biçimde yapmış[235] ve aşağıda da ayrıntılarıyla inceleneceği üzere konteynerlerle ilgili modern düzenlemeler getirmiş olması sebebiyle çalışmamız için de ayrıca önemlidir.

---

[231] Samim Ünan. "The Scope of the Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract". Meltem Deniz Güner Özbek (Ed.) **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea "An Appraisal of the Rotterdam Rules"** içinde. Berlin Heidelberg: Springer (2011), s. 90

[232] Thomas J. Schoenbaum. "An Evaluation of the Rotterdam Rules". **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013** içinde, Jürgen Basedow ve Diğerleri (Ed.), London: Springer, (2015), s. 28

[233] Francesco Berlingieri. "A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules" (2009) https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comparative-analysis-of-the-Hague-Visby-Rules-the-Hamburg-Rules-and-the-Rotterdam-Rules-1.pdf Son Erişim: 13.05.2023, s.53

[234] Rotterdam Kuralları'nın bu sebeple denizyolu taşımacılığını düzenleyen diğer kurallardan farklı olarak "maritime plus" veya "unimodal plus" niteliği olduğunu belirtilmektedir. Bkz. Bevan Marten. "Mulitmodal Transport Reform and The European Union: A Treaty Change Approach". **Tulane Maritime Law Journal.** Vol:36:741, (2012), s. 742; Theodora Nikaki ve Barış Soyer. "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?". **Berkeley Journal of International Law.** Vol:30, Issue:2, (2012), s.308; Berlingieri (2009), s.1

[235] Rotterdam Kuralları Madde 1 (26), Bkz. Bu eserde 1.1.Konteyner Kavramı

1.5.2.3.1.Rotterdam Kurallarının Diğer Taşıma Şekillerini Düzenleyen Kurallar ile Karşılaştırılması

Rotterdam Kuralları, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları ile karşılaştırıldığında ortaya çıkan temel farklar altı temel başlık altında incelenebilir: uygulama alanı, kuralların kapsamına aldığı taşıma belgeleri, multimodal sözleşmelerin etkisi, taşıyanın sorumluluğu, yükle ilgililerin yükümlülükleri ve yargılama ile hakem yargılamasına ilişkin usul ve esaslar. Bu başlıklardan bazıları aşağıda, çalışmamızla bağlantılı oldukları ölçüde incelenecektir.

Rotterdam Kurallarının uygulama alanı multimodal taşımaların kara ayağı dikkate alınarak Hague-Visby ve Hamburg Kurallarına göre genişletilmiş; taşımaya konu malların teslim alındığı ve teslim edileceği yer ile deniz ayağındaki yükleme ve boşaltma limanlarının farklı ülkelerde olması[236] yanında, malların teslim alındığı veya teslim edileceği yer veya limanın bir taraf devlette yer alması şartıyla, önceki düzenlemelerin kapsamına girmeyen bu sözleşmeler de Rotterdam Kurallarının kapsamına alınmıştır.[237] Bu kurallarda uygulama alanı bakımından Hamburg Kurallarında olduğu gibi "sözleşmesel yaklaşım" benimsenmiş; kuralların uygulanması öncelikle birinci maddede tanımlandığı şekilde içinde -gerçek anlamda taşımanın ifa edilmiş olup olmadığına bakılmaksızın- bir taşıma vaadi, navlun ödemesi, en azından bir deniz ayağı içeren uluslararası nitelik ile taraf devlet unsurlarının tamamını barındıran bir taşıma sözleşmesinin varlığı şartına bağlanmıştır.[238] Konişmento veya benzer bir emtia senedi düzenlenmemiş tüm deniz yolu ile yük taşımalarını uygulama alanı dışında bırakan Hague-Visby[239] ve -konişmentonun düzenlenerek sözleşmeye taraf olmayan bir üçüncü kişiye devredildiği çarter sözleşmeleri istisna edilerek- çarter sözleşmeleri dışındaki tüm deniz yolu ile eşya taşımacılığı sözleşmelerine uygulanan Hamburg Kuralları[240] ile karşılaştırıldığında, Rotterdam Kurallarının son derece geniş bir alanda uygulanma

---

[236] Bu açıklama uluslararası bir taşıma sözleşmesini tanımlamaktadır.
[237] Rotterdam Kuralları Madde 5
[238] Francesco Berlingieri. "An Analysis of Two Recent Commentaries of The Rotterdam Rules". **Il Diritto Maritimo.** Vol:1, (2012), s.9
[239] Madde 1
[240] Madde 2

olanağı bulacağını söylemek yanlış olmaz. Kısaca çarter sözleşmeleri ile taraflardan birine gemiyi veya bir bölümünü kullanma hakkı veren sözleşmeler dışında tüm deniz yolu ile taşıma sözleşmelerine uygulanabilecek olan bu kurallara getirilen tek istisna, kırkambar sözleşmesi niteliğinde olmayan ve belirli bir tarifeye bağlanmamış (non-liner) deniz yolu ile yük taşımalarında ancak bir taşıma belgesi yahut bir elektronik taşıma kaydının varlığı halinde uygulanabilecek olmasıdır.[241] Bu durum Rotterdam Kurallarını deniz yolu ile yük taşıma sözleşmesinde yer alan üçüncü kişileri koruyuculuğu bakımından da öncekilerden büyük ölçüde ayırmaktadır. Kırkambar sözleşmesinin ispatı için herhangi yazılı bir belge aranmamasının yanında, kırkambar niteliğinde olmayan -ve içinde uluslararası bir deniz ayağı barındıran- taşıma sözleşmelerinin de basılı veya elektronik basit bir yazılı ispatla kuralların kapsamına alınması; sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişilerin de kurallar nezdinde sorumluluğa dayalı dava açma yahut tahkime başvurma haklarının korunması bakımından önemlidir.[242]

Rotterdam Kuralları, konişmento temelli bir yaklaşım izleyen seleflerinden farklı olarak; kuralların uygulama alanı bulabilmesi amacıyla taşıyana, taşıma sözleşmesine istinaden, taşıyanın yahut adamlarının malları teslim aldığına dair ya da bir taşıma sözleşmesinin varlığını kanıtlayan veya bir taşıma sözleşmesi ihtiva eden -ve bir "elektronik taşıma kaydı" olarak da düzenlenebilen- bir "taşıma belgesi" oluşturma yetkisi vermiştir.[243] Bu belge devredilebilir ya da devredilemez şekilde düzenlenebilir. Tarafların herhangi bir yazılı belge düzenlememe konusunda anlaştıkları yahut yerel ticari örf, adet ve uygulamanın söz konusu taşımaya ilişkin bir yazılı belge düzenlemeyi öngörmemesi hallerinde de kurallar, herhangi bir elektronik taşıma kaydı yahut taşıma belgesine gerek olmaksızın uygulama alanı bulacaktır.[244] Uygulama alanına dahil olan taşıma belgeleri olarak ise kuralların "Tanımlar" başlıklı birinci maddesinin 15., 16., 19. ve 20. bentleri doğrultusunda, taşıma belgeleri ile elektronik taşıma kayıtları sayılmaktadır. Bunlar, uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan konişmento ve kıymetli evrak niteliğinde olmayan diğer taşıma senetleri ile elektronik versiyonlarıdır. Bir diğer yenilik de tanımı

[241] Madde 6
[242] Berlingieri. (2009). s. 53
[243] Madde 1(14)
[244] Madde 35

kuralların 1(18)'inci maddesinde yapılmış olan elektronik taşıma belgelerine ilişkindir.[245] Uluslararası ticarette kullanılan yeni teknolojilere uyum sağlamak amacıyla kurallar, taşıma sözleşmesi taraflarının anlaşmaları halinde taşıyanın önceden düzenlenmiş bir basılı taşıma belgesini elektronik bir taşıma belgesine dönüştürebileceğini ve bu belgenin de düzenleme, zilyetlik ve devir bakımından basılı taşıma belgesi ile aynı özelliklere sahip olacağını düzenlemektedir.[246]

Söz konusu hükümlerin açık ve ayrıntılı bir prosedür içermediğinin yanında gelecekte teknolojinin ulaşabileceği noktanın belirlenmesinin zorluğu sebebiyle hükümlerin bilinçli şekilde bu denli genel geçer düzenlendiği de iddia edilebilir.

Kanaatimizce hızla gelişmekte olan -ve özellikle siber saldırılar ile kötü niyetli kişilerin sahte elektronik belge düzenleyerek yükleri hukuksuz biçimde ele geçirmelerini önlemeye yönelik güvenliği giderek arttırılan- elektronik doküman düzenleme sistemleri göz önüne alındığında, bu husustaki maddelerin uygulamadaki değişikliklerden etkilenmeyecek şekilde genel geçer olarak düzenlenmesi günümüzdeki teknolojik gelişmeler ışığında daha isabetli olmuştur.

Rotterdam Kuralları ile getirilen en önemli değişikliklerden bir diğeri ise taşıyanın sorumluluk sahasının yükleri teslim aldığı andan başlayıp yüklerin teslim ettiği ana kadar genişletilmiş olmasıdır.[247] Buna göre taşıyan -eğer yüklerin karadaki bir noktadan teslim alınıp denizyolu ile taşındıktan sonra yine başka bir ülkede yer alan karadaki bir noktaya teslim edilmesi hususunda anlaşılmışsa- uluslararası bir yük taşımasında yüklere gelebilecek hasar ya da zıya ile -eğer sözleşmede belli bir teslim tarihi belirtilmişse- teslimde oluşabilecek gecikmeden, yükler satıcının kapısından alınıp alıcının kapısına

[245] *"Bir taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyanın ya da yardımcı şahıslarının malları teslim aldığına yahut sadece taşıma sözleşmesinin varlığına ilişkin ya da bir taşıma sözleşmesi içeren, elektronik bir iletişim yoluyla bir taşıyan tarafından düzenlenmiş bir ya da birden çok mesaj içeren bir elektronik ispat"*
[246] Madde 8
[247] Madde 12

getiriline dek sorumlu olacaktır.[248] Genellikle konteynerler içinde gerçekleştirilen bu tür taşımalara piyasada ***door to door*** **(kapıdan kapıya)** taşımalar adı verilmektedir.[249]

Kuralların 12. maddesinin 3. fıkrası ise taraflara taşıyanın sorumluluk sahası bakımından, malların teslim alındığı ve teslim edildiği zaman ve yeri belirleyebilme özgürlüğü tanımışsa da bu özgürlük; malların taşıma sözleşmesi uyarınca yüklemesinin başlangıcının öncesini yahut teslim edilme zamanının sonrasını kapsamamaktadır. Bunun anlamı, tarafların aralarında anlaşarak bir taşıma sözleşmesindeki taşıyanın sorumluluk sahasının -sadece teslim alınmadan teslim edilmeye kadar sınırlandırılmış şekilde- daraltılmasını kararlaştırabilmeleridir, taşıma sözleşmesi uyarınca yüklemenin başlamasından sonra eşyanın teslim alındığına veya boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir zamanda eşyanın teslim edildiğine dair yapılan anlaşmalar hükümsüzdür. Bu fıkraya göre taşıyanın sorumluluğu tarafların anlaşmasıyla en fazla palangadan palangaya (*tackle to tackle*) süresince daraltılabilecektir. Yine kuralların 13. Maddesinin 2. Fıkrası taşıyanın eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ve boşaltılmasını taşıtan, yükleten yahut gönderilene devredebileceğini; bu anlaşmanın geçerli olabilmesi için de bu hususa sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulması gerektiğini (sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişilerin korunması amacıyla) düzenlemektedir.[250] Bu halde taşıyan; yüklerin yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi ve boşaltılmasını taşıtana (ya da sözleşme hükümlerine bağlı olarak çarterer, taşıtan, yükleten yahut gönderilene) devredebilecek -konişmentoda yer alan FIO, FIOS ve FIOST klozları-, bu süreçlerdeki sorumluluğu ise sadece yüke özen yükümlülüğü çerçevesinde sınırlandırılacaktır.[251] Yükleme, elden geçirme, istif ve boşaltma işlemlerinin maddi olarak taşıtan, çarterer, yükleten yahut

---

[248] Sorumluluk sahasının genişletilmesinin sebebi ise 2000 yılında dünya çapında liner operatörlerince taşınan 60 Milyon konteynerin %50'sinin multimodal şekilde taşınmış olması olarak açıklanmaktadır. Bkz. UNCITRAL Note by the Secretariat Document A/CN.9/WG.lll/WP.29 Para.25 A/CN.9/WG.III/WP.29 - E - A/CN.9/WG.III/WP.29 - Desktop (undocs.org) Son Erişim:13.05.2023

[249] Rotterdam Kuralları'nın uluslararası ticarete etkileri için Bkz. Alexander von Ziegler. "Rotterdam Rules and the Underlying Sales Contract". **Comite Maritime International Yearbook 2013 Annuarie- Documents of the Conference.** Beijing, 2013, s.273-287

[250] Rotterdam Rules Article 13(2): *"…the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars."*

[251] Pınar Akan. **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2007, s.145; Djadjev, s.143-146

gönderilen tarafından karşılandığı, ancak fiilen taşıyan tarafından gerçekleştirildiği hallerde taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması söz konusu olamaz.[252]

Rotterdam Kuralları, kapıdan kapıya sorumluluk prensibini esas alırken aynı zamanda - hasar veya zıyaın hangi taşıma modunda gerçekleştiğinin belirlenmesi (*localized*) halinde- taşıyanın sorumluluğunda denizyolundan farklı taşıma modlarında, söz konusu taşıma modunu düzenleyen konvansiyona başvurulması olarak açıklanabilecek sınırlı bir ağ (*network*) sorumluluk sistemini[253] benimsemiştir.[254] Hasarın hangi taşıma modunda gerçekleştiğinin belirlenememesi (*unlocalized damage*) veya denizyolu taşıması aşamasında gerçekleştiğinin belirlenmesi halinde sorumluluk yine Rotterdam Kurallarına göre belirlenecektir.[255] Kurallarda Hamburg Kurallarında olduğu gibi modern denizcilik ile paralel şekilde taşıyanın sevk ve idare kusurundan sorumsuzluğu düzenlenmemiştir.

1.5.2.3.2.Rotterdam Kurallarındaki Konteyner Taşımalarına İlişkin Düzenlemeler

Rotterdam Kurallarında modern ticaret teamüllerine yer verme gayesi sonucunda konteynerlerle ilgili birden çok düzenleme mevcuttur. Bunlardan ilki kuralların "Tanımlar" başlıklı birinci maddesinin 24. bendinde, taşıyan veya onun adına tedarik edilmeyen konteynerlerin yük sayılacağına ilişkin düzenlemedir.[256] Bu durumda taşıyan tedarik etmediği yahut onun adına tedarik edilmeyen konteynere gelen zıya, hasar veya gecikme bakımından bu zıya, hasar yahut gecikme tıpkı yüke gelmiş gibi sorumlu sayılacaktır. Aynı maddenin 26. bendinde ise konteynerin ayrıntılı bir tanımına yer verilmiştir. Buna göre konteyner, yüklerin bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir

---

[252] Rotterdam Rules Article 17(3) i*: "The carrier is also relieved of all or part of its liability … Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee"*

[253] Multimodal taşımalarda sorumluluk sistemleri hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz Bölüm 1.4.4.

[254] Bkz. Rotterdam Kuralları Madde 26 ve 82; Schoenbaum (2015), s.26 ve 30; Lorena Sales Pallares. "A Brief Approach to the Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment.". **Journal of Maritime Law & Commerce.** Vol:42, No:3, (2011), s.459; Theodora Nikaki ve Barış Soyer. "A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?". **Berkeley Journal of International Law.** Vol:30, Issue:2, (2012), s.316

[255] Schoenbaum (2015), s.30

[256] Rotterdam Rules Article 1(24): *""Goods" means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier."*

kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim yük veya bu birim yüke yardımcı herhangi bir ekipman anlamına gelir.[257] Daha sonra "Taşıyanın Yükümlülükleri" başlıklı 4. Bölümün 14. Maddesinin c bendinde, taşıyanın yüke özen yükümlülüğü çerçevesinde deniz yolculuğunun öncesinde, başlangıcında ve yolculuk safhasında kendisinin temin ettiği konteynerleri yükü kabule, taşımaya ve muhafaza etmeye uygun ve güvenli biçimde bulundurması gerektiğini belirtmektedir.[258] Bu maddede yer alan taşıyanın özen yükümlülüğü, deniz yolculuğunun bitimi ile yükün teslimi arasında geçen periyodu kapsamamakta; bu süreçte konteynerin elverişsizliği nedeniyle yüke gelecek hasar yahut zıyada taşıyanın yüke özen yükümlülüğünün ihlalinden bahsedilememektedir.

Bu süreçten sonra taşıyanın kendisinin tedarik ettiği konteynerin içindeki yüke gelebilecek zıya yahut hasardan sorumluluğunun kaynağı tartışmalı olup; kanaatimizce taşıyan deniz yolculuğu öncesi, başlangıcı ve yolculuk sırasında konteynere yeterli ve gerekli özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluğu kara yahut demiryolu ayağındaki taşıyıcıya yahut -eğer kendisi değilse- multimodal taşıma operatörüne devredebilecektir. Burada taşıyanın, yükün kendi hakimiyetinde olduğu süre boyunca bir yüke özen yükümlülüğü altında olduğu; bu aşamadan sonra yüke özenin diğer taşıma modundaki taşıyana devredilmiş sayılacağı kabul edilerek böyle bir düzenlemeye gidilmiş olması da mümkündür.

Rotterdam Kurallarının 14 maddesinin c bendi konteynerlerin deniz yolculuğu öncesi, sırası ve sonrasında yükü kabule uygun olmaları gerektiğini düzenlemekle, bize göre taşıyan tarafından temin edilen konteynerlerin geminin bir parçası (taşınabilir ambarları) sayılacağı teorisini[259] de desteklemektedir.

Yine taşıyanın yüke gelecek hasar, zıya yahut gecikmeden sorumluluğunu düzenleyen 5. bölüm 17. madde 5. fıkrasında davacının; taşıyanın madde 14 (c)'de açıklanan yüke özen

---

[257] Rotterdam Rules Article 1(26): *""Container" means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods, and any equipment ancillary to such unit load."* Türkçeye çeviri için Bkz. Bölüm 1.1. Konteyner Kavramı Dipnot 2.

[258] Rotterdam Rules Article 14: Specific Obligations Applicable to the Voyage by Sea: *"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, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation."*

[259] Konuyla ilgili Yargıtay ve diğer ülke mahkemelerinin kararları için Bkz. Bölüm 1.3.

yükümlülüğünü ihlal ettiğini ve yüke gelen hasarın, zıyaın yahut gecikmenin kesin olarak ya da muhtemelen bu ihlal nedeniyle veya bu ihlalin katkısıyla gerçekleştiğini ispat etmesi ve taşıyanın da bu durumun hasar, zıya yahut gecikmeye sebep olmadığını ya da yüke madde 14'te düzenlendiği ölçüde gerekli özeni gösterdiğini ispat edememesi halinde; zarar, zıya yahut gecikmeden tamamen ya da kısmen sorumlu olacağını düzenlemektedir.[260]

Kuralların güverte yükünü düzenleyen 25. maddesinin ilk fıkrasının b bendinde ise yüklerin güvertede taşımaya uygun konteynerlerle taşınması ve güvertelerin özel olarak söz konusu konteynerleri taşımaya uygu olması halinde güvertede taşınabileceğini belirterek, özellikle yüklerin büyük oranda güverteye istiflendiği yeni nesil konteyner gemilerindeki uygulamayı istisna olmaktan çıkarmıştır.[261]

Gönderenin[262] taşıyana karşı yükümlülüklerini düzenleyen 7. Bölümün "Taşıma için Teslim" başlıklı 27. Maddesinin 3. Fıkrasında konteynerin gönderen (*shipper*/taşıtan yahut yükleten) tarafından paketlendiği hallerde; gönderenin konteynerin içine yahut üzerine yapacağı istif, bağlama ve sabitlemeyi herhangi bir can yahut mala zarar vermeyecek şekilde düzgün ve dikkatlice gerçekleştirmekle yükümlü olduğu belirtilmiştir.[263]

---

[260] Rotterdam Rules Article 17 (5): *"The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by … (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14."*

[261] Rotterdam Rules Article 25 (1*): "Goods may be carried on the deck of a ship only if: … (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles..*

[262] "Shipper" teriminin hukuk sistemimizdeki karşılığı taşıtan ya da yükletendir. Anglo- Sakson hukukunda bu iki kurum ayrı ayrı tanımlanmamış olup, ikisini birden kapsayan tek bir terim kullanılmaktadır. Öğretimizde Çağa, 1979 tarihli Hamburg Kuralları çevirisinde "shipper" terimini "gönderen" olarak Türkçeye çevirmiştir. Bkz. Tahir Çağa. "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:X, Sayı:2, (1979), s.323-352. Yine öğretide Tekil'e göre "shipper" terimini "gönderen" ya da "sevk eden" olarak çevirmek daha uygun olacaktır. Konu hakkında Bkz. Tekil (1996). s. 413 ve 423. Ne var ki yazar daha yeni tarihli bir eserinde bu tanımın uygun olmadığı kanısına varmıştır. Bkz. Fahiman Tekil. **Deniz Hukuku.** Altıncı Bası. İstanbul: Alkım Yayınları, 2001, s.226

Taşıtan ve yükleten ayırımının bulunduğu Türk, Alman, İskandinav ve Yunan hukuklarında "taşıtan" teriminin İngilizce karşılığı için "shipper", yükleten için "actual shipper" tanımı kullanılabilir. Bkz. Cüneyt Süzel. **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten.** İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2014, s.146 vd.

[263] Rotterdam Rules Article 27 (3): *"When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property."*

"Taşıma Belgeleri ve Elektronik Taşıma Kayıtları" isimli 8. bölümde yer alan "Sözleşme Kayıtlarındaki Yükle İlgili Bilgilere Çekince Konması" başlıklı 40. Maddede ise son derece karmaşık bir biçimde düzenlenmiş olmakla birlikte; temelde taşıyanın kendisine veya sözleşmenin bir kısmını devrettiği ifa edene, yükün kendilerine gönderen (*shipper*) tarafından istiflenmiş kapalı konteyner içinde teslim edilmesi ve fiilen muayene imkanının bulunmaması halinde, taşıma belgesi yahut elektronik taşıma kaydına yük ile ilgili birden çok türde çekince koyabilme hakkı tanımaktadır.[264]

Yüklerin teslim edilememesi halinde taşıyanın haklarını düzenleyen 48. Maddede taşıyana, hasar tehlikesi ve masraflar yükle ilgililere ait olmak üzere şartların makul ölçüde gerektirdiği durumlarda konteyner içindeki yükleri boşaltma yahut yüklerin yerlerini değiştirme de dahil olmak üzere başka bir biçimde davranma hakkı tanınmaktadır.[265]

Son olarak -Hague-Visby ve Hamburg Kurallarına paralel biçimde- "Sorumluluğun Sınırları" başlıklı 12. Bölümün "Sorumluluğun Sınırları" başlıklı 59. Maddesinin 2. Fıkrası; konteynerle taşınan yüklerde, konteynerin içindeki paket yahut yükleme üniteleri sözleşme kayıtlarında açıkça numaralandırılmışsa sorumluluk sınırlandırılmasında paket yahut yükleme ünitesi olarak yer alacağını düzenlemektedir. Bu paket yahut yükleme

---

[264] *Rotterdam Rules Article 40: "3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if: (a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or (b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.*
4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in: (a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if: (i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and (ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and (b) Article 36, subparagraph 1 (d), if: (i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle."
Türkçe çevirisi için Bkz. Cüneyt Süzel ve Duygu Damar. "Rotterdam Kuralları". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt: XXVI, Sayı:2, (2010), s. 173 vd.

[265] *Rotterdam Rules Article 48(2): "Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including: ….b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and..."*

üniteleri numaralandırılmadıkları takdirde konteynerin kendisi tek bir yükleme ünitesi kabul edilecektir.[266]

1.5.3. *Full Container Load/Less (Than) Container Load* (FCL/ LCL) Taşımalar

Deniz yolu ile konteyner taşımacılığında konteyner, gönderen (taşıtan yahut satıcı ya da yükleten) tarafından tamamen doldurularak taşıyana (yardımcılarına ya da temsilcilerine) teslim edilebilir. Yüklerin bir konteyneri tam olarak dolduracak şekilde gönderildiği taşımalara "tam dolu konteyner yükü" (*full container load-FCL*) taşımalar adı verilirken, taşınacak yükün bir konteyneri tamamen doldurmaması hali de "konteyner yükünden az" (*less than container load-LCL*) taşımalar olarak adlandırılır.[267] Bir taşımanın FCL yahut LCL biçimde yapılacağı düzenlenen konişmentonun ön yüzünde kaydedilmekte[268]; söz konusu taşıma biçimleri arasında yüke gelen hasar yahut zıyadan taşıyanın sorumluluğu bakımından büyük farklar bulunmaktadır.[269]

FCL taşımalarda gönderen (bu taşıtan yahut yükleten olabilir), genellikle kendisine taşıyan tarafından temin edilmiş konteyneri (*carrier owned container/COC*) göndereceği yük ile tam olarak doldurur ve taşıyanın mührü ile mühürler.[270] LCL taşımalarda ise aynı destinasyona gönderilecek, ancak bir konteyneri tamamen dolduramayacak miktardaki yükler taşıyan -acentesi yahut gemi işletmeyen taşıyan- tarafından bir araya getirilerek, kendisine ait konteyner yükleme istasyonu (*Container Freight Station-CFS*) veya depoda -yahut acentelere ait tesislerde- aynı konteynere istiflenir.[271] Bu durumda FCL taşımaların kapıdan kapıya taşımalarda daha efektif olduğu kabul edilmektedir; çünkü LCL taşımalar

---

[266] Rotterdam Rules Article 59 (2): *"When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit."*

[267] Tanım için Bkz. Rowbotham s.53, Kağan M. Kozanhan. "Denizyolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012, s.31-32 ve Aslıhan Erbaş Açıkel. "Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması- Konteyner Klozu". **Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2015), s.115 vd.

[268] Genellikle konişmentonun ön yüzünde sol alt köşede FCL/FCL, LCL/LCL ya da FCL/LCL biçimlerinde yazılmakta; yahut konişmentonun "Movements (Taşımalar)" başlıklı bölümünde belirtilmektedir.

[269] FCL/LCL taşımalara ilişkin tanım için Bkz. Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen. **Seehandelsrecht.** 5. Baskı, München: C.H. Beck,2018, s.252

[270] Bazı hallerde mühürleme işlemi konteyneri liman sahasına yahut taşıyanın konteyner yükleme istasyonuna götürecek olan karayolu şoförünce de gerçekleştirilebilmektedir. Bkz. Murray ve diğerleri, s.354

[271] Gaskell ve diğerleri, (2000), s.310

söz konusu olduğunda asıl taşıyan çoğunlukla bir grupaj acentesi[272] yahut gemi işletmeyen bir başka taşıyan (*Non Vessel Operating Common Carrier*) vasıtasıyla yükleri teslim almak ve teslim etmek durumunda kalmaktadır.[273] Yine Türk hukukunda taşıma işleri komisyonculuğunu düzenleyen TTK'nın "Toplama Yük" başlıklı 927. maddesinde de *"(1) Taşıma işleri komisyoncusu kendi hesabına yapılmış bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlikte taşıtma hakkına sahiptir. (2) Komisyoncu bu hakkını kullanırsa, toplama yükün taşınması konusunda taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur"* şeklindeki hüküm ile LCL taşımanın bir şekli olarak parsiyel (grupaj) taşıma açıklanmıştır. Ayrıca uygulamada taşıma işleri komisyoncularının yüklerinin tek bir konteyneri doldurmaması halinde birden fazla komisyoncunun yükünün aynı konteynere yüklenebildiği durumlara da rastlanabilmekte ve bu işleme "birlikte yükleme (*co-loading*)" adı verilmektedir.[274]

Tek bir komisyoncunun birden fazla gönderenin yükünü aynı konteynere istifi ya da birden fazla komisyoncunun müşterilerine ait yükleri aynı konteynere istifi kanaatimizce düzenlenecek taşıma belgelerinde bazı karışıklıklara sebep olabilecekse de bu, taşımanın taşıyan bakımından hukuken FCL biçiminde yapıldığı sonucunu değiştirmez. FCL taşımalar aynı zamanda yükü iyi tanıyan gönderen (taşıtan ve/veya yükleten) tarafından istiflenen konteynerde yüke gelebilecek hasar yahut zıya riskini en aza indirmekte, gönderenin tesislerinde mühürlenen konteynerlerde liman sahasındaki mühür kırma ve hırsızlık (*pilferage*) olayları da daha az gerçekleşmektedir.[275]

FCL/LCL taşımaların palangadan palangaya, kapıdan kapıya yahut limandan limana yapılacak taşımalara göre taşımanın başladığı ve bittiği yeri belirleyen birçok kombinasyonu bulunmaktadır (*FCL Door/LCL Depot, LCL Door/LCL Depot, FCL Port/ FCL Depot, FCL Container Yard/FCL Container Yard, FCL Depot/FCL Pier*…vb.).[276]

---

[272] LCL taşımaların bir alt türü ise "Parsiyel" ya da "Grupaj" konteyner taşımalar olarak isimlendirilirken bu türün esas özelliği, farklı gönderenlere ait kargoların taşıyan yerine grupaj operatörü tarafından aynı konteynere yüklenmesidir. Bu halde grupaj acentesi (taşıma işleri komisyoncusu) tarafından bir "ara konişmento (house bill of lading)" düzenlenerek taşıtana (gönderene) teslim edilir. Bkz. Djadjev, s.293

[273] Schoenbaum, (2004), s.517

[274] A. Kürşat Tangün. "Gemi İşletmeyen Taşıyan". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2006, s.162

[275]William V. Packard. **Cargoes.** Second Edition. Shipping Books, 2004, s.34

[276] FCL Door/LCL Depot: Alt taşıyan gönderene (yahut taşıtana) konteyneri boş olarak teslim eder ve konteyner gönderen tarafından doldurulur. Daha sonra alt taşıyan dolu konteyneri alıp kendi antreposuna götürür ve buradan

1.5.3.1. FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinin Türk Hukuku Bakımından İncelenmesi

1.5.3.1.1.FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinde Konteynerin Elverişsizliği ve Taşıyanın Sorumluluğu

Bu konuda öncelikle, taşıyanın temin ettiği konteyner bakımından FCL yahut LCL biçiminde yapılan taşımalarda yüke gelecek hasar, zıya veya gecikmeden sorumluluğunun Türk hukukunda nasıl düzenlendiğini incelemek gerektiği kanaatindeyiz. Belirtmek gerekir ki, aşağıda da ayrıntılı biçimde açıklanacağı gibi taşıyan; yapılan taşıma sözleşmesi uyarınca kendisinin temin ettiği konteynerler bakımından -bu ister FCL ister LCL biçiminde gerçekleştirilen bir taşıma olsun- konteynerin yapılacak yolculuğa, denize ve içine istiflenecek yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun bir durumda bulundurulması ve gönderilene teslimi yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülük Türk hukukunda özel hukuk kurallarına değil, deniz ticareti kurallarına dayandırılmakta; ancak bunun bir yüke özen yükümlülüğü şeklinde mi yoksa gemiyi yüke elverişli bulundurma sorumluluğu görünümünde mi ortaya çıktığı hususu tartışılmaktadır. Yargıtayın da söz konusu durumda bazen yüke özen yükümlülüğüne bazen de gemiyi yüke elverişli bulundurma sorumluluğuna aykırılık sebebiyle tazminata hükmettiği görülmektedir.[277]

6102 Sayılı Ticaret Kanununun (TTK) 1141. maddesinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü düzenlenmiştir.[278] Maddenin lafzında, Hague/Visby Kurallarında söz konusu yükümlülüğü düzenleyen Madde III (c)'de yer alan "*ambarlar, soğutucu odalar ve geminin yüklerin taşındığı tüm bölümlerinin yüklerin*

---

gümrük işlemlerini tamamlayarak gemiye götürür. Varma limanında konteyner taşıyanın deposunda bir başka alt taşıyan tarafından boşaltılır ve yük burada gönderilenin kendisi yahut acentesi tarafından teslim alınarak gideceği yere taşınır.
LCL Door/LCL Depot: Taşıyan yükü paketlenmiş şekilde teslim alarak kendi antreposuna götürür. Burada aynı varma limanına gidecek diğer yüklerle birlikte tek bir konteynere istiflenerek gemiye yüklenir. Varma limanında ise yine taşıyan ya da acentesi tarafından konteynerden çıkartılarak gönderilene teslim edilir.
FCL Port (or Pier)/FCL Depot: Gönderen (yahut taşıtan) çoğunlukla taşıyan tarafından temin edilen konteyneri kendi yüküyle doldurarak mühürler ve limanda taşıyana (yahut acentesine) teslim eder. Varma limanında ise konteyner taşıyanın antreposunda yine kapalı olarak gönderilene teslim edilir. Gaskell ve diğerleri, (2000), s. 310

[277] Bkz. Yargıtay 11. HD E.2013/14743, K.2014/12151 ve Yargıtay 11. HD E.2018/624, K.2019/6137 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[278] *"(1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. (2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun."*

kabulü, taşınması ve muhafazası için uygun ve güvenli bulundurulmasına yönelik özen yükümlülüğü" kısmı bulunmamakta; ancak benzer bir düzenleme kanunun "Denize, yola ve yüke elverişli gemi" başlıklı 932. Maddesinin 3. Fıkrasında yer almaktadır. Bu fıkraya göre "*Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi "yüke elverişli" sayılır.*". Burada sözü edilen "*eşya taşımada kullanılan kısımlar*" a taşıyan tarafından temin edilmiş konteynerleri de dahil etmek mümkün müdür?

Bu konuda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Bir görüş taşıyanın FCL/LCL taşımalarda temin ettiği konteynerin yüke elverişsizliği sorumluluğunu TTK yerine TBK'dan kaynaklanacağını belirtmekte[279], bir görüş bu sorumluluğun kaynağını geminin denize yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılık oluşturacağını belirtmektedir.[280] Bir diğer görüş ise taşınırın konteynerin elverişli bulundurma yükümlülüğünün geminin elverişliliğine dayandırılamayacağını, konteynerin her halde "yük" olarak kabul edilmesinin modern ticarete daha uygun olacağını savunmaktadır.[281]

Konu ile ilgili bir uyuşmazlıkta Yargıtay Hukuk Genel Kurulu; taşıyan tarafından temin edilen ve kapak contasının zayıflığı sebebiyle su alarak içindeki yükün hasarlanmasına sebep olan konteynerin bu durumunun, geminin başlangıçtaki elverişsizliğine neden olduğu gerekçesiyle taşıyanın herhangi bir sorumluluk sınırlamasından yararlanmaksızın sorumlu olacağı yönünde karar vermiştir.[282]

---

[279] Taşıyanın temin ettiği konteynerin yüke uygun olmamasından kaynaklanan sorumluluğunun TBK'ya dayandırılması gerektiği görüşü için Bkz. Türkel (2019), s.2504-2505.

[280] Buğrahan Bican. **Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s.135-136.

[281] G. Venüs Cömert. **Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022, s.114

[282] Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E.2017/2771, K.2021/558: *"Hemen belirtilmesi gerekir ki deniz yoluyla eşya taşıması konteyner ile yapılıyorsa konteynerin taşınan eşyanın türüne, özelliklerine ve yolculuğun gereklerine her yönüyle uygun olması gerekir. Aksi hâlde konteyner eşya için tehlike oluşturur ve bu tehlikenin mevcut olduğu durumlarda konteynerin yüke elverişsizliği söz konusu olacaktır. Konteynerin yüke elverişli olup olmadığı ise teknik bir mesele olduğundan uluslararası teknik standartlara göre belirlenecektir. Konteyner, taşıyanın sorumluluğu açısından, geminin bir bölümü olarak kabul edilmeli ve yüke elverişsizliği durumunda 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden sorumlu tutulmalıdır. Ancak taşıyanın 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince sorumlu tutulabilmesi için konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi gerekir. Taşıyan kendisi tarafından tedarik edilmeyen konteynerin yol açtığı zıya veya hasarlardan dolayı kural olarak sorumlu tutulamaz. Çünkü bu hâlde, zarar yükletenin veya onun temsilcisi ya da adamlarının eylem veya ihmalinden kaynaklandığı için 6762 sayılı TTK'nin 1063/1-5 (6102 sayılı TTK'nin 1182/1-e) maddesi gereğince taşıyan oluşan zarardan sorumlu değildir. Yapılan açıklamalar ışığında somut olay değerlendirildiğinde; ...sözleşme kapsamında emtianın taşıyan tarafından temin edilen konteyner aracılığıyla taşındığı, hasarın konteyner kapaklarındaki contanın zayıf olması nedeniyle içeriye giren ... sularının emtiayı bozmasından kaynaklandığı dosya kapsamı ile sabit olup bu*

Kanaatimizce çalışmamızın 1.3. numaralı bölümünde ayrıntılı biçimde incelendiği üzere, konteynerin geminin bir uzantısı ve taşınabilen ambarları sayıldığı Türk hukuku ile farklı hukuk sistemlerindeki yüksek mahkeme kararları ve öğreti görüşleri göz önüne alınarak bu soruya olumlu cevap vermek gerekecektir. Bu durumda taşıyan tarafından yüke elverişsiz şekilde temin edilen konteyner geminin de yüke elverişsizliğine neden olacak, taşıtana yahut yükletene FCL yahut LCL biçiminde yapılacak bir taşıma için yüke uygun olmayan bir konteyner temin eden taşıyan ise gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılık sebebiyle sorumlu tutulabilecektir.

1.5.3.1.2.Sorumluluğun Başlangıcı ve Hukuki Kaynağı

Konu hakkında önemle belirtilmesi gereken nokta ise, taşıyanın gemiyi ve onun bir uzantısı olarak kabul edilen temin ettiği konteynerleri yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünün, deniz yolculuğunun başlamasıyla birlikte sona ermesi (başlangıçtaki elverişsizlik) hususudur. Bu durumda taşıyanın temin ettiği konteynerlere istiflenen yüke gelecek hasar veya zıyadan gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılık sebebiyle sorumlu tutulabilmesi; ancak bu zıya yahut hasarın, taşınacak yükün taşıyanın temin ettiği konteynere istifi ve mühürlenmesi ile yolculuğun başlaması safhasına kadar gerçekleşmiş olması durumunda mı mümkün olabilecektir? Bu soruya bu yükümlülüğe aykırılığın yolculuk başlamadan zaten gerçekleştiği; artık bu aykırılık sonucunda doğabilecek hasar, zıya yahut gecikmenin yolculuğun hangi aşamasında vuku bulduğunun bir önemi olmayacağı sebebiyle olumsuz cevap vermek gerekeceği kanaatindeyiz. Yine ispatı uygulamada hayli zor olsa da; taşıyanın taşıtana amacına

---

hususlar uyuşmazlık dışıdır. Mahkemece bozma öncesi kararda; olaya konu olan zararın taşımada kullanılan konteynerin elverişsizliğinden kaynaklandığı, konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmiş olduğu için bu taşıma kabının aynı zamanda geminin alonju sayılacağı, konteynerdeki elverişsizliğin bu hâlde geminin başlangıçta elverişsiz olmasına neden olacağı, dolayısıyla taşıyanın ortaya çıkan zarardan 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince sorumlu olacağı belirtilmiş, davalı vekilinin bu yöne ilişkin temyiz itirazları Özel Dairece reddedildiği için bu hususlar uyuşmazlık dışı kalmıştır. O hâlde oluşan zararın konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklandığı ve davalı taşıyanın 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince başlangıçta elverişsizlikten sorumlu olduğu gözetilerek uyuşmazlığın çözülmesi gerekmektedir. Yukarıda da bahsedildiği üzere 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince başlangıçta elverişsizlikten doğan sorumluluğun söz konusu olduğu durumlarda, taşıyan yoksun kalınan kâr da dâhil olmak üzere bütün zararlardan genel hükümlere göre sorumlu olup, Kanun'un öngördüğü sınırlı sorumluluk hâllerinden yararlanması mümkün değildir. Başka bir deyişle somut olayda taşıyan 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince sorumlu olduğundan konişmento ile belirlenen sınırın uygulanması söz konusu değildir." https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

uygun konteyner temin etmesi ve konteynerin yolculuğun başlangıcından sonra denize, yüke ya da yola uygunsuz hale gelerek bu uygunsuzluğun yükün hasarı, zıyaı ya da gecikmesine yol açması durumunda ise artık geminin başlangıçtaki yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluk söz konusu olmayacak, taşıyanın yüke özen yükümlülüğüne aykırılıktan doğan sorumluluğuna gidilecektir.[283]

Taşıyanın temin ettiği termal konteynerler bakımından, yolculuk esnasında ortaya çıkacak sebeplerden doğacak sorumluluğu, gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılık olarak kabul etmek kanaatimizce mümkün olmayacaktır. Bu konteynerlerin -yolculuğun başlangıcına kadarki aşamada yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun biçimde taşıtan ya da yükletene teslimi halinde- yolculuk sırasında tamamen bozulması yahut yüklerin dayanabileceğinden fazla gerçekleşecek ısı değişimi nedeniyle hasar görmesi, zıyaı yahut tesliminde gecikmeden sorumluluğu halinde bu sorumluluk; esas sebebi yolculuk esnasında meydana geldiğinden, taşıyanın yüke özen yükümlülüğüne aykırılık oluşturacaktır.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü TTK m.1141 uyarınca yolculuğun başladığı anda sona ermiş bulunsa da, konteynerin yolculuk boyunca yüke elverişli bulundurulması sorumluluğu taşıyanın yüke özen yükümlülüğü çerçevesinde devam eder. Geminin elverişliliğinin yolculuk başladıktan sonra devamı ise artık TTK m. 1180 çerçevesinde geminin başkaca teknik yönetimine dahil edilerek teknik kusur kapsamına alınır ve taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumluluğuna gidilebilir.[284] Taşıyanın yüke özen yükümlülüğü ise TTK'nın 1178. Maddesinde ve Hague/Visby Kuralları yerine Hamburg Kurallarının 4. ve 5. maddelerine paralel şekilde düzenlenmiştir.[285]

---

[283] Bu hususta uygulamada en çok rastlanılan örnek taşıyanın konteynerleri geminin ambarına istiflemesi ancak ambar kapaklarının (hatch cover) açık unutulması ve bu sebeple konteynerin içine su alması halidir. Bu durum tipik bir yüke özen yükümlülüğüne aykırılık oluşturmaktadır. Yine konteynerlerin yükleme sırasında iyi sabitlenmemesi sonucu deniz yolculuğu esnasında birbirine çarparak hasarlanması, delinmesi ve bunun sonucu oluşabilecek yük hasarı yahut zıyaı da yüke özen yükümlülüğüne aykırılığın bir başka örneğidir.

[284] ***"2. Teknik kusur ve yangın MADDE 1180-*** *(1) Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.*
(2) Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir."

[285] "***MADDE 1178-*** *(1) Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle*

Belirtmek gerekir ki taşıyanın temin ettiği konteyneri yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bulundurma yükümlülüğünü fazla geniş yorumlamak hukuken adaletsiz sonuçlara neden olabilir. Taşıyanın temin ettiği konteyneri denize elverişli bulundurma yükümlülüğünün sınırı bakımından; konteynerin taşınacak yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun biçimde temin edilebilmesi için tedbirli bir taşıyanın günümüz deniz taşımacılığı standartlarına göre alabileceği her türlü önlemi almış olmak[286] mahkemelerce yeterli sayılmalı, taşıyanın bu durumu mahkeme önünde ispatladığı ve konteynerin buna rağmen yüke elverişsiz temin edildiği halde ise taşıyan, kurtuluş kanıtından yararlanabilmelidir.

TTK'nın 1141. maddesinin ikinci fıkrası da Hague/Visby Kurallarının IV. Maddesine paralel biçimde: "*Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.*" şeklinde düzenlenerek taşıyana sorumluluktan kurtulma imkanı verilmiştir. Bu durumda taşıyan gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünden kurtulacak, yüke özen yükümlülüğüne herhangi bir aykırılık bulunması halinde ise bu yükümlülüğe aykırılıktan sorumlu tutulabilecektir.

Sonuç olarak taşıyanın temin ettiği konteynerlerin eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına uygun olmamasından kaynaklanan yük hasarı, zıyaı ya da gecikmesi durumunda ortaya çıkacak zarardan sorumluluğunun TTK madde 1141'e mi yoksa 1178'e mi aykırılık oluşturduğunun tespiti hukuki sonuçları bakımından önem taşımakta;

---

yükümlüdür. (2) Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur."

[286] Deniz ticareti güncel uygulamalarına baktığımızda taşıyanlarca temin edilen konteynerlerin büyük bir bölümünün taşıyana yahut konteyneri kiraladığı leasing şirketine ait daha önce kullanılmış (ikinci el) konteynerler olduğunu görmekteyiz. Bu konteynerler her taşımanın sonunda taşıyana ait yahut diğer taşıyanlarla ortak olarak kullanılan konteyner depolarına götürülerek burada tamir, boya, iç ve dış temizlik, açık havada konteynerin içine girerek herhangi bir yerinden ışık alıp almadığının tespit edildiği su geçirmezlik (water-tight) testi ve derecelendirme (grading) gibi birçok kontrolden geçirilerek talebe uygun olarak ilgili konteyner yükleme tesislerinde (Container Freight Station-CFS) ya da liner şirketi taşıyanların yardımcı şahsı konumundaki konteyner depolarında konumlandırılmaktadır.
Tüm büyük taşıyanlar -standart bir derecelendirme kıstası olmamakla birlikte- konteynerleri derecelendirmekte ve taşıtanlara "taşınacak yüke uygun" derecede konteyner temin etmektedirler. Konteyner derecelendirme bazen yapısal (örn; Cargo Worthy-CW, Wind and Water Tight-WWT, As Is-AI, Food Grade vb.), bazen de estetik (örn; A, B, C, D, F) özellikler göz önüne alınarak yapılabilir. https://storagecontainers.com/2018/05/22/understanding-shipping-containers-grades/Son Erişim: 13.05.2023
Ülkemizin de taraf olduğu Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC)'de yer alan diğer özellikler için Bkz. Bölüm 1.2.

kanaatimizce -yolculuk sırasında konteynerlerde vuku bulabilecek hasarlanma ve arızalanmalardan kaynaklanacak yük zararları hariç- taşıyanın bu sorumluluğu TTK madde 1141'de yer alan taşıyanın gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılık oluşturduğunun kabulü gerekmektedir.

Yine FCL biçiminde yapılan ancak konteynerin taşıyan tarafından temin edilmediği taşımalarda ise (*shipper owned container/SOC*) konteynerler "yük" kabul edilecek ve taşıyanın konteynerlere gelecek hasar ve zıyadan sorumluluğu yüke özen sorumluluğu çerçevesinde olacaktır. Söz konusu konteynerler içine istiflenecek yüklere gelecek zıya, hasar ve teslimde gecikme bakımından ise yine TTK m.1178'de düzenlenen yüke özen yükümlülüğü taşıyanın eşyayı hakimiyetinde bulundurduğu süre boyunca geçerli olacaktır. Bu durumda yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun olmayan konteynere istifleyen yükle ilgililer taşıtandan yüke gelecek hasar, zıya ya da tesliminde gecikmeden doğacak zararı özel halin şartlarına göre ya hiç temin edemeyecek ya da taşıyanın söz konusu durumu ispatı halinde zararın oluşumunda TTK m. 1183 uyarınca[287] taşıyanın kısmi sorumluluğuna -tarafların birlikte kusuru- gidilerek zararın tarafların kusurları oranında bölüştürülmesine karar verilebilecektir.

Yargıtayın konuyla ilgili kararları incelendiğinde, konişmentoda FCL kaydı bulunan taşımaların tamamında taşıyanın konteyner içindeki yüklerin yanlış paketlenmesi (ambalajlanması), yüklenmesi, bağlanması ya da istifi sonucunda yüke gelecek hasardan sorumlu tutulamayacağının[288] belirtildiğini görmekteyiz. Buna karşılık FCL biçiminde taşınan konteynerin içindeki yükün taşıma esnasında ve konteynere dışarıdan gelen bir darbe sonucunda hasarlanmasında ise taşıyan, isabetli şekilde doğacak hasardan sorumlu kabul edilmiştir.[289] Yargıtay FCL kaydının konişmentoda yer almadığı hallerde navlun faturasında yer almasını ve bunun yanında konişmentoda "*Shipper's Load Pack Count and Seal* (Yükleten yahut taşıtan tarafından yüklenmiş, paketlenmiş, sayılmış ve

[287] ***"IV- Sebeplerin birleşmesi MADDE 1183-*** *(1) Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması hâlinde, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur. Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hâllerin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir."*

[288] Yargıtay 11. HD E. 2020/691, K. 2020/5087; Yargıtay 11. HD E. 2014/6130, K. 2014/12270 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[289] Yargıtay 11. HD E.2020/6602, K.2021/5299 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

mühürlenmiş") kaydının yer almasını yeterli görmüştür.[290] Yine Yargıtayca farklı bir sebeple bozulmuş olsa da bir ilk derece mahkemesi kararına göre FCL kaydı, taşıyanın kendisinin tahsis ettiği konteynerin yüke elverişsiz olmasından doğacak zarardan sorumlu tutulmasını da engelleyemeyecektir.[291] Bu karar, her ne kadar Ticaret Kanununda söz konusu kurallara yer verilmemişse de taşıyanın Rotterdam Kuralları Madde 14(c)'deki yükümlülüğüyle[292] paraleldir. Yargıtay, 2014 tarihli bir diğer kararında taşıyanın tedarik ettiği konteynerin elverişsizliğinin gizli kusur şeklinde olmasının taşıyanın sorumluluğunun azaltılmasına ya da kaldırılmasına sebep olamayacağına; aksine gizli kusur niteliğinde olmasının taşıtanın, taşıyanın temin ettiği konteyneri muayene etme yükümlülüğüne aykırı davrandığını ortaya koyarak doğan zarardan birlikte kusuruna sebep olamayacağına hükmetmiştir; zira taşıyandan kapak contalarından su sızdıran bir konteyneri tespit edebilmesini beklemek mümkün değildir.[293] Son olarak Yargıtay taşıyanın, FCL kaydına rağmen termal konteynerin ısı kontrolünden ve yükün boşaltılmasından sonra dahi ısıdaki değişim nedeniyle yüke gelecek hasar yahut zıyadan da sorumlu olduğuna hükmetmiştir.[294]

1.5.3.2. FCL ve LCL Taşıma Biçimlerinin Karşılaştırmalı Hukuk, Doktrin ve Uluslararası Deniz Ticareti Kuralları Bakımından İncelenmesi

Her ne kadar taşıyanın temin ettiği konteynerlerin elverişsizliğinden dolayı yüke gelecek hasar yahut zıyadan sorumluluğunun kaynağının deniz ticareti hukuku olduğu konusundaki tartışmalar neredeyse sona ermişse de; bu sorumluluğunun gemiyi denize,

---

[290] Bkz. Yargıtay 11. HD E. 2014/6130, K. 2014/12270 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[291] Yargıtay 11. HD E. 2013/12853, K. 2014/1967 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2013
Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Doğuş Taylan Türkel. "Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu". **D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan.** Cilt:21, Özel Sayı, (2019), s.2478 vd.

[292] Madde ve ilgili açıklamalar için Bkz. Bölüm 1.4.5.3.

[293] Yargıtay 11. HD E.2013/12852, K.2014/2158 *: "... davalı vekilince yükletenin konteyneri muayene edip elverişli değilse yeni bir konteyner istemesi gerektiği ifade olunarak yükletenin de kusurlu olduğu savunulmuş ise de kapakların su sızdırmayacak şekilde iyi kapanmadığını, kapak contalarının eskime, yıpranma sonucunda sızdırmazlık özelliğini kısmi olarak kaybetmiş olması sebebiyle su sızdırabileceği gibi bir hususun yükletenin gerekli dikkat ve özeni göstermesi halinde tespit edebileceği bir husus olmadığı.."* Yargitay Karar Arama Son Erişim:15.05.2023

[294] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2009/10615, K. 2011/3470 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

yola ve yüke elverişli bulundurmaya mı yoksa yüke özen yükümlülüğüne mi aykırılık teşkil ettiği Türk hukukunda olduğu gibi yabancı öğretide ve karşılaştırmalı hukukta da tartışmalıdır. Öncelikle belirtmek gerekir ki, taşıyanın gemiyi -ve bunun bir yansıması olarak geminin hareket edebilen ambarları olarak kabul edilen temin ettiği konteynerleri- yükü kabule, taşımaya ve muhafaza etmeye elverişli bulundurma sorumluluğu; farklı uluslararası deniz hukuku kurallarında ve bunun bir sonucu olarak karşılaştırmalı hukuklarda değişken bir periyoddur. Bu sorumluluk Hague/Visby Kurallarında yolculuğun başladığı safhaya kadar devam ederken[295], Rotterdam Kurallarında[296] deniz yolculuğunun bitimine dek düzenlenmiştir.

Yabancı öğretide taşıyanın Hague/Visby Kuralları uyarınca gemiyi -ve temin ettiği konteynerleri- yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bulundurma yükümlülüğü yolculuğun başlangıcında sona ermiş olsa dahi; meydana gelecek zıya veya hasara neden olan asıl sebebin -yani konteynerdeki elverişsizliğin- yolculuğun başlamasından önce gerçekleşmiş olduğu ispat edilerek, yine de taşıyanın bu yükümlülüğe aykırı davranmasından kaynaklanan zarar yahut zıyadan sorumluluğunu iddia etmenin mümkün olabileceği görüşüne[297] yukarıda açıklandığı şekilde farklı bir hukuki temellendirme ile katılıyoruz.

Hague/Visby Kuralları bakımından da konteynerin geminin yük taşıma bölümlerinden kabul edilmesi ile edilmemesi, sorumluluk bakımından hukuken farklı sonuçlara ulaşılmasına neden olmaktadır. Konteynerin geminin yük taşıma bölümlerinden kabul edilmesi halinde taşıyanın, kuralların III. Maddesinin 1.(c) fıkrasına göre gemiyi yüke elverişli bulundurma sorumluluğu, konteynerin elverişli olup olmamasının tespitini ve muayenesini hiçbir şart altında sözleşme ile ilgili başka bir kişiye (acente, yükleten, taşıtan vb.) devretmesini engeller.[298] Hague/Visby Kuralları uyarınca geminin yüke elverişliliğini sağlamak devredilemez ve aksine sözleşme yapılamaz bir sorumluluk olduğundan, kusurlu bir konteynerden kaynaklanacak risk ya da sorumluluğu bir başka

[295] Bkz.Hague/Visby Kuralları m.III (1)
[296] Bkz. Rotterdam Kuralları m.14
[297] Stevens, (2013), s.41
[298] Talal Aladwani. "A Comparative Study of the Obligation of Due Diligence to Provide a Seaworthy Vessel under the Hague/Hague-Visby Rules and the Rotterdam Rules". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** Plymouth Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2015, s.398

kişiye yükleyen tüm anlaşmalar geçersiz kabul edilecektir.[299] Taşıyan, konteynerdeki elverişsizliğin açıkça görülemediği durumlarda Anglo-Sakson hukukuna göre "gizli kusur (*latent defect*)" savunmasında bulunarak, kabul edilmesi halinde de sorumluluktan kurtulabilecektir. Doktrinde bazı yazarlar taşıyanın temin ettiği konteynerler bakımından denize elverişlilik yükümlülüğünden bahsedilemeyeceğini; taşıyanın bu konteynerlerden kira sözleşmesindeki kiralayan gibi sorumlu olacağını, "amacı için uygun (*fit for purpose*)" olacak biçimde konteyner temini ile yükümlü olduğunu ve konteynerin taşıtan tarafından kontrol edilip kabul edilmiş olması halinde dahi, amaca uygun olmayan konteyner temininden taşıyanın sorumlu olacağını savunmaktadır.[300] Ayrıca modern konteyner gemilerine yüklenen konteyner sayısı ve yükleme sürelerinin kısalığı göz önüne alınarak, gemiye yüklenecek her bir konteynerin taşıyan tarafından kontrolünün mümkün olamayacağından bahisle, taşıyanın kendi temin ettiği konteynerler bakımından dahi denize elverişlilik yükümlülüğünün Hague/Visby III (1) kuralına dahil edilmesinin fazla geniş bir yorum olduğu görüşü de savunulmaktadır.[301]

Günümüzde pek çok ülkede hali hazırda uygulanan ve taşıyana sorumluluktan kurtulabilme ya da sorumluluğunu sınırlandırabilme hakkı veren pek çok düzenleme içererek, taşıyanların temelde gemisini deniz yolculuğuna göndermekle büyük riskler aldığı 1920'lerdeki denizcilik uygulamalarına dayanan Hague/Visby Kurallarının; özellikle büyük liner şirketlerince kullanılan gelişmiş teknoloji ve ekonomik olanaklar karşısında, modern deniz taşımacılığı için fazlasıyla taşıyanı koruyan bir düzenleme olduğu neredeyse tüm deniz ticareti doktrininde kabul edilmektedir. Bu durumu biraz daha taşıtanın lehine çevirmek amacıyla tasarlanan Hamburg ve Rotterdam Kuralları da, gerek yazılış biçimlerindeki aksaklıklar gerekse taşıyanların tarihte kazanılmış haklarını kaybedecekleri endişesi sebepleriyle piyasada kabul görememişler; ancak bu kurallarda düzenlenen -ve maalesef Hague/Visby Kurallarında yalnızca deniz yolculuğu ile sınırlanan- taşıyanın yükü teslim aldığı andan başlayan ve yükün teslim edildiği ana kadar devam eden yüke özen yükümlülüğü kanaatimizce modern deniz ticaretinde son derece

[299] Stevens, (2013), s.40-41.
[300] Steward C. Boyd ve diğerleri. **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading.** Twenty-first Edition. London: Sweet & Maxwell, 2008, s.339 ve Alan Abraham Mocatta ve Michael J. Mustill ve Steward C. Boyd. **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading.** Eighteenth Edition. London: Sweet & Maxwell, 1974, s.379
[301] Nicholas John Margetson**. The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules**. Netherlands: Uitgeverij Paris, 2008, s.48

adil ve hukuka uygundur. Ayrıca günümüzde taşıyanlar temin ettikleri konteynerler için taşıtanlardan yüksek miktarlarda kira parası, temizlik ve tamir masrafı gibi kalemler talep etmekte[302]; deniz taşımacılığı hakkında herhangi bir bilgisi yahut deneyimi olmayan kişilerin uluslararası ticarete atılarak "yükleten" yahut "taşıtan" sıfatına sahip olmaları "amacına uygun" konteyner seçimi yapabilmelerini engellemektedir.

Sonuç olarak yükle ilgililer karşısında Hague/Visby Kurallarınca ve bu kurallara dayanan yerel kanunlarca hukuken zaten fazlasıyla avantajlı durumda bulunan taşıyanın yapılan navlun sözleşmesi uyarınca; yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun konteyner temin etme yükümlülüğü altında olması ve bu yükümlülüğe uygun davranmaması halinde gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne aykırılıktan sorumlu tutulması, günümüz şartlarında hukuken adaletli bir sonuç olarak kabul edilmelidir.

Taşıyanın FCL şeklinde taşımayı taahhüt ettiği ve kendi temin ettiği konteynerle taşıdığı yüke gelecek hasar yahut zıyadan sorumluluğu bakımından Amerikan mahkemelerinin konteyner ve yüke elverişsizlik ile ilgili yukarıda başlıkta yer alan yorumlara benzer ve taşıyanın konteynerdeki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu geminin elverişsizliğinden kaynaklanan sorumluluğuna paralel kabul eden kararlar verdiği görülmektedir.[303] Ayrıca Hollanda Yüksek Mahkemesi 2008 tarihli bir kararında da taşıyanın, temin ettiği konteynerlerin paslanmadan kaynaklı oluşmuş deliklerinden deniz suyu alması sonucunda oluşan yük hasarı bakımından; konişmentodan taşımanın FCL biçiminde yapıldığının anlaşılmasına, konişmentoda "*shipper's load, stow and count*"

---

[302] Bkz. "Konteyner Deniz Taşımacılığı ve Konteyner Nitelikleri" başlıklı FIATA Mesleki Rehberi, https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/cfc3c066-2065-41bc-be39-592a10df1326_Best_Practice_Guide_VOL_2_-_FIATA_version.pdf Son Erişim: 13.05.2023

[303] Gutierrez v Waterman S.S. Corp. 373 US 20683, S. Ct. 1185, 1963 AMC 1649, 10 L. Ed. 2d 297; (USSC 1963).: *"The high court then reiterated that seaworthiness was not limited to fitness for travel, but extended to fitness for loading and unloading. Furthermore, the high court ruled that when ship owners accept cargo in faulty containers or allow containers to become faulty, they owe a duty to those who are injured, including longshoremen."*
Noble v Lehigh Valley R. Co 388 F.2d 532; 1968 U.S. App. Lexis 8305 (USCA 2nd Cir.1968).: *"The seaworthiness doctrine is in essence that things about a ship, whether the hull, the decks, the machinery, the tools furnished, the stowage, or the cargo containers, must be reasonably fit for the purpose for which they are to be used. A ship that leaks is unseaworthy; so is a cargo container that leaks. Although cargo containers are normally furnished by shippers, a container is equated with the ship and there is no distinction between a container already loaded and one being loaded."*
The Red Jacket, Houlden & Co Ltd v S/S Red Jacket 1977 AMC 1382, 1977 U.S. Dist. Lexis 16058, [1978] 1 Lloyd's Rep 300 (USDC SDNY 1977). Motley DJ : *"the container by reason of its major structural damage was unseaworthy and its condition was the proximate cause of the loss and damage and the defendants had not exercised due diligence to make the vessel seaworthy as required by the United States COGSA, for they should not have permitted the container, which was part of her equipment, to be loaded on board."* Bkz. Bordahandy, (2015), s.369. Söz konusu karar ile ilgili ayrıca Bkz. Simon Baughen. **Shipping Law.** Sixth Edition. London: Routledge, 2015, s.98

(yükleten tarafından yüklendi, istiflendi ve sayıldı) ile "*said to contain*" (yükletenin beyanına göre konteynerin içinde …. bulunmaktadır) kayıtlarının yer almasına ve imzalanan taşıma sözleşmesinde taşıyanın konteynerlerin elverişsizliğinden hiçbir şekilde sorumlu tutulamayacağının açıkça düzenlenmiş olmasına rağmen, Hague/Visby Kuralları madde III (1)'e atfen geminin yüke elverişsizliği gibi sorumlu olacağına ve kurallarda düzenlenen hiçbir kurtuluş kanıtından yararlanamayacağına hükmetmiştir.[304]

Konu hakkında termal konteynerlerin elverişsizliğinin tartışılması da kanaatimizce önemlidir. Konteynerlerin birbirine sabitlenerek üst üste yüklendiği ve arızalanan termal konteynerin diğerlerinin arasında kalarak ulaşılmasının neredeyse imkansız olacağı bir yeni nesil konteyner gemisinde, taşıyanın yükün hasar yahut zıyaını önlemek için yapabileceği herhangi bir işlem olmadığı savunulmaktaysa da[305]; kanaatimizce söz konusu gemilerde dahi termal konteynerlerin sürekli takip gerektirdiğini ve arızalanabileceğini göz önüne alarak kolayca ulaşılabilecek bir alana istiflemeyen taşıyan yine de yüke özen yükümlülüğünü ihlal etmiş sayılmalıdır. Bunun yanı sıra yine kanaatimizce, termal konteynerde parça değişimi gerektirecek yahut taşıyanın teknik bilgisi ile tamir edilmesi mümkün olamayacak bir arızanın meydana gelmesi hallerinde ise taşıyan yüke gereken özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyanın tahsis ettiği konteynerin denize, yola yahut yüke elverişli olmaması sonucu oluşan yük hasarı veya zıyaından sorumluluğun kaynağı konusunda farklı ülke mahkemelerince farklı sonuçlara ulaşılmaktadır. Özellikle Fransız mahkemelerinin bazı eski tarihli kararlarında konteyner tahsisini taşıyanla taşıtan arasında yapılan ayrı bir "kira (ya da şartlarına göre finansal kira) sözleşmesi" olarak kabul ettiği; bu nedenle de taşıyanın sorumluluğu bakımından navlun sözleşmesine uygulanacak kuralların - taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı da dahil olmak üzere- konteynerin yüke yahut yola elverişsizliği halinde uygulanamayacağı, bunun yerine medeni hukuk kurallarının uygulanması gerektiği yönünde hüküm kurdukları tespit edilmiştir.[306] Bu

[304] "The NDS Provider" (2008), The "NDS Provider" - DMC (onlinedmc.co.uk) Son Erişim:13.05.2023
[305] Frank Stevens. "Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shippers". **Carriage of Goods by Sea, Land and Air** içinde. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (Ed.), Informa Law from Routledge, Abingdon: (2013), s.35
[306] Pierre-Jean Bordahandy. "Containers: a conundrum or a concept?". **Journal of International Maritime Law.** Vol:2, (2015), s.349 vd.

durumda taşıyanın sorumluluğunun kaynağı ticaret hukuku yerine medeni hukuk kuralları olacak ve bu kurallara göre sorumluğunu sınırlandırması mümkün olmadığından, konteyner tahsisi (şartlarına göre kiralama ya da finansal kiralama) sözleşmesindeki yükümlülüklerine aykırılık sebebiyle yük hasar yahut zıyaının tamamından sorumlu tutulabilecektir.[307] Bu yaklaşımın temel sebebi, Hague/Visby ve Hamburg Kuralları bakımından taşıyanın sorumluluk süresinin liman sahasından geriye yahut öteye gitmemesi ve taşıyanı temin ettiği konteynerin elverişsizliğinden sorumlu tutabilmek için konteynerin tahsisinden tekrar taşıyana teslimine kadar geçen süreyi kaplayacak biçimde daha geniş bir sorumluluk sahasının oluşturulmak istenmesidir. Ne var ki bu yaklaşım daha sonra Fransız Yüksek Mahkemesi tarafından açıkça reddedilmese de kanaatimizce isabetli biçimde; deniz yoluyla yük taşıma sözleşmeleri bakımından yüke gelecek hasara, yük taşıyanın hakimiyetindeyken öncelikli olarak deniz taşıma hukukunun uygulanması gerektiği ve taşıyanın sorumluluğunu sınırlama hakkı bulunduğu karara bağlanmıştır.[308]

Avustralya yüksek mahkemesi de bir kararında taşıyan tarafından temin edilmiş konteynerin deniz yolculuğunda su alması nedeniyle yüke gelen zarardan taşıyanı -zararın kendi sorumluluk sahasında gerçekleşmesine dayanarak- Avustralya Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Kanunu (*Australian COGSA*) uyarınca sorumlu kabul etmiştir.[309] Alman mahkemeleri ise taşıyanın konteyner teminini navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir yan edim yükümlülüğü olarak kabul etmekte; bu sebeple taşıyanın ayıplı konteyner temininden kaynaklanan zıya veya hasarın tazminine navlun sözleşmesi ve dolayısıyla deniz taşıma hukuku çerçevesinde hükmedilmesine yönelik kararlar vermektedir.[310] Çalışmamızın bir sonraki bölümünde Türk hukukunda navlun sözleşmeleri ayrıntılı biçimde değerlendirileceğinden burada sadece karşılaştırmalı hukukta taşıyanın sorumluluğunun kaynağı bakımından en doğru tespitin kanaatimizce Alman mahkemeleri tarafından yapıldığını belirterek konuyu sonlandırıyoruz.

---

[307] Bordahandy, (2015), s.360: "Cour d'Appel de Versailles (14 January 1999) Navire Saint-Georges – Sté CGM Sud v Sté Le Continent Le DMF no 598 91999) p 933."
[308] Bordahandy, (2007), s.178
[309] Marbig Rexel PTY v ABC Container Line NV, The TNT Express [1992] 2 Lloyd's Rep 636, NSW SC
[310] Türkel, (2019), s.2484

1.5.3.3. FCL ve LCL Taşıma Biçimleri Bakımından Bazı Değerlendirmeler

1.5.3.3.1.Yükle İlgililerin Yükümlülükleri

Taşıyanın temin ettiği konteynerlerle gerçekleştirilen FCL ve LCL taşımalar bakımından yapılması gereken değerlendirmelerden ilki; taşıtan ya da yükletenin, taşıyanın temin ettiği konteynerin içine yükünü istiflemeden önce konteynerin elverişliliğini kontrol etme yükümlülüğünün bulunup bulunmadığıdır.

Burada konteyneri teslim alan yükle ilgilinin taşıyan tarafından temin edilmiş konteynerdeki kusuru tespit etme ve gerekirse bu durumu taşıyana bildirerek konteyneri geri gönderme yükümlülüğünden bahsedilebilecek midir, bahsedilebilirse bu yükümlülük hangi hukuk kural(lar)ına dayandırılabilir, yükletenin durumu taşıyana bildirmeden konteyneri istifleyerek gemiye yüklenmesi için taşıyana teslimi halinde, taşıyanın söz konusu yükün hasarı yahut zıyaından kaynaklanan sorumluluğunun azaltılması veya tamamen ortadan kaldırılması mümkün olabilecek midir? Bu soruları cevaplayabilmek için öncelikle yapılan kırkambar sözleşmesinin ya da düzenlenmişse konişmentonun genel şartlarına bakmak gerektiği kanaatindeyiz.

Büyük liner şirketi taşıyanların, standart sözleşme şartları incelendiğinde birçok taşıyanın temin ettiği konteynerin taşıtan ya da yükleten tarafından dikkatlice incelenmesi, bu inceleme sonucunda herhangi bir kusura rastlanması halinde de durumun derhal taşıyana bildirilmesi taşıtana ait bir yükümlülük olarak karşımıza çıkmaktadır. Yükle ilgilinin bu yükümlülüğe aykırı davranması ve konteynerin elverişli yahut yüke uygun olmaması durumunun, konteyner yükle doldurulmadan önce veya doldurulması sırasında da mevcut olması halinde, yüke gelecek zıya ya da hasardan taşıyanın sorumlu olmayacağı da bu standart sözleşmelerde düzenlenmiştir.[311] Bu durumda sözleşmeye uygulanacak hukuk kurallarında aksine sözleşme yapılamayacak emredici hükümleri incelemek; eğer bu yönde bir emredici hüküm bulunmuyorsa bu hükümleri sözleşme özgürlüğü bakımından

[311] Söz konusu hükümler ACL'nin standart sözleşmelerinden alınmıştır. Bkz. Stevens, (2013), s.40
MSC standart sözleşmesindeki benzer hükümler için Bkz. https://www.msc.com/en/carrier-terms Son Erişim:13.05.2023
Combicon Bill, P&O Nedlloyd Bill, Mitsui OSK Lines Combined Transport Bill ve ANL Tranztas Bill of Lading standart sözleşmelerindeki FCL taşımalarda gönderenin (shipper) konteyneri muayene yükümlülüğü ile ilgili hükümler için Bkz. Gaskell ve Diğerleri, (2000), s.337 vd.

geçerli kabul etmek gerekecektir. TTK'nın 1244. Maddesinin c bendi ile kanun koyucu; navlun sözleşmesi, konişmento ya da denizde taşıma senedinde yer alan ve taşıyana eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen yükümlülüklere ilişkin olarak emredici hükümlerin (madde 1243) uygulanmayacağını düzenlemiştir. Bu hüküm uyarınca taşıyanın yükleri teslim almasından önce ve teslim etmesinden sonraki aşamada, emredici hükümlerle düzenlenmiş borç ve sorumluluklarını doğrudan ya da dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar geçerli kabul edilebilecektir.

Yine de belirtmek gerekir ki, sebebinin yüklerin taşıyana tesliminden önce gerçekleşmiş olması durumunda bile, taşıyanın yükler kendi hakimiyetindeyken yüke gelebilecek zıya yahut hasardan sorumlu tutulamaması, emredici hükümler bakımından mümkün görünmemektedir. Burada ancak ve sadece yüke gelecek zıya ya da hasardan taşıyan ve gönderenin (yükleten ya da aynı zamanda taşıtan) birlikte kusuru değerlendirilerek taşıyanın kısmi sorumluluğuna karar verilebilir.

Yabancı hukuklarda da Hague/Visby Kuralları -birçok denizci devletin taraf olması sebebiyle- gereğince[312] aynı sonuca ulaşmak mümkündür. Yargıtay da, yükletenin taşıyan tarafından basit bir kontrolle açıkça tespit edilebilecek (yani gizli kusur niteliğinde olmayan) biçimde kusurlu şekilde gönderilen bir konteyneri kabul ederek içine yükünü istifi halinde bu hareketin; taşıyanın tedarik ettiği konteyneri bu haliyle kabul niteliğinde olduğu ve deniz taşıması sırasında meydana gelebilecek zıya yahut hasardan birlikte kusurunun varlığının kabul edilmesi gerektiği yönünde karar vermiştir.[313] Yukarıda da bahsedilen *The TNT Express* davasında mahkeme, iç duvarlarında pas lekeleri bulunan ve kapak contalarının arasında yalnızca konteynerin kapaklarının sıkıca kapatıldığı durumda görülebilen küçük bir boşluk bulunan konteyneri kabul ederek içine yükünü istifleyen gönderenin, bu kusurları tespitinin mümkün olamayacağına; gönderen tarafından yapılacak kontrolün deneyimli bir deniz taşımacılığı uzmanından ziyade konuyla ilgili hiçbir eğitimi olmayan bir kimsenin yapacağı kontrol şeklinde kabul edilmesi gerektiğine hükmetmiştir.[314]

---

[312] Bkz. Hague/Visby Kuralları m.III/8

[313] Yargıtay 11. HD E.2013/14743, K.2014/12151 https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[314] Gaskell ve Diğerleri, (2000), s.339

1.5.3.3.2.Konteynerin Yükle İlgililerce Temin Edilmiş Olması

FCL şeklinde yapılan ancak konteynerin gönderen -taşıtan ya da yükleten- tarafından temin edildiği (bu kişi konteynerin maliki, taşıyandan başka bir kiralayandan kiralamış olmak kaydıyla kiracısı yahut finansal kiracısı da olabilir) taşımalarda ise bu konteynerler daha önce de belirtildiği üzere, kanunen "yük" sayılacak ve taşıyanın konteynerleri de gemi gibi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü ortadan kalkarak yerini yüke özen yükümlülüğüne bırakacak; taşıyanın hem konteyneri hem de içindeki yükü hasarsız biçimde gönderilene teslim sorumluluğu devam edecektir.[315]

Gönderenin temin ettiği konteynerin yüke yahut yola elverişli olmamasından kaynaklanan yük zıyaı ya da hasarı durumunda ise taşıyan, mahkemelerce, gönderenin hem ambalajlama hem de yola yahut yüke elverişsiz konteyner temin etme kusurundan dolayı sorumsuz ya da -somut olayın şartları dahilinde zıya yahut hasarın oluşmasında veya artmasında birlikte kusuru varsa- kısmen sorumlu sayılabilecektir. Örneğin konteynerin elverişsizliği yükleme sırasında açıkça görülebilir durumda ise ve taşıyan buna rağmen konteyneri gemiye yüklemekte sakınca görmemişse taşıyanın yükleme aşamasındaki yüke özen yükümlülüğünün ihlalinden bahsedilebilecek, taşıyanın yüke gelecek zıya, hasar yahut gecikmeden birlikte kusuru söz konusu olabilecektir.[316] Aynı zamanda kırkambar sözleşmesinden bağımsız olarak konteynerin amacına uygun temin edilmemesinden doğacak zararlar, yapılan konteyner kiralama sözleşmesi uyarınca konteyner kiralama şirketinden borçlar hukuku çerçevesinde tazmin edilebilecektir.

Burada önemle belirtmek gerekir ki konteynerin gemiye istifi ile konteynere yüklenecek yükün konteyner içine istifi karıştırılmaması gereken iki farklı hukuki kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. FCL taşıma biçiminde taşınacak yükün konteyner içine istifinden ve bu istifin kötü yapılması nedeniyle oluşabilecek zararlardan taşıyanın sorumluluğuna gidilemezken, FCL biçiminde taşınsa dahi hali hazırda gönderen tarafından istiflenerek mühürlenmiş konteynerin diğer konteynerler ve varsa diğer yüklerle birlikte gemiye istifi sorumluluğu tamamen taşıyana aittir. LCL biçimindeki taşımalarda ise taşıyan hem

[315] Hamburg Kuralları m.1/5, Rotterdam Kuralları m.1/24 ve TTK m.1186/3
[316] Aladwani, s.387

yükün konteynere istifinin düzgün yapılmasından hem de dolu konteyner(ler)in gemiye istifinden sorumlu olacaktır.

1.5.3.3.3.FCL Taşımalar Bakımından Konişmento Klozları

Yukarıdaki başlıkta bahsettiğimiz Hollanda Yüksek Mahkemesi kararı *The NDS Provider* davasındaki açıklamalardan sonra FCL/FCL biçiminde yapılan taşımalar bakımından değerlendirilmesi gereken bir diğer konu ise bu taşıma şekillerinde bazı konişmento klozlarının geçerliliğini koruyup korumadıkları hususudur. Bu kararda mahkeme, konişmentoda yer alan "*shipper's stow, load and count*" ve "*said to contain*" kayıtlarına rağmen konteynerdeki yüke gelen hasardan taşıyanı sorumlu tutmuştur. Acaba bu durumda, FCL taşımalar bakımından bu konişmento klozlarının geçersiz olduğunu kabul etmek gerekecek midir? Bu soruya şüphesiz olumsuz cevap vermek gerekir; zira mahkemenin taşıyanın sorumluluğuna hükmetme sebebi, taşıyan tarafından temin edilen konteynerin denize elverişsizliğidir ve bu hususun konteynerin içine yüklenen yükün nasıl istiflendiği yahut ne olduğuyla herhangi bir bağlantısı bulunmamaktadır. Mahkemenin yüke gelen hasarın, yükün konteynere istifinden yahut kendi niteliğinden kaynaklandığını tespit etmesi halinde, taşıyanın söz konusu klozlara dayanarak sorumluluktan kurtulacağı açıktır.

LCL taşımalar bakımından ise kanaatimizce durum daha farklıdır. Yukarıda da açıklandığı üzere birden çok taşıtana ait yükün taşıyan, yardımcıları yahut temsilcisi tarafından tek bir konteynere istiflenmesi halinde konişmentoda "*shipper's stow, load and count*"[317] ve "*said to contain*"[318] kayıtları bulunsa dahi yükün konteynerin içine yanlış istifinden kaynaklanacak hasar ya da zıya bakımından taşıyanın sorumluluktan kurtulma imkanı bulunmamaktadır. Her ne kadar uygulamada LCL biçiminde taşınacak yükler taşıyanın acentesi ya da başka yardımcı şahıslar tarafından çoğunlukla liman sahasında hatta bazı taşımlarda taşıyana dahi ait olmayan konteynerlere istiflenmekte ise

[317] Konişmentoda genellikle SLAC olarak yer alır, yükletenin konteynerin ağırlığını ölçtüğü ve/veya mühürlediği hallerde de bu kloza "weight" ve/veya "sealed" kayıtları eklenebilmektedir.
[318] Konişmentoda genellikle STC olarak yer alır, kullanılan bir diğer benzer kayıt da "content unknown" (içeriği bilinmiyor) kaydıdır. Bkz. Gaskell ve diğerleri (2000), s.233

de, taşıyanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu her halde devam eder. Yükün yetersiz paketlenmesi, paketlenmiş olması sebebiyle taşıyanın yükün özelliği, durumu ya da miktarı ile ilgili bilgi sahibi olamaması yahut yine yükün kendi mahiyetinden kaynaklanacak hasar ya da zıyaında ise, somut olayın şartları göz önüne alınmalı; bu hallerde "*said to contain*" klozunun[319] geçerliliğine hükmedilmelidir.[320]

1.5.3.3.4.Karşılıklı Kısmi Çarter Sözleşmeleri Bakımından FCL Taşımalar

"*Cross Slot Charterparty* (Karşılıklı Kısmi Çarter)" sözleşmeleri, konteyner gemilerinde taşıma kapasitesinin belirli bir miktarının navlun karşılığında çarterere tahsisi şeklinde tanımlanabilir.[321] Karşılıklı kısmi çarter tip sözleşmelerinde çarterer ile donatan arasındaki sorumluluk bakımından, çartererin kırkambar sözleşmesi ile taşıdığı konteynerlerin tamamı FCL konteyner sayılmaktadır. Böylece donatan, yüke gelecek hasar yahut zıyada parça başı sınırlı sorumluluk bakımından konteynerin içindeki paket sayısına yahut birden çok yük sahibi bulunup bulunmamasına bakılmaksızın, her bir konteyneri tek bir paket olarak kabul edebilecektir.[322]

Gemi sahibi ile çarterer arasında yapılan böyle bir sözleşmenin sadece tarafları bağlayacağı, yükle ilgililere karşı ileri sürülemeyeceği açıktır; çünkü ilgili bölümde de belirtildiği gibi yükle ilgililer bakımından birçok denizci devlet tarafından emredici olarak uygulanan yahut iç hukuka aktarılan Hague/Visby Kurallarınca, konteynerdeki yükün kaç paket yahut parçadan oluştuğu konşimentoya yazılmışsa artık taşıyanın sorumluluğu bu paket yahut parça sayısına göre hesaplanacaktır.[323]

---

[319] Taşıyanlar tarafından yüke ilişkin sorumluluktan kurtulmak amacıyla kullanılan söz konusu klozun uluslararası uygulamada, varma limanında yapılan gümrük kontrolleri sırasında konteynerin içindeki yüke ilişkin kaçakçılık suçu bakımından yapılan yargılamada, yerel acenteleri ve taşıyanları zor durumda bıraktığı da belirtilmektedir. Bkz. Vural Öcalı. "Impacts of Customs Applications". Pınar Akan (Ed.). **Current Problems in International Maritime Law (Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. Yiannopoulos** içinde. Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s.391 vd.

[320] Didem Algantürk Light. "Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar". **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:16, Sayı:2-3, (2017), s.23

[321] Ayrıntılı bilgi için Bkz. Bölüm 1.6.4.2.

[322] John Richardson. **Combined Transport Documents.** London: Lloyd's of London Press, 2000, s.131

[323] Bkz. Bölüm IV Kural 5(c)

1.5.3.3.5.FCL/LCL Konteyner Taşımalarının Konteyner Demurajı Alacağına Etkisi

Bu başlık altında son olarak denizyolu ile konteyner taşımacılığında FCL yahut LCL biçiminde yapılan taşımaların konteyner demurajına etkisini değerlendirmek gerekir. Konteyner demurajı, teorik anlamda taşıyanın tedarik ettiği konteynerler bakımından ve varma yerine hem FCL hem de LCL biçiminde yapılan taşımalarda ortaya çıkabilmekle birlikte, uygulamada FCL taşımalarda ve alt navlun sözleşmeleriyle gerçekleştirilen LCL ortaya çıkmaktadır. Bu taşıma palangadan palangaya, limandan limana yahut kapıdan kapıya bir taşıma olabilir.

Varma yeri LCL biçiminde yapılan taşımalarda varma limanına ulaşan konteyner taşıyan yahut ifa yardımcıları veya acentesi tarafından boşaltılarak depolanmakta, parça yüklerin farklı gönderilenlere teslimi buradan ya doğrudan ya da bir başka taşıma moduna yükleme yoluyla gerçekleştirilmektedir. Navlun komisyoncularının birden fazla gönderenin yükünü kendi tesislerinde bir araya getirerek taşıyanla yaptıkları kırkambar sözleşmesi çerçevesinde taşıyana FCL olarak teslim ettiği ihtimalde ise komisyoncu, her bir gönderilene karşı alt taşıyan sıfatını almakla birlikte hukuken taşıtana karşı taşıyan kabul edilecektir. Bu durumda da bir FCL taşıma söz konusu olacak, yüke gelecek zıya, hasar yahut gecikmeden kaynaklanan sorumluluk yükle ilgililer bakımından komisyoncu ile yapılan navlun sözleşmesi ve imzalanan konişmento (*house bill of lading*) çerçevesinde düzenlenecektir. Konuya ayrıntılı biçimde sonraki bölümlerde değinilecektir.

FCL biçiminde yapılan ancak konteynerin taşıtana ait olduğu taşımalarda ise konteyner açılmadan mühürlü bir biçimde gönderilene teslim edilir ve taşıyana herhangi bir demuraj tarifesi uygulanamaz. Yine de konuyla ilgili mahkemeye taşınan ihtilafların büyük bölümü, limandan limana yapılan uluslararası FCL taşımalarda gümrük işlemlerinin tamamlanamadığı yahut gönderilen tarafından kabul edilmeyen yüklerle ilgili ortaya çıkmaktadır.

1.6.Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığı Sözleşmeleri

1.6.1.Türk Hukuku ve Karşılaştırmalı Hukuklarda Deniz Ticareti Sözleşmelerinin Sınıflandırılması

Çalışmamızın bu bölümünde, ifasında yüklerin konteyner içinde taşındığı navlun sözleşmesi türleri ile konteynerlerle yük taşınmasıyla ilgili uygulamada rastlanılan diğer sözleşme türleri incelenecektir. Öncelikle Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta deniz ticareti sözleşmelerinin sınıflandırılmasına ve konu ile ilgili görüşlere kısaca yer vermek gerektiği kanaatindeyiz.

Türk Ticaret Kanunu'nda deniz ticareti sözleşmeleri üç temel kategoriye ayrılmaktadır: ilk ayırım gemi kira sözleşmeleri (*bareboat charter ya da charter by demise*), ikinci ayırım zaman çarteri sözleşmeleri (*time charter*) ve üçüncü ayırım ise yolculuk çarteri (*voyage charter*) ile kırkambar (*bill of lading contracts*) sözleşmelerini kapsayan navlun sözleşmeleri (*contract of affreightment-CoA*) şeklindedir. Türk Ticaret Kanunu 1138. Maddesinde navlun sözleşmesinin tanımına yer vermiştir.[324] Maddeye göre: "*Taşıyan, navlun karşılığında; a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.*". Buna göre Türk hukukunda navlun sözleşmeleri, yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmeleri olarak iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Öğretimizde Ülgener, deniz ticareti sözleşmelerinin gemi kirası ve navlun sözleşmeleri olarak iki temel gruba ayrıldığını; navlun sözleşmelerinin de kırkambar sözleşmeleri ile zaman ve sefer çarteri sözleşmelerinden oluşan çarter sözleşmeleri olarak yine ikiye ayrılması gerektiğini belirtmektedir.[325] Çağa ve Kender de navlun sözleşmelerini öncelikle çarter ve kırkambar sözleşmeleri olarak ikiye ayırmakta, çarter sözleşmelerini de taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre tam ve kısmi çarter; geminin kullanma tarzına göre ise yolculuk çarteri ve zaman çarteri olarak sınıflandırmaktadırlar.[326] Zaman çarteri sözleşmeleri gemi kira ve navlun sözleşmelerinin

---

[324] Hamburg Kuralları madde 1(6)'da "deniz yolu ile yük taşıma sözleşmesi" olarak tanımlanan sözleşme; taşıyanın navlun ödemesi karşılığında malları deniz yolu ile bir limandan diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme biçiminde açıklanmıştır. Söz konusu tanımın multimodal ve kapıdan kapıya taşımalara uygun olarak revize edilmiş versiyonu ise Rotterdam Kuralları madde 1 (1)'de yer almaktadır.
[325] Ülgener (2017), s.2-3.
[326] Çağa/Kender (2004) s.7vd.

belirli unsurlarını içinde bulunduran bir karma sözleşme biçimi olduğunu, bu sözleşmelerin gemi kira sözleşmesi olduğu; hatta bu sözleşmelerin navlun ve gemi kira sözleşmelerinden bağımsız üçüncü bir sözleşme türü olduğu da savunulabilmektedir.[327] Kaner ve İzveren/Franko/Çalık ise zaman çarteri sözleşmesinin bir tür gemi kirası sözleşmesi olduğu görüşündedir.[328] Kaner aynı zamanda, navlun sözleşmelerinin zaman ve yolculuk çarteri ile gemi kirası sözleşmelerini içine alan gemi kullandırma sözleşmeleri olduğunu savunmaktadır.[329] Gemi kirası sözleşmelerinde teknik ve ticari yönetimin kiralayana geçtiğini, ancak zaman çarteri sözleşmelerinde teknik yönetimin hiçbir halde çarterere bırakılmadığını göz önünde bulundurarak; bu görüşe katılmak mümkün görünmemektedir.

Kanaatimizce Ticaret Kanununda yapılan sınıflandırma ile zaman çarteri sözleşmelerinin ayrı bir başlık altında değerlendirilmesi, bu sözleşmelerin hem gemi kira -geminin belli bir süre ile taşıtana tahsisi ve alt taşımalar söz konusu olduğunda sözleşmenin gemi kira sözleşmesine yaklaşması özellikleri bakımından- hem de navlun sözleşmelerinin ortak özelliklerini bünyesinde barındırması sebebiyle isabetlidir. En nihayetinde ise zaman çarteri sözleşmelerinin de bir tür navlun sözleşmesi olduğu, uluslararası hukuk ve doktrinde çoğunlukla kabul görmüş geçerli bir görüştür.[330] Hem zaman hem de yolculuk çarteri sözleşmelerinde, tıpkı kırkambar sözleşmelerinde olduğu gibi bir yük taşıma taahhüdü söz konusudur; çarter sözleşmelerinde bu taahhüt geminin belli bir süre yahut belirli bir yolculuk boyunca taşıtana tahsisi ile gerçekleştirilirken, kırkambar sözleşmelerinde ise böyle bir gemi tahsisi söz konusu olmamaktadır. Bu durumda uygulamada son derece sıklıkla kullanılan kırkambar sözleşmeleri ile yapısı itibariyle bu sözleşmelerden daha çok zaman çarteri sözleşmelerine benzeyen yolculuk çarteri

---

[327] Çalık (2011), s.71-72. Zaman çarteri sözleşmelerinin hukuki niteliği bakımından ayrıntılı değerlendirme için Bkz. Hakan Muran. "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.

[328] İnci Deniz Kaner. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 2. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014, s.11; Adil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık. **Deniz Ticaret Hukuku.** Ankara: Adalet Matbaacılık, 1994, s.167

[329] İnci Kaner. "Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayırımı". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:10, Sayı:1-3, (1996), s.425

[330] Zaman çarteri sözleşmelerinin hukuki mahiyeti ile ilgili doktrindeki tartışmalar için Bkz. Fehmi Ülgener. "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmeleri". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXV, Sayı:2, (2007), s.353-370.

sözleşmelerinin de ortak olmayan birçok özelikleri gereği[331] yine ayrı başlıklarda ele alınarak, farklı düzenlemelere tabi tutulmaları gerekirdi.

Sonuç olarak deniz yolu ile yük taşıma sözleşmelerinin tasnifinde kanuni düzenleme bakımından kanaatimizce en isabetli çözüm; esas amacı yük taşımadan ziyade geminin işletilmesi olan gemi kirası sözleşmelerini ayrıca düzenlerken, navlun sözleşmeleri ana başlığı altında zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerine çarter sözleşmeleri üst ayırımı ile, ancak yapılarına uygun farklı hükümlerle yer vermek ve kırkambar sözleşmelerini ise uygulamada sıklıkla kullanılmaları sebebiyle, yine navlun sözleşmeleri ana başlığı altında ayrı düzenlemelere tabi tutmak olacaktır.

Müşterek hukuk sisteminde parça malın deniz yoluyla taşınmasını içeren bir "kırkambar sözleşmesi" tanımına paralel olan sözleşme türü umumi yük taşıma sözleşmesi (*common carriage of goods*) olarak göze çarpmakta, bu tür sözleşmeler düzenli hat taşımacılığı (*liner terms*)[332], konişmento sözleşmesi (*bill of lading contract*) ya da taşıyanın deniz yolculuğunun kalkış ve varma limanları ile zaman çizelgesini kamuya ilan ederek birden fazla taşıtanın yüklerini bir arada taşıması sebebiyle umumi taşıma (*common carriage*) olarak ifade edilmektedir. Müşterek hukuk öğretisinde, bir yanda tüm çarter sözleşmeleri navlun sözleşmesi (CoA) kabul edilerek kırkambar sözleşmeleri navlun sözleşmesi altında da yapılabilen başka bir tür sözleşme olarak tanımlanırken[333]; diğer yanda ise *demise*, zaman ve yolculuk çarteri sözleşmeleri çarter sözleşmesi kapsamında değerlendirilmektedir.[334] Buna karşılık yine Amerikan öğretisinde Schoenbaum, navlun sözleşmeleri olarak zaman ve yolculuk çarteri (kısmi ve tam) ile konişmento (kırkambar) sözleşmelerini saymakta; bunlara ek olarak ise mürekkep yolculuk çarteri (*consecutive*

---

[331] Bunlardan en önemlileri; 1-Kırkambar sözleşmelerinin temeli ayırt edilmiş yükü taşıma taahhüdü iken yolculuk çarteri sözleşmelerinin temelinde ise geminin tamamının yahut bir kısmının tek bir yolculuk bakımından da olsa tahsisinin de yer alması ve 2-Kırkambar sözleşmelerinde taşımanın yapılacağı geminin belirlenmesi söz konusu olmazken yolculuk çarterinde geminin belirlenmesi gerekliliğidir.

[332] Düzenli hat taşımacılığına "tarifeli sefer" adı da verilmekte, Anglo-Sakson hukukunda "liner" taşımacılık tarifeli, "tramp" taşımacılık ise tarifeli olmayan özel seferleri tanımlamak için kullanılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. H. Murat Demirkıran. **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu.** İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2008, s.16 vd.

[333] Soumyadipta Chanda. "A Comparison of Rights and Liabilities under a Charterparty and Bill of Lading". **U. S. F. Maritime Law Journal.** Volume:24, No:1, (2011-2012), s.67 vd.
Yazar eserinde çarter parti sözleşmelerini de geminin teknik yönetiminin çarterere geçip geçmemesini temel alarak demise ve non-demise çarterpartiler olarak iki ana gruba ayırmaktadır. "Demise charterparties" bizim gemi kira sözleşmeleri olarak kabul ettiğimiz (demise veya bareboat) çarter sözleşmelerini, "Non-demise charterparties" ise zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerini kapsamaktadır.

[334] Christopher Hill. **Maritime Law.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995, s.185

voyage charter), miktar sözleşmeleri, doğrudan (*trough*) ve multimodal taşıma sözleşmeleri ile alt navlun sözleşmelerinin tamamını navlun sözleşmesi başlığına dahil etmektedir.[335] İngiliz öğretisinde de, hem çarter hem kırkambar sözleşmelerinin navlun sözleşmesi olarak kabul edilebildiği görülmektedir.[336] 2013 yılında yürürlüğe giren yeni Alman Ticaret Kanunu ise "Taşıma Sözleşmeleri (*Beförderungsvertrage*)" üst başlığı altında birinci ayırımda "Navlun Sözleşmeleri (*Seefrachtvertrage*)" olarak kırkambar (*Stückgutfrachtvertrag*) ve yolculuk çarteri (*Reisefrachtvertrag*) sözleşmelerine, "Gemi Tahsis Sözleşmeleri (*Shiffsüberlassungsvertrage*)" başlığı altında ise gemi kirası olarak kabul ettiği *bareboat* (ya da *demise*) çarter (*Schiffsmiete*) ve zaman çarteri (*Zeitchartervertrag*) sözleşmelerine yer vermiştir.[337] Bu sınıflandırmaya rağmen Alman kanun koyucu, kırkambar sözleşmesi ile yolculuk çarteri sözleşmesinin yükleme, boşaltma ve starya sürelerini ayrı hükümlerle düzenlemiş; düzenlenen konşimentonun 3. kişiye devri halinde konişmento hükümlerinin yolculuk çarteri sözleşmesine uygulanmasını engelleyerek çarter sözleşmelerindeki tüm hükümleri sözleşme ile aksi kararlaştırılabilir hale getirmiştir.[338] Görüldüğü üzere yabancı öğretide de deniz ticareti sözleşmeleri sınıflandırması ile ilgili yeknesaklık bulunmamaktadır.

Deniz ticareti sözleşmelerinin tasnifini düzenleyen uluslararası düzenlemelere baktığımızda, karşımıza yukarıda bahsettiğimiz Hamburg Kurallarının 1. maddesinin 6. fıkrasında yer alan bir navlun sözleşmesi tanımı ve yine kuralların 2. maddesinin 3. fıkrasında yer alan "Bu konvansiyon çarterpartilere uygulanmaz." hükmü çıkmaktadır.[339] Kuralların ilk maddesinde yer alan sözleşmenin "navlun" sözleşmesi değil "denizde eşya taşıma" sözleşmesi olduğu ve sadece kırkambar sözleşmelerini kapsadığı; navlun sözleşmelerinde bir gemi tahsisi söz konusu olduğu halde denizde eşya taşıma sözleşmelerinde böyle bir unsur bulunmadığı düşünülebilir. Bu halde deniz ticareti sözleşmeleri gemi kirası, gemi tahsisi ve yük taşımayı içeren sözleşmeler olarak üç ana başlığa ayrılmalıdır. Burada hukuk sistemimiz ve ona paralel olan Alman hukuk sistemi ile Fransız, İtalyan, İsviçre, İngiliz ve Amerikan hukuk sistemlerini içine alan iki farklı

---

[335] Schoenbaum (2004), s.529 vd.
[336] Boyd ve Diğerleri (2008), s.1 vd.
[337] Handelsgesetzbuch Madde 481 vd. ile madde 553 vd. HGB - nichtamtliches Inhaltsverzeichnis (gesetze-im-internet.de) Son Erişim:13.15.2023
[338] Beate Czerwenka. "The Proposal for a Reform of German Maritime Law". Jürgen Basedow ve Diğerleri (Ed.), **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009&2010** içinde. Heidelberg: Springer, 2012, s.58 vd.
[339] "The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties."

yaklaşımdan kaynaklanan bir tasnif farkından bahsedilebilir.[340] Sonuç olarak deniz ticareti hukukunda gerek yük taşıma gerekse gemi kiralama sözleşmelerinin tasnifinde ortak bir yaklaşım bulunmamakta, öğretide ve farklı hukuk sistemlerinde farklı sınıflandırmalar göze çarpmaktadır.

Biz çalışmamızda Türk Ticaret Kanunda yapılan ayırıma paralel olmasa da uluslararası hukuk, doktrin ve Türk deniz ticareti öğretisinde büyük ölçüde kabul gören katıldığımız ayırıma paralel olarak; hem kırkambar hem de yolculuk ve zaman çarteri sözleşmelerini kapsayan navlun sözleşmeleri üst başlığı altında, ifasında konteynerle yük taşımayı içeren ve deniz ticaretinde konteynerlerin konusu olduğu diğer sözleşme biçimlerini inceleyeceğiz.

1.6.2. Navlun Sözleşmesi Tanımı, Unsurları, Türleri ve Tarafları

1.6.2.1.Navlun Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları

Navlun sözleşmesi; taşıyanın deniz yoluyla yük taşımayı, taşıtanın da bunun karşılığında navlun adı verilen yük taşıma ücretini ödemeyi taahhüt ettiği bir akittir.[341] Bu tanım ile birlikte Ticaret Kanununda yukarıda da yer verilen tanımlamadan yola çıkılarak navlun sözleşmesinin karşılıklı (ivazlı) ve tam iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik) bir sözleşme türü olduğunu söyleyebiliriz.[342] Navlun sözleşmeleri aynı zamanda taşıyan ile taşıtan arasında yapılan, fakat yükün -taşıtan ve gönderilenin aynı kişi olması gibi istisnai haller dışında- sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişi gönderilene tesliminin taahhüt edildiği bir sözleşme türü olması sebebiyle üçüncü kişi yararına sözleşmelerdendir.[343] Türk Borçlar hukukunda üçüncü kişi yararına sözleşmeler Türk Borçlar Kanunu'nun 129. maddesinde[344] düzenlenmiştir. Kanun hükmünde genel olarak bahsedilmiş olmakla

---

[340] Tekil (2001), s.219-220
[341] Çağa/Kender (2004), s.1
[342] İzveren/Franko/Çalık, s.210, Kaner (2014), s.3-7; Bülent Sözer. **Deniz Ticareti Hukuku-I.** 4. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, s.318
[343] Sami Okay. **Deniz Ticareti Hukuku II.** İkinci Bası, İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1971, s.20; Şener Akyol. **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme.** 1.Basım. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008, s.49
[344] ***"C. Üçüncü kişi yararına sözleşme***
I. Genel olarak MADDE 129- *Kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir.*

birlikte öğretide üçüncü kişi yararına sözleşmeler, yapılan sözleşmenin üçüncü kişi adına ifayı talep hakkı verip vermemesi bakımından "tam" ve "eksik üçüncü kişi yararına sözleşmeler" olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu sözleşmelerde üçüncü kişi yararına hüküm koyduran taraf "vaadettiren", üçüncü kişiye ifada bulunmayı taahhüt eden taraf "vadeden" ve kendisine ifada bulunulan üçüncü kişiye ise "lehdar" adı verilmektedir.[345] Lehdarın ifayı vadedenden bizzat isteyemediği, ona ifada bulunulmasını sadece vaadettirenin (alacaklı) isteyebildiği sözleşmelere "üçüncü kişi yararına eksik sözleşme; lehdarın da ifayı vadedenden (borçludan) talep edebildiği sözleşmelere "üçüncü kişi yararına tam sözleşme" denmektedir.[346] Üçüncü kişi yararına sözleşmelerde kural olarak üçüncü kişi borç altına sokulamamakla birlikte, lehdarın bazı hakları kazanması, bazı edimleri gerçekleştirmesi şartına bağlanabilmektedir.[347] Bu bilgiler ışığında navlun sözleşmesinde taşıyanın vadeden, taşıtanın vaadettiren, gönderilenin ise lehdar olduğu sonucuna ulaşabiliriz. Navlun sözleşmesi ile gönderilene, taşıyandan yükün teslimini talep başta olmak üzere -Ticaret Kanununda da yer verilen- yük üzerinde kullanabileceği diğer bazı haklar tanındığından bu sözleşmeler "tam üçüncü kişi yararına sözleşme" olarak kabul edilir.[348] Elbette sözleşmenin tarafı olan taşıtan ile yükü varma limanında teslim alacak kişi olan gönderilenin aynı kişiler olmaları durumunda bu özellik söz konusu olmaz.[349]

Navlun sözleşmeleri, ticaret kanunda düzenleniş olması sebebiyle bir tür ticari akittir.[350] Yine bu sözleşmelerin kurulmaları yahut geçerlilikleri kanunen herhangi bir şekil şartına bağlanmadığından, bu sözleşmeler için kural olarak şekil serbestisi mevcuttur. Buna rağmen uygulamada, çarter sözleşmeleri için sıklıkla bir ön sözleşme niteliğinde olan ve brokerler tarafından düzenlenen "*fixing letter*" ile standart tip sözleşmelerin, bazı hallerde

---

Üçüncü kişi veya üçüncü kişiye halef olanlar da, tarafların amacına veya örf ve âdete uygun düştüğü takdirde edimin ifasını isteyebilirler. Bu durumda, üçüncü kişi veya ona halef olanlar bu hakkı kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, alacaklı borçluyu ibra edemeyeceği gibi, borcun nitelik ve kapsamını da değiştiremez."

[345] M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt II.** 13. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017, s.437

[346] Oğuzman/Öz (2017), s.439-440

[347] Hüseyin Hatemi ve Emre Gökyayla. **Borçlar Hukuku Genel Bölüm.** 5. Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2021, s.327

[348] Akyol, s.45

[349] Aynı yönde yine navlun sözleşmelerinin bir alt türü olan kırkambar sözleşmeleri ile ilgili Bkz. Cumalıoğlu (2011), s.34. Karan ise navlun sözleşmelerinin taşıyanla taşıtan arasında yapıldığı ve gönderilenin de taşıtanla aynı kişi olmadığı hallerde, bu sözleşmelerin sadece taşıtan ve gönderilen bakımından "şahsi tesirler doğuran bir sözleşme türü" olduğunu belirtmektedir. Bkz. Hakan Karan. "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:XX, Sayı:4, (2000), s.155

[350] Bkz. TTK "**MADDE 3-** (1) Bu Kanunda düzenlenen hususlarla bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiiller ticari işlerdendir."

de konişmento imzalandığı; kırkambar sözleşmeleri için ise yükün tesliminden önce internet üzerinden alınan bir tür ön sözleşme niteliğindeki "gemide yer ayırtma belgesi" olan ve taşıyan yahut onun acentesi tarafından düzenlenen *booking note* isimli belge oluşturulduğu[351] ve yükün tesliminden sonra ise konişmento düzenlendiği görülmektedir. Navlun sözleşmesinin borçlar hukuku sınıflandırmasına göre bir diğer özelliği ise, doktrinde tartışmalı olmakla birlikte deniz ticareti hukukçularının neredeyse tamamınca[352] bir eser (istisna) sözleşmesi örneği olarak kabul edilmesidir.[353] Medeni hukuk öğretisindeki genel görüş ise navlun sözleşmelerinin diğer tüm taşıma sözleşmeleriyle birlikte eser (istisna) sözleşmesi dışında tutulmasıdır.[354]

Çalışmamızda konuyla ilgili ayrıntılı hukuki tartışmalara yer vermemekle birlikte navlun sözleşmelerinin TBK bakımından incelendiğinde tanım, nitelik ve unsurları bakımından tipik bir eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmenin yeterli olacağı kanısındayız.[355] Bu nedenle önüne getirilen bir uyuşmazlıkta hakimin; navlun sözleşmesi ve kararlaştırılan eklerinde, düzenlenmişse konişmentoda, kanunun navlun sözleşmelerini düzenleyen maddelerinde, TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabının "Genel Hükümler" başlıklı birinci kısmında[356] hüküm bulunmayan hallerde yine TTK'nın ilk maddesi[357] uyarınca öncelikle ticari örf ve adete, bu da yoksa Türk Borçlar Kanunu'nun 646. maddesini[358] de göz önüne alarak genel hüküm niteliğinde olan eser sözleşmesi hükümlerine göre karar vermesi gerekecektir. Yine de günümüz deniz taşımacılığında

---

[351] Türk hukukunca bu aşamada kırkambar sözleşmesi kurulmuş sayılacaktır. Bkz. İzveren/Franko/Çalık, s.172; Çağa/Kender, (2004), s.16; Cumalıoğlu, (2011), s.23

[352] Alman ve İsviçre hukuklarında aynı kabulün söz konusu olduğu yününde Bkz. Kübra Yetiş Şamlı. **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.** 2. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013, s.7

[353] Çağa/Kender (2004), s.12; Ülgener (2007), s.362 ve 366; Sami Akıncı. **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri.** İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1968, s.49; Sözer (2017), s.317; Demirkıran (2008), s.28

[354] Cevdet Yavuz. **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler).** 13. Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2014, s.539; Erden Kuntalp. **Karışık Muhtevalı Akit.** Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1971, s.65

[355] 1956'da yürürlükten kaldırılan ve eski TBK'nın 431 ile devamı maddelerinde düzenlenmiş "Nakliye Mukaveleleri" isimli 16. Bap yürürlükte olsa idi medeni hukukçuların tespitlerinde haklı oldukları iddia edilebilirdi. Bu durumda Türk hukukunda navlun sözleşmeleri de diğer tüm taşıma sözleşmeleri ile birlikte bir tür vekalet sözleşmesi kabul edilecekti.

[356] *"**MADDE 852-** (1) Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır." hükmünün de göz önünde bulundurulması gerekir."*

[357] *"**MADDE 1-** (1) Türk Ticaret Kanunu, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır. Bu Kanundaki hükümlerle, bir ticari işletmeyi ilgilendiren işlem ve fiillere ilişkin diğer kanunlarda yazılı özel hükümler, ticari hükümlerdir.*
(2) Mahkeme, hakkında ticari bir hüküm bulunmayan ticari işlerde, ticari örf ve âdete, bu da yoksa genel hükümlere göre karar verir."

[358] *"**Türk Medenî Kanunu ile ilişkisi***
***MADDE 646-** Bu Kanun, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun Beşinci Kitabı olup, onun tamamlayıcısıdır."*

ayrıntılı biçimde düzenlenen tip sözleşmeler göz önüne alındığında, hakimin eser sözleşmesi hükümlerinden yararlanmak durumunda kalması durumu pek olası görünmediğinden; bu sözleşme türü ve uygulanacak hükümlerin tespitinin uygulamadan çok hukuk teorisi bakımından önemli olabileceğini belirtmek isteriz.

Türk hukukunda bir yük taşıma sözleşmesinin navlun sözleşmesi kabul edilebilmesi için gerekli unsurlar; eşya taşımanın üstlenilmesi, taşımanın deniz yoluyla gerçekleştirilmesi, taşıma işinin bir gemi ile yapılması, taşıyanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması ve taşıma işinin belli bir ücret (navlun) karşılığında yapılmasıdır.[359] Bu unsurlar bir arada değerlendirilerek; gemi kira sözleşmelerinin, yolcu ve bagajını taşıma sözleşmelerinin, taşıyanın kendisine ait yükü kendi gemisi ile taşıdığı taşımaların, karayolu-demiryolu-havayolu taşımaları ile içsu taşımalarının[360], TTK'da yer alan gemi tanımına[361] dahil olmayan herhangi bir araçla yapılan taşımaların, römorkaj sözleşmelerinin ve karşılıksız yapılan taşımaların navlun sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılabilmektedir.

1.6.2.2.Navlun Sözleşmesinin Türleri

Navlun sözleşmeleri, temel alınan kritere göre öğretide iki farklı ayırıma tabi tutulmuştur: çarter-kırkambar sözleşmeleri ile asıl navlun-alt navlun sözleşmeleri. İlk ayırım sözleşmenin niteliğinin belirlenmesi; ikinci ayırım ise, ortada taraflarının farklı sıfatlarla aynı kişiler olduğu birden fazla navlun sözleşmesi bulunduğunda, bu sözleşmelerin doğru biçimde tespiti amacıyla yapılmaktadır.

---

[359] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.331 vd; Kaner (2014) s.1 vd.; Çağa/Kender (2004), s.1 vd.; İzveren/Franko/Çalık, s.162-163.
[360] İçsu taşımalarına da navlun sözleşmesi hükümlerinin kıyasen uygulanması gerektiği hakkında Bkz. Okay (1971), s.12
[361] Bkz. TTK m.931

1.6.2.2.1.Çarter- Kırkambar Sözleşmeleri

Kırkambar sözleşmelerinde yük taşıma taahhüdü yanında yükün taşınacağı geminin belirlenmesi ya da tahsisi söz konusu olmamasına rağmen; çarter sözleşmelerinde yükün taşınacağı geminin belirlenmesi ve tamamının veya bir kısmının belirli bir yolculuk yahut zaman dilimi boyunca taşıtana tahsisi de sözleşmenin unsurlarındandır. "Geminin belirlenmesi" borçlar hukuku anlamında geminin ferden tayini anlamına gelir. Geminin teknik özellikleri, büyüklüğü, sınıfı, tonilatosu, taşıma kapasitesi, yakıt tüketimi, yaşı, hızı (özellikle zaman çarteri bakımından) ve bayrak ülkesi gibi unsurlar, yüklerini bir limandan diğerine taşıtmak isteyen taşıtanlar bakımından önemlidir ve özellikle zaman çarter sözleşmelerinde taşıtanların, büyük üreticiler olarak en az taşıyanlar kadar pazarlık gücüne sahip olmaları; onlara bir taşıyanla navlun sözleşmesi kurulurken yüklerin taşınacağı gemiyi (ya da gemileri) de belirleyebilme imkanı sunmaktadır. Kırkambar sözleşmelerinde ise taşıyanlar, gemilerini belirli limanlardan tarifeli seferler (*liner shipping*) düzenleyerek ve yapılacak bu seferleri internet üzerinden ilan ederek (icaba davet) deniz yolu ile yük taşımasında kullanmaları ve çok sayıda taşıtanın yükünü çok sayıda gemi ile taşımaları sebebiyle; taşımanın yapıldığı gemiyi belirlemek zorunda kalmamaktadırlar. Ayrıca tek bir gemiden ziyade yüzlerce gemiden oluşan gemi filolarıyla taşıma yapan büyük liner şirketlerinin sahip oldukları gemiler, büyük ölçüde aynı özellikleri taşımakta ve operasyonel nedenlerle birinin yerine diğeri sıklıkla geçirilebilmektedir.[362]

Kırkambar sözleşmesinin temeli, belirlenmiş yükün bir limandan diğerine hasarsız bir biçimde ve zamanında ulaştırılmasıdır; yükün taşınacağı geminin taşıtan bakımından da -belirli güvenlik standartlarına sahip olması haricinde- herhangi bir önemi olmaz. Hatta günümüzde kırkambar sözleşmeleri için kullanılan birçok tip sözleşmede, taşıyanın yükü taşıtana herhangi bir bildirimde bulunmadan istediği herhangi bir gemi ile taşımaya hakkı olduğu (*Substitution of Vessel* Klozu) belirtilmiştir.[363] Ne var ki Türk hukukunda emredici

[362] Geminin belirlenmesi konusunda ayrıntılı bilgi için Bkz. Emre Cumalıoğlu. "Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği". **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:10, Sayı:2, (2008), s.71 vd.
[363] Örneğin Bkz. Hapag-Lloyd_Bill_of_Lading_Terms_and_Conditions.pdf , CONLINEBILL 2016 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023

olarak düzenlenen[364] TTK madde 1150 gereğince, kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmelerinde *"Taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur."*[365] Öğretide Çağa ve Kender, bu yasağın kırkambar sözleşmeleri bakımından ancak sözleşmenin yapıldığı liner şirketine ait olmayan bir gemiye yapılan yükleme veya aktarma bakımından söz konusu olduğunu savunmaktadır.[366]

Kanaatimizce da eski Türk Ticaret Kanunu'nda da aynen yer alan TTK madde 1150'nin kırkambar sözleşmeleri bakımından emredici hüküm olarak uygulanması günümüz piyasa gerçekleri ve uygulaması ile çelişmektedir. Bu sebeple yukarıda da belirtildiği gibi TTK düzeninde, kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmelerinin ortak hükümler yerine ayrı ayrı düzenlenmesi modern hukukta önemli bir gereklilik olarak tekrar karşımıza çıkmaktadır. Kanun koyucunun TTK madde 1150'nin ihdası ile esas amacının, taşıyanla taşıtan arasında yapılacak navlun sözleşmesinde gemi değişikliği hakkının yer almasının hiçbir sınırlama olmaksızın (gemi ikame klozu şeklinde olsun ya da olmasın) mümkün kabul edilmesi; yer almadığı halde ise taşıyanın emredici hükümlere aykırılık sebebiyle bu hakkını kullanamayacağını belirtmek olduğu şeklinde bir yorum ile bu hükmü günümüz uygulamasına uyarlamak mümkün olabilir. Ayrıca unutulmamalıdır ki; eşyanın taşıtanın bilgisi dahilinde olmaksızın başka bir gemiye yüklenmiş olması ve bu sebeple herhangi bir zararın meydana gelmesi halinde taşıyan, eşyanın kararlaştırılmış gemiye yüklenmiş olması halinde dahi bu zararın oluşacağını ve taşıtana ait olduğunu ispat edebilirse bu madde uyarınca sorumluluktan kurtulabilmektedir. Yine bu hüküm tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılan aktarmalar için uygulanmamaktadır[367] ki bu durum, özellikle büyük ana limanlara taşınan ve oradan daha küçük gemilere yüklenerek asıl varma limanına ulaştırılan konteyner yükleri bakımından son derece yaygın bir işleyiştir. TTK'nın 1212. maddesinde ise navlun sözleşmesinde yer alan gemi ikame klozundaki ikame geminin de zıyaı halinde taşıyana, taşıtanı derhal bilgilendirerek

---

[364] Bkz. TTK m.1243/1(a)

[365] *"**IV- Başka gemiye yükleme ve aktarma***
***MADDE 1150-** (1) Taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur; meğerki, eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de zararın meydana gelmesi kesin ve zarar dahi taşıtana ait olsun.*
(2) Tehlike hâlinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar hakkında birinci fıkra hükmü uygulanmaz."

[366] Çağa/Kender (2004), s.22; Tangün (2006), s.200

[367] Bu hallerde de ispat külfeti taşıyana yüklenmiş olduğundan kanımızca taşıyana kırkambar sözleşmeleri bakımından yeterli ve uluslararası ticaret uygulamasına paralel bir serbesti sağlanmamıştır.

taşımayı uygun gördüğü herhangi bir gemi ile yapabilme hakkı tanınmıştır. Maddenin gerekçesinde bu hükmün ikame klozunun geçerliliğini koruması için ihdas edildiği, geminin zayi olması halinde tip sözleşmelerde yer alan ikame klozu gereğince taşıyanın yük taşıma borcundan kurtulamayacağının hüküm altına alındığı belirtilmektedir. İkame klozu ise kırkambar sözleşmelerinden çok yolculuk çarteri tip sözleşmelerinde rastlanılan bir uygulamadır.

Geminin belirlenmesinden sonra "Geminin tahsisi" kavramını ise daha iyi inceleyebilmek için, deniz ticaretinde donatanın (ve navlun sözleşmesinde taşıyanın) geminin yönetimini ne şekilde gerçekleştirdiğinin ayrıntılı biçimde tespiti gereklidir. Deniz ticaretinde geminin teknik ve ticari olmak üzere iki çeşit yönetimi mevcuttur ve yapılan deniz ticareti sözleşmelerinde sözleşmenin hangi tarafının geminin teknik ve/veya ticari yönetiminden sorumlu olacağının belirlenmesi, sözleşmenin hangi deniz ticareti sözleşmesi sınıfına girdiğinin tespiti ile sözleşmeye uygulanacak hükümlerin belirlenmesinde önem taşımaktadır.

Geminin teknik yönetimi öncelikle gemiyi sefere -denize, yola ve yüke- elverişli ve yapılan sözleşmedeki kullanım amacına uygun halde bulundurmak; bunun yanı sıra zorunlu periyodik denetimlerini yaptırmak, iyi durumda bulundurulmasına yönelik tüm tedbirleri almak, gemiyi güvenli yönetim sistemi -*ISM Code*- uyarınca yönetmek, alınması gerekli tüm belgeleri almak ve gemide bulunmasını sağlamak ve buna benzer diğer işlerin yapılması olarak nitelendirilebilir. Geminin ticari yönetimi ise geminin tahsis edildiği amaca yönelik ticari olarak kullanımı ve bu konuda yapılacak sözleşmelerin ifasına yönelik işlerin planlanması şeklinde tanımlanabilmektedir.[368] Teknik yönetim bakımından gerçekleştirilecek ödev ve yükümlülükler, geminin yapacağı yolculuğun sefer rotasına, mevsim ve ülke kanunlarına göre değişiklik gösterebilirken; ticari yönetime dahil olan ödev ve yükümlülükler ise gemi ile ilgili yapılan ticari sözleşmenin özelliklerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Navlun sözleşmeleri söz konusu olduğunda ticari yönetimi, sefer sırasında yükün taşınmasına ve iyi halde bulundurulmasına ilişkin alınacak tüm tedbirler olarak kabul etmek gerekir. Kabaca belirlemek gerekirse navlun sözleşmesinin icrasında teknik yönetim geminin, ticari

[368] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.327

yönetim ise yükün menfaati için alınan tedbirler ve yakıt masraflarıdır[369]. Teknik yönetim bir başka değerlendirme ile; donatanın seyrüsefer, sigorta, gemi adamları masrafları gibi "gemiyi kendisi işletirken hangi masraflara katlanacaksa" ortaya çıkacak tüm masrafları kapsar.[370]

Bu tanımlamadan sonra kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmelerinde geminin teknik ve ticari yönetiminin taşıyanda kaldığı, zaman çarteri sözleşmelerinde ticari yönetimin taşıtana (tahsis olunana)[371] devredilirken teknik yönetimin taşıyanda kaldığı, gemi kirası (*demise* ve *bare-boat* çarter) sözleşmelerinde ise geminin hem teknik hem de ticari yönetiminin kiralayana devredildiği görülmektedir.

Görüldüğü gibi teknik-ticari yönetim bakımından zaman çarteri dışındaki tüm sözleşmelerde kesin bir ayırım söz konusu iken, zaman çarteri sözleşmelerinde teknik ve ticari yönetimin tam olarak hangi aşamada birbirinden ayrıldığı ve yapılan iş ile işlemlerde sorumlu tarafın belirlenmesi hukuken son derece kolay görünse de, uygulamada bunun bir o kadar zor olabileceğini belirtmek gerekir. Zaman çarteri sözleşmesi sırasında kaptanın, teknik yönetim yönünden donatanın, ticari yönetim yönünden ise çartererin talimatlarına uygun hareket etmesi gerekliliği sebebiyle bazı eylemleri teknik mi yoksa ticari yönetimin mi kapsamında olduğunu belirlemek her zaman kolay olmayabilir. Örneğin geminin yük almak ve boşaltmak için uğrayacağı limanları çarterer seçerken, bu limanlara ulaşımın sağlandığı seyrüsefer şartlarını ve uygunluğunu ise donatan belirlemekte; kaptanın üçüncü kişilerle kırkambar sözleşmesi yapma ve konişmento imzalama yetkileri sözleşmede açıkça düzenlenmediği hallerde hem çarterer hem de donatan adına kullanılabilmektedir. Bu karışıkları önlemek ve üçüncü kişilerin haklarını korumak amacıyla birçok tip zaman çarteri sözleşmesine "görevlendirme klozu (*employment clause*)"[372] adında bir hükümle kaptanın konişmento

---

[369] Bazı tip çarter sözleşmelerinde ise, yakıtın da donatan tarafından tahsisi söz konusu olabilmektedir. Kural olarak sefer çarterinde yakıt masrafı navluna dahil edilerek temini donatan tarafından yapılırken zaman çarterinde yakıttan çarterer sorumlu kabul edilmektedir. Ülgener (2017), 31.

[370] Bkz. NYPE standart zaman çarteri formu m.26

[371] TTK m.1131 vd. da zaman çarteri sözleşmeleri navlun sözleşmelerinin bir türü olarak kabul edilmediğinden bu sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtan yerine tahsis eden ve tahsis olunan olarak tespit edilmiştir.

[372] Standart sözleşmelerde "Görevlendirme ve Tazmin (Employment and Indemnity)" olarak yer alır. Bu kloz ile genel olarak kaptanın zaman çarteri sözleşmesi boyunca ticari yönetim işleri bakımından çartererin adamı olarak hareket edeceği, çartererin ise kaptana sadece çartererin kendisi yahut acentesi adına konişmento düzenleme talimatı verebileceği, bazı örneklerde çartererin ya da acentesinin kaptan adına konişmento imzalayabileceği ancak; kaptanın hiçbir şekilde donatan adına bu yetkiyi kullanamayacağı düzenlenmektedir. Bu kloza aykırılık halinde zaman çarteri

düzenleme yetkisi net bir şekilde düzenlenmektedir.[373] Bu gibi karmaşık durumlarda ve verilen kararın ticari mi yoksa teknik mi olduğu hususunda tarafların anlaşamamaları halinde, kanaatimizce geminin ve yolculuğun selameti açısından teknik yönetime öncelik verilmesi, çartererin bu verilen karar sebebiyle bir zarara uğraması halinde ise navlun sözleşmesi hükümlerinde donatana kusuru oranında rücu etmesi en doğru çözüm olacaktır.

Zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerinde, taşınacak yükün belirlenmesi söz konusu olmayıp geminin tamamen ya da kısmen tahsis edilmesi söz konusu iken; kırkambar sözleşmelerinde taşınacak yük mutlaka belirlenmiş ya da belirlenebilir olmalıdır. Zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerinde donatan, fiilen yük taşıma amacı ile geminin tamamını ya da belli bir hacmini çarterere tahsis etmekte ve bu tahsis edilen sahaya yüklenmiş eşyayı varma limanına salimen ulaştırmayı taahhüt etmektedir.[374] Kırkambar sözleşmelerinde ise taşıyan sadece belirlenmiş, ferden tayin edilmiş bir yükü bir limandan diğerine salimen taşımayı üstlenir.

Çarter ve kırkambar sözleşmelerinin ayrımında göze çarpan bir diğer farklılık ise, eşya taşımanın tarifeli seferlerle (*liner shipping*) ya da navlun sözleşmesindeki -taşıtana özel düzenlenen ve kararlaştırılmış- tarifesiz seferlerle (*tramp shipping*) mi yapıldığı ile navlun ve ek masrafların belirlenmesi hususudur. Bilindiği gibi kırkambar sözleşmeleri, başlangıç ve bitiş limanları ile sefer tarih ve saatleri önceden belirlenmiş düzenli hat taşımacılığını ifade eder. Düzenli hat taşımacılığı adı altında yapılan taşımalar günümüzde büyük oranda konteyner ve ro-ro taşımaları kapsamaktadır. Burada taşıyanlar, ilan yoluyla yapacakları seferin bilgilerini ve navlun ile birlikte doğacak diğer masrafların -konteyner demurajı tarifesi de dahil olmak üzere- miktarını tüm muhtemel taşıtanlarla paylaşmakta[375]; yükünü seçeceği belirli seferle taşıtmak isteyen yük sahipleri

---

sözleşmesi şartlarını bilmeyen ve bilmesi de gerekmeyen üçüncü kişiler bakımından donatan yine taşıyan sıfatına sahip olacak, donatanın uğrayacağı zarar bakımından çaretere rücu hakkı baki kalacaktır. Bkz. HYPE çarterparti m.8, ASBATIME çarterparti m.8, BALTIME çarterparti m.9. Elbette ki taraflar navlun sözleşmesi ile kaptana donatan adına konişmento düzenleme yetkisi verilmesini kararlaştırabilirler.

[373] Caslav Pejovic. "The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law". **Journal of Maritime Law and Commerce.** Vol:31, No:3, (2000), s.381

[374] Ülgener (2017), s.4 ve 15

[375] İnternet üzerinden paylaşılan bu standart navlun miktarları Forvarderler (çoğunlukla yerel taşıyan acenteleri) tarafından yılın Ocak-Mart, Nisan-Haziran, Temmuz-Eylül ve Ekim-Aralık dönemleri olmak üzere üç ayda bir güncellenmektedir. Büyük Forvarderler ise gemilerden büyük slot miktarlarında yer rezerve edebildiklerinden,

ise, söz konusu seferi yapacak olan gemiden taşıtacağı yükün kaplayacağı yeri - çoğunlukla platform konteyner (*slot*), treyler ya da tır adedini- rezerve ederek belirtilen zamanda söz konusu yükü anlaştıkları yerde ve şekilde taşıyana teslim etmektedir. Buna alternatif olarak hem zaman hem de yolculuk çarteri sözleşmeleri ise, taşıyanın gemisini taşıtana belli bir süre[376] ile yahut belirli bir veya birkaç yolculuk için[377] kısmen ya da tamamen[378] tahsis etmesi ile kurulmakta; taraflar yapacakları deniz yolu ile yük taşıma sözleşmesinin hüküm ve şartlarına anlaşma yoluyla karar vermektedir. Ne var ki uygulamada bu sözleşmeler neredeyse tamamen tip sözleşmeler şeklinde yapılmaktadır.[379]

1.6.2.2.2.Çarter ve Kırkambar Sözleşmelerinde Navlunun Belirlenmesi, Borçlusu ve Alacaklısı

Geçmişte sadece tarafların anlaşmasına dayalı olarak belirlenen navlun miktarı, günümüzde birçok farklı gider göz önüne alınarak ve birden çok yöntem kullanılarak tespit edilebilmektedir. Türk Ticaret Kanunu'na göre emredici olmamakla birlikte, navlunun hesaplanmasındaki temel kriter yükün ölçüsü, sayısı ya da ağırlığıdır[380] ve eğer navlun sözleşmede taraflarca belirlenmemişse; taşıyana yükün yükleme yeri ve zamanındaki mutat navlun miktarı ödenir.[381] Buna karşın uygulamada navlun genellikle yükün cinsi[382], ticari sınıfı[383], miktarı[384], konteynerle taşınması halinde kapladığı TEU

---

taşıtanlara o anki piyasadan daha düşük navlun ücreti sunabilmektedirler. Bkz. Brian Slack ve Elisabeth Gouvernal. "Container Freight Rates and the Role of Surcharges". **Journal of Transport Geography.** Vol:19, (2011), s.1483

[376] Zaman çarteri ve onun bir alt türü olan "süreye tabi yolculuk çarteri (trip çarter)" sözleşmeleri

[377] Birden fazla yolculuk yapılması kararlaştırılan sefer çarteri sözleşmeleri türleri doktrinde "mürekkep yolculuk çarteri" ve sefer çarterinin mi yoksa zaman çarterinin mi bir alt türü olduğu tartışmalı olmakla birlikte "miktar sözleşmeleri" olarak tanımlanmaktadır.

[378] Kısmen tahsis kısmi çarter, tamamen tahsis ise tam çarter sözleşmeleri olarak tanımlanır.

[379] Ülgener (2017), s.17 ve 46

[380] Bkz. TTK m.1240/2

[381] Bkz. TTK m.1195/1

[382] Uygulamada neredeyse her zaman çarter sözleşmeleri ile gerçekleştirilen tanker taşımacılığında, zorunlu olmamakla birlikte navlun genellikle "World Wide Tanker Nominal Freight Scale" kısa adıyla "Worldscale" adlı uluslararası bir birim tablosu ile hesaplanır. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Worldscale Son Erişim: 13.05.2023

[383] Uygulamada uluslararası ticarete konu mallar kolayca ayırt edilebilmeleri amacıyla belirli sınıflara ayrılmıştır. Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte dünya genelindeki ürün sınıflamaları ve kodları için Bkz. OEC - The Observatory of Economic Complexity | OEC - The Observatory of Economic Complexity Son Erişim: 13.05.2023

[384] Bu miktar dökme yük ve tanker taşımacılığında "metrik ton", sıvı gaz taşımacılığında ise "metre küp" olarak birimlendirilir. Bkz. Ülgener (2017), s.239-240.

(ya da FEU) veya konteyner gemisindeki slot sayısı, konteynerin cinsi[385], eğer yük bir konteynerin tamamını kaplamıyorsa (LCL biçiminde taşınacaksa) TEU içinde kapladığı alan[386], uluslararası tarifeler[387] ya da söz konusu sözleşmenin özel şartları göz önüne alınarak tarafların yaptıkları pazarlık sonucunda kararlaştırılabilmektedir. Birim değeri yüksek olan yüklerin taşınması halinde ise navlun bazen, yükün satış değerinin belli bir yüzdesi olarak belirlenir. Bu navluna "ad valorem" yani "değer üzerinden navlun" adı verilmektedir.[388] Deniz yolu ile taşınacak yükün değerinin konişmentoda açıkça belirtilmesi durumunda da bu konişmento "ad valorem konişmento" olarak nitelendirilir. Ne var ki uygulamada taşıyanlar, yükün değerinin konişmentoda açıkça belirtilmiş olması halinde, ünite yahut parça başı sınırlı sorumluluk esasından yararlanmalarının mümkün olmayacağını öne sürerek bu tür değerli yükleri yine ağırlığına yahut kapladığı hacmine göre navlun hesabına katmayı; taşıtanlar da taşıyana riskin maddi olarak artması sebebiyle yüksek navlun ödemekten kaçınmak amacıyla bu duruma itiraz etmemeyi tercih etmektedirler. Bunun yanı sıra taşıyanların kulüp (P&I) sigortaları da ad valorem taşımalar için ünite başına belirli bir tazmin limiti öngörmektedirler.[389] Tüm bu potansiyel sorunlar sebebiyle ad valorem taşımalara uygulamada pek rastlanmamaktadır.

Yine Türk hukukuna göre navlun ücretinin borçlusu kural olarak taşıtandır ve navlun borcu eşyanın tesliminin talep edildiği anda, en geç ise boşaltmanın sonunda muaccel olur.[390] Navlunun sözleşmenin hangi aşamasında ne oranda ödeneceğine kural olarak taraflar serbestçe karar verebilmekte, ancak piyasada yaygın olarak kullanılan tip

---

[385] Bkz. Bölüm 1.2. Standart konteynerler dışında herhangi bir özel tip konteyner (örneğin soğutmalı, tank ya da vent) ile yük taşınması halinde bu konteynerlerin piyasada daha az bulunması ve daha yüksek değerli olmaları sebebiyle navlun ve konteyner demurajı gibi diğer masraflar da artmaktadır.

[386] Kırkambar sözleşmelerinde taşınacak yükün cinsine veya sınıfına göre önceden belirlenmiş navluna "Lump Sum Box Rate" (Konteyner Başı Götürü Navlun) ve konteynerde taşınacak yükün cinsinden bağımsız olarak önceden hesaplanan standart navluna "Freight All Kinds (FAK) Rate" (Her Tür Yük İçin Konteyner Başı Götürü Navlun) adı verilir.

[387] Liner operatörleri ve gemi işletmeyen taşıyanlar tarafından belirlenerek internet üzerinden yayınlanan navlun tarifeleri, taraflar arasında ayrıca navlun belirlenmemişse yapılan navlun sözleşmelerinin tamamında zımnen üzerinde anlaşılmış navlun miktarı olarak kabul edilir. Çağa/Kender (2004), s.216

Özellikle kırkambar sözleşmeleri için birden çok liner operatörü konferanslar bünyesinde birleşerek aynı limanlar arasında standart navlun tarifeleri belirlemektedirler. Her ne kadar birçok ülkenin rekabet hukuku kurallarına aykırılık teşkil etse de bu yöntemle ekonomik darboğazlardan kurtulmayı ya da piyasaya girmek isteyen yeni şirketleri aşırı düşük navlun tarifeleri ile piyasadan çekilmeye zorlamayı amaçlamaktadırlar. Günümüzde bu uygulama dünyanın birçok bölgesinde sona ermiştir. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Bölüm 1.4.1.

[388] Tahir Çağa. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 5. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995, s.194

[389] Charles Debattista ve Elisabeth Birch. "Ad Valorem Bills and References to Letters of Credit in Bills of Lading: A Practical Guide". **Standart Club Charterers' Bulletin.** Ağustos 2017 2608590-ad-valorem-bills-and-references-to-letters-of-credit-in-bills-of-lading-a-practical-guide.pdf (standard-club.com) Son Erişim:13.05.2023, s.8-9

[390] Bkz. TTK m.1197 ve 1200

sözleşmeler göz önüne alındığında navlun büyük bir oranda taşıma sözleşmesinin kurulması esnasında taşıtan tarafından peşin olarak ya da sözleşmenin bitiminde gönderilen tarafından karşılanmaktadır.[391] Navlunun taşıma sözleşmesinin ifasından önce peşin olarak ya da kısmen sözleşmenin ifasından önce, kısmen de yükün gönderilene teslimi sırasında ödenmesi de mümkündür. Konişmentonun ön yüzünde navlunun kim tarafından ve ne şekilde ödeneceğine dair bir kayıt bulunmuyorsa, navlunu kanunen ödemekle mükellef olan taşıtana başvurulur.

Sözleşmelerde yazılı olarak belirtilen navlun miktarı her zaman brüt navlunu ifade eder. Navlun miktarının taşıyanın ticari faaliyetlerini de kapsayan tüm giderler göz önüne alınarak hesaplanması halinde brüt navlundan, navlunun sadece taşıyanın gemisini deniz yolu ile yük taşımada kullanması sonucunda elde ettiği karı kapsaması halinde ise net navlundan bahsedilir. Brüt navlun; net navlun miktarına geminin sigorta primleri ve gemide çalışan gemi adamlarının ücretleri gibi işletme masraflarının (*running costs*), sefer esnasındaki giderler ile liman masraflarının, sözleşmede kararlaştırıldığı biçimde yükleme ve boşaltma masrafları ile sefer sırasında kullanılmışsa kanal geçiş ücretlerinin eklenmesi ile hesaplanır.[392] Günümüzde özellikle kırkambar sözleşmelerinde brüt navlun, bu masrafların dışında Terminal Ücretleri (*Terminal Handling Costs*) (THC), kurdaki ani dalgalanmaları dengelemek amacıyla Kur Ayarı Artırımı Faktörü(*Currency Adjustment Factor*) (CAF), yakıttaki ani artışları dengelemek amacıyla Yakıt Ayarlama Faktörü (*Bunker Adjustment Factor*) (BAF), yoğun limanlara yapılan taşımalarda Liman Yoğunluk Ücreti Artırımı (*Port Congestion Surcharge*), kış şartlarında yapılacak taşımalarda doğabilecek ekstra masraflar için Kış Ücreti Artırımı (*Winter Surcharge*), siyasi bakımdan tehlikeli limanlara yapılacak taşımalar için Savaş Riski Artırımı (*War Risk Surcharge*) gibi daha birçok ek masraf kalemi toplanarak hesaplanmakta[393]; bazı taşımalarda brüt navlun ile net navlun arasındaki fark net navlunun kendisinden bile daha fazla olabilmektedir.[394]

---

[391] Navlunun miktarı ve kim tarafından ödeneceği konişmentonun ön yüzünde yer almaktadır. Bunlar "Peşinen Ödendi" (Freight Prepaid), "Gönderilenden Tahsil Edilecek" (Freight Collect) kayıtlarıdır.
[392] Ülgener (2017), s.235 vd.
[393] Söz konusu ek masraf kalemleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için Bkz. Slack (2011), s.1485 vd.
[394] Renato Oblak ve Diğerleri. "Defining Freight Rates as a Contribution to the Successful Operation of Container Shipping Companies". **Management: Journal of Contemporary Management Issues.** Vol:21, Issue:2, (2016), s.147, 151 ve 153

1.6.2.2.3. Asıl Navlun-Alt Navlun Sözleşmeleri

1.6.2.2.3.1.Asıl Navlun-Alt Navlun Sözleşmelerinin Belirlenmesi

Bir navlun sözleşmesinin asıl mı yoksa alt navlun sözleşmesi mi olduğunun belirlenmesi; navlun sözleşmesi sebebiyle oluşabilecek zıya, hasar yahut gecikme durumunda taşıyan ya da taşıyanların, tahkim ve mahkemeye başvuruda ise taraf ve varsa tarafların belirlenmesi bakımından son derece önemlidir. Uygulamada da avukatların deniz ticareti alanında öncelikle değerlendirdikleri konu açılacak davanın kime yöneltileceği; dolayısıyla davalı tarafın, yani taşıyan ya da taşıyanların belirlenmesi hususudur ve bunu belirlemek her durumda çok da kolay olmayabilir. Taşıyanın kimliğinin tespiti aktif dava ehliyetine sahip olan taşıtan kadar, günümüzde uluslararası ticarette yaygın olarak kullanılan akreditif işlemlerini yapan ve konşimentodaki kayıtlara dayanarak teminat mektubu düzenleyen akreditif bankası için de son derece önemlidir.[395]

Yine deniz ticaretinde hukuken devredilebilir bir kıymetli evrak niteliğinde olan konişmentonun, taşıyanla navlun sözleşmesini akdeden taşıtandan başka kişilere ciro yoluyla devri mümkün olup bu eylem sıklıkla gerçekleştirildiğinden; navlun sözleşmesinin yapılması sırasında orada dahi olmayan, hatta muhtemelen bir başka ülkede ticari faaliyet gösteren üçüncü kişiler bakımından da sadece konişmentoyu esas alarak taşıyanı belirleyebilmek son derece zordur. İlk bakışta birlikte (müteselsil) sorumluluk esasınca taşıtanın donatan da dahil tüm üst taşıyanlara aynı anda dava açması uygun görünse de, yüksek yargı harçları sebebiyle bu çözüm Türk yargı sistemi dahil dünyadaki birçok yargı sisteminde masraflı bir yol olarak karşımıza çıkar. Bunun yanı sıra pasif dava husumetine sahip olmayan bir davalıya açılacak davanın reddi halinde hak düşürücü süre bakımından tazminat istemi hakkı kaybolabilmektedir.[396] Yükü zarara ya da zıyaa uğrayan yahut geç teslim edilen yükle ilgililer, birden çok taşıyana dava açma hakkına ve bu masrafı karşılayabilecek maddi imkana sahip olsa dahi; malvarlığı en

[395] John Richardson. **The Hague and Hague-Visby Rules.** Forth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1998, s.16
[396] Ülgener (2017), s.58

yüksek miktarda ve dava sonrası icra prosedürleri bakımından kolay bir hukuk sistemine dahil olan taşıyanı seçmek şüphesiz hukuken en isabetli seçim olacaktır.[397]

Deniz ticareti hukukunda yapılan tüm sözleşmelerin temelini oluşturan "geminin" ve sözleşmenin türü ne olursa olsun ticari olarak deniz yolu ile yük taşıma faaliyetinin ekonomik bakımdan son derece masraflı olması, tacirlerin bu faaliyeti doğrudan gemi sahibi olmadan da gerçekleştirmek istemelerine sebep olmuştur. Bazı gemi sahibi donatanlar ise bir ticaret gemisi satın alarak hali hazırda ekonomik olarak büyük bir yatırım yaptıklarından, geminin işletilmesini üzerlerine almak yerine gemilerini deniz ticareti ile uğraşan tacirlere kiralayarak yahut tahsis ederek anlık piyasa dalgalanmalarından etkilenmeksizin sabit bir gelir elde etmeyi daha verimli bulmaktadırlar. Yine deniz taşımacılığı piyasasında çarter navlunun kırkambar navlununa göre daha düşük olması, bu farktan gelir elde etmek isteyen birçok aracıya, taşınacak yükü bir geminin hatta bir konteynerin tamamını kaplamayacak kadar küçük ölçekteki yük sahibi taşıtanlarla alt taşıma sözleşmeleri yapma ve bu yolla gelir elde etme fırsatı tanımıştır.[398] Böylece eski zamanlarda gemi satın alarak onu işleten klasik armatör tanımından farklı olarak, günümüz piyasasında deniz ticareti alanında faaliyet göstererek gelir elde eden ve hukuki anlamda farklı sıfatlara sahip birden çok taşıyan taraf ortaya çıkmıştır.

Yukarıda tanımlandığı gibi deniz yolu ile yük taşıma sözleşmesi olan navlun sözleşmesi, aynı gemi için birden çok şekilde yapılabilir. Örneğin bir ticaret gemisinin teknik ve ticari yönetimini gemi malikinden (donatan) belirli bir süre için devralan bareboat çartereri, yine aynı gemiyi donatanla yaptığı sözleşmeden daha kısa olmak üzere belirli bir süreliğine zaman çartererine tahsis ederek ticari yönetimi ona devredebilir. Zaman çartereri de geminin yük taşıma kapasitesinin tamamını ya da bir kısmını belirli bir yolculuk için bir başka yolculuk çartererine tahsis edebilmekte; bu yolculuk çartereri ise bu yolculukta ödeyeceği navlundan tasarruf etmek amacıyla söz konusu yolculuk için bir taşıma işleri komisyoncusuna (*freight forwarder*), varsa geminin kendi yükünden arta kalan boş bölümlerinde taşınacak başka yüklerin taşınması için kırkambar sözleşmesi

[397] Charles Debattista. "Cargo Claims and Bills of Lading". Yvonne Baatz ve Diğerleri, **Maritime Law** içinde. Oxford: Informa, 4.Bası, 2018, s.198
[398] Çağa (1995), s.8

yapma yetkisi verebilmektedir. Burada yapılan ilk navlun sözleşmesinin taşıtanı (örneğimizdeki zaman çarterer) diğer navlun sözleşmesinin (yolculuk çarteri) taşıyanı ve yolculuk çarterindeki taşıtan da kırkambar sözleşmesindeki taşıyan sıfatını alır. Farklı gemiler içinse donatanlar, gemi işletme müteahhitleri, çartererler hatta kırkambar taşıyanları bakımından taşımanın fiilen gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığı ya da başkasına devredilmesinin daha karlı olduğu hallerde; yükün başka bir gemi ile taşınması için başka donatan, gemi işletme müteahhidi, çarterer yahut kırkambar taşıyanı ile alt navlun sözleşmelerinin yapılabildiği görülmektedir.

Asıl ve alt navlun sözleşmelerinin belirli bir sırayla yapılmaları gerekmez, alt navlun sözleşmesinin asıl navlun sözleşmesinin kurulmasından önce dahi yapılması mümkündür.[399] Bu uygulamada dikkat edilmesi gereken tek kural ise özel hukukta hiç kimse sahip olduğu hak ve yetkilerden fazlasını devredemeyeceğinden[400], yapılan alt navlun sözleşmesinin her zaman üstteki navlun sözleşmesine göre daha az hak ve yetkiyi devredecek şekilde yapılması gerekliliğidir. Bunun anlamı, yolculuk çartererinin alt navlun sözleşmesi olarak zaman çarteri sözleşmesi ya da kırkambar taşıtanın hiçbir çarter sözleşmesi yapamayacak olmasıdır. Yine kısmi çarter sözleşmesiyle gemiyi devralan çarterer elbette ki alt navlun olarak bir tam çarter sözleşmesi düzenleyemez.[401] Deniz ticareti piyasasında gemi işletmeyen taşıyanların[402] taşıtanlarla yaptıkları navlun sözleşmesi kapsamında yükün taşınmasını fiilen başka alt taşıyanlara devrettikleri de sıklıkla görülmektedir. Burada aracıların taşıtanlarla yaptıkları navlun sözleşmeleri alt; aracıların donatan, gemi işletme müteahhidi, çarterer yahut kırkambar taşıyanı ile yaptıkları navlun sözleşmesi ilkine göre asıl (üst) navlun sözleşmesi konumundadır. Öğretide uzun süre boyunca farklı tanımlamalarla yer almış olmasına rağmen, deniz ticaretinde donatan veya gemi işletme müteahhidi ile yapılan navlun sözleşmelerine "asıl (üst) navlun sözleşmesi", bu kişilerden başka bir taşıyanla yapılan navlun sözleşmesine

---

[399] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.335

[400] Roma hukukundan gelen ve özellikle eşya hukukunda geçerli olan bu terim Latincede "nemo dat quod non habet", İngilizcede kısaca "nemo dat principle" olarak ifade edilir. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Nemo dat quod non habet (en-academic.com) Son Erişim:13.05.2023

[401] Sezer Ilgın. "Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1993, s.13-14 ve Sözer (2017), s.327

[402] "Gemi işletmeyen taşıyan (Non Vessel Operating Common Carrier) kavramı Türk hukukuna Hague/Visby Kurallarındaki sadece donatan yahut çartereri kapsayan klasik taşıyan kavramını genişleten 1978 Hamburg Kuralları ile girmiştir. Bu kişilere taşıma işleri komisyoncuları, gemi ve yük brokerleri, fiili taşıyanlar ve yetkili acenteler gibi kişiler dahildir.

ise "alt (tali) navlun sözleşmesi" adı verilmektedir.[403] Gemi işletme müteahhidi, maliki olmaksızın geminin teknik ve ticari yönetimini elinde bulunduran kişidir. Bu kişi teknik ve ticari yönetimi, donatanla Türk Ticaret Kanunu'nda gemi kira sözleşmeleri olarak tanımlanan bir bareboat çarter ya da demise çarter sözleşmesi yaparak elde edebilir.[404] Türk hukukunda gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılmaktadır.[405] Müşterek hukuk sisteminde gemi işletme müteahhidi "görünüşte donatan" anlamına gelen "*disponent owner*" olarak adlandırılır.

1.6.2.2.3.2.Asıl ve Alt Navlun Sözleşmelerinde Tarafların Talepleri

Asıl ve alt navlun sözleşmelerinin tespiti bakımından sözleşmenin tarafları olan asıl taşıyan ve taşıtan ile alt taşıyan ve taşıtanın kimliğinin belirlenmesi önemlidir. Özel hukuktaki en temel ilkelerden biri olan "sözleşmenin nisbiliği (*privity of contracts*)" kısaca, yapılan sözleşmedeki birbirine uygun irade beyanlarının sahipleri dışındaki herkesin, hukuken üçüncü kişi kabul edilmesi ve sözleşmenin bu iki taraf dışında herhangi bir kişi için hüküm ifade etmemesidir.[406] Deniz ticareti hukukunda ise bu ilkeye uygun olarak, aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmaması sebebiyle alt taşıtanın asıl taşıyan olan donatan ya da gemi işletme müteahhidinden herhangi bir talepte bulunamayacağı kabul edilmektedir. Yapılan alt kırkambar sözleşmelerinin, üst taşıyan ve taşıtan arasında yapılan asıl navlun sözleşmesinin şartlarını etkilemeyeceği; yani asıl taşıyanın navlun sözleşmesi yaptığı asıl taşıtan dışındaki herhangi bir alt taşıtana karşı navlun sözleşmesi uyarınca herhangi bir borç veya sorumluluk altına girmeyeceği yine TTK madde 1177'de düzenlenmiştir. Buna karşılık sözleşmenin nisbiliği prensibine istisna olarak getirilen ve temelde Hamburg Kurallarının 10. maddesinin Türk

---

[403] Çağa (1995), s.8

[404] Didem Algantürk Light. "CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bare Boat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme". **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.** Yıl:4, Sayı:8, Güz (2005)/2, s.153

[405] ***MADDE 1061-*** *(1) Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir.*
(2) Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez.

[406] Derya Ateş. "Sözleşme İlişkilerinin Kurulmasında ve Borç İlişkilerinde Üçüncü Kişi". **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:151 (2020), s.329

hukukundaki görünümü şeklinde olan TTK m. 1191 ile; taşımanın taşıyanca bir başka gemi sahibi ya da işleten olan bir alt taşıyana yaptırılması halinde bu alt taşıyana "taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi" anlamına gelen "fiili taşıyan" adı verilmiş[407] ve asıl taşıtanın uğrayacağı -taşıyanın sorumluluğunu artıran ve fiili taşıyanın yazılı şekilde onaylamadığı anlaşmalar hariç olmak üzere- her türlü zarardan, asıl taşıyanla birlikte fiili taşıyanın tıpkı taşıyan gibi sorumlu sayılacağı düzenlenmiştir.[408]

Uygulamada kullanılan standart zaman ve yolculuk çarteri formlarında taşıtana alt taşıma sözleşmesi yapma yetkisi veren klozlara rastlanmakta; ancak Türk hukukunun da içinde bulunduğu hukuk sistemlerinin çoğunda taşıtanın hali hazırda bu hakka sahip olduğu belirtilmektedir. Bu sebeple taşıtanın alt taşıma sözleşmesi yapma hakkını (*sublet*) açıkça düzenlemeyen standart formların alt taşımayı yasakladığı sonucuna ulaşmak hukuken mümkün olmayacaktır. Alt taşıma sözleşmesi yapılmasının engellenebilmesi için tip sözleşmede açıkça bunu yasaklayan veya şarta bağlayan bir madde yer almalıdır.[409]

1.6.2.2.3.3.Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Belirlenmesi

Yukarıda belirtildiği gibi asıl navlun-alt navlun sözleşmelerindeki taşıyan sıfatının tespiti taraf ehliyeti bakımından önemli olup; taşıtanın karşı tarafla yaptığı sözleşmenin niteliği ve imzalanmışsa konişmento üzerindeki bazı kayıtlar, taşıyanın kimliğinin belirlenmesinde hukukçulara yol göstermektedir. Öncelikle TTK 1238. maddesinde,

---

[407] Yabancı öğretide üst taşıtanın navlun sözleşmesi imzaladığı taşıyana "contracting carrier", taşıma işini üstlenerek bizzat gerçekleştiren alt taşıyana ise "performing carrier" adı verilmektedir. Bkz. Gaskell ve Diğerleri, s.28

[408] *"**MADDE 1191**- (1) Taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Taşıyan, fiilî taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de bu Kanun hükümlerine göre sorumludur.*
(2) Bu Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan tüm hükümleri, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir. Fiilî taşıyanın adamlarının aleyhine dava açılması hâlinde 1187 nci maddenin ikinci fıkrası ile 1190 ıncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır.
(3) Taşıyanın kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez; fakat, bu hususta yapılmış olan özel bir anlaşma fiilî taşıyanın onayı olmasa da taşıyanı bağlamaya devam eder.
(4) Taşıyanın ve fiilî taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir.
(5) Taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamları tarafından ödenecek tazminatın toplamı, bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırlarını aşamaz.
(6) Bu madde hükümleri, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemez."

[409] Ülgener (2017), s.54

konşimentodaki kayıtlardan yola çıkılarak taşıyanın nasıl belirlenebileceğini birden çok ihtimali göz önüne alarak düzenlemiştir. Konşimentodaki kayıtlardan taşıyanın açıkça anlaşılamaması ve donatanın da taşıyan olmaması durumunda, konişmento hamiline donatana başvurarak ondan alt taşıyanın belirlenmesini talep edebilme yetkisi dahi vermiştir.[410] Ne var ki uygulamada TTK 1238'in düzenlediği hallerden daha karmaşık birçok durumla karşı karşıya gelinebilmektedir. Özellikle yolculuk çarteri tip sözleşmeleri ile bazı standart kırkambar sözleşmelerinde, konişmentonun ön yüzünde taşıyan bölümü dahi bulunmamaktadır. Bu durumda konişmentonun sağ alt köşesindeki imza hanesinde kimin adı ya da imzasının bulunduğuna bakılarak taşıyan belirlenebilmektedir.[411]

Karşılaştırmalı hukuklarda geminin bir tür çarter sözleşmesiyle bir çarterere tahsisi söz konusu ise, yani donatan aynı zamanda taşıyan değilse; bu çarterer ile bir tür (çarter ya da kırkambar şeklinde) alt navlun sözleşmesi yapan taşıtana karşı, taşıyan sıfatı çarterere aittir. Fakat geminin bir çarterere tahsisi söz konusu değilse, yani donatan aynı zamanda taşıyan ise ve taraflarca imzalanmış bir konişmento bulunuyorsa; taşıyanın konişmentonun üzerinde imzası yahut amblemi bulunan kişi olduğu belirtilmektedir.[412] Konişmento imzalama yetkisini haiz aracı ya da sözleşme yapan acentenin konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalaması halinde ise, Türk hukukunda bu şahıslar taşıyan sıfatı kazanmamakta; ancak bu şahıslara "taşıyana izafeten" dava açılabilmektedir.[413] Taşıyanın kimliğinin konşimentodan anlaşılamaması ve taşıtanın istemi üzerine taşıyanın

---

410 *"**MADDE 1238-** (1) Konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılır.*
(2) Konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, donatan, taşıyan sayılır; meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun.
(3) Kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de ikinci fıkra uyarınca sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır; meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun.
(4) Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin yanlış veya geç bildirilmiş olması hâlinde, taşıyan, donatan veya taşıyanın temsilcisi, yanlış veya geç bildirimden doğacak zararlardan müteselsilen sorumludurlar; bu takdirde 1188 inci maddede öngörülen hak düşürücü süre taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezi doğru bildirilene kadar taşıyana yöneltilecek istemler hakkında işlemeye başlamaz."

411 Cüneyt Süzel. **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021, s.48

412 Özellikle hangi şirketin standart konişmento formunun kullanıldığı gibi. Debattista (2018), s.198-199

413 Bkz. TTK m.105/2

kimliğinin belgelendirilememesi halinde ise kaptan ve taşıyanın diğer temsilcileri, donatanla birlikte taşıyan kabul edileceklerdir.[414]

Geminin bir çarterere tahsisi ve fakat taşıyanın belirlenememesi halinde Fransız ve İtalyan hukukları yine konişmentonun üzerinde yer alan ismi taşıyan olarak kabul etme eğilimindedir. Bazı Fransız mahkeme kararlarında ve Amerikan hukukunda konşimentodan açıkça anlaşılamayan taşıyanın kimliğinin belirlenmesinde, taşımanın yapıldığı geminin adı kullanılarak geminin malikinin taşıyan kabul edildiği haller de görülmektedir.[415] Bu yöntem Rotterdam Kurallarının 37. maddesi ile TTK m. 1238/2'de de bire bir aynı olmamakla birlikte, ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Rotterdam Kurallarının 37. maddesine göre gemi maliki gemisinin çıplak gemi kirası biçiminde kiralanmış olduğunu ispat edip, bareboat çartererin yahut taşıyanın kimliğini ve adresini davacılara bildirerek taşıyan sıfatından kurtulabilmektedir. Ne var ki bu hüküm son derece isabetli olarak; Rotterdam Kurallarının içinde denizyolu ayağı olan tüm multimodal taşımalara uygulanacak olması ve gemisinin taşıdığı yük ve taşıtanlarından bihaber gemi malikinin, belki de taşımanın küçük bir bölümünü oluşturan deniz taşıması sebebiyle, taşımanın diğer tüm ayaklarından da sorumlu tutulmasının adaletsizliğe neden olabileceği sebebiyle eleştirilmiştir.[416]

TTK'da ise benzer hüküm kanunun "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitabında yer aldığından, ikinci eleştiri madde 1238 için geçerli olmasa da, taşıyanın gemisini bir gemi işletme müteahhidine kiralaması ihtimalinde geminin hangi sözleşmelere hangi şartlarda tahsis edildiğini bilme ve sözleşmedeki taşıyanın (*contracting carrier*) kimliğini belgelerle tespit edebilme imkanının burada da son derece sınırlı olduğunu bu hüküm için de belirtmek isteriz. Yine kırkambar taşımaları için kullanılan standart konişmento formlarının neredeyse tamamında taşıyanın yükü istediği herhangi bir gemi ile taşıyabileceği hükmü (*Substitution of Vessel* Klozu) yer aldığından[417], söz konusu donatanın taşımada kullanılan geminin dahi maliki olmayabileceği ve TTK 1238 sebebiyle hiçbir bağlantısı bulunmayan bir taşımadan sorumlu kabul edilebileceği de göz

---

[414] Bkz. TTK m.1238/3
[415] Pejovic, s.389 vd.
[416] Bkz. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu III Numaralı Çalışma Grubu Raporu (2006), s. 8-9. A/CN.9/WG.III/WP.62 - E - A/CN.9/WG.III/WP.62 -Desktop (undocs.org) Son Erişim:13.05.2023
[417] Bkz. Bu Bölüm "Çarter-Kırkambar Sözleşmeleri".

önüne alınmalıdır. Hükümde taşıyanın kimliği konşimentodan anlaşılamıyorsa konişmento hamilinin açıkça donatana başvurarak gerçek taşıyanın kimliğinin belirlenmesini talep etmesi, donatanın da bu bilgiyi yazılı olarak verdiği takdirde sorumluluktan kurtulması düzenlenmektedir.

Yine akıllara gelebilecek bir başka soru olarak; bir çarterere tahsis edilmiş gemi söz konusu iken çarterer ya da yetkili acentesinin konişmentoyu kaptan adına imzalaması halinde taşıyan kim olacaktır? Kaptan, çarter sözleşmelerinde kural olarak donatanın temsilcisidir. Burada asıl çarter sözleşmesine göre üçüncü kişi olan taşıtanın, çarterer ile donatan arasında yapılmış olan navlun sözleşmesiyle ilgili bilgilendirilip bilgilendirilmediği, bilgilendirilmiş ise bu sözleşmede donatanın çareterere kendi adına konişmento imzalama yetkisi verip vermediği ve sözleşmenin bu şartına imzalanan konişmentoda atıf yapılıp yapılmadığı önem taşıyacaktır. İlk ve ikinci soruların cevabı olumsuz ise taşıtan kaptan adına imzalanmış konşimentodan donatanın taşıyan olduğu sonucuna vararak ona başvuracak; ilk ve ikinci sorunun cevabı olumlu ise ve konişmentoda atıf yapılan çarter sözleşmesinde donatan, çarterer yahut acentesine kendi adına üçüncü kişilerle konişmento imzalama yetkisi tanımamışsa artık taşıtan sadece çarterere başvurabilecektir.[418] Elbette ki kendisine taşıyan sıfatıyla sorumluluk yüklenmesini istemeyen çartererin, konşimentoya kendisinin donatan adına imza yetkisinin olmadığını düzenleyen sözleşme şartı ile ilgili atıf yapması hayatın olağan akışına pek uygun olmayacaktır.

Konişmentonun taşıtan tarafından alt navlun sözleşmesinin de tarafı olmayan iyi niyetli bir üçüncü kişi ya da kişilere usulünce ciro edilmesi halinde ise, yine konişmento ve -eğer hukuka uygun biçimde atıf yapılmışsa- konşimentodan anlaşılan diğer hükümler kimi taşıyan olarak işaret ediyorsa, üçüncü kişi ona başvuracaktır.[419] Bu konuda karmaşık bir

---

[418] Geminin bir çarterere tahsis edilmesi ve çartererin üçüncü kişilerle alt navlun sözleşmesi yaparak konişmento imzalaması halinde donatan ile çarterer arasında yapılan çarter sözleşmesinin şartlarına bu konişmentoda yapılan atfın geçerliliği doktrinde tartışmalı olmakla birlikte bazı şartlara bağlanmıştır. Çalışmamızda bu hususu ayrıntılı biçimde inceleyebilmek mümkün olmayacaktır. Yargıtay uygulaması ve karşılaştırmalı hukuklar ile ilgili daha fazla bilgi için Bkz. İbrahim Arslan ve Sevgican Aydın. "Çarter Partideki Tahkim Klozunun Konişmento Hamiline Etkisi". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XVII, Sayı:1-2, (2013), s.123-139.

[419] *TTK "**MADDE 1237**- (1) Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır.*
(2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.
(3) Konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği

örnek olarak İngiliz hukukunda, çartererin liman acentesinin konişmentoyu taşıyan olarak çarterer adına imzaladığı (*As Agent for The Carrier* şeklinde) bir davada yüksek mahkeme (*House of Lords*), konişmentonun genel şartlarında yer alan "söz konusu taşıma sözleşmesi taşıtan ile donatan arasında yapılmıştır" şeklindeki hükme rağmen; konişmentonun ön yüzünün arka tarafındaki genel şartlardan daha üstün kabul edileceği kuralını ve konişmentonun geminin kaptanı yerine çartererin acentesi tarafından imzalanmış olduğunu göz önüne alarak, konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan çartererin yüke gelecek zıya, hasar yahut gecikmeden sorumlu sayılacağına karar vermiştir. Burada yargıç (*Lord Bingham of Cornill*) konişmentoyu elinde bulunduran kişiler bakımından, konişmentonun ön yüzünden navlun sözleşmesinin yapıldığı taşıyanın kimliğinin açıkça belirtilmiş olması gerektiğini; hiç kimsenin hayatın olağan akışında konişmentonun ön yüzünde açıkça bir taşıyan imzası varken kiminle sözleşme yapıldığını anlamak için genel şartları 33. ve 35. maddelerinde yer alan taşıyanın donatan sayılması gerektiği hükümlerine dek ayrıntılarıyla okumayacağını belirtmiştir.[420] Kanaatimizce mahkeme burada son derece isabetli olarak yüksek mahkemenin (*Court of Appeal*) kararını bozmuş ve donatanı sorumluluktan kurtarmıştır.

Taşımanın başka bir gemi ile gerçekleştirilmesi, yani taşıyanın taşımayı bizzat ifa edecek başka bir taşıyana (TTK anlamında bir fiili taşıyana) devretmesi ihtimalinde ise; Türk hukukunda da -ve Hamburg Sözleşmesi madde 10'da- açıkça belirtildiği gibi asıl taşıyan sorumlu olmaya devam etmekte, ancak sözleşmenin nisbiliği prensibine bir istisna olarak taşımanın devredildiği fiili taşıyan da taşıtana karşı pasif dava ehliyetine sahip olabilmektedir.[421]

ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir. Ancak, 1245 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır."

[420] *Homburg Houtimport BV v Agrosin Private Ltd (The Starsin)* [2003] UKHL 12, [2004] 1 AC 715 House of Lords - Owners of cargo lately laden on board the ship or vessel "Starsin" and others (Original Respondents and Cross-appellants) v. Owners and/or demise charterers of the ship or vessel "Starsin" (Original Appellants and Cross-respondents) and two other actions (parliament.uk) Son Erişim:13.05.2023

[421] TTK m.1191

1.6.2.2.3.4. *Identity of Carrier* Klozu

Son olarak kanaatimizce bu başlık dahilinde, özellikle hukuk sistemleri 1957 tarihli Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına İlişkin Brüksel Konvansiyonu doğrultusunda güncellenmemiş ülkelere -Türkiye de dahil olmak üzere- yapılacak taşımalarda uygulanabilmesi için bazı standart konişmentolarda yer alan "taşıyanın kimliği (*Identity of Carrier/IoC*)" klozunun değerlendirilmesi gerekir. Bu klozun amacı; söz konusu konvansiyon ile donatanlara tanınan sınırlı sorumluluk imkanından bu konvansiyona taraf olmayan hukuk sistemlerinde de gemi işletme müteahhidi, bizzat yaptığı taşıma bakımından fiili taşıyan, çarterer ve görevleri içinde hareket etmiş olmaları kaydı ile kaptan[422], gemi adamları ve donatanın diğer adamlarının yararlanmasına imkan tanımaktır.[423] Esas olarak Amerika'da kullanılmaya başlanan bu kloz (eski versiyonu "*demise clause*" olarak da adlandırılmaktadır), zamanla standart navlun sözleşmelerinde yaygınlıkla kullanılmaya başlanmış, eski lafzında değişikliklere gidilerek modern versiyonu hayata geçirilmiştir. Ne var ki klozun modern versiyonu ile sınırlı sorumluluk imkanından yararlanma hakkının genişletilmesinin yanı sıra, alt taşıtan bakımından taşıyan sıfatının, buna bağlı olarak da pasif husumet ehliyetinin donatan/gemi işletme müteahhidine ait olması sonucu öngörülemeyen bir biçimde ortaya çıkmış ve bu yan sonuç, donatanın navlun sözleşmesinde taşıyana IoC klozunu kullanma yetkisi vermiş olması şartı ile İngiliz hukukunda da kabul görmüştür. Yine de IoC klozu bazı çarter sözleşmelerinde donatandan ziyade çartererin ve/veya varsa alt çartererin taşıyan sayılacağı biçiminde de düzenlenebilmektedir.[424]

Türk Ticaret hukuku ve mehaz Alman Ticaret Kanununda, konişmentoda taşıyanın adının açıkça belirtilmesi düzenlenmişse de TTK m.1229'un son fıkrası gereğince ve bu hüküm emredici hükümlerden olmadığından, üzerinde taşıyanın adı açıkça belirtilmemiş olsa dahi konişmento hukuken geçerli sayılacaktır.[425] Türk hukukuna göre IoC klozunun modern versiyonu bir tip sözleşmede yer alıyorsa, asıl taşıtana/alt taşıyana donatan ya da

---

[422] TTK m.1089 uyarınca kaptan, ülkemizin Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Londra Konvansiyonuna taraf olması sebebiyle sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir.
[423] Özlem Sümer. "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Londra Konvansiyonu'nun Türkiye Tarafından Tasdik Edilmesinin Hukuki Sonuçları". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s.9 vd.
[424] Bkz. The Venezuela [1980] 1 Lloyd's Rep 393
[425] Handelsgesetzbuch m.515 ve TTK m.1229.

gemi işletme müteahhidi tarafından bu klozu kullanma yetkisi verilmesi ve konişmentoyu imzalayan asıl taşıtanın/alt taşıyanın kim olduğunun konişmentodan açıkça anlaşılması durumunda bu kloz geçerli sayılacaktır. Bu durumda taşıtanın, asıl taşıtan çarterere dava açması halinde çarterer mahkemeye pasif dava ehliyetine sahip olmadığını beyan ederek davanın reddini talep edebilir.[426] Son olarak belirtmek gerekir ki hukuken, yükle ilgililere ticari kusurdan dolayı tazminat ödemek durumunda kalan donatanın aralarındaki navlun sözleşmesi uyarınca alt taşıyana rücu hakkı saklıdır.

1.6.2.3. Navlun Sözleşmesinin Tarafları

1.6.2.3.1. Taşıyan

Taşıyan kavramı, birçok yerel hukuk ve uluslararası sözleşme metninde yer almaktadır. Deniz ticaretinde en genel kabulü görmüş ve günümüzde hala geçerliliğini koruyan Hague/Visby Kuralları Madde 1(a)'ya göre taşıyan, "bir taşıtan -ya da yükleten- ile bir taşıma sözleşmesi (burada navlun sözleşmesi kastedilmektedir) yapan gemi sahibi ya da çarterer" olarak tanımlanmıştır. Öğretide kuralların diğer maddelerinin yorumlanması yoluyla (örneğin madde 3 (I)'de taşıyanın geminin elverişliliğinden sorumlu tutulması ve bu sorumluluğun sadece donatana ait olabileceği gibi), kuralların sadece donatanı taşıyan olarak kabul ettiği savunulmaktadır.[427] Kanaatimizce bu görüş kuralların, çartererin üçüncü kişilerle yaptığı navlun sözleşmeleri bakımından donatan sayılması kuralının yansıması olarak, söz konusu maddede taşıyanı işaret etmesi sebebiyle isabetsizdir. Yine iç hukuklara birçok devlet tarafından uyarlanmış Hamburg Kurallarının ilk maddesinde ise, Hague/Visby Kurallarındaki tanım genişletilmiş, taşıtan ile adına bir navlun sözleşmesi yapmış her kişi taşıyan kabul edilmiştir. Bu durumda taşıyan tanımına donatan, gemi işletme müteahhidi ve çartererin yanı sıra acenteler ve multimodal taşıma operatörleri de girmektedir.[428]

---

[426] Ülgener (2017), s.64 vd.
[427] Pejovic, s.384
[428] *Hamburg Rules "Article 1. Definitions: in this Convention: 1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper."*

Hamburg Kurallarında taşıyan sıfatı, taşıyan (*carrier*) ve fiili taşıyan (*actual carrier*) olarak ikiye ayrılmış; taşıtanla bir navlun sözleşmesi yapan kişi akdi, taşıtanla arasında herhangi bir navlun sözleşmesi olmaksızın akdi taşıyanca taşımanın tamamı yahut bir bölümünün gerçekleştirilmesi tarafına devredilen kişi veya böyle bir ifanın kendisine devredildiği diğer herkes ise fiili taşıyan olarak isimlendirilmiştir.[429] Fiili taşıyan kavramı sonraki başlıkta ayrıntılarıyla incelenecektir.

Deniz yolu ile yük taşımayı düzenleyen en güncel uluslararası metin olan Rotterdam Kuralları ise "Tanımlar" başlıklı ilk maddesinin 5. fıkrasında taşıyanı; "taşıtan ile bir taşıma sözleşmesi yapan kişi" olarak Hamburg Kurallarından daha da geniş fakat bir o kadar da belirsiz şekilde tanımlamayı tercih etmiştir.[430]

TTK taşıyanın tanımını ayrı bir madde ile düzenlenmemişse de "Navlun Sözleşmesi" başlığı altında taşıyanı "navlun karşılığında eşyayı denizde taşımayı üstlenen kişi" şeklinde tanımlamakta ve donatanı, varsa tüm alt taşıyanları, fiili taşıyanı ve taşıma işleri komisyoncusunu bazı hallerde taşıyan gibi sorumlu kabul ederek bu kişileri hukuken birbirinden ayırmaktadır.[431] Yine konişmentodan taşıyanın belirlenmesini düzenleyen TTK m.1238'e göre "*konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılmakta"* ve böylece konişmento hamilinin haklarının korunması açısından diğer uluslararası metinlere paralel olarak konşimentolu taşımalardaki taşıyan sıfatı daha da genişletilmektedir.

Taşıyanın bu sıfatı kazanabilmesi için taşımayı hukuken üstlenmesi yeterli olup bizzat ifa etmesine gerek yoktur, üstlendiği taşımayı bir üçüncü kişiye de yaptırabilir; taşımayı kendisinin donatanı ya da işletme müteahhidi olmadığı başka bir gemi ile dahi gerçekleştirebilir. Yine taşıyanın yükün istifi, gemiye yüklenip gemiden boşaltılması gibi taşıma ile ilgili yükümlülüklerini üçüncü kişi ya da kişilere devretmesi mümkündür.[432]

---

[429] *Hamburg Rules "Article 1. Definitions: In this Convention: 2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted."*
[430] *Rotterdam Rules "Article 1 Definitions: For the purposes of this Convention: 5. "Carrier" means a person that enters into a contract of carriage with a shipper." ve Article 1 (6).*
[431] TTK m.1138, 921-926 ve 927, 1062, 1191
[432] Ilgın, s.2 vd.

Türk hukukunda taşıyan, yapılan navlun sözleşmesinin tarafı olmaya dayalı bir akdi statü iken[433]; donatan ya da gemi işletme müteahhidi sıfatları kanuni bir statü olarak karşımıza çıkmaktadır. Yani hukuken taşıyan olmak için geminin sahibi ya da işleticisi olma zorunluluğu yoktur.[434] Donatan yahut gemi işletme müteahhidi bir taşıtanla navlun sözleşmesi yaptığında aynı zamanda taşıyan sıfatını haiz olacaktır; geminin kendisine zaman ya da yolculuk çarteri sözleşmesi çerçevesinde tahsis edildiği çarterer ya da kırkambar taşıtanı da üçüncü kişilerle yapacakları alt navlun sözleşmeleri bakımından taşıyan olurlar.

1.6.2.3.2. Fiili Taşıyan

Fiili taşıyan (*actual carrier*) kavramı deniz ticareti hukukuna ilk kez 1978 Hamburg Kuralları ile girmiştir. Daha önce havayolu ve denizyolu ile yolcu taşımalarını düzenleyen uluslararası konvansiyonlarda benzer düzenlemelerle karşımıza çıkan bu kavram[435]; yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere[436] kuralların 1. maddesinin 2. fıkrasındaki[437] gibi açıkça tanımlanmamakla birlikte, "Fiili Taşıyanın Sorumluluğu" başlığı altında Hamburg Kurallarının 10 maddesinden Türk Ticaret Kanunu'nun 1191. maddesine aynen alınmıştır.[438] Belirtmek gerekir ki Hamburg Kurallarındaki fiili taşıyan kavramı, bu kavramı daha önce düzenlemiş diğer uluslararası sözleşmelerle kıyaslandığında, daha geniş bir kavram olarak karşımıza çıkar.[439] Hamburg Kurallarının ilk maddesine bakıldığında fiili taşıyan kavramına, taşımayı fiili olarak gerçekleştirip gerçekleştirmediğine bakılmaksızın; taşıyanın taşımanın tamamını yahut bir kısmını

---

[433] Sözer (2017), s.326
[434] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.337
[435] 1929 Varşova Konvansiyonunun eki niteliğinde olan 1961 tarihli "Supplementary to the Warsaw Convention, Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier" başlıklı Guadalajara Konvansiyonu Madde I (c) vd. Orijinal İngilizce metin için Bkz. volume-500-7305-English.pdf (un.org) Son Erişim:13.05.2023
1999 tarihli "Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air" başlıklı Montreal Konvansiyonu Madde 39 vd. Orijinal İngilizce metin için Bkz. MC99-txt (iata.org) Son Erişim:13.05.2023
1974 tarihli "Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea" başlıklı Atina Konvansiyonu Madde 1 (b) ve 4. Orijinal İngilizce metin için Bkz. volume-1463-I-24817-English.pdf (un.org) Son Erişim:13.05.2023
[436] Bölüm 1.6.1.1. "Asıl Navlun-Alt Navlun Sözleşmeleri".
[437] Bkz. Dipnot No:400
[438] TTK Gerekçe
[439] Serap Amasya. "Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Fiili Taşıyan Kavramı". **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Sayı:2, (2020), s.1129

devrettiği taşıyan (ya da taşıyanlar) ile bu taşıyan (ya da taşıyanların) taşıma işini devrettikleri tüm alt taşıyanların dahil edilmiş olduğu görülür.[440]

2008 tarihli Rotterdam Kurallarında fiili taşıyan kavramı daha da genişletilip değiştirilerek "ifa eden" ve "denizde ifa eden" adıyla taşıyana hem kara hem de deniz taşımasında yardımcı olan tüm şahısları kapsayacak biçimde iki farklı şekilde düzenlenmiştir.[441] Uluslararası Forvarderler Federasyonunun (FIATA) 2019 tarihli model kurallarının tanımları düzenleyen 2. maddesinin 3. fıkrasına bakıldığında ise fiili taşıyanın "taşımayı kendi nakil araçları ile bizzat yerine getiren kişi" olarak tanımlandığı görülmektedir.[442]

TTK'da ise kanaatimizce fiili taşıyan kavramı, Hamburg Kurallarındaki tartışmalardan bağımsız ve FIATA Model Kurallarına paralel biçimde sadece asıl taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyan olarak değerlendirilmelidir.[443] Her ne kadar kanunun gerekçesinde fiili taşıyana dair hükümlerin Hamburg Kurallarına paralel biçimde düzenlendiğinden bahsedilse de, bu hükmün lafzı Hamburg Kuralları ile bire bir örtüşmemektedir. Bu sonuca, fiili taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen 1191/2'de yer alan "*bu Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan tüm hükümleri, fiilî taşıyanın* ***bizzat gerçekleştirdiği*** *taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir"* ifadesinden de ulaşılabilmektedir. Yine fiili taşıyanın kara taşımacılığındaki versiyonu olan fiili taşıyıcı da TTK m.888'de ayrıca tanımlanmamış, ancak madde metninde "*taşıma… tarafından* ***yerine getirilirse***" ifadesi kullanarak taşımanın bizzat ifası gerekliliği belirtilmiş; doktrinde ve kanunun gerekçesinde fiili taşıyıcı bakımından da tüm alt taşıyıcıların yerine taşımayı bizzat ifa eden taşıyıcıların fiili taşıyıcı kabul edilmesi gerektiği açıklanmıştır.[444] Hem kara, hem deniz hem de yolcu taşımacılığında fiili taşıyan olarak kabul edilebilecek kişilerin; alt taşıyanlar ve multimodal (değişik tür araçlarla) taşıma şeklinde her bir taşıma

---

[440] Hamburg Kurallarında da fiili taşıyanın taşımayı bizzat ifa eden kişi ya da kişiler olduğu yönünde Bkz. Berlingieri (2009), s.45; D.E. Murray. "The Hamburg Rules: A Comparative Analysis". **University of Miami Inter-American Law Review.** Vol:12, Issue:1, (1980), s.72-73;

[441] Süzel ve Damar, s.153-154

[442] "2.3. Carrier means any person actually performing the carriage of the Goods with his own means of transport (performing Carrier)" https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/f0fd7596-7861-42f6-bfa3-157ffb3d0aaf_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services_2019.pdf Son Erişim:13.05.2023

[443] Hamburg Kuralları ve TTK ile ilgili paralel ve aksi yönde görüşler için Bkz. Süzel (2021), s.58 vd.; Amasya (2020), s.1132 vd.; Sözer (2017), s.424; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.337-338; Yetiş Şamlı, s.8; Kara, s.85 vd.

[444] Sami Aksoy. **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015, s.85-86; Mutlu Dinç. **Türk Ticaret Kanunu.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014, s.758

modundaki taşıyanı belirten müteakip (*successive carrier*) taşıyanlar olduğu savunulmaktadır.[445] Kanaatimizce bu görüş alt taşıyanın, sadece taşımayı bizzat gerçekleştiren alt taşıyan olarak kabul edildiğinde isabetlidir.

CMR ile düzenlenen müteakip taşıyan bakımından ya da denizyolu taşımasında asıl taşıyanın taşımayı bölümler halinde başka alt taşıyanlara bırakması durumunda, yine taşımayı bizzat ifa eden birden fazla fiili taşıyan söz konusu olabilecektir.[446] Unutulmamalıdır ki, fiili taşıyan kavramı sözleşmenin nisbiliği ilkesine bir istisna niteliğinde olduğundan; yükle ilgililer ile alt taşıyan arasında türü ne olursa olsun bir taşıma sözleşmesinin varlığı halinde fiili taşıyandan bahsedilemez. Fiili taşıyan kavramı yalnızca taşıtanla yapılan taşıma sözleşmesindeki taşıma yükümlülüğünün taşıyanca bir başka taşıyana devredilmesi durumunda ortaya çıkar; yani fiili taşıyan ile taşıtan arasında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Öğretide fiili taşıyanın da akdi taşıyan gibi bir taşıma taahhüdünde bulunan kişi olduğu ve aralarındaki tek farkın bu taahhüdü taşıtana değil, akdi taşıyana ya da diğer bir fiili taşıyana yapmış olması olduğu belirtilmiştir.[447] Kanunen fiili taşıyanın bu vaadinin taşıyanla akdettiği bir sözleşmeden kaynaklanması zorunlu değildir; asıl taşıyanla fiili taşıyan arasında bir taşıma sözleşmesinin yapılıp yapılmadığı fiili taşıyanın belirlenmesinde önem arz etmez. TTK 1192 uyarınca ise istisnaen asıl taşıyana, fiili taşıyanın adı, ünvanı ve işyeri adresini navlun sözleşmesini yapılması sırasında veya sonrasında derhal gönderilene bildirerek; fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşıma bakımından sorumluluktan kurtulma hakkı verilmiştir.[448] Söz konusu hüküm, Hamburg Kurallarının 11. maddesinden alınmış; ancak taşıyana fiili taşıyanı belirleme hakkını, taşıtanla yaptığı navlun sözleşmesinin kurulmasından sonra da tanıyarak kanaatimizce kurallara göre uygulamanın gerçeklerine daha uygun şekilde düzenlenmiştir.[449] Burada artık gönderilen, taşımanın belirli bir

---

[445] Burak Adıgüzel. "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt:71, Sayı:2, (2013), s.6-7

[446] Müteakip taşıyan hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Gençtürk, s.29

[447] Hacı Kara. **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu.** İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014, s.87; Emine Yazıcıoğlu. **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu.** İstanbul: Beta Basım, 2000, s.45.

[448] Bu anlaşmanın fiili taşıyanın sadece ticari kusurları bakımından geçerli olabileceği yönünde Bkz. Sözer (2017), s.424

[449] Aynı görüşte Bkz. Yetiş Şamlı, s.224-225.

kısmının başka bir taşıyanca yapılacağı bilgisine sahip olmakta; ancak yine de fiili taşıyanla aralarında herhangi bir taşıma ilişkisi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak kanaatimizce Türk hukukunda hem deniz hem de kara ticaretinde, her fiili taşıyıcı/taşıyan hukuken bir alt taşıyıcı/taşıyan iken; taşımayı bizzat gerçekleştirmeyerek bir başka taşıyıcı/taşıyana devreden alt taşıyıcı/taşıyanlar fiili taşıyıcı/taşıyan sıfatını kazanamazlar.[450] Türk hukukunda fiili taşıyan, TTK m.1179/2 anlamında "taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kişilerden" sayılarak taşıyanın adamı olarak kabul edilmelidir.[451] Kanun fiili taşıyana ilişkin hükümleri saklı tutarak fiili taşıyanı taşıyanın adamları kapsamından çıkarmamış[452]; sadece sorumluluğuna ilişkin hükümler özel olarak düzenlendiğinden, fiili taşıyanın sorumluluğuna taşıyanın diğer adamlarından farklı olarak TTK'nın 1191. ve 1192. maddelerinde yer verilmiştir.[453] Fiili taşıyan ve adamlarının gerçekleştirdikleri taşıma sırasında doğabilecek zıya, hasar ya da gecikmeden sorumlulukları ile ilgili TTK'da taşıyana uygulanacak hükümler bu kişilere de aynen uygulanacaktır.[454] Konuyla ilgili tartışma ve görüşlere konteyner taşımacılığında demuraj hususu ile doğrudan bağlantılı olmaması sebebiyle yer veremediğimizi belirterek başlığı sonlandırıyoruz.

1.6.2.3.3. Gemi İşletmeyen Taşıyan ve Diğer Aracılar

Navlun sözleşmelerinin kurulması ve ifasında sözleşmenin tarafları ile yükle ilgililer, taşıyandan başka üçüncü kişilerle de hukuki ilişkiler kurmaktadırlar. Bu kişiler, istisnai hallerde taşıyanın hak ve yetkilerine sahip olabilmeleri bakımından çalışmamız bakımından önem arz etmektedir. Bunlar genel olarak brokerler, acenteler, kaptan, taşıma

---

[450] Yargıtayın da her alt taşıyıcı yerine taşımayı bizzat ifa eden tek bir fiili taşıyanın varlığını kabul ettiği yönünde Bkz. Yargıtay 11. HD E.2015/15249, K.2016/5655: "*Dava, CMR taşımasına dayalı, üst taşıyıcının nakliyat emtia sigortacısına ödediği hasar bedelinin fiili taşıyıcı olan davalıdan rücuen tahsili istemine ilişkindir.*" https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[451] "***MADDE 1179**- (1) Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir.*
(2) "Taşıyanın adamları" terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır."

[452] Fiili taşıyanın, taşıyanın adamı değil onun yardımcı kişisi olduğu yönünde Bkz. Yazıcıoğlu (2000), s.45

[453] Kara, s.85; aksi görüşte Bkz. Süzel (2021), s.65; Yetiş Şamlı, s.69-70.

[454] TTK m.1191/2

işleri (navlun) komisyoncuları (lojistik servis sağlayıcılar) ve gemi işletmeyen taşıyan olarak sayılabilir. Aşağıda bu kişi ve aracılar genel olarak tanımlanacak, bu kişilerin hak ve yükümlülüklerinden kısaca bahsedilecektir.

1.6.2.3.3.1.Brokerler

Uluslararası denizyolu ile yük taşıma piyasasında, gemiyi işletme yoluyla yük taşımacılığı yapmak isteyen çartererler ile gemisini tahsis yoluyla kar elde etmek isteyen donatanları çoğunlukla bir tüzel kişilik şeklinde kurulmuş gemi brokerleri bir araya getirmektedir. Brokerler, piyasa hakimiyetleri ve bağlantıları sayesinde çarter taşımaları için tahsis eden ve çartererleri bir araya getiren ve navlun ücreti yahut sabit bir götürü ücret üzerinden komisyon[455] alan kurumsal aracılardır.

Tarifesiz özel seferler düzenlenmesi için de (*tramp shipping*) taraflar genellikle aracılık faaliyeti yürüten brokerlar ile çalışmakta; isimlerinden de anlaşılabileceği üzere yük brokerları çartererlerin, gemi brokerları ise donatanın, donatanın gemisini tahsisine göre gemi işletme müteahhidinin ya da bir başka çartererin menfaatine hizmet vermektedir. Yük brokerları mallarını bir satım sözleşmesi dahilinde ihraç etmek yahut yurtdışından mal ithal etmek isteyen şirketlerle çalışan ve söz konusu yük için en uygun taşıyanı bularak onunla navlun sözleşmesi yapan acenteler de olabilir. Gemi brokerları ise çoğunlukla bir şirket olarak ekonomik faaliyet yürüten gemi adına çalışarak bu geminin zaman ya da yolculuk çarteri sözleşmeleri ile işletilmesine yahut taşıyacak yük bulmasına önayak olur. Bu görevi de, gemi işletme müteahhitleri ile gemi maliklerini tüm hükümlerinde anlaşmaya varılmış bir çarter sözleşmesi kurmaları için yönlendirerek ve özellikle donatanlara danışmanlık yaparak gerçekleştirir. Sunulan danışmanlık faaliyetinin kapsamına piyasanın anlık ve gelecek planlaması ile ilgili tahminler, sözleşeme şartlarının düzenlenmesi, hatta gemi adına alınacak resmi belgelerin temini gibi işlemler de girebilmektedir.[456] Uygulamada çarter sözleşmesi görüşmeleri gemi malikleri (ya da işletme müteahhitleri) ile potansiyel çartererlerden çok yük ve gemi

[455] Bu komisyonun çoğunlukla navlunun %1'i ile %2'si arasında bir miktar olduğu belirtilmektedir. Andrew Jamieson. **Shipbrokers and the Law.** London, Hong Kong: Lloyd's of London Press, 1997, s.85
[456] Jamieson, s.5 ve 115 vd.

brokerleri arasında, çoğunlukla ise her iki tarafı bir araya getiren tek bir broker aracılığında gerçekleştirilmektedir.

İngiliz hukukunda tek bir brokerin sözleşmenin her iki tarafını da bir araya getirmesi halinde, her iki tarafa karşı da temsilci sorumluluklarına sahip olacağı kabul edilmiştir.[457] İngiliz hukukunda temsil ilişkisi (*law of agency*) ile açıklanan brokerlik hizmeti, 1982 tarihli Mal Satımı ve Hizmet Tedariki Kanunu[458] II. Bölüm Madde 12 ve devamına tabidir. İngiliz hukukunda brokerlerin temsil edilenin talimatlarına uygun hareket etmek, sadakat ve sır saklama yükümlülüğü, temsil edilenden alınacak komisyon dışında başka bir gizli maddi kazanç elde etmemek, temsil edilene ait maddi varlıkları onun adına saklamak ve brokerlik hizmetini bizzat ifa etmek olarak sayılabilecek altı temel yükümlülükleri bulunmakta; bunlara aykırı davranmaları halinde doğacak zararı tazmin etmekle yükümlü olmaktadırlar.[459]

Gemi brokerları Türk hukukunda Türk Borçlar Kanunu'nun 520. ve devamı maddelerinde düzenlenmiş simsarlık sözleşmesi hükümlerine tabi iken; onlara paralel ancak bir defalık bir aracılık hizmeti yerine daha geniş bir zaman aralığında faaliyetlerde bulunan "gemi acenteleri" ise acentelik hükümlerine tabidir. Gemi acentelerinin çalışma şekilleri ile hak ve yükümlülükleri TTK'nın ilgili maddeleri ile yönetmelik ve tebliğlerde ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir.[460] Ne var ki uygulamada taşıyanlarla aralarındaki ilişkinin niteliğine göre brokerlerin bazen acente biçiminde hizmet verdikleri de görülebildiğinden, gerçekleştirilen faaliyetin acentelik mi yoksa simsarlık hükümleri dahilinde mi değerlendirileceği her somut olayın özelliklerine göre yeniden değerlendirilmelidir.[461] Acentelik faaliyeti ile brokerlik faaliyetini birbirinden ayıran en temel husus, brokerin müşterisini özel olarak yetkilendirilmediği durumda temsil edememesi; sadece yapılan sözleşmede tarafları bir araya getiren bir aracı olarak görev

---

[457] Jamieson, s.7-8.
[458] Supply of Goods and Services Act 1982 Supply of Goods and Services Act 1982 (legislation.gov.uk) Son Erişim:13.05.2023
[459] Jamieson, s.12 vd.
[460] Bkz. TTK m.102-123, 2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği, 2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ.
[461] Uygulamada farklı şekillerde faaliyet gösteren Exclusive (Confidential) Brokerlerin tipik simsarlık sözleşmesine tabi olmaları; buna karşılık In House veya Competitive brokerların taşıyanlarla ilişkilerinin sürekliliği sebebiyle acente hükümlerine tabi olmaları gerektiği yönünde Bkz. Selda Ulukaya. **Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018, s.232-233

almasıdır. Bu sebeple yapılan sözleşmeden doğacak herhangi bir zararın karşılanabilmesi için brokere dava açılması mümkün olmamakta, broker sadece özen borcuna aykırılıktan, yani şahsi kusurundan sorumlu sayılabilmektedir. Acenteler ise işlemlerini müşterilerinin temsilcisi sıfatıyla gerçekleştirmekte ve bu temsil ilişkisi uzun vadeli ve sürekli bir biçimde gerçekleşmektedir.

Öğretide Ülgener, bir hizmet akdi çerçevesinde tek bir taşıyana hizmet veren brokerlerin (özel yetkili-*exclusive broker*) aracı acente olarak nitelendirilmesi gerektiğini; buna karşılık herhangi bir taşıyana bağlı yahut aralarında herhangi bir temsil ilişkisi olmaksızın gemi ve yükle ilgilileri bir araya getirmeyi meslek edinen brokerlerin (bağımsız-*independent broker*) ise TBK'nın 520 ve devamı maddelerinde düzenlenen simsarlık sözleşmesi hükümleri dahilinde değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.[462] Bu görüşe paralel olarak Avrupa Birliği hukukunda da bir kişi veya kuruluşun ticari acente kabul edilebilmesi için müvekkilden bağımsız hareket etme kabiliyeti (*self-employment*) ve müvekkili ile sürekli ve uzun süreli bir temsil ilişkisinin varlığı (*continuing and long-term authority to negotiate*) aranmaktadır.[463] Gemi brokerlerinin bir kısmını da, zaman ve yolculuk çarteri sözleşmeleri ile geminin işletilmesini sağlayan sözleşmelerin kurulmasına ve bu sözleşme şartları dahilinde geminin her bir sefer limanındaki işlemlerinin gerçekleştirilmesine aracılık eden brokerlik şirketleri oluşturmaktadır. Piyasada yaygın olarak kullanılan tip çarter sözleşmelerinde, brokerlerin alacakları komisyona çarter sözleşmesinin geçerli bir şekilde yapılması ve çarter navlunun ödenmesinden itibaren hak kazanabileceklerine dair hükümler yer almaktadır.[464] Bu tip sözleşmelerde ücret, genellikle navlunun belli bir yüzdesi olarak kararlaştırılmakta; bazılarında taşımanın gerçekleştirilmemesi halinde brokerin ücrete hak kazanamayacağı, bazılarında ise taşımanın gerçekleşmemesine sebep olan tarafın brokere kararlaştırılan ücretinin belli bir bölümünü ödemekle yükümlü olacağı ifade edilmektedir.[465]

---

[462] Ülgener (2017), s.482-483

[463] 86/653/EEC sayılı ve 18 Aralık 1986 tarihli Üye Devletlerin Ticari Acentelere İlişkin Kanunlarının Koordine Edilmesine Dair Konsey Direktifi Madde 1(2) ve 3. Tam metin için Bkz. EUR-Lex - 31986L0653 - EN - EUR-Lex (europa.eu) Son Erişim:13.05.2023

[464] Bu tip sözleşmelere örnek olarak Gencon, Baltime, NYPE ve Asbatankvoy verilebilir. Jamieson, s.87

[465] Bkz. GENCON '94 Çarter Formu Genel Şartları Kural 15 GENCON 1994 (bimco.org) ve BALTIME 2001 Genel Şartları Kural 24 BALTIME 1939 (as revised 2001) (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023

Brokerin tip çarter sözleşmelerinde düzenlenen ücret hakkı, brokerlik sözleşmesindeki haktan farklıdır ve İngiliz mahkemeleri uzun yıllar, brokerin çarter sözleşmesi uyarınca komisyon ücretini tahsil edememesi durumunda söz konusu çarter sözleşmesine taraf olmadığı gerekçesiyle ücrete hak kazanamayacağına hükmetmiştir. 1999'da yayımlanan 3. Kişilerin haklarına ilişkin kanun ile mahkemeler bu içtihadı değiştirmiş ve brokerlerin tip çarter sözleşmesi uyarınca komisyonlarını talep etme haklarının bulunduğu yönünde kararlar vermiştir.[466] Türk hukukunda ise simsarın ücrete hak kazanması için aracılık yaptığı sözleşmenin kurulması yeterlidir, uluslararası uygulamadaki ve İngiliz sistemindeki gibi ayrıca sözleşmenin ifa edilmesi şartı aranmaz.[467] Brokerlar Türk hukukunda bir temsilciden ziyade bir vekil olarak hareket etmekle birlikte[468], yetkilendirildikleri hallerde donatan ya da gemi işletme müteahhidinin doğrudan yahut dolaylı temsilcisi sıfatıyla sözleşme de yapabilirler. Özel seferler için donatanlar, geminin gittiği limanlardaki düzenlemelere uygun hareket edilmesi, liman işletmesi ve çalışanları ile ilişkilerin düzenlenmesi ve geminin her anlamda iyi hizmet alabilmesini sağlamak için liman brokerları ile de çalışabilmektedirler.[469]

Brokerler bunların yanı sıra gemi kiralama sözleşmeleri akdetmek için donatanları ve gemi işletme müteahhitlerini, gemi satımı sözleşmeleri için ise deniz taşımacılığı şirketleri ile gemi üretim şirketlerini yahut gemisini satmak isteyen gemi maliklerini de bir araya getirmektedirler. Uygulamada gemi satımı sözleşmelerinin görüşme aşamasında geminin piyasa değerinin belirlenmesi ve taraflara danışmanlık hizmeti verilmesi de brokerlik hizmetine çoğunlukla dahil edilmektedir. Son yıllarda lojistik sağlayıcı şeklinde çalışarak, yük sahiplerini taşıma ile ilgili tüm işlemleri bizzat gerçekleştirmekten ve her bir işlem için ayrı ödeme yapmaktan kurtaran taşıma işleri komisyoncusu şirketlerin yaygınlaşması, büyük taşıyan firmaların kendi broker şirketlerini kurarak piyasayı domine etmede başarılı olmaları ve küçük çapta faaliyet gösteren brokerlerin forvarderlik

---

[466] Muhammed Ünsal. **Deniz Hukukunda Brokerlik.** Ankara: Seçkin Yayınları, 2019, s.194-195

[467] TBK*: "**B. Ücret***

I. Hak etme zamanı

MADDE 521- *Simsar, ancak yaptığı faaliyet sonucunda sözleşme kurulursa ücrete hak kazanır.*

Simsarın faaliyeti sonucunda kurulan sözleşme geciktirici koşula bağlanmışsa ücret, koşulun gerçekleşmesi hâlinde ödenir.

Simsarlık sözleşmesinde simsarın yapacağı giderlerin kendisine ödeneceği kararlaştırılmışsa, simsarın faaliyeti sözleşmenin kurulmasıyla sonuçlanmamış olsa bile giderleri ödenir. "

[468] *TBK **MADDE 520/2:** "Simsarlık sözleşmesine, kural olarak vekalete ilişkin hükümler uygulanır."*

[469] Gorton/Ihre/Sandevarn, s.34-35

faaliyetinden farklı olarak uluslararası bir standarta kavuşturulamaması ile birlikte acenteliğin hukuki tanımının özellikle Avrupa Birliği hukukunda brokerlik aleyhine genişlemesi[470] sebepleriyle, brokerlik mesleği eski yaygınlığını yitirmekte ve tekelleşmektedir.

1.6.2.3.3.2.Gemi Acenteleri

Gemi acenteleri, yukarıda belirtildiği üzere sürekli bir temsil ilişkisine dayalı, ülkemizde hem TTK hem de yönetmeliklerle ayrıntılı biçimde düzenlenmiş bir hukuki müessese olarak karşımıza çıkar.[471] Gemi Acenteleri, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan ve deniz taşımacılığı faaliyetinin dışında kalan liman, gümrük, ardiye, liman içi taşımacılık, gemi adamları ve yük teslim işlemleri gibi yükümlülüklerinin büyük bölümünü taşıyan adına bizzat yerine getirir ya da taşıyan adına üçüncü kişilerle yaptıkları sözleşme ile yerine getirilmesini sağlarlar. Taşıyan tarafından yetkilendirildikleri takdirde bu acentelerin navlun tahsil etme yetkisi de bulunabilmektedir.[472] Yapılan bu işlemler sebebiyle yükle ilgililerin uğrayacağı zararlar bakımından doğacak sorumluluk taşıyana aittir; acente sadece -varsa- kendi kusuru sebebiyle doğan zararlardan sorumlu kabul edilmektedir.[473]

Deniz ticareti uygulamasında gemi acenteliği başlığı altında liman acenteliği ve liner acenteliği olarak iki temel acentelik faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Gemi işleten ve birçok limandan hizmet alan büyük taşıyanların[474] gemilerinin yük alıp boşalttığı limanlarda kendi adlarına yük ve yük sahiplerine ilişkin işlem yapmaları için liman acenteleri (*port agent*) oluşturdukları ya da var olan acentelerle liman acenteliği

---

[470] Ellen Eftestol-Wilhelmsson. "EC Agency Law and Intermediaries in Shipping". **Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2006.** Legal Studies Research Paper No:11, Helsinki, 2006, s.177

[471] 2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği Madde 4: *"Bu yönetmelikte geçen ... e) Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu, ... ifade eder."* Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[472] Ülgener (2017), s.481

[473] Gemi Acenteleri Yönetmeliği Madde 4'teki tanımda gemi acentelerinin kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayacakları düzenlenmiştir.

[474] Bu kişiler; taşımayı bizzat gerçekleştiriyorsa donatan, gemiyi kiralamışsa gemi işletme müteahhidi ya da gemiyi zaman çarteri sözleşmesine dayanarak işleten çarterer olabilir.

sözleşmesi akdettikleri görülmektedir. Bu tür acenteler aynı zamanda taşıma işleri komisyoncusu olarak görev yapmakta da olabilir.[475] Yine bu acenteler, taşıyan şirketlerle yaptıkları sözleşme hükümlerine bağlı olarak sadece o şirkete ait işlemlerin gerçekleştirilmesi için ya da birden çok şirketin yahut tarafın acentesi olarak çalışabilirler.

Liman acenteleri, geminin ticari faaliyetlerini yürütmede taşıyanın temsilcisi olarak hareket etmenin yanında gemi ile ilgili liman, gümrük ve yakıt işlemlerini; gemi adamlarının iş sözleşmelerinin yapılması, yenilenmesi yahut feshi gibi işlemleri; yük hasarı ile ilgili tespit ve görevlendirmeleri; gemiye ilişkin faaliyet gösterdiği ülke mahkemelerinde açılan tüm davaları yürütme işlemlerini de gerçekleştirmektedirler. Bazı liman acentelerinin hem kulüp sigortası (*P&I Club*), hem yük sahipleri hem de donatanlar için çalıştığı; bu sebeple menfaatleri birbiri ile çatışan birden çok tarafı temsilde çoğu zaman zorlandıkları görülmektedir.[476]

Liner acenteliği faaliyeti ise temelinde eşyanın taşınmasına ilişkin işlemleri kapsamakta ve bazı hallerde bizzat acenteler, bazı hallerde ise taşıma işleri komisyoncuları tarafından ek bir hizmet olarak gerçekleştirilmektedir. Taşıyanı temsilen yük sahipleri adına *booking note* düzenlemeye, her türlü taşıma sözleşmesi yapmaya ve konişmento imzalamaya yetkili bu acentelerin yüklerin varma limanında da gönderilenler için teslim ordinosu (yük teslim talep formu/etiketli konişmento/*delivery order*)[477] düzenledikleri ve yükle ilgililerden navlun haricinde birçok farklı kalem adı altında ek ücretler tahsil ettikleri görülmektedir.

1.6.2.3.3.3.Kaptan

Türk hukukunda navlun sözleşmesinin kurulması yahut ifasında görev alan üçüncü kişilerin, bazı hallerde taşıyanın hak ve sorumluluklarına sahip olmaları (taşıyan sayılmaları) mümkün kılınmıştır. Bu kişilere ilk örnek bir üst başlıkta ayrıntılı biçimde

---

[475] Jan Ramberg. "Freight Forwarder Law." **United Nations Commission on International Trade Law** içinde, New York: United Nations Publishing and Library Section, (2011), s.258
[476] Gorton/Ihre/Sandevarn, s.204
[477] Teslim ordinosunun taşıyan veya kaptan tarafından onaylanmış olanlarına "ship's delivery order" adı verildiği ve bu belgenin konişmentonun bir eki kabul edilerek konişmento gibi yükü temsil edeceği ve hamiline yükün teslimini talep ve dava hakkı vereceğine yönelik Bkz. Tekil (2001), s.266

açıklanan fiili taşıyandır. Kanunen istisnai hallerde taşıyan sayılabilecek diğer üçüncü kişiler ise kaptan, acenteler ve taşıma işleri komisyoncularıdır. TTK m.1238/3 uyarınca, konişmento düzenleyen kaptan ya da taşıyanın bir başka temsilcisi, taşıyanın kimliğinin konşimentodan açıkça anlaşılamadığı ve temsilcinin de taşıyanın bilgilerini konişmento hamilinin istemi ile kendisine belgelendirerek bildiremediği durumda, donatanla birlikte taşıyan sayılmaktadır.[478] Burada doğrudan kaptandan mı yoksa kaptanın temsilcisinden mi bahsedildiği açık değildir. Kanaatimizce TTK 1228/2'de yer alan: *"Konişmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir."* cümlesinden de kesin bir yargıya varmak mümkün olamadığından; *"kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi"* hükmünde hükmün sözüne bakıldığında kaptanın kendisinin kastedildiği sonucuna ulaşılabilir. Kanun koyucu kanaatimizce kaptanın temsilcisine de söz konusu hükme dahil etmek isteseydi maddeyi *"kaptan ve kaptanın veya taşıyanın diğer bir temsilcisi"* şeklinde düzenlerdi. Bunun yanı sıra, her ne kadar maddedeki taşıtanın istemi ve bu istemin şekli ile süresi ya da belgelendirmenin süresi ve şekli açıkça anlaşılamamaktaysa da; taşıyanın temsilcisi olarak faaliyet gösteren acentelerin de kanunen bu hüküm uyarınca taşıyan sıfatı kazanabilecekleri sonucuna ulaşabileceği kanaatindeyiz.[479]

1.6.2.3.3.4.Taşıma İşleri Komisyoncuları

Piyasada günden güne daha çok sayıda taşıtanın, acente yerine bir taşıma işleri komisyoncusu[480] görevlendirerek; yüklerini bir noktadan diğerine, içinde birden çok taşıma modunu da barındırabilen en ekonomik biçimde taşıtmayı hedefledikleri

---

[478] Bu fıkrada sözü edilen temsilcinin aynı zamanda donatanın da temsilcisi olmadığı durumda donatanın hiçbir halde taşıyan sayılamayacağı yönünde Bkz. Meltem Deniz Güner Özbek. "Yeni Türk Ticaret Kanununda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:18, Sayı:3, (2012), s.246

[479] TTK m.1238/3: *"Kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de ikinci fıkra uyarınca sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır; meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun."*

[480] Piyasada freight forwarder (Amerikan), forwarding agent (İngiliz) ya da navlun komisyoncusu olarak da isimlendirilmektedirler. Türk hukukunda forvarder terimine in iyi karşılık olarak "Lojistik Servis Sağlayıcısı" teriminin kullanılabileceği yönünde Bkz. Sinan Misili. "Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forvarder Teriminin Karşılığı". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXXIII, Sayı:2, (2015), s.299

görülmektedir. Taşıma işleri komisyonculuğu mesleği, kökenleri 13. yüzyıla dayanan[481], hem ulusal hem de uluslararası ticaretin önemli birleşenlerinden biri olan dağıtım lojistiği ile doğrudan bağlantılı ve piyasada "taşımanın mimarları" olarak anılan, son derece köklü bir uzmanlık dalı olarak karşımıza çıkar. Taşıma işleri komisyoncuları bu mesleğin başlangıcından günümüze kadar; ulusal ve uluslararası yük taşımacılığında yük sahiplerini temsilen, taşımaya ilişkin gerekli pek çok işlemi gerçekleştirmişlerdir. Bu işlemler, yükün taşıyana tesliminden önceki muhafazası, ambalajlama, gümrükleme, elleçleme, taşımayı organize etme ve lojistik servis sağlama, taşıyanlarla yükle ilgililer adına konişmento imzalama ve tüm konişmento setini gemi hareket ettikten sonra taşıtana teslim etme, sigortalama, varma limanında yükün kara taşıması için teslim alınması, tazminat haklarını güvence altına alma gibi birçok işlem olup; taşıma işleri komisyoncuları da, faaliyetleri karşılığında aracılık ücreti talep eden temsilciler olarak karşımıza çıkmaktaydılar. Taşıma işleri komisyoncularının temel borçları eşya taşımanın organize edilmesi, yani eşyanın taşınması yerine taşıtılması idi ve tüm işlemleri taşıtan adına gerçekleştirdiklerinden, bir temsilci sıfatıyla hareket etmekte ve sorumlulukları da saydığımız işlemleri bizzat gerçekleştirenlerin seçiminde gösterdikleri özen dahilinde son derece sınırlı olarak belirlenmekte idi.

Tüm bu bilgiler ışığında taşıma işleri organizatörünün müşterisine karşı temel görevleri; taşıma araçlarının ve güzergahının belirlenmesi, taşıyanların ve diğer taşıma işleri görevlilerinin seçilerek sözleşmelerinin akdedilmesi, taşıyanlara yük ve taşıma ile ilgili gerekli bilgi ve talimatların verilmesi, müşterinin tazminat haklarının güvence altına alınması ve menfaatinin gözetilerek iradesine uygun hareket edilmesi olarak özetlenebilir.[482] Ne var ki son dönemlerde taşıma işleri komisyonculuğu faaliyeti, gerçekleştirilen temsile dayalı taşımanın organize edilmesi faaliyetlerinin yanında, yapılan taşıma sözleşmesinin bizzat tarafı (*principal*) olabilme ve hatta kendi adına bir

[481] Taşıma işleri komisyonculuğunun tarihçesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. A. Kürşat Tangün. "Navlun Komisyoncusu". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000. s.17 vd.
[482] Tangün (2006), s.130 vd.

ara konişmento düzenleme (*house bill of lading*) ve taşıyan sıfatını kazanarak onun hak ve yükümlülüklerine haiz olabilme haline kadar genişletilebilmektedir.[483]

Taşıma işleri komisyonculuğu dünya çapında benzer özelliklere sahip ve neredeyse tüm ulusal hukuklarda kanun ya da genel işlem şartları ile düzenlenen eski bir meslek dalı olup; günümüzde en yaygın biçimde kullanılan standartlar ve taşıma belgeleri, Uluslararası Forvarderler (Navlun/Taşıma İşleri Komisyoncuları) Federasyonu (*International Federation of Freight Forwarders*-FIATA) isimli meslek kuruluşunun genel hükümleri ile taşıma işleri komisyoncuları tarafından gerçekleştirilen taşımalara özel, standart form şeklinde düzenlenmiş taşıma belgeleridir.[484] Son yıllarda devraldıkları sorumluluk ve gerçekleştirdikleri işlemlerin günden güne artması sebebiyle bu şirketlerin dünya genelinde "navlun komisyoncusu (*freight forwarder*)" yerine "lojistik servis sağlayıcısı (*logistics service providers*)" titrini tercih ettikleri görülmektedir.[485]

Amerikan hukukunda taşıma işleri komisyoncuları ulusal (*freight forwarder*) ve ancak özel bir lisansla icra edilebilen uluslararası komisyonculuk (*ocean freight forwarder*) olarak ikiye ayrılmakta; uluslararası komisyoncular duruma göre hem taşıyan hem de taşıtanlardan ücret talep edebilen, forvarder şeklinde temsil ya da brokerlar şeklinde bağımsız sözleşme ilişkisi ile faaliyet yürütebilen aracılar olarak tanımlanmaktadır.[486]

TTK'nın yeni düzenlemesi ile taşıma işleri komisyonculuğu modern uygulamaya paralel olarak eski düzenlemeye göre çok daha geniş yetki ve işlemleri kapsayan bir aracılık sözleşmesine dönüştürülmüş; taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin komisyoncunun dolaylı veya doğrudan temsilci olarak hareket etmesine dayanan iki farklı şekilde de yapılabileceği kabul edilmiştir. Dolaylı temsil halinde taşıma işleri komisyoncusu, taşıtanlar yahut onların acenteleri ile kendi adına, ancak taşıtan hesabına sözleşme yapar[487] ve deniz ticareti hukuku bakımından taşıtanın yerine geçmiş ve

---

[483] Konu ile ilgili eski tarihli müşterek hukuk mahkeme kararları için Bkz. Simone Lamont-Black. "Freight Forwarders' House Bills of Lading-Myth, Facts and Hope". National University of Singapore Working Paper 2019/007, Nisan 2019, s.3 vd. 007_2019_Simone.pdf (nus.edu.sg) Son Erişim:13.05.2023

[484] Bkz. https://transportrecht.org/wp-content/uploads/FIATAmodelFFS2019.pdf ve https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/1d11e01d-a486-417f-83e1-99f5c283431a_STCs_and_FBL_TCs.pdf Son Erişim:13.05.2023

[485] Ramberg, s.257

[486] Schoenbaum s.534-535

[487] TTK m.919/3'e göre özel olarak yetkilendirilmiş olması halinde taşıtan adına da sözleşme yapabilir. Bu durumda ise doğrudan temsil ilişkisi söz konusu olacaktır. Kanunda bu yetki herhangi bir şekil şartına bağlanmamıştır.

gönderene ait tüm yükümlülükleri de yerine getirme borcu altına girmiş olur. Taşıma işleri komisyoncusunun asıl gönderene karşı taşıyana yüklenebilen bazı yükümlülükleri olduğu gibi, zarara uğraması halinde de yine asıl gönderene rücu hakkı saklıdır. Taşıma işleri komisyoncusunun hukuki niteliği ile hak ve borçları TTK'nın 917. maddesi ve devamında düzenlenmiştir. Taşıma işleri komisyoncusunun taşıtan sayılmasının, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesindeki komisyon kavramına uygun düşmediği düşünebilir olsa da; kanaatimizce günümüz uluslararası ticaret uygulamasında bu durum bir gerekliliktir.[488] Temsilci sıfatıyla hareket eden taşıma işleri komisyoncusunun, müşterisinden taşıma ücretinin belirli bir oranında komisyon talep etmesi olağan kabul edilirken, komisyoncunun müşterisinden taşıma ücretini de kapsayan tek bir bedel talep etmesi durumunda ise; artık taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacaktır.[489] Taşıma işleri komisyoncusu uygun görürse, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir, bu durumda yine taşıyanın hak ve borçlarını üzerine alır.[490] Türk hukukunda nasıl taşıyanın taşıma işini bir başka taşıyana yaptırması mümkün ise, taşıma işleri komisyoncusunun da eşyanın taşıtılmasını üstlenme sorumluluğunu bir başka komisyoncuya devretmesi de ticari örf ve adete uygun kabul edilmektedir.[491] TTK 921 ve 926 uyarınca taşıyanın hak ve yükümlülüklerini üzerine alan komisyoncu artık taşıyan kabul edilecek, taşıma işleri komisyoncusunun müşterisi konumundaki yük sahibi kişi taşıtan, komisyoncu ise sözleşme yapan asıl taşıyan (*contracting carrier*) olacak; taşıma işi komisyoncu tarafından bizzat işletilmeyen bir araç ile yapılıyorsa, taşıma işini bizzat gerçekleştiren taşıyan da hukuken fiili taşıyan (*actual carrier*) kabul edilecektir.

Görüldüğü gibi Türk hukukunda bazı yabancı hukuklardan farklı olarak taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan sayılabilmesi için mutlaka kendi konişmentosunu düzenlemesi şart koşulmamış, taşıma işi için kesin ücret belirlendiğinin ve/veya taşımanın bizzat komisyoncu tarafından üstlenildiğinin ispatı yeterli sayılmıştır. Her ne kadar sadece kara

---

[488] Bu sebeple söz konusu aracıların hala eski kanundaki gibi "taşıma işleri komisyoncusu" olarak adlandırılmamaları gerektiği yönünde Bkz. Misili, s.300

[489] *"**Kesin ücret***
***MADDE 921-** (1) Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur. Bu durumda komisyoncu, giderlerin ödenmesini, ancak bunun olağan olduğu hâllerde isteyebilir."*

[490] *"**Komisyoncunun taşıma işini üzerine alması***
***MADDE 926-** (1) Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanısıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir."*

[491] Tangün (2000), s.71-72

taşımacılığına ilişkin düzenlenmiş olsa da, eski Türk Ticaret Kanunu'nun 814. maddesinin ikinci fıkrasında taşıma işleri komisyoncusunun bir taşıma senedi düzenleyerek müvekkiline teslimi halinde taşıyan sayılacağının düzenlenmiş olduğu göz önüne alındığında[492]; bu düzenlemenin yeni kanuna kanun koyucu tarafından bilinçli şekilde getirildiği sonucuna varılabilmektedir. Uygulamada ise böyle bir ara konişmentonun varlığı, komisyoncunun taşıyan kabul edilmesine yönelik bir ispat oluşturmaktadır. TTK'nın ilgili maddeleri incelendiğinde varılabilecek bir sonuç olarak, Türk hukukunda buradaki esas belirleyici faktörler taşıma işi için kesin ücret belirlenmesi yahut taşımanın bizzat üstlenilmesi olup; bu durumun ispatı halinde acentelerin, brokerlerin ve diğer pek çok farklı tür komisyoncunun, devraldıkları sorumluluklar kapsamında Türk hukukunda taşıma işleri komisyoncusu kabul edilmeleri ve taşıyan sayılabilmeleri mümkündür. Bu kişiler dolaylı yahut doğrudan temsil yolu ile taşıyanları veya yükle ilgilileri temsil edebilmekte, uluslararası ticaretle ilgili birbirinden bağımsız birçok işlemi bizzat ya da temsilen gerçekleştirebilmekte; hatta taşımayı bizzat üstlenerek hukuken taşıyanın hak ve borçlarına sahip olabilmektedir.

Uluslararası Forvarderler Birliği tarafından 2019 yılında yayınlanmış "Forvarderlik Hizmeti İçin FIATA Model Kurallarının (*FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*)" 7. maddesinde de forvarderin hem taşımayı fiili taşıyan olarak bizzat gerçekleştirmesi, hem de bizzat gerçekleştirmese dahi taşıtanla bir taşıma belgesi imzalayarak açıkça veya zımnen taşıyanın sorumluluğunu aldığına ilişkin bir taahhütte bulunması hallerinde, sözleşme yapan taşıyan olarak sorumlu kabul edileceği düzenlenmiştir.[493] Avrupa'da ise taşıma işleri komisyoncularının tanımı ve sorumluluğu hususunda Fransız hukukunun; Belçika, Alman, İtalyan ve İspanyol hukuklarından daha farklı bir düzenlemeye gittiği görülmektedir. Sayılan diğer ülkeler Türk hukukuna paralel düzenlemeler içerirken; Fransız hukukuna göre ise taşıma işleri komisyonculuğu "*transitaire*" ve "*commissionaire de transport*" olarak iki farklı sıfatla icra edilebilmekte,

---

[492] 6762 Sayılı TTK: *"KOMİSYONCUNUN TAŞIMA İŞİNİ ÜZERİNE ALMASI:*
Madde 814- Aksine mukavele olmadığı takdirde komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir. Bu halde komisyoncu taşıyıcı sayılır.
Komisyoncu, taşıma senedinin ikinci nüshasını 771 inci madde hükmünce kendi adına imza edip müvekkiline gerivermiş veya kendi adına taşıma ilmühaberi tanzim ederek müvekkiline vermiş veyahut kendisiyle müvekkili arasında taşıma ücreti ve bütün masraflara karşılık olarak kesin bir para tayin edilmiş ise komisyoncu taşıyıcı sayılır.
Bu madde hükümlerinin taşıtan aleyhine değiştirilmesi neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür."
[493] https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/f0fd7596-7861-42f6-bfa3-157ffb3d0aaf_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services_2019.pdf Son Erişim:13.05.2023

ikincisi yerine getirdiği işlemlerden şahsen sorumlu olabilirken her ikisinin de hiçbir durumda taşıyan sıfatı kazanması mümkün olamamaktadır. Hollanda hukukunda ise taşıma işleri komisyoncusu taşıtanın temsilcisi olmakla birlikte yükün hasarlanması, zıyaı ya da teslimde gecikme hallerinde taşıma ve taşıyan ile ilgili elindeki tüm belge ve bilgileri yükle ilgililere temin etme; edemediği takdirde taşıyan gibi sorumlu sayılma yaptırımı ile karşı karşıya kalmaktadır.[494] İskandinav hukukuna bakıldığında ise taşıma işleri komisyonculuğunun kanun yerine standart genel hükümler ile düzenlendiği görülmektedir.[495]

Konteyner taşımacılığında ise taşıma işleri komisyoncuları taşımayı bizzat ifa etmek yerine, genellikle büyük liner şirketler ile çarter sözleşmeleri (slot çarter sözleşmelerine sonraki bölümde ayrıntılı biçimde değinilecektir) akdetmekte, bu sözleşmeler uyarınca belirli seferlerde belirli bir süre için elde ettikleri konteyner slotunu küçük taşıtanlara daha yüksek kar oranı ile devretmektedirler. Burada taşıyan hukuken fiili taşıyan kabul edilirken; komisyoncu ise liner taşıyanına karşı taşıtan, yükle ilgililere karşı ise taşıyan (akdi/*contracting*) ve aynı zamanda gemi işletmeyen taşıyan (*non vessel operating carrier*) sıfatını kazanmış olur.

1.6.2.3.3.5.Gemi İşletmeyen Taşıyan

Deniz ticareti hukukunda yer alan "gemi işletmeyen taşıyan" (non vessel operating carrier/NVOC) kavramı, donatan yahut gemi işletme müteahhidi sıfatına haiz olmaksızın taşımayı bizzat üstlenen kişileri ifade etmektedir. Bu terimin tarihi Amerikan hukukuna dayanmakla birlikte, belirli standart kurallara bağlanmış ve umumi bir hizmet gerçekleştiren tarifeli seferleri yapanları ifade eden "*Common Carrier*" kavramı ile birlikte kullanılmış, "gemi işletmeyen kırkambar taşıyanı" (*non vessel operating common carrier/NVOCC*) biçiminde isimlendirilmiştir. Biz çalışmamızda "*common*" kelimesinin çıkarılarak kullanılmasını, Türk hukuku bakımından bu taşımaların deniz ticareti hukukundaki tüm navlun sözleşmeleri dahilinde de yapılabileceği sebebiyle daha yerinde

[494] Lamont-Black, s.11
[495] Ramberg, s.261 ve Lamont-Black, s.12.

görerek NVOC kısaltmasını kullandık. Bu hukuki terim, taşımayı bizzat üstlenen ve kendi konişmentoları (*house bill of lading*) yahut buna benzer taşıma belgelerini düzenleme yetkisine sahip olan taşıma işleri komisyoncuları ve acenteler için kullanılmaktadır.[496] Birçok yabancı ulusal hukukta bu kişilerin taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olduklarının kabulü, genellikle FIATA tarafından düzenlenmiş standart bir konişmento olan FIATA Multimodal Taşıma Konişmentosu (*Multimodal Transport Bill of Lading-FBL*) düzenlemiş olmalarına bağlanmıştır.[497] Söz konusu konişmento şartlarının 1992 yılı versiyonunun "Tanımlar" başlıklı ilk maddesinde, taşıma işleri komisyoncusunun "FBL düzenleyen, bu belgede gönderen (*consignor*) olarak adı yazılı olan ve multimodal taşıma sözleşmesinin ifası için taşıyan olarak tüm sorumluluğu üzerine alan multimodal taşıma operatörü" olduğu belirtilmektedir.[498]

Türk hukukunda multimodal taşımalar TTK'nın 902 ve devamı maddeleri ile "Değişik Tür Araçlarla Taşıma" başlığı altında düzenlenmiş, multimodal taşıma operatörü ve sorumluluğuna bu çalışmanın 1.4.4. numaralı bölümünde de ayrıntılarıyla yer verilmiştir. Kanaatimizce TTK'da değişik tür araçlarla taşıma ile taşıma işleri komisyoncusu hükümlerinin aralarında bağlantı kurulacak şekilde düzenlenmiş olmaları hukuk tekniği açısından daha uygun olabilirdi. Amerikan yargısı da gemi işletmeyen taşıyanları yükle ilgililer bakımından taşıyan gibi sorumlu kabul etmekte, taşıyanlar bakımından ise hukuken taşıtan/gönderen olduklarını belirtmektedir.[499] Türk hukukunda ise gemi işletmeyen taşıyan kavramı kanunen düzenlememekle birlikte, aslında bir taşıma işleri komisyoncusu olan değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesinin taşıyanı (taşımanın herhangi bir bölümünü bizzat gerçekleştirmemesi şartıyla multimodal taşıma operatörü) ile müşterisinden taşıma ücretini de içine alan tek bir kesin ücret talep eden veya taşımayı bizzat üstlenen taşıma işleri komisyoncusu için bu tanımın kullanılması fikrimizce yerinde olacaktır. Gemi işletmeyen taşıyanlar tarafından düzenlenen ara konişmentoların

---

[496] Schoenbaum (2004), s.534

[497] Bu ülkelere örnek olarak Kanada, Fransa, Kore, Yunanistan, Rusya, İsviçre ve Ukrayna verilmiştir. Bkz. Ramberg, s.265

[498] *"Definitions – «Freight Forwarder» means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier."* s.1 https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/f0fd7596-7861-42f6-bfa3-157ffb3d0aaf_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services_2019.pdf Son Erişim:13.05.2023

[499] Schoenbaum (2004), s.536 ve US Shipping Act 1984 m.3(17): *"Non-Vessel operating common carrier means a common carrier that does not operate the vessels by which the ocean transportation is provided, and is a shipper in its relationship with an ocean common carrier."*

(*house bill of lading*) hukuki anlamda konişmento sayılıp sayılamayacağı tartışılmış olmakla birlikte, bu senetlerin de konişmento için öngörülen tüm şartları sağlamaları halinde ve bankalar tarafından gerçekleştirilen akreditif işlemlerinde çoğunlukla kabul görmeleri sebepleriyle bir konişmento örneği olduğu sonucuna ulaşılmıştır.[500]

Burada ortaya çıkabilecek hukuki aksaklıların en önemlisi, tek bir taşımada söz konusu taşımanın deniz ayağını gerçekleştirecek olan fiili taşıyanın, aralarında yaptıkları navlun sözleşmesine istinaden düzenlediği ve taşıtanı gemi işletmeyen taşıyan olan ana (*master*) konişmento seti ile birlikte; gemi işletmeyen taşıyanların birden çok yük sahibinin yüklerini bir araya getirerek FCL biçiminde yaptıkları taşımalar için, gemi işletmeyen taşıyanın taşıyan ve her bir yük sahibinin taşıtan olarak gösterildiği yük sahibi sayısı kadar düzenlenen ara konişmento seti olmak üzere iki ayrı konişmento setinin varlığıdır. Birçok davaya konu olmakla birlikte, ara konişmento kullanan bir taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma yaptırılırken, varma limanındaki yüklerin gerçek gönderilenden önce asıl konişmento seti ibraz edilerek çekilebileceği tehlikesi her zaman göz önünde bulundurulmalıdır.[501] Bir konişmentonun ara konişmento olduğu genellikle konişmentonun ön yüzünde yer alan "lütfen yük teslimi için bu konişmento ile şu kişiye başvurun (*for particulars of delivery please apply with this bill of lading to*)", "varma limanında başvurulacak acente (*agents contact to at destination*)" gibi kayıtlardan anlaşılabilmektedir.[502]

1.6.2.3.4. Taşıtan

Navlun sözleşmesinde yükün bir yerden bir yere taşınmasını taahhüt eden taşıyan, bu sözleşmeyi bu taşımanın bedeli olarak talep edeceği navlun karşılığında gerçekleştirmektedir. Taşıtan ise, TTK'da ayrıca tanımlanmamış olmakla birlikte taşıyan

---

[500] Lamont-Black, s.26 vd.; Tangün (2006), s.153 ve 160

[501] Avustralya Yüksek Mahkemesinin Cro Travel Pty Ltd v Australia Capital Financial Management Pty Ltd [2018] NSWCA 153 adlı, söz konusu olayın aynen gerçekleştiği davaya ilişkin kararı için Bkz. Cro Travel Pty Ltd v Australia Capital Financial Management Pty Ltd - NSW Caselaw Son Erişim:13.05.2023 Söz konusu kararın ayrıntılı incelemesi için Bkz. David Goodwin. "Banking on the House: Freight Forwarder Bills of Lading and The CRO Case". **Australian and New Zealand Maritime Law Journal.** Sayı:32, (2018), s.10-24.

[502] Ara Konişmento örneği House Bill of Lading (unece.org) Son Erişim:13.05.2023

ile navlun sözleşmesi yapan ve taşıma karşılığında navlun ödeme borcu altına giren[503] gerçek veya tüzel kişiyi ifade eder. Taşıyanla bir navlun sözleşmesi yapan kişi; bu sözleşmeyi kendi adına yapıyorsa taşıtan sayılır.[504] Taşıtan ayrıca kanunen, taşıyanla akdettiği navlun sözleşmesine istinaden taşınması hususunda anlaşılmış olan yükün, aksine bir anlaşma yapılmadığı takdirde gemiye kadar götürülmesi masraflarına katlanmak[505]; taşıyana taşınacak eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunmak[506] gibi temel yükümlülüklerin de sahibidir.

Taşıtan ve yükletenin ayrı birer hukuki sıfat olarak tanımlandığı Türk ve Alman[507] hukuk sistemlerine karşılık; Anglo-Sakson hukuk sistemine sahip ülke kanunları ile deniz yolu ile bazı yük taşımalarını düzenleyen uluslararası konvansiyonlarda bu iki sıfatı bir arada karşılayan tek bir terim kullanıldığı görülmektedir. Bu ayırımın önemi, taşıtan ve yükletenin ayrı kişiler olduğu, yükletenin hukuken taşıtan adına hareket eden bir bağımsız temsilcisi kabul edildiği hallerde ortaya çıkmaktadır.[508]

Kanaatimizce bu üçüncü kişinin özellikle konişmento düzenlenmesini talep, gönderileni tespit ve yük üzerinde doğrudan tasarruf yetkileri bakımından, söz konusu iki hukuki rolün birbirinden ayrılması bir arada kullanılmasına göre daha isabetli olmakla birlikte; uygulamada yaygın biçimde kullanılan tip konişmento genel şartlarında hem taşıtan hem de yükleteni karşılayan "*shipper*" teriminden[509] de daha geniş anlamda kullanılan "*merchant* (tacir/yükle ilgili)" terimine yer verilmesi; piyasa uygulamasında iradenin bu yönün tam aksine hareket ettiği izlenimini vermektedir. "*Merchant*" terimi esasen ticaret hukukundaki tacir tanımını karşılamakta ise de; genel şartlarda yükleten, taşıtan,

---

503 *"**Navlun borçlusu***
***MADDE 1200-** (1) Navlunun borçlusu taşıtandır."*
504 Kaner (2014), s.4
505 *"**Yükleme giderleri***
***MADDE 1143-** (1) Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir."*
506 *"**Doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü***
a) Eşya hakkında
***MADDE 1145-** (1) Taşıtan ile yükleten, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar."*
507 Alman ticaret kanununda yükleten "Absender", taşıtan ise "Befrachter" olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Handelsgesetzbuch m.513
508 Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.338; Çağa/Kender (2004), s.4
509 "Shipper" teriminin Türkçe karşılığının "gönderen" olabileceği hususundaki görüşler için Bkz. Dipnot 249.

gönderilen, konişmento hamili, yük sahibi gibi tüm yükle ilgilileri kapsamakta olduğu bazı tip konişmentolarda açıkça belirtilmiştir.[510]

"*Shipper*" terimi ise Hamburg Kurallarının 1. Maddesinin 3. Fıkrasında tanımlanmıştır ve bu tanıma göre net bir şekilde anlaşılabileceği üzere hem Türk hukukundaki taşıtanı, hem de yükleteni kapsamaktadır.[511] Hamburg Kurallarının ardından düzenlenen Rotterdam Kurallarının "Tanımlar" başlıklı ilk maddesinin 8. ve 9. fıkralarında ise "*shipper*" terimi "*shipper*" ve "*documentary shipper*" olarak ikiye ayrılmış; burada taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişi olarak belirlenen "*shipper*", Türk hukukunda taşıtan sıfatını tam anlamıyla karşılamıştır.[512] Bunun yanında yine kurallarda "belge taşıtanı" olarak tanımlanabilecek kişinin ise, herhangi bir yazılı yahut elektronik taşıma senedinde taşıtan olarak adlandırılmayı kabul eden taşıtandan başka bir kişi olduğu belirtilmektedir.[513]

Kanaatimizce bu tanım Türk hukukundaki yükleteni karşılamakla birlikte[514], Rotterdam Kurallarında böyle bir ayırıma gidilmesindeki temel amaç; tıpkı Türk-Alman hukuk sisteminde olduğu gibi deniz ticareti uygulamasında en sık kullanılan ve temelinde malların gemiye kadar getirilmesi, gümrük ve paketleme işlemleri ile bunların masraflarının satıcı tarafından karşılandığı satış şekillerinden olan FOB (*Free on Board*) ve FAS (*Free Alongside Ship*) satışlarda[515]; yükü gemiye getiren satıcının, taşıyanla konişmento düzenlemesini ve hukuki bir sıfat kazanmasını sağlamaktır.[516] Burada FOB

---

[510] Bkz. CONLINEBILL 2016: *"**1.Definition.** "Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the Cargo and any person entitled to possession of the Cargo."* CONLINEBILL 2016 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023. Aynı veya çok benzer ifadelere uygulamada kullanılan pek çok tip sözleşmede rastlamak mümkündür.

[511] *""Shipper" means any person by whom or in whose- name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea."*

[512] *""Shipper" means a person that enters into a contract of carriage with a carrier."*

[513] *""Documentary shipper" means a person, other than the shipper, that accepts to be named as "shipper" in the transport document or electronic transport record."*

[514] Belge taşıtanının Türk hukukunda yükleten olduğu yönünde Bkz. Cumalıoğlu (2011), s.75

[515] "***FOB - Free On board-*** *"Free On Board" means that the seller delivers the goods on board the ship designated by the buyer at the named port of shipment or ships the goods already delivered in this way. The risk of loss of or damage to the goods is transferred when the goods are on board the ship. The buyer shall bear all costs from this point in time.* ***FAS - Free Alongside Ship-*** *"Free Alongside Ship" means that the seller delivers when the goods are delivered alongside the ship (e.g. at a quay or on an inland waterway vessel) in the named port of shipment. The risk of loss of or damage to the goods passes if the goods are alongside the ship. The buyer shall bear all costs from that time."* Incoterms® 2020 - All changes at a glance (dhl-freight-connections.com) Son Erişim:13.05.2023
Amerikan hukukundaki uygulama ile ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Schoenbaum (2004), s.468 vd.

[516] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.339; Çağa/Kender (2004), s.4-5.

satıcı (ihracatçı), taşıyandan konişmentonun kendisinin (yükletenin) emrine düzenlenmesini talep ederek, satış sözleşmesi ile ilgili herhangi bir aksaklık meydana geldiği takdirde sattığı malları kendi temsilcisi vasıtasıyla varma limanında teslim alabilme hakkını saklı tutmayı amaçlamaktadır. Yine satıcı, emrine konişmento düzenlenmesi sonucunda düzenlenen nüshalardan birini de akreditif açılan bankaya teslim ederek mallar varma limanına gitmeden önce satış bedelini tahsil edebilmektedir.[517] Sonuç itibari ile Rotterdam Kurallarında hukuki kimliğe kavuşturulmak istenen "belge taşıtanı" Türk hukukundaki yükleteni de karşılayan denizaşırı satışlardaki satıcıdır.[518]

Bu eserin 1.6.1.2.2. numaralı bölümünde de ayrıntılı biçimde anlatıldığı üzere yapılan bir navlun sözleşmesi ile bir yükün deniz yolu ile bir yerden bir yere taşınmasını üstlenmiş bir taşıyanın da, bu yükümlülüğünü bir başka taşıyana devrederek taşıtan sıfatını kazanması mümkündür. Taşıtanın taşıttığı yükün maliki olması gerekmediği gibi[519] doğrudan zilyedi olması da bir zorunluluk değildir; taşıtan, yükü üçüncü kişi yükleten aracılığı ile yahut bizzat kendisi taşıyana teslim etmekle yine yükün dolaylı ve asli zilyedi olacaktır.[520]

1.6.2.3.5. Yükleten

Yükleten, yapılan geçerli bir navlun sözleşmesi uyarınca taşınacak yükü taşıyana ya da onun bir temsilcisine teslim eden kişi olarak tanımlanmaktadır. Yükleten taşıtanın kendisi olabileceği gibi, onun bir temsilcisi de olabilir ve taşıtan ile aralarındaki hukuki ilişkinin niteliğinin bu sıfatın kazanılmasında herhangi bir önemi yoktur. Yükletenin taşıtanın temsilcisi yerine adamı olması halinde yükletenle taşıtan aynı kişi kabul edilecektir.[521] Yükleten yükün taşıyana teslimine kadar taşıtanın yardımcı şahsı konumunda iken, yükün

[517] CMI 2012 Beijing 40th Conference of the Comité Maritime International Rotterdam Rules Session — Panel 4 Questions and Answers, s.6 CMI 2012 Beijing (comitemaritime.org) Son Erişim:13.05.2023
[518] Rotterdam Kurallarında yer alan belge taşıtanının, her ne kadar FOB satıcılar için düzenlenmişse de taşıma işleri komisyoncusunun da bu sıfata sahip olabileceği ve dolayısıyla belge taşıtanı tanımının Türk hukukundaki yükleteni tam olarak karşılamadığı yönünde Bkz. Süzel (2014), s.141
[519] Sözer (2017), s.327; Kender/Çetingil, s.139
[520] Çağa/Kender (2004), s.3; Sözer (2017), s.328
[521] Çağa/Kender (2004), s.3

taşıyana teslimi ile birlikte "yükle ilgili" sıfatını kazanarak taşıyandan istediği sayıda konişmento düzenlenmesini talep (TTK 1228/2), gönderileni tayin (TTK 1229/g) ve yüke gelecek hasar, zıya yahut gecikme halinde taşıyanı dava etme başta olmak üzere, taşıtanın dahi kullanamayacağı birçok kanuni hakka sahip olacaktır.[522] Bu haklar kısaca; geminin elverişsizliğinden kaynaklanan zararları talep (TTK 1141), eşyanın güvertede taşınmasına onay verip vermeme (TTK 1151), birden çok yükletenin varlığı halinde tüm giderler taşıtana ait olmak üzere geminin yükleme yerinin değiştirilmesini isteme (TTK 1161), taşıyanın tesellüm konişmentosu düzenlemesine onay ve konişmentonun kimin emrine düzenleneceğine karar verme (TTK 1228/2 ve 3), gönderilenle birlikte taşıyanın konişmento teslim almaksızın eşyayı teslim etmesine onay verme ya da eşyayı geri alabilme (TTK 1232) olarak sayılabilir. Bu hakların yanı sıra yükletenin taşıtana karşı kanuni bazı yükümlülükleri de bulunmaktadır. Söz konusu yükümlülükler ise Türk hukukunda üst başlıkta ayrıntılarıyla bahsedilen, eşya hakkında doğru beyanda bulunma ve aksi durumda taşıyana karşı sorumlu olma (TTK 1145), caiz olmayan eşyanın gemiye yüklenmesinden sorumluluk (TTK 1146), tehlikeli eşya hakkında kaptana bilgi verme sorumluluğu (TTK 1148), eşya ile ilgili doğru ve eksiksiz bilgi içeren belgeleri taşıtanla birlikte taşıyana teslim etme yükümlülüğü (TTK 1165), yine taşıtanla birlikte kendisinin ve adamlarının kusurundan kaynaklanan zarardan sorumluluk (TTK 1208) ve taşıyanın talebi halinde konişmentonun bir nüshasını imzalayarak ona teslim etme yükümlülüğü (TTK 1228/5) şeklinde sayılabilir. Yükleten navlun sözleşmesinin tarafı değildir[523], bu sebeple navlun sözleşmesindeki hükümler yükletene uygulanamaz, yükletenle taşıyan arasındaki ilişki konişmento düzenlenmesi ile yalnız konişmentonun hükümlerine tabidir.

1.6.2.3.6. Gönderilen

Bir navlun sözleşmesi uyarınca geminin boşaltma limanından yükü teslim alacak kişi gönderilen olarak adlandırılır. Gönderilen navlun sözleşmesinde taşıtanca ya da konişmento ile yükletenin talimatıyla da belirlenebilir.[524] Yükletenin bu talimatı, taşıtanın

[522] Çağa/Kender (2004), s.4
[523] Kaner (2014), s.5
[524] Kaner (2014), s.6

iradesine aykırı olamaz. Navlun sözleşmelerinin üçüncü kişi yararına sözleşme özelliği sebebiyle istisnai haller[525] dışında bir denizyolu ile yük taşıma sözleşmesinde çoğu zaman bir gönderilen bulunduğu belirtilmektedir.[526] Yukarda ayrıntılı biçimde incelendiği üzere[527] bir gönderilenin varlığı ve belirlenmesi navlun sözleşmesinin esaslı unsurlarından olmadığından sözleşmenin kurulmasını veya geçerliliğini etkilemeyecektir. TTK'nın 1203. maddesi de: "*Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse…"* şeklinde başlayarak navlun sözleşmesinin varlığının ve geçerliliğinin üçüncü kişi gönderilenden tamamen bağımsız olduğunu doğrulamaktadır. Yine de uygulamada üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğine uygun olarak navlun sözleşmelerinde, yapılan denizaşırı satış sözleşmesi uyarınca üçüncü kişi bir alıcının varlığı; en azından taşıtana ait başka bir şirket olması sebebiyle bir üçüncü kişi gönderilenin belirlenmesi uygulamada en sık rastlanılan durumlardır.

Gönderilen, kırkambar ya da çarter sözleşmelerinde düzenlenmesi ve hukuken ciro yoluyla kendisine devredilmesi sayesinde konişmentonun meşru hamili olan herhangi bir üçüncü kişi de olabilir. Bazı hallerde ise, uluslararası akreditifli satışlar sebebiyle kendini mali yönden güvence altına almak isteyen banka da konişmento hamili olabilmektedir. Bunun sonucunda olası bir zararda taşıyanca dava edilmesi halinde, yükü satın alan ve teslim alması gereken satış sözleşmesindeki alıcıya karşı rücu hakkını kullanıp kullanamayacağı sorunu, özellikle İngiliz hukuku çerçevesinde tartışmalara sebep olmaktadır.[528]

Bu çalışmanın konusu bakımından gönderilene ait en önemli husus, şüphesiz onun navlun, sürastarya ve konteyner demurajı ücretlerinden sorumluluğudur. Kural olarak navlunun esas borçlusu olan taşıtan, Türk hukukunda göre gönderilenin yükün kendisine teslimini talep etmesi ile bu borcunu gönderilene devretmektedir.[529] Gönderilenin yükün

---

[525] Atık madde ya da çöplerin açık denize boşaltılmak için taşınması hali Çağa/Kender (2004), s.5
[526] Aksi görüşte Bkz. Sözer (2017), s.330
[527] Bölüm 1.6.1.1.
[528] Debattista (2018), s.215
[529] *"**III- Üçüncü kişi gönderilenin durumu***
1. Ödeme yükümlülüğünün doğması
***MADDE 1203-** (1) Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur."*

teslimini talebinden tam olarak ne anlaşılması gerektiğine dair tartışma ve yorumlar ile konteyner demurajının TTK 1203'te yer alan alacaklardan kabul edilmesi gerekip gerekmediği, çalışmanın ikinci bölümünde ayrıntıları ile incelenecektir.

1.6.3.Kırkambar Sözleşmesine Dayanan Deniz Yolu ile Konteyner Taşımaları

Denizyolu ile konteyner taşımacılığının esas gelişimini, denizaşırı bir alım-satım sözleşmesi uyarınca taşıtacağı yükler bir geminin tamamını ya da bir bölümünü dolduracak yeterlilikte olmayan tacirlerin yük taşıtma ihtiyacı sağlamıştır. Bu sebeple, günümüzde kırkambar sözleşmelerinin neredeyse tamamı konteyner taşımacılığı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Kırkambar sözleşmelerinin diğer kısmını ise, karayolu araçlarına yüklenmiş olarak ve bazı hallerde konteynerler bazı hallerde ise treyler ve benzeri taşıma gereçleri[530] ile belirlenmiş yükleri taşıma şeklinde gerçekleştirilen *roll-on/roll-off* taşımalar oluşturmaktadır.[531] Düzenli hat (*liner*) taşımacılığının büyük bir bölümünü konteynerle yapılan taşımalar oluşturmakta iken, konteyner kullanılarak gerçekleştirilen deniz taşımalarının da büyük bölümünü düzenli hat taşımacılığı şeklinde yapılan kırkambar sözleşmeleri oluşturmaktadır. Aşağıda doktrinde hukuki nitelikleri tartışmalı görünen diğer konteynerle yük taşıma sözleşmeleri de incelenecektir. Kırkambar sözleşmeleri ve düzenli hat taşımacılığı ile ilgili ayrıntılı açıklama, çalışmamızın 1.6.2.2.1. numaralı bölümünde yapıldığından, tekrara düşmemek adına başlığı burada sonlandırıyoruz.

1.6.4.Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Diğer Sözleşme Türleri

İlk olarak belirtmek gerekir ki, yolculuk çarteri sözleşmelerinin ifası bakımından taşınan yükün konteynerler içinde taşınmasına hiçbir engel bulunmamaktadır. Uygulamada rastlanmamakla birlikte, yolculuk çarteri sözleşmeleri de konteyner taşımacılığı şeklinde

---

[530] Bunlar palet ya da layter de olabilir.
[531] Carole Murray, David Holloway ve Daren Timson-Hunt. **Schmitthoff's Export Trade.** London: Sweet & Maxwell, 2007, s.353

yapılabilir ve donatan ile çarterer arasında taşımaya ilişkin konişmento düzenlenebilir.[532] Yine de belirtmek gerekir ki denizyolu ile konteyner taşımacılığında kırkambar sözleşmeleri dışında yapılan navlun sözleşmesi türleri; belirli bir miktar ya da belirli bir sayıda konteyner slotu kaplayan yükün, gerçekleştirilecek birden fazla taşıma ile bir limandan diğerine taşınmasını sağlamak amacıyla akdedilmektedir. Bu ilk tür sözleşmeler "miktar sözleşmeleri (*tonnage contracts*)"[533], benzer yapıda ancak farklı bir sözleşme türü olan "hizmet sözleşmeleri (*service contracts*)" ya da "hacim sözleşmeleri (*volume contracts*)" olarak; ikinci tür ise "slot (*space*) çarter sözleşmeleri" olarak adlandırılmaktadır. Konteyner gemilerinin belirli bir süre için bir çarterere tahsisini düzenleyen zaman çarteri sözleşmeleri de uygulamada farklılaştırılmış hükümlerinden dolayı ayrı tip standart sözleşmelere konu olmuştur. Bu başlık altında son olarak incelenecek sözleşme türü ise, bir konteyneri tamamen doldurmayan (LCL) yüklerin daha efektif biçimde taşınabilmesi için taşıyanların kendi aralarında akdettikleri "konteyner içi yer tahsisi (*containerspace hiring agreement*)" adı verilen başka bir tür çarter sözleşmesi olacaktır.

1.6.4.1.Miktar, Hacim ve Hizmet Sözleşmeleri

Amerikan hukukunda uzun yıllardır kullanılan bir deniz ticareti sözleşmesi türü olan hizmet sözleşmeleri (*Service contracts*), 1984 tarihli Amerikan Denizcilik Kanunu'nda yer alan tanımıyla; bir ya da daha fazla taşıtan ya da bir bağımsız uluslararası taşıyan ile bağımsız uluslararası bir diğer taşıyan arasında yapılan, taşıtanın belirlenmiş bir zaman aralığında minimum düzeyde belirli bir miktar yükü taşıttıracağını ve taşıyanın da buna karşılık taşıtana sabit ya da belirlenebilir bir navlun ve gemide garanti edilmiş yer, sabit transit zamanı veya liman süresi gibi belirlenmiş bir hizmet vereceğini taahhüt ettiği;

[532] Bu ihtimal Hague-Visby ve Hamburg Kurallarında da yer almış ve bir konişmento düzenlenerek üçüncü kişiye devredildiği taşımalar bakımından kuralların tıpkı kırkambar sözleşmelerindeki gibi uygulama alanı bulacağı düzenlenmiştir. Bkz. Bölüm 1.5.2.1. ve 1.5.2.2.

[533] Doktrinde miktar sözleşmelerinin İngilizcesi için bir üst başlık olan navlun sözleşmesi anlamında kullanılan "Contract of Affreightment/CoA" ifadesinin kullanılması kanımızca hukuken isabetli değildir. Bkz. Ülgener (2017), s.37 vd. Her miktar sözleşmesinin navlun sözleşmesinin bir alt türü olduğu kesin olmakla birlikte; navlun sözleşmeleri adı altında İngiliz ve Fransız deniz ticareti hukuku sistemine göre miktar sözleşmelerinden başka zaman ve yolculuk çarteri sözleşmeleri, Türk hukukunun dahil olduğu hukuk sistemlerinde ise kırkambar sözleşmeleri ve karma yapıda başka tür navlun sözleşmeleri de yer almaktadır.

konşimento ya da bir başka taşıma belgesi niteliğinde olmayan yazılı sözleşmelerdir. Herhangi bir tarafın anlaşılan şartları yerine getirmemesi halinde uygulanacak hükümler de sözleşme şartları ile düzenlenebilir.[534] Bu sözleşmeler hukuken yazılı olarak yapılmakta ve kanunen 30 gün içinde Federal Denizcilik Komisyonunun (*Federal Maritime Commission*) bilgisine sunularak komisyonca kayıt altına alınmaktadır.[535] Servis sözleşmeleri, BIMCO'nun 2014 tarihli tip sözleşmesi Servicecon adıyla da standartlaştırılmıştır. Bu tip sözleşmede yer alan tarafların "*charterer*" yerine "*shipper*" biçiminde düzenlenmesi, kanaatimizce BIMCO'nun söz konusu sözleşmeleri kırkambar sözleşmesinin bir türü olarak kabul ettiğini göstermektedir.[536]

2008 tarihli Rotterdam Kurallarında da düzenlenme aşamasında Amerikan heyetinin talebi üzerine hizmet sözleşmelerine benzer nitelik taşıyan "hacim (*volume*) sözleşmeleri" tanımlanmış, taraflara sözleşmeyi sözlü şekilde yapabilme olanağı sağlanmış ve son derece karmaşık şekilde düzenlenmiş olmakla birlikte kısaca, tarafların anlaşması halinde kuralların bu tür sözleşmelerin bazı hükümlerine uygulanmayacağını kararlaştırabilecekleri hükme bağlanmıştır.[537] Kurallarda yer alan hacim sözleşmelerinin, taşıyanın yükümlülükleri bakımından Amerikan hukukundaki servis sözleşmelerine kıyasla daha serbest şekilde tanımlandığı belirtilmektedir.[538] Bu durumda yolculuk çarteri ya da slot çarter sözleşmesi şeklinde yapılan miktar sözleşmeleri ise, kuralların uygulama alanının tamamen dışında kalacaktır. Miktar sözleşmeleri, belirli ya da belirlenebilir bir miktar yükün hacim üzerinden belirlenen bir navlun karşılığında belirli bir süre içinde birden fazla gemi ile taşınmasını düzenleyen, kırkambar ve sefer çarteri sözleşmelerinin özelliklerini içinde barındıran farklı bir tür çarter sözleşmesi şeklinde tanımlanmaktadır.[539]

---

[534] Title 46 - Shipping. Chapter IV - Federal Maritime Commission. Subchapter B - Regulations Affecting Ocean Shipping in Foreign Commerce. Part 530.3 Code of Federal Regulations (govinfo.gov) Son Erişim:13.05.2023
[535] 46 CFR § 530.8 - Service Contracts. Federal Register, Volume 86 Issue 77 (Friday, April 23, 2021) (govinfo.gov) Son Erişim:13.05.2023
[536] Bu tip sözleşmenin şartları için Bkz. SERVICECON (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023
[537] Bkz. Rotterdam Kuralları Madde 1, 79 ve 80
[538] Proshanto K. Mukherjee ve Abhinayan Basu Bal. "A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective". **Journal of Maritime Law and Commerce.** Vol:40, No.4, (2009), s.584
[539] Ülgener (2017), s.37-41

Doktrinde hemfikir olduğumuz şekilde Amasya da, uygulamada çarter parti şeklinde yapılan miktar sözleşmelerinin Rotterdam Kurallarında düzenlenen sözleşme ile farklı özellikler gösterdiğini, aynı zamanda Rotterdam Kurallarının çarter sözleşmelerine uygulanmayacağını açıkça belirttiğini, bu nedenlerle kurallarda düzenlenen sözleşmelere miktar sözleşmesi yerine hacim sözleşmesi adı verilmesinin daha uygun olduğunu savunmaktadır.[540] Kanaatimizce Rotterdam Kurallarında yer alan hacim sözleşmelerinin düzenlenme amacı, miktar sözleşmelerinden ziyade servis sözleşmelerine benzer bir tür oluşturmak olduğundan; bu üç tür sözleşmenin de birbirinden ayrı özellikler taşıdığının kabulü gerekmektedir. Yine doktrinde, Rotterdam Kuralları ile düzenlenen hacim sözleşmelerinin hem tarifeli hem de özel taşımalar şeklinde düzenlenebileceği ve bu nedenle bu sözleşmelerin ne çarter ne kırkambar sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceği, değişik bir tür navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmektedir.[541] Fikrimizce gerek Amerikan hukukunda yer alan hizmet sözleşmelerinin, gerek Avrupa'da ilk kez Rotterdam Kuralları ile düzenlenen hacim sözleşmelerinin gerekse çarter sözleşmesi şeklinde düzenlenen miktar sözleşmelerinin konteyner taşımacılığı şeklinde ve konteyner gemileri ile de yapılabilmesine herhangi bir engel yoktur. Ne var ki uygulamada miktar sözleşmelerinin büyük oranda sıvı ve dökme yük üzerine akdedildiği görülmektedir. Söz konusu sözleşmelerin tamamının slot çarterden farkı, burada bir gemide yer (konteyner slotu) ayırtma unsuru yerine taşınması gereken belli bir miktar yükün varlığıdır.[542]

1.6.4.2.Slot Çarter Sözleşmeleri

Slot çarter sözleşmeleri, bir konteyner gemisinde donatan ya da gemi işletme müteahhidinin söz konusu geminin taşıma kapasitesinin TEU bakımından belli bir yüzdesini ya da belli bir TEU miktarını belirli bir süreliğine; kullanıp kullanılmadığından bağımsız olarak slot başına hesaplanacak bir navlun karşılığında bir çarterere tahsis

[540] Serap Amasya. "Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi". **Legal Hukuk Dergisi.** Yıl:8, Sayı:94, (2010), s.3534-3535.
[541] Mukherjee ve Bal, s.589
[542] Mukherjee ve Bal, s.591.; Yargıtay 11. HD E.2015/8024, K.2016/4197 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

etmesi olarak tanımlanabilir.[543] Slot çarter sözleşmeleri, kanaatimizce yolculuk çarterinin bir türü ve kısmi çarter sözleşmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.[544] Bu sözleşmelerin hukuki niteliği doktrinde tartışmalı olmakla birlikte genel görüş, içinde hem zaman hem de yolculuk çarteri özelliklerini barındıran karma bir sözleşme türü olduğu yönündedir.[545] Ne var ki; katıldığımız görüşe paralel şekilde İngiliz Yüksek Mahkemesi, 1999 tarihli bir kararında slot çartererlerin de Yüksek Mahkeme Kanunu madde 24(2) gereğince çarterer sayılması gerektiğine[546] ve slot çarter sözleşmelerinin bir tür kısmi yolculuk çarteri olduğuna karar vermiştir.[547]

Slot çarter sözleşmeleriyle ilgili Amerikan[548] ve Kanada[549] mahkemeleri de hukuki tespitlerde bulunmuş ve kararlarında bu sözleşmelerin, navlun sözleşmesinin bir alt türü ya da bir çeşit zaman çarteri olduğu sonucuna varılmıştır. Bu tür sözleşmelerin çartererlerini, genellikle düşük navlun karşılığında elde ettikleri slotu daha yüksek navlunla müşterilerine tahsis eden taşıma işleri komisyoncuları ile az talep aldıkları limanlara bir gemi tahsis ederek düzenli sefer yapmanın masrafını azaltmak isteyen diğer liner operatörleri oluşturmaktadır.[550] Slot çarter sözleşmeleri uygulamada çoğunlukla BIMCO'nun "*Slothire*" isimli standart tip sözleşmesi şeklinde düzenlenmektedir.[551] Aynı konsorsiyumda yer alan liner operatörlerinin kendi aralarında, belli limanlar için konteyner gemilerinde karşılıklı slot değişimi yapmak şeklinde akdettikleri çarter sözleşmelerine de uygulamada "çapraz slot çarter (*cross-slot charter*) sözleşmeleri" adı verilmektedir.[552] Bu sözleşmelerde her iki taraf da diğerinin gemisi bakımından çarterer sıfatına sahip olduğundan şartlar daha eşit şekilde belirlenmekte; tip çarter

---

[543] Christopher Hill. **Maritime Law.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995, s.186
[544] Slot çarter sözleşmelerinin, zaman çarterinin kısmi şekilde yapılamaması sebebiyle hem zaman hem de yolculuk çarteri özellikleri taşıyan bir karma sözleşme türü olduğu yönünde Bkz. Richardson (2000), s.145 ve Packard (2004), s.37
[545] Christopher Hancock QC. "Containerization, Slot Charters and the Law". Rhidian Thomas (Ed.), **Legal Issues Relating to Time Charters** içinde. London: Informa, 2008, s.250; Cezary Luczywek. "The Legal Aspects of a Slot Charter Agreement BIMCO "Slothire" Standart Slot Charter Party Form". **Prawo Morskie.** Cilt:XXXII, (2016), s.36-37
[546] Supreme Court Act 1981 (legislation.gov.uk) Son Erişim:13.05.2023
[547] MSC Mediterranean Shipping Company SA v The Owners of the Ship "Tychy" [2001] 2 Lloyd's Rep. 403
[548] International Marine Underwriters v MV Patricia S 06 Civ 6273 (19 January 2007); (2007) 713 LMLN 1
[549] Canada Moon Shipping Co Ltd and Another v Companhia Siderurgica Paulista-Cosipa and Another 2012 FCA 284 Para 53
[550] Rowbotham, s.54
[551] BIMCO Slothire 1993 genel şartları için Bkz. SLOTHIRE (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023
[552] İlian Djadjev. **The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo.** Switzerland: Springer, 2017, s.26

sözleşmelerinde görülen tahsis eden lehine yaklaşıma, çapraz slot çarter sözleşmelerinin şartlarında pek rastlanmamaktadır.[553]

1.6.4.3.Konteyner Gemisi ve Konteyner İçi Yer Tahsisi Sözleşmeleri

Konteyner gemilerinin belirli bir süre için bir çarterere tahsisini düzenleyen zaman çarteri sözleşmeleri için, konteyner taşımacılığının kendine has özellikleri sebebiyle BIMCO tarafından standart sözleşme tipi olan Boxtime düzenlenmiştir. 2004 tarihinde güncellenen bu tip çarter parti uyarınca; tahsis edilen geminin TEU bakımından ölçüleri, konteyner içinde taşınmayacak yükler için kaptan ya da tahsis edenden özel izin alma yükümlülüğü ve gemideki konteyner bağlama ve sabitleme malzemelerinin temini gibi sadece konteyner gemilerinde rastlanabilecek birçok konuya yer verilmiştir.[554]

Bu başlık altında son olarak incelenecek çarter sözleşmesi ise "konteyner içi yer tahsisi" sözleşmeleridir. Bu sözleşmeler aynı konsorsiyumda yer alan taşıyanlar arasında aynı başlangıç limanından aynı varma limanına taşınacak LCL yüklerin bir araya toplanarak taşınabilmesi amacıyla yapılan ve kanaatimizce bir tür çarter sözleşmesidir. Yapılan sözleşme ile içinde yer tahsis edilen konteynerin taşıyana ya da leasing şirketine ait olması, sözleşmede herhangi önem arz etmemektedir. Konteyner içi yer tahsisi sözleşmeleri taraflardan birisinin yazılı feshine kadar, yani belirsiz bir süre için aynı konsorsiyumda yer alan taşıyanlar arasında kurulmakta, taşınan yükle ilgili ortaya çıkabilecek tüm masraflara tahsis olunanın katlanacağı belirtilmektedir. Bu tür sözleşmeler genellikle karşılıklı slot çarter sözleşmelerinde olduğu gibi tahsis edenle tahsis olunanın yer değiştirdiği iki farklı sözleşme şeklinde yapılır ve bazı hallerde karşılıklılık esası gereğince tahsis olunandan herhangi bir ödeme talep edilmez.[555]

---

[553] Richardson, (2000), s.121-122.
[554] BIMCO Boxtime 2004 genel şartları için Bkz. BOXTIME 2004 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023
[555] Richardson (2000), s.169 vd.

1.6.5. Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığında Konteyner Tedariki Amacıyla Kullanılan Sözleşme Türleri

Konteynerler ile denizyolunda yük taşımaya dayalı sözleşme türlerini inceledikten sonra, bu başlık altında ise uygulamada yük taşıma yerine konteyner kullanımı amacıyla yapılan; konteyner ve konteyner ekipmanı leasingi, konteyner kiralama sözleşmesi ve boş konteyner konumlandırma olmak üzere üç sözleşme türü incelenecektir.

1.6.5.1.Konteyner ve Konteyner Ekipmanı Leasing Sözleşmesi

Bu eserin 1.4.2.3. numaralı bölümünde de belirtildiği gibi, konteyner leasing (finansal kiralama) sözleşmeleri büyük liner şirketlerin eksik konteyner temininde sıklıkla başvurdukları bir çözüm yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Piyasada kendi konteynerini üreten büyük şirketler dışındaki liner operatörlerinin konteynerlerinin %50'sinden fazlasını leasing yolu ile temin ettiklerini ve yıldan yıla değişmekle birlikte deniz ticareti piyasasındaki konteynerlerin %39'unun konteyner leasing şirketlerine ait olduğunu daha önce de belirtmiştik. Uluslararası konteyner leasing piyasasında 2022 itibariyle, kiralanan konteynerlerin %90'ına sahip olan ve bünyesinde birçok uluslararası konteyner leasing şirketini barındıran Amerika merkezli "Uluslararası Konteyner Kiralayanları Enstitüsü (*The Institute of International Container Lessors-IICL*)"; söz konusu endüstrinin dünya lideri olarak karşımıza çıkmaktadır. 1971 yılında kurulan bu enstitü aynı zamanda konteyner sınıflandırma konusunda uzmanlık sertifikaları ve eğitimleri vermekte; yine konuyla ilgili teknik bilgilendirici yayınlar hazırlamakta ve konteynerler için periyodik bakım ile tamir hizmetleri sunmaktadır.[556] Bunlara ek olarak birazdan inceleyeceğimiz üzere BIMCO, BOXLEASE standart sözleşme tipinde Enstitünün belirlediği yıpranma ve aşınma gibi pek çok tanım ve standarttan yararlanmıştır.[557]

---

[556] Ayrıntılı bilgi için Bkz. Home - The Institute of International Container Lessors (iicl.org) Son Erişim:13.05.2023

[557] https://www.bimco.org/-/media/bimco/contracts-and-clauses/contracts/comparisons/comparision_boxlease.ashx , s.2-3 ve 6, Son Erişim:13.05.2023

Leasing sözleşmeleri Türk hukukunda 2012 tarihli, 6361 Sayılı *Finansal Kiralama, Faktöring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu* ile tanımlanmış[558] ve düzenlenmiş; bu sözleşmelerinin yazılı biçimde yapılabileceği ve Finansal Kurumlar Birliği tarafından herkesin bilgisine açık özel bir sicile tescil edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Finansal kiralama sözleşmesinde kiracı, kiralanan malın zilyedidir ve sözleşmenin şart ve hükümlerine uygun biçimde söz konusu maldan her türlü faydayı elde etme hakkına sahip olup; kiralananın sigorta primleri de dahil olmak üzere mala ilişkin her türlü bakım ve onarım ile malın hasar ya da zıyaından sorumlu kabul edilmektedir.[559] Bu sözleşmenin unsurları kiralayanın bir finansal kiralama şirketi olması, bu şirketin kiralanan malın zilyetliğini her türlü faydasıyla birlikte kiracıya devretmiş olması, kiracının kararlaştırılan kira bedelini ödeme borcu altına girmesi ve taraflar arasında anlaşma olarak sayılabilir.[560] Leasing sözleşmeleri uygulamada çoğunlukla yabancılık unsuruna sahip sözleşmeler olduğundan, bu sözleşmeler yerel milletlerarası özel hukuk kurallarından bağımsızlaştırmak amacıyla uluslararası sözleşmelere de konu edilmiş[561]; ne var ki bu konvansiyonlar dünya genelinde geniş bir uygulama alanı bulamamıştır.

Konteyner leasingi ise hemen her halde uluslararası leasing sözleşmesinin bir türü şeklinde yapılmakta ve özellikle uluslararası konteyner taşımacılığı yapan liner şirketlerinin konteynerlerini taşıma yaptıkları limanlar arası yer değiştirme maliyetinden kurtulma amaçlarına hizmet etmektedir. Her ne kadar finansal kiralama giderleri hayli yüksek olsa da, konteyner taşımacılığında kullanılan farklı tür konteynerlerin tedarikindeki zorluklar, konteynerlerin ve ekipmanının bakım masrafları ve boş konteyner dengeleme sorunları; birçok liner şirketini en azından kullanılan konteynerlerin

---

[558] *Madde 3/ç: "Finansal kiralama: Bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayan tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması; kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın rayiç bedelinin yüzde doksanından daha büyük bir değeri oluşturması hâllerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemini,"... ifade eder.*
Madde 18: "1) Finansal kiralama sözleşmesi; kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir."
[559] 6361 Sayılı Kanun Madde 24. 8049 (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023
[560] Cevdet Yavuz. **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler.** Birinci Cilt. 11. Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2022, s.864
[561] Bkz. UNIDROIT (International Institute for the Unification of Private Law/Özel Hukukun Birleştirilmesine Yönelik Uluslararası Enstitü) Convention on International Financial Leasing (Ottawa, 28 May 1988) Convention - UNIDROIT ve Cape Town Convention-Convention on International Interests in Mobile Equipment (2001) Cape Town Convention - UNIDROIT Son Erişim:13.05.2023

bir bölümü bakımından malik olmak yerine finansal kiracı olma yoluna itmiştir.[562] İstisnai bazı hallerde konteyner kiralamasının finansal kiralama yerine finansal faaliyet kiralaması (*operational leasing*) şeklinde de yapıldığı gözlenmektedir. Operasyonel kiralama, finansal kiralama tanımına girmeyen diğer tüm ticari kiralama işlemlerini tanımlamak için kullanılmakta ve bu tür sözleşmeler; belirli bir süre boyunca yapılan ve kiracıya önceden belirlenmiş ihbar süreleri içinde sözleşmeyi iptal hakkı veren orta vadeli bir kiralama türü olarak karşımıza çıkmaktadır.[563]

Uluslararası konteyner leasing piyasasında üç temel leasing sözleşmesi türü karşımıza çıkar: tam servis leasingi ya da konteyner havuzu işletme planı olarak da adlandırılan ana (*master*) leasing, kısa dönem (*short term*) leasing ve uzun dönem (*long term*) leasing. BIMCO ise 2004 tarihli BOXLEASE standart tip sözleşmesinde konteyner leasingi sözleşmelerini ana/kısa dönem (*master/short*) leasing ve dönemsel (*term*) leasing olarak ikiye ayırmakta; ana/kısa dönem leasing sözleşmesini dönemsel leasing sözleşmesine kıyasla değiştirilebilir süre, konteyner sayısı ve teslim depoları özelikleri ile farklılaştırmaktadır.[564] Kiralayana finansal kiralama yanında bakım, onarım, kiralanan konteyner miktarı değişikliği, yeniden konumlandırma gibi ek hizmetler sunan; kiraya verenin bir leasing şirketinden çok lojistik servis sağlayıcı şeklinde hizmet verdiği kısa ya da orta dönemli leasing sözleşmeleri, ana (*master*) leasing olarak adlandırılmaktadır.[565] Piyasada kuru (*dry*) leasing olarak da adlandırılan uzun dönem leasing sözleşmeleri ise belirli bir konteyner miktarı ile kesinleştirilmiş ve genellikle standart bir konteyner ömrünün yarısına denk gelen 5 ile 8 yıl arasında önceden belirlenmiş bir zaman aralığını kapsamakta; bu tür sözleşmelerde kiracıya ana leasing sözleşmelerinde olduğu kadar geniş hizmetler sunulmamaktadır. Uzun dönemli leasing sözleşmelerin bitiminde, kullanılan konteynerlerin leasing veren tarafından kiracıya satılacağı hükmü de yer alabilmektedir.[566] Son olarak, kısa dönemli leasing sözleşmeleri piyasada sefer (*trip*) ya da spot leasing olarak da isimlendirilebilmekte; bu tür sözleşmelerle taşıyanlar, genellikle

---

[562] Lina Lumetzberger. "Where is my Container? The Protection of Container Leasing Companies' Proprietary Rights". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Lund Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2010, s.24

[563] Saadet Öztaş ve Emel Burak. "Türkiye'de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing)". **Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2014), s.55-56

[564] BOXLEASE Bölüm II Genel Şartlar 6. Bkz. https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/boxlease , Son Erişim:13.05.2023

[565] Lumetzberger, s.25

[566] Sotirios Theofanis ve Maria Boile. "Empty marine container logistics: facts, issues and management strategies". **GeoJournal.** Vol:74, No:1, (2009), s.55

tek bir sefer için ihtiyaçları kadar konteyneri varma limanında ya da gidiş-dönüş seferi (*round trip*) sonunda, konteynerleri ilk kiraladıkları limanda iade etmek üzere kiralamaktadırlar.

Günümüz konteyner leasing piyasası genel olarak incelendiğinde, yüksek maliyeti sebebiyle ana leasing sözleşmelerinin yerini uzun dönem leasing sözleşmelerine bıraktığı görülmektedir. Buna karşılık fiyatların ve konteyner talebinin düşük olduğu dönemlerde taşıyanlar, leasinge ek olarak boş konteyner konumlandırma ve depolama hizmetini sunan ana leasing sözleşmelerinden faydalanarak maliyetlerini düşürmeyi amaçlamaktadır. Deniz ticaretindeki belirsiz ve dalgalı fiyatlar sebebiyle konteyner leasing firmaları ise kısa dönemli konteyner leasinginden kaçınmakta; sonuç olarak piyasada en sık karşılaşılan sözleşme türü, uzun dönem leasing sözleşmeleri olarak karşımıza çıkmaktadır.[567]

Konteyner leasinginin piyasada yaygınlaşması ve sözleşme taraflarının menfaat dengelerinin neredeyse eşit olması sebepleriyle konteyner leasingi sözleşmelerinin standartlaştırılması ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaca yönelik BIMCO ilk olarak 1997 yılında CONLEASE adlı tip sözleşme ile konteyner leasingini düzenlemiş ancak; soğutmalı konteynerlerdeki soğutucu motorlar ya da konteynerleri birbirinin üzerine sabitlemede kullanılan kelepçe ve çelik halatlar gibi konteyner taşımacılığında kullanılan konteyner ekipmanı, uygulama ile paralellikten uzak şekilde bu sözleşmenin kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu sebeple konteyner leasing şirketleri ile konteyner kiralayanlar arasında konteyner ekipmanının kiralanması için ayrıca bir leasing sözleşmesi daha düzenlenmek durumunda kalınmıştır. 2004 yılında ise tekrar düzenlenen standart tip konteyner leasingi sözleşmesi BOXLEASE ile bu ihtiyaca cevap verilerek konteyner leasinginin kapsamına konteyner ekipmanları da dahil edilmiştir.[568] BOXLEASE her ne kadar uygulamada yaygın biçimde kullanılmaktaysa da, sözleşme hükümlerinin taşıyanların lehine olması sebebiyle konteyner leasing şirketlerince eleştirilmekte; taşıyanlara karşı eşit pazarlık gücüne sahip büyük leasing şirketlerinin istisnai haller

---

[567] Alejandra Gomez-Padilla ve Diğerleri. "An option contract model for leasing containers in the shipping industry". **Maritime Economics and Logistics.** Vol:23, (2021), s.331 vd.

[568] Bkz. https://www.bimco.org/-/media/bimco/contracts-and-clauses/contracts/comparisons/comparision_boxlease.ashx , s.1 Son Erişim:13.05.2023

dışında müşterileri ile BOXLEASE yerine kendi standart leasing sözleşmelerini imzaladıkları görülmektedir.[569]

1.6.5.2.Konteyner Kiralama Sözleşmesi

Konteyner kiralama sözleşmeleri, aynı konsorsiyumda yer alan taşıyanların birbirilerinin maliki olduğu konteynerleri ihtiyaç durumunda birbirlerine kiralama imkanı veren özel nitelikli bir taşınır kirası olarak karşımıza çıkar. Konteyneri kiraya veren taşıyan, konteynerin sözleşmede ayrıntılı biçimde belirlenen durumda ve/veya standartlara uygun olmaması dolayısıyla kiracının uğrayacağı her tür zararı tazmin etmekle mükelleftir. Kiracı taşıyan ise kiraladığı konteyner türü ve özelliklerine uygun miktarda bir kira bedeli ile hakimiyeti sırasında konteynerin ya da üçüncü kişilerin uğradığı her türlü zarardan sorumlu olmaktadır. Bu sözleşmelerde aynı zamanda kiralayanı, konteyner kiracının hakimiyetindeyken vuku bulan her türlü zarar sebebiyle üçüncü kişilerce açılacak haksız fiile dayalı her türlü davaya taraf olmaktan koruyan hükümlere de yer verilmektedir.[570] Bu tanımıyla konteyner kiralama sözleşmesi, yukarıda da açıkladığımız aynı konsorsiyumda yer alan taşıyanların, konteyner gemilerindeki boş slotları birbirlerine tahsis ettikleri karşılıklı slot çarter sözleşmelerinin konteynerlere uyarlanmış bir türü görünümündedir.

1.6.5.3.Karşılıklı Konteyner Tedariki Sözleşmesi

Son olarak konteyner taşıyanları arasında yapılan, bir çeşit karşılıklı konteyner kiralama/kullandırma sözleşmesinden söz etmek istiyoruz. Global ticarette büyük üreticilerin yerleşik olduğu Uzak Doğu'dan gelen konteynerlerin genellikle dolu olarak yola çıktığını, bunun yanında bu bölgeden mal ithal eden Amerika ve Avrupa gibi bölgelere ulaşan konteynerlerin ise aynı miktarda doldurularak geri gönderilemediğini; bu ticaret dengesizliğinin de belli bölgelerde konteyner ihtiyacına, belli bölgelerde ise

[569] Büyük konteyner leasing şirketlerinden Triton, bünyelerinde yalnızca tek bir müşteri ile BOXLEASE tip sözleşmesi imzaladıklarını, onun da üzerinde pek çok değişiklik yapılmış bir versiyonu olduğunu açıklamıştır. Lumetzberger, s.44
[570] Richardson (2000), s.166-169

konteyner fazlalığına neden olduğunu önceki bölümlerde belirtmiştik.[571] Bu sebeple liner şirketleri arasında, konteyner fazlalığı olan bölgelerdeki boş konteynerleri konteyner ihtiyacı olan bölgelere taşımak amacıyla belirli bir kullanım ücreti karşılığında, her iki tarafın da hem taşıtan hem de taşıyan olduğu karşılıklı konteyner değişim sözleşmeleri yapılmaktadır. Bu sözleşmeler BIMCO tarafından ilk olarak 2004 yılında BOXCHANGE adıyla standartlaştırılmış, daha sonra elektronik konteyner takip sisteminin (EDI) yaygınlaşması ve uygulamadaki diğer bazı değişikliklere uyum sağlamak ve sözleşme şartlarını daha açık biçimde ifade etmek amacıyla 2016 yılında yenilenmiştir.[572] Bu sözleşme ile taşıyanlar sözleşmede belirtilen süre boyunca ve karşılıklı olarak belirli bir kullanım ücreti karşılığında, birbirlerine ait konteynerleri konteyner fazlası bulunan limanlardan konteyner eksiği bulunan limanlara yolculuk bazında doldurarak taşıma hakkı vermektedirler.[573] Yine bu sözleşme ile aynı leasing şirketinden konteyner temin eden operatörlerden biri, leasing süresinin dolduğu kendi konteynerleri yerine ihtiyaç fazlası olarak bulunan başka operatörün konteynerini de şirkete teslim edebilmektedir.[574]

[571] Bkz. Bölüm 1.4.2.3.
[572] BOXCHANGE 2016 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023
[573] Bir taşıyana ait konteynerin bir limandan diğer taşıyanca teslim alınmasına "delivery", söz konusu konteynerin taşımada kullanılarak taşıyanın konteyner eksiği olan bölgede kendisine teslim edilmesine de "redelivery" adı verilmiştir. Sample copy BOXCHANGE 2016 v2.pdf Hüküm 3-4. Son Erişim: 13.05.2023
[574] Bu işleme "direct interchange" adı verilmiştir. ibid Hüküm 1

2.NAVLUN SÖZLEŞMELERİNDE DEMURAJ

Çalışmamızın ilk bölümünde konteyner ve deniz yolu ile konteyner taşımacılığı hakkında okuyucuya yapılan genel bilgilendirmenin ardından, bu bölümde çalışmamızın temelini oluşturan konteyner demurajı kavramı, bu kurumun hukuki niteliği ve diğer özellikleri açıklanmaya çalışılacaktır. Konteyner demurajı kavramının açıklanmasında, -kuşkusuz son yıllarda artan düzenli hat taşımacılığı sebebiyle deniz ticareti geçmişine nazaran yeni bir kavram olması sebebiyle-, bu kurumun yolculuk çarteri sözleşmelerindeki yansıması, bir başka deyişle "temeli" olan sürastarya (demuraj) kurumunun önemi büyüktür. Özellikle ortak hukuk sitemindeki mahkeme kararları incelendiğinde, konteyner demurajının yolculuk çarteri sözleşmelerindeki sürastaryadan türetildiği; hatta pek çok halde bu iki kurumun birbiri ile tamamen aynı özelliklerde olduğu yönünde kararlara rastlanmaktadır.[575] Biz de aşağıda öncelikle yolculuk çarteri sözleşmelerindeki sürastarya kurumunu ve özelliklerini inceleyecek; ardından açıklayacağımız konteyner demurajı ile aralarındaki ortak özellikleri ve farkları belirleyecek ve bu iki kurumu hukuki olarak karşılaştırılabilmesine olanak sağlamaya çalışacağız.

2.1.Sefer Çarteri Sözleşmelerinde Demuraj (Sürastarya) Kavramı

Sefer çarteri sözleşmeleri, çalışmamızın 1.6.2.2. numaralı bölümünde de belirtildiği üzere; geminin bir limandan diğerine yük taşıması amacıyla ticari yönetiminin kısmen ya da tamamen çarterere devredildiği bir tür navlun sözleşmesidir. Bu sözleşmenin tarafları, gemiye malik olan ya da gemiyi tahsis yolu ile işleten donatan (taşıyan) ve çarterer(ler) olarak tanımlanmaktadır. Sefer çarteri sözleşmelerinde bir tarafta gemisini sürekli olarak işleterek (pervaneyi döndürerek) navlun kazanmak amacı güden taşıyan (donatan), diğer tarafta da yükünü bir noktadan diğerine taşıtmak isteyen bir ya da birden fazla çarterer bulunduğu söylenebilir. Her ne kadar son yıllarda menfaatler dengesi donatanlar lehine bozulmuş ve çartererlerin sözleşme görüşmeleri aşamasında pazarlık güçleri azalmış olsa

[575] *Maritime Serv. v. Sweet Brokerage* De P.R 537 F.2d 560 (1st Cir. 1976); *TAG/ICIB Services, Inc. v. Constructora Celta, Inc.* 326 F.Supp. 2d 249; *CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc*., 91 F. Supp. 3d 841 (2015); *Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. v. Archer-Daniels-Midland Company*, No. 17-CV-5588 (JMF); *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283;

da kırkambar sözleşmelerine kıyasla taşıyanlar karşısında daha avantajlı bir konumda oldukları; standart sözleşme metinlerine özel hükümler ekleterek değişiklik yapabildikleri görülmektedir. Bu sözleşmelerin ifasında ticari hayatta karşılaşılan piyasaya ilişkin bazı istisnai haller dışında[576], belirtilen liman ve zamanda yükün hızlıca gemiye yüklenip yine hızlıca gemiden boşaltılmasının her iki tarafın da menfaatine olduğu tespit edilebilmekte[577]; bu sebeple tarafların taşıma işinin mümkün olduğunca kısa bir sürede bitirilmesi için belirli işlem ve eylemleri gerçekleştirmeleri konusunda işbirliği halinde olmaları, ifa aşamasında önemli bir yer tutmaktadır.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinin ifasına ilişkin, hareket limanındaki yükün gemiye yüklenmesi (yükleme) ve varma limanında gemiden boşaltılması (boşaltma) aşamalarında, tarafların ve bunların temsilcilerinin birbirleri ile sürekli iletişim halinde olmaları ve birlikte çalışmaları; yükün teslimi ve tesellümü sırasında herhangi bir gecikmeye mahal verilmemesi açısından mühimdir. Ne var ki bazı hallerde, yükleme ve boşaltma işlemleri planlanan sürelerde gerçekleştirilememekte; tarafların kusurlu davranışları ya da kontrollerinde olmayan sebeplerle gecikmeler yaşanabilmektedir. Yaşanan bu gecikme halleri bakımından, bir tarafın diğerine karşı yükümlülüklerini tam ve doğru biçimde ifa etmemesinin; taşıyanın sorumluluk sahası bakımından yükleme ya da boşaltma süresinin hesabına katılmayacağı, çartererin sorumluluk sahası bakımından ise parasal bir karşılığı olması gerektiği kabul edilmiş ve akdedilen yolculuk çarteri sözleşmelerine bu yönde şartlar konulmuştur.

Sefer çarteri sözleşmelerinde yer alan sürastarya kurumu, kanaatimizce yolculuk çarteri sözleşmesinin her iki tarafının da menfaatine hizmet etmektedir. Sefer çarteri sözleşmeleri bakımından taşıyan, bizzat gemi maliki, gemi üzerinde intifa hakkı sahibi, gemi kiralayanı (*bare-boat* ya da *demise* çarterer) ya da zaman çartereri olabilir. Deniz ticareti piyasası göz önüne alındığında genellikle gemi malikinin gemisinin çalıştırılmamasına ilişkin zararı, gemi kiralayanından daha az; zaman çartererin zararı da

---

[576] Çartererin yükü derhal satışa çıkarma iradesinin olmadığı durumda yükün saklama masraflarından kar etmesi veya satış bedelini yükün teslimi ile talep edeceği satış sözleşmeleri bakımından malın piyasa fiyatının yükselmesi hallerinde de satış bedelinden kar etmesi söz konusu olabilmektedir.

[577] Sefer çarteri sözleşmelerinde gecikmenin daima taşıyan aleyhine olduğu yönünde Bkz. Yeliz Demir Araz. "GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu". **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:5, (2004), s.87

gemi maliki ve gemi kiralayanından daha fazla bir meblağdır. Bunun sebebi gemi malikinin geminin işletilmesine ilişkin giderlerine gemi kiralayanı bakımından gemi kirasının, zaman çartereri bakımından ise çarter navlununun eklenmesidir. Ne var ki bu durum sürastarya ücretinin çartererin gemi üzerindeki hakimiyetinin niteliğine göre belirlenmesine sebep olmaz.

Sefer çarteri sözleşmelerindeki yükleme ve boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesine ilişkin süreler starya (yükleme ve/veya boşaltma süresi) ve sürastarya (yükleme ve/veya boşaltmadan sonraki ek süre) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Türk hukukunda yükleme ve boşaltma süreleri, TTK 1153 ve 1169 ile düzenlenmiş olmakla birlikte; yüke ilişkin hangi işlemlerin yükleme ve boşaltma süresine dahil edileceği belirlenmeyerek bu hususlar kanaatimizce sözleşme taraflarının iradelerine bırakılmıştır. İngiliz hukukunda da hangi faaliyetlerin yükleme ve boşaltma işlemlerine dahil edileceği pek çok davaya konu edilmiştir.[578]

Sürastarya süresi ve bu sürenin kullanımından doğan sürastarya ücretine ise TTK'nın 1154., 1155., 1170. ve 1171. maddelerinde yer verilmiştir. Kanuna göre taşıyanın sözleşmede kararlaştırılması halinde, eşyanın yüklenmesi ya da boşaltılması için, yükleme yahut boşaltma süresinden daha fazla beklemekle yükümlü olduğu ve bu süreye "sürastarya süresi"; bu süre boyunca taşıyana ödenen paraya da "sürastarya parası" adı verildiği belirtilmektedir. Sürastarya için uygulamada kullanılan bir diğer terim olan "demuraj" ise, kelime olarak Fransızcadan türetilmiş olup; temerrüt, gecikme anlamına gelen "*demeure*" kelimesinden dilimize ve pek çok dile uyarlanmıştır.

Doktrinimizde sürastarya; *"donatana gemisini sürastarya süresi sırasında da yükleme ve boşaltma faaliyetleri için hazır bulundurması karşılığında ödenen bir ücret"*[579]; *"taşıyana gemisini sürastarya süresi içinde yüklemeye (boşaltmaya) hazır durumda bekletmesi karşılığında ödenen para"*[580]; *"tarafların starya süresi içinde yüklemenin* (boşaltmanın) *tamamlanamaması ihtimalini dikkate alarak kararlaştırdıkları ek bekleme süresi"*[581]; *"taşıyanın yükleme ve boşaltma faaliyetleri sırasında bekleme*

[578] Konu ile ilgili ayrıntılı açıklama için Bkz. Baughen, s.9-16.
[579] Ülgener (2017), s.358
[580] Çağa/Kender (2004), s.48
[581] Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.355 ve 362

yükümlülüğünün bir miktar uzatılması karşılığında yapılan bir ödeme"[582] olarak tanımlanmaktadır.

Karşılaştırmalı hukuk sistemleri bakımından ise, uluslararası deniz ticareti piyasasındaki yolculuk çarteri sözleşmelerine ilişkin bütün terimlerin ortak bir şekilde tanımlanmasının faydalı olacağı görüşlerine öncelik verilerek, sözleşme taraflarının yararlanabileceği tavsiye niteliğinde bazı yazılı kurallar yayınlanmıştır. Bunlardan ilki, son versiyonunun 2013 yılında BIMCO tarafından yayınlanan ve 1993 tarihli "Yolculuk Çarter Partisi Starya Yorumlama Kuralları -*Voyage Charter Party Laytime Interpretation Rules* (VOYLAYRULES)"nın bir yenisi niteliğindeki "Çarter Partileri İçin Starya Süresi Tanımları -*Laytime Definitions for Charter Parties*- 2013" isimli belgedir.[583] Bu kurallar listesinin 30 numaralı tanımında sürastarya; "*starya süresinin bitimiyle birlikte taşıyana, geminin taşıyanın kusuru bulunmaksızın gecikmesi sebebiyle ödenen, üzerinde anlaşılmış bir miktar para"* olarak tanımlanmıştır. İkinci cümlede ise sürastaryaya, çarterpartide özellikle belirtilmediği müddetçe starya süresine uygulanan istisnaların uygulanmayacağı belirtilmiştir.[584] Aynı tanım dünyanın en eski deniz taşımacılığı piyasası olan Baltık Borsasının (*Baltic Exchange*) 2020 yılında yayınladığı tavsiye yazısında da yer almaktadır.[585]

Yabancı doktrinde sürastarya; çarterpartide kararlaştırılan bir klozla çartererin yükleme ya da boşaltmayı tamamlayabilmesi için gemiyi fazladan bekletebilmesine olanak tanıyan ve gün başına belirlenen sabit bir miktar para[586]; çarterer tarafından geminin, yüklenmesi veya boşaltılması ya da bunlarla ilgili belirli görevlerin yerine getirilmesi için, normalde gerekli olduğu kabul edilen zamanın ötesinde bir süre kullanılması amacıyla sözleşme ya da kanunla sağlanan bir ödeme[587]; çarter partinin çarterere genellikle, birden fazla yükleme ve boşaltma süresinin yanında gemiyi belli bir sayıda ek gün kadar meşgul etme ve karşılığında öngördüğü belirli bir tarife ödemesi[588]; geminin yüklenmesi veya

---

[582] M. Fehmi Ülgener. **Sürastarya Süresi ve Ücreti.** Ankara: Adalet Matbaacılık, 1993, s.114
[583] Laytime Definitions for Charter Parties 2013 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023
[584] İbid s.4
[585] https://www.balticexchange.com/content/dam/balticexchange/consumer/documents/data-services/documentation/ocean-bulk-guides-policies/2020_BalticCode.pdf s.34 Son Erişim:13.05.2023
[586] Wilson, s.76
[587] Tiberg, s.2
[588] Raoul Colinvaux. **Carver's Carriage by Sea Volume 2.** London: Stevens & Sons, 1982, s.1813

boşaltılması için belirlenen, veya bu süre sabit değil ise makul bir sürenin ötesinde tutulması nedeniyle çartererler tarafından gemi malikine ödenecek bir miktar para[589] olarak tanımlanmaktadır.

2.1.1.Türk Hukukunda ve Müşterek Hukuk Sisteminde Demuraj

Sürastarya kurumu deniz ticaretinin en eski kurumlarından birisi olup, temeli 7. veya 8. yüzyıla dek uzanmaktadır.[590] Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi sürastarya süresi ve ücreti, yolculuk çarteri sözleşmelerinde tarafların menfaatler dengesine hizmet eden; çartererin yükleme ve boşaltmayı süresinde gerçekleştirememesi halinde, taşıyanın gemisini daha fazla süre bekletse dahi herhangi bir zarara uğramasını önleme amacına yönelik olduğu kadar; çartererin de belirli bir miktar para karşılığında yükleme ya da boşaltmayı tamamlayabilmesine olanak veren bir uygulama olarak karşımıza çıkar. Hukuki niteliği ne olursa olsun sürastarya ücreti, likit bir para alacağıdır ve gemisi için kaybedilen zaman dilimindeki taşıyanın uğradığı zararın telafisine yöneliktir. Çartererin yükleme ya da boşaltmayı kararlaştırılan ya da makul süre içinde tamamlayamaması karşılığında, taşıyanın gemisini alarak yolculuk çarteri sözleşmesini sona erdirmesini önleyerek çartererin menfaatine de hizmet eder.

Yolculuk çarteri sözleşmesinin yapılışı sırasında kararlaştırılmış olduğu takdirde demuraj, taşıyanı kararlaştırılan sürenin bitimine dek gemisini çekerek sözleşmeyi feshetmekten alıkoyar.[591] Bu aşamadan sonra ise hem Türk hukuku hem de karşılaştırmalı hukuklarda[592] yükleme süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresinin bitiminde yüklemeye hala başlanmadığı takdirde taşıyana, sözleşmeyi feshedilmiş sayma hakkı verilmiştir.[593] Çarterer ise yükleme tamamlanıp yolculuk başlamadan taşıyanın yaptığı tüm masrafları ve zararını karşılamak şartı ile sözleşmeyi feshedebilmektedir. Bu kanuni fesih hakkının sürastarya süresinin hesabı bakımından da bazı sonuçları olmaktadır. TTK m.1158/3'e göre, çartererin yolculuk çarteri sözleşmesini taşınacak eşyanın gemiye

[589] Baughen, s.309
[590] Schofield, s.9 vd.
[591] Tiberg, s.535
[592] Yabancı hukuklardaki düzenlemelerden bazıları için Bkz. Tiberg, s.536
[593] TTK m.1159

yüklenmesinden sonra feshi halinde, bu eşyanın gemiden boşaltılması için harcanacak süre starya ya da sürastaryadan sayılmaz. Taşıyan, eşyanın gemiden boşaltılmasını beklemesi ya da boşaltma işlemlerinden kaynaklanan herhangi bir zarar sebebiyle çartererden sürastarya parasından az olmamak üzere tazminat talep edebilecektir.[594] Belirtmek gerekir ki, söz konusu fıkrada TTK m.1155/1'ten farklı şekilde "sürastarya parası" yerine "sürastarya ücreti" teriminin kullanılması terim birliği bakımından isabetli olmamıştır.

2.1.2.Demurajın Fonksiyonları

Tazmin (*Reparative*)

Özellikle sürastaryanın bir tür gecikme tazminatı olduğunu kabul eden ortak hukuk sistemine göre sürastarya, yükleme ve boşaltma sürelerine uymayarak sözleşmeye aykırı davranan çartererin taşıyana, bu hareketinden kaynaklanan zararlarına karşılık olarak ödediği bir tür tazminattır. Sürastaryanın tazmin fonksiyonunun Türk hukukunda açısından var olduğunu kabul etmek mümkün görünmemektedir.[595]

Mevcut Durumu Koruma (*Retentive*)

Demuraj görünürde taşıyanın menfaatine hizmet ediyor olsa da, sözleşmede kararlaştırılmadığı takdirde gemiyi kararlaştırılan ya da makul yükleme süresinden fazla bekletme hakkı bulunmayan çartererin de menfaatine hizmet etmektedir. Yolculuk çarteri sözleşmelerindeki demuraj klozu bu özelliği ile yükleme ya da boşaltma süresini aşan gecikmeler bakımından geminin sözleşme dahilinde tahsisine devam edilmesini sağlamaktadır.[596] Bu sayede yaşanabilecek küçük gecikmeler sebebiyle çarter sözleşmesinin sona erdirilmesini önlemeye de hizmet etmektedir.[597]

---

[594] TTK m.1158
[595] Ülgener (2017), s.357
[596] Tiberg, s.41; Ülgener (2017), s.358
[597] Tiberg, s.95

Ceza (*Punitive*)

Sürastaryanın bir tür sözleşme cezası (cezai şart) olarak kabul edildiği sistemler bakımından geçerli olan bu fonksiyon bakımından sürastarya, yolculuk çarteri sözleşmesinden kaynaklanan bir yükümlülük olan yükleme ve boşaltmayı en hızlı biçimde gerçekleştirme yükümlülüğüne aykırı davranan çartereri cezalandırmaya yöneliktir.

Teşvik (*Incentive*)

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde kararlaştırılması halinde sürastarya, çartereri yükleme ve boşaltmayı sözleşme ile kararlaştırılan ya da makul sürede yapması için bir teşvik niteliği de taşımaktadır. Çarterer, söz konusu sürelere uymaması halinde birim süre başına belli bir miktar para ödemek zorunda kalacağının bilinciyle yükleme ve boşaltma işlemlerini daha özenli bir şekilde gerçekleştirebilir. Demurajın teşvik fonksiyonu sözleşmesel ilişki anlamında da en etkili fonksiyondur.[598] Ne var ki günümüz sisteminde sürastaryanın bir kez işlemeye başladıktan sonra çartererin sorumluluk sahasında yer almayan gecikmeler boyunca da işlemeye devam etmesi halinde, kanaatimizce bu fonksiyonun ortadan kalkmış olduğu kabul edilmelidir. Sürastaryanın teşvik fonksiyonu sayesinde limanlarda genel olarak beklemelerin de önüne geçildiği savunulmaktadır.[599]

2.1.3.Demurajın Hukuki Niteliği ve Bu Niteliğinin Belirlenmesi Bakımından Hukuk Sistemimiz ile Karşılaştırmalı Hukuk Sistemlerine Genel Bir Bakış

Türk hukukunda sürastaryanın hukuki niteliği uzun yıllar doktrinde tartışılmış, yeni TTK ile kanun koyucu bu konuya açıklık getirerek bu tartışmalara son vermeyi amaçlamıştır. Ne var ki doktrindeki yorumlar göz önüne alındığında bu amaca ulaşıldığını söylemek pek de mümkün görünmemektedir.[600] Kanun koyucu sürastaryaya ilişkin düzenlediği "Sürastarya Parası" başlıklı TTK m.1156'nın gerekçesinde, sürastaryanın bir tür tazminat ya da ücret olmadığını, alacaklının temerrüdünden kaynaklanan ve taşıyanın gecikme

[598] Tiberg, s.42
[599] Ülgener (2017), s.357
[600] Eleştiriler için Bkz. Kaner (2014), s.29; Ülgener (2017), s.359; Yazıcıoğlu/Kender/Çetingil, s.355; Aytekin, s.113

dolayısıyla yaptığı zorunlu ve faydalı masrafları kapsayan bir tür para alacağı olduğunu belirtmektedir.[601] Önceki başlıklarda da belirtildiği gibi TTK m.1158/3'te sürastarya parasından "sürastarya ücreti" olarak söz edilmiş; kanaatimizce uygulamada kullanımı açısından daha isabetli olan bu terime neden "para" dendiği anlaşılamamıştır. Sürastarya, Türk hukukunda bakımından elbette işçinin gerçekleştirdiği hizmet karşılığında işverenden talep ettiği para olan "ücret" niteliği taşımamaktadır[602]; ne var ki tamamen deniz ticareti hukukuna özgü bir kurum olan sürastaryanın ücret olarak nitelendirilmesi uluslararası piyasalarda ve standart sözleşme metinlerinde yaygın kullanımından kaynaklanan özel bir adlandırmadır.[603] Sürastaryanın aynı zamanda TTK'da belirtildiği gibi yükleme ya da boşaltmadaki gecikme sebebiyle yapılan zorunlu ve faydalı masraflardan ibaret olması ticari gerçeklerle örtüşmemektedir; uygulamada taşıyan sürastarya ile aynı zamanda fazladan beklemesi sebebiyle yoksun kaldığı kazancını ve varsa uğradığı zararı karşılayabilmeyi amaçlamaktadır. Yargıtay ise sürastarya parasını, tazminat ya da cezai şart niteliği taşımayan, *"taşıyanın gemiyi yükleme veya boşaltma limanında bir süre daha bekletmesinin karşılığı olan bir ücret"* olarak tanımlamaktadır.[604] Bu tanımdan da anlaşılabileceği üzere yüksek mahkeme de, sürastarya parasının taşıyanın yaptığı zorunlu ve faydalı masraflardan daha kapsamlı bir tazmine yönelik olduğu kanaatindedir.

Karşılaştırmalı hukuklar incelendiğinde, Fransız hukukunda demuraj, yolculuk çarteri sözleşmesinde yükleme ve boşaltmanın süresinde gerçekleştirilmemesinden kaynaklanan bir tür navlun teferruatıdır.[605] Bu madde ışığında Fransız hukukunda da sürastaryanın sözleşmeye aykırılıktan kaynaklanan bir tür tazminat olarak kabul edilmediği, Türk-Alman sistemindeki gibi önceden kararlaştırılan bir tür ücret sayıldığı söylenebilir. Nitekim 2020 yılında Fransız Yüksek Mahkemesi taşıyanın çartererden sürastarya ücretine ek olarak bu süre içinde oluşan zararlarına ilişkin ayrıca tazminat talep

---

[601] Dinç (2014), s.920

[602] Bkz. 4857 Sayılı İş kanunu Madde 32: *"Genel anlamda ücret bir kimseye bir iş karşılığında işveren veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ve para ile ödenen tutardır."* 1.5.4857.pdf (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[603] Uygulamada "demurrage charge" şeklinde kullanılan terimin Türkçe karşılığı "sürastarya ücreti" olmalıdır.

[604] Yargıtay 11. HD E.2014/12287, K.2015/11462 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[605] Fransa Taşımacılık Kanunu Madde R5423-23, Article R5423-23 - Code des transports - Légifrance (legifrance.gouv.fr), Son Erişim:13.05.2023

edebileceği yönünde bir karar vermiştir.[606] Fransız mahkemelerinin sürastaryanın bir tür navlun teferruatı olduğunu açıkça belirten kararları da mevcuttur.[607]

Belçika ve İtalya hukukları ile İngiltere, ABD ve Avustralya'nın da dahil olduğu ortak hukuk sistemleri ise sürastaryayı sözleşmeye aykırılıktan kaynaklanan bir tür tazminat olarak kabul etmektedir.[608] Yolculuk çarteri sözleşmesinde yükleme ya da boşaltmanın süresi içinde gerçekleştirilmesi çarterere ait bir yükümlülük olarak tanımlanmakta, bu yükümlülüğe aykırı davranış, yani sürelere uyulmaması halinde ise sözleşmenin ihlal edildiği varsayılmaktadır. Bu noktadan sonra taşıyan, sözleşmeden dönerek gemisinin tahsisinden vazgeçebilir ya da sözleşmeye aykırı davranıştan kaynaklanan zararının tazminini isteyebilir. İşte demuraj da bu tazminatın birim süre başına önceden (götürü olarak) belirlenmiş miktarı olarak karşımıza çıkar.

Karşılaştırmalı hukuklarda mahkemelerin, sürastaryanın hukuki niteliğine ilişkin farklı nitelendirmelerde bulundukları kararlar da mevcuttur. Pek çok yabancı mahkeme önceki yıllarda sürastaryanın, bir tür tazminat olmasının yanı sıra gecikme zararı ya da cezai şart olduğu yönünde kararlar vermiştir.[609] Günümüzde İngiliz yargı kararlarında sürastaryanın gecikme zararlarından kaynaklanan bir tür götürü tazminat olduğu görüşü hakimdir.[610] İngiliz içtihat hukukuna göre yolculuk çarteri sözleşmelerinde çartererin yükleme ve boşaltmayı kararlaştırılan yahut makul sürede gerçekleştirememesi, sözleşmenin ağır ihlalini oluşturmakta ve taşıyana sözleşmeyi fesih hakkı vermektedir. Sürastarya ise taşıyanın bu ağır ihlal sebebiyle sözleşmeyi feshetmemesi halinde talep edebileceği önceden belirlenmiş bir tür götürü tazminattır.[611] Geçmişe bakılacak olursa İngiliz mahkemelerinin, 1900'lerdin başına dek sürastaryanın günümüz Türk-Alman hukuk sistemine paralel şekilde, yolculuk çarteri sözleşmesinden kaynaklanan ve starya süresindeki "izin verilen" bir gecikmeye dayalı, önceden kararlaştırılmış bir ödeme olduğu yönünde kararlar vermiş olduğu görülmektedir.[612] Amerikan mahkemeleri ise

---

[606] Rouen Yüksek Mahkemesi, Karar No. 19/03761, 10 Eylül 2020, Demurrage Claims in International Arbitration • Aceris Law, Son Erişim:13.05.2023
[607] Bordahandy, s.368
[608] Çağa/Kender (2004), s.48
[609] Tiberg, s.532-533
[610] Schofield, s.309; *Union of India v. Compania Naviera Aeolus SA (The Spalmatori)* [1964] AC 868; *Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corporation (The Dias)* [1978] 1 W.L.R. 261.
[611] *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283, para. 83-84
[612] Schofield, s.317-318.

sürastarya alacağını bir tür gecikme tazminatı olarak kabul etmenin yanı sıra[613], Fransız hukukuna paralel şekilde navlunun teferruatı (*extended freight*) olduğunu da belirtmektedir.[614] Ne var ki götürü tazminat şeklinde belirlenen ve sözleşmeye aykırılık sonucunda oluşan bir alacağın navlun gibi yük taşıma karşılığında ödenen bir tür ücret ile aynı hukuki temellendirmeye dayandırılması kanaatimizce isabetli olmamakla birlikte çelişki de yaratmaktadır. Bu sebeple Amerikan mahkemelerinin verdiği kararlar incelendiğinde, bu yaklaşımın temelinde sürastarya alacaklarına ilişkin açılan davaların Federal Denizcilik Mahkemelerinde görülmesini sağlama amacının yer aldığı kanaatindeyiz.[615]

Alman ve İskandinav hukukları bakımından sürastaryanın hukuki mahiyeti ise kanaatimizce son derece isabetli şekilde, sözleşmeye aykırılıktan kaynaklanan bir tür tazminat yerine, çarterere belirli bir ücret karşılığı tanınan fazladan yükleme ve boşaltma süresi olduğunun kabul edildiği görülmektedir. Bu kabul, yükleme ya da boşaltmadaki gecikmenin çartererin kusurlu bir davranışından kaynaklandığı halde de geçerlidir.[616] Hollanda hukukunda ise sürastaryaya cezai şarta ilişkin kuralların hiçbir şekilde uygulanamayacağı Deniz Ticareti Kitabında açıkça düzenlenmiştir.[617]

Görüldüğü gibi sürastaryanın hukuki niteliği, doktrin ve farklı hukuk sistemleri arasında pek çok şekilde yorumlanmaktadır. Yıllardan beri süregelen farklı bakış açıları, temelinde iki farklı nitelendirmeye dayanmaktadır: sürastaryanın kararlaştırılması sözleşmeye aykırılık sonucunda belirlenen ve borçlunun kusuruna bağlanabilen bir tür tazminat ya da cezai şart olarak mı, yoksa sözleşme hükümleri dahilinde çarterere belli bir miktar para karşılığında tanınan bir tür hak olarak mı kabul edilmelidir? Kanaatimizce çarterer ve yükleme ile boşaltma sürelerine uymaması halinde hukuken gemisini daha fazla bir süre bekletmek zorunda olmayan taşıyanın, sözleşme ile sürastarya süresi ve parası

---

[613] Bkz. CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc., 91 F. Supp. 3d 841 (2015): *"Since Plaintiff is receiving demurrage as compensation for storing the containers until abandonment…"*
[614] Bkz. Tralier Marine Transp. Corp. v. Dolphin Forwarding, 758 F. Supp. 796, 799 (D.P.R.1991): *"Demurrage charges are charges to be have been characterized as an extension of ocean freight charges."*
[615] Örneğin Bkz. Gulf Puerto Rico Lines, Inc. v. Associated Food Co., Inc., 366 F. Supp. 631 (D.P.R. 1973): *"…demurrage is to be considered a continuation of freight and within the admiralty and maritime jurisdiction of this Court."* https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/366/631/1502407/ Son Erişim:13.05.2023
[616] Tiberg, s.544
[617] Dutch Civil Code Article 8:422 Dutch Civil Law Son Erişim:13.05.2023

kararlaştırmaları; yolculuk çarteri sözleşmesinin şartlarından sayılmalı ve tarafların bu konuda anlaşmaya varmış olduklarının kabulü gerekmektedir.

2.1.4.Demuraj Süresinin Belirlenmesi, Hesabı ve Sona Ermesi

Türk hukukuna göre taşıyanın, sürastarya ücretine ilişkin herhangi bir talepte bulunabilmesi için yolculuk çarteri sözleşmesinde sürastaryanın varlığına ilişkin bir düzenleme yer alması gerekli ve yeterlidir.[618] Yolculuk çarteri sözleşmelerinde sürastaryanın kararlaştırılmış sayılması için süresi ve ücretinin kesin olarak belirlenmesi zorunlu olmayıp, bu düzenlemeler kanunun öngördüğü şekilde yapılabilir. Tarafların sözleşmede sürastarya ile ilgili hiçbir düzenleme yapmamış olmaları halinde taşıyan gemiyi yükleme ve boşaltma sürelerinden fazla beklettiği gerekçesi ile çartererden sürastarya parası talep edemez; keza taşıyanın bu yönde bir yükümlülüğü de bulunmamaktadır.

Sürastarya süresi yükleme ve boşaltma limanları bakımından birbirine paralel şekilde fakat farklı kanun hükümleri çerçevesinde hesaplanmaktadır. Yükleme limanında oluşan sürastarya süresinin başlangıç anının belirlenebilmesi için, öncelikle starya (yükleme) süresinin ne zaman ve hangi şartlarda bitmiş kabul edileceğini tespit etmek önemlidir. Yükleme süresinin sözleşme ile önceden belirlenmiş ya da belirlenmesine yönelik şartların taraflarca kararlaştırılmış olması ihtimalinin yanında, tarafların bu yönde herhangi bir anlaşmaya varmamış olmamaları da mümkündür. Türk hukukunda yükleme süresini düzenleyen TTK 1153'e göre yükleme süresi, ücretli olarak da kararlaştırılabilecek şekilde, hazırlık bildiriminin (*notice of readiness/NOR*) muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim gününden yahut yüklemeye fiilen başlanan önceki bir günden başlar ve sözleşmede belirtilen sürenin bitimi ile sona erer. Sözleşmede yükleme süresi kararlaştırılmamış ise, yirmi dört saat kesintisiz çalışma ile söz konusu gemiden söz konusu yükün boşaltılabilmesi için geçecek süre[619] yükleme süresi sayılacaktır. Bu

---

[618] TTK m.1154, 1155 ve 1170; Yargıtay 11. HD E.2020/882, K.2021/5641 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[619] TTK m.1153: *"(1) Yükleme süresi, hazırlık bildiriminin, muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar. Sürenin işlemeye başladığı anda, yüklemeye fiilen başlanamaması hâlinde de 1156 ncı madde uygulanır. (2) Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin*

sürenin bitimi ile sözleşme ile kararlaştırılmış olması şartı ile herhangi bir bildirime gerek olmaksızın sürastarya süresi işlemeye başlar.

Sürastarya süresi bakımından, Türk hukukunda TTK m.1154 uyarınca yolculuk çarterinde sürastarya sözleşme ile kararlaştırılmış fakat süresi belirlenmemişse, bu süre on gün kabul edilecektir.[620] Deniz ticareti uygulaması bakımından ise sürastarya süresi taraflarca standart sözleşmeler dahilinde belirli ya da sınırsız olarak kararlaştırılabilmektedir. Önceki yıllarda genellikle belirli gün ya da saat şeklinde kararlaştırılan sürastarya süresi, modern sözleşmelerde genellikle herhangi bir süre sınırı olmaksızın düzenlenmekte; böylece tarafların mutabık kaldıkları süre boyunca geminin bekletilmesine olanak tanınmaktadır. Standart yolculuk çarteri sözleşmelerinde sıklıkla seçilen hukuk olan İngiliz hukuku bakımından ise, önceleri sürastarya süresinin kesin olarak belirlenmediği yolculuk çarteri sözleşmelerinde, taşıyanın "makul süre (*reasonable time*)" boyunca beklemekle yükümlü olduğu ve sadece bu süre boyunca demuraj talep edebileceği belirtilmekteydi. Son yıllardaki mahkeme kararlarında ise demuraj süresinin çarter sözleşmesinin feshine kadar işlemeye devam edeceği belirtilmektedir.[621] Hollanda hukukunda ise sürastarya süresi kararlaştırılmayan yolculuk çarteri sözleşmelerinde, bu süre kural olarak aralıksız hesaplanacak 8 gün olmakla birlikte, makul ya da yükleme veya boşaltma limanındaki teamüle uygun olan bir başka süreye de karar verilebilir.[622]

Neredeyse tüm standart yolculuk çarteri sözleşmelerinde sürastarya miktar olarak belirlenmekteyse de sözleşme ile belirli bir miktar paranın kararlaştırılmadığı hallerde sürastarya ücretinin belirlenmesi bakımından farklı hukuk sistemleri farklı çözümler belirlemektedir. Türk hukukunda, yolculuk çarteri sözleşmesi taraflarınca sürastaryanın kararlaştırılması ancak miktarının belirlenmemesi halinde, bu paranın sadece taşıyanın yükleme ya da boşaltma süresini aşan gecikme sebebiyle yaptığı zorunlu ve yararlı

---

yirmi dört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. (3) Taraflar, yükleme süresi için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler."

[620] Kanun koyucu eski kanun döneminde geçerli kabul edilen yükleme süresinin yarısı ile tasarının görüşmelerinde tartışılan 14 günlük sürenin fazla uzun bulunduğunu belirterek bu süreyi yeni TTK ile 10 güne düşürmeyi uygun bulmuştur. Bkz. Dinç (2014), s.918-919

[621] Schofield, s.319 vd.

[622] Dutch Civil Code Article 8:422 Dutch Civil Law Son Erişim:13.05.2023

giderlerini kapsadığı düzenlenmiştir.[623] Karşılaştırmalı hukuklarda ise sürastaryanın kararlaştırıldığı fakat miktarının belirlenmediği hallerde bazı kanuni yönlendirmeler mevcuttur. İsveç ve ona paralel düzenlemeler içeren diğer İskandinav ülkeleri hukuklarında sürastaryanın, kararlaştırılan navlun miktarı ve taşıyanın geminin hareketsiz kalmasından kaynaklanan giderlerindeki artış ve azalış da dikkate alınarak hesaplanması gerektiği düzenlenmiştir.[624] Fransız hukukunda ise demuraj öncelikle ticari teamüle, böyle bir teamülün olmadığı halde ise navlun ücreti ve geminin tonajına göre hesaplanır.[625]

Sürastaryanın kararlaştırılması bakımından belirtmek gerekir ki kanun koyucu TTK'da sürastaryanın sadece "sözleşme ile kararlaştırılmasından" bahsetmiş, bu sözleşmenin niteliğini belirtmemiştir. Her ne kadar uygulamada sürastarya hem süre hem de ücret olarak standart yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kararlaştırılmaktaysa da, kanaatimizce tarafların çarter sözleşmesinin kuruluşundan bağımsız olarak, taşımanın herhangi bir aşamasında aralarında anlaşarak sürastarya kararlaştırmasına kanunen herhangi bir engel yoktur.[626] Örnek vermek gerekirse, taşıyanın (donatanın) akdettiği bir başka çarter sözleşmesinin ifası amacıyla gemisini tahsis edeceği tarih herhangi bir nedenle ileriye alınmış ve bu sebeple taşıyan çarter sözleşmesini kurulması aşamasında sürastarya için beklemek istememe fikrini değiştirerek fazladan kazanç sağlamak isteyebilir. Bir başka ihtimal olarak, satışını yaptığı yükün miktarı bakımından çok kısa bir sürede liman sahasına getirilerek gemiye yükleneceğini düşünen çarterer, bir son dakika siparişi alarak taşıtacağı yükün miktarını artırmak isteyebilir. Bu gibi haller bakımından kanaatimizce tarafların iradesinin hangi aşamada oluştuğuna bakılmaksızın, bir sözleşme ile sürastarya kararlaştırılmasının kabulü, çok hızlı değişen günümüz ticaret şartları bakımından da isabetli olacaktır.

---

[623] TTK m.1155/3 ve 1171/3

[624] Tiberg, s.553; İsveç Deniz Ticareti Kanunu 1994, Bölüm 15 (335), https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjQiq-0pvb6AhVrR_EDHcBODBUQFnoECBYQAQ&url=http%3A%2F%2Fseafarersrights.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2014%2F11%2FSWE_CODE_SWEDISH-MARITIME-CODE_1994_ENG1.doc&usg=AOvVaw3N10Wl9vyEvntYB1Jxc7jI Son Erişim:13.05.2023

[625] Tiberg, s.554

[626] Sözer (2017), s.390

2.1.4.1. "*Once on Demurrage Always on Demurrage*" Prensibi ve Uygulaması

TTK sisteminde sürastarya süresi, yükleme ve boşaltma sürelerinin aksine, taşıyanın kusuru ile sebep olduğu gecikme halleri dışında aralıksız olarak hesaplanır.[627]

Ortak hukuk sisteminde, yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından çartererin yükleme ya da boşaltma sürelerine uymaması sürastarya süresinin başlamasına neden olacak; sürastarya süresi bir kez işlemeye başladığı takdirde ise çarter sözleşmesinde aksine bir hüküm yer almaması yahut söz konusu limanda aksi yönde bir ticari teamülün bulunmaması halinde, bu süre aralıksız biçimde hesaplanmaya devam edecektir. Örneğin birden çok boşaltma limanının belirlendiği bir yolculuk çarteri sözleşmesinde, ilk limanda tüm boşaltma süresinin kullanılarak sürastaryanın işlemeye başlaması halinde çarterer; sonraki boşaltma limanlarında da boşaltmanın her günü için demuraj ücreti ödemeye devam edecektir.[628]

Bu yaklaşımın temelinde daha önce de açıklandığı gibi, ortak hukuk sisteminde yükleme ve boşaltmanın belirlenen sürelerde tamamlanamamasının sözleşmeye aykırılık oluşturduğunun ve bu andan sonra ihlalden kaynaklanan mücbir sebepler de dahil olmak üzere her türlü zararın çartereden talep edilebileceğinin kabulü yatmaktadır. Örneğin gemi sürastaryaya girdikten sonra, liman işletmelerinde başlayan bir grev nedeniyle yüklemenin daha da gecikmesi halinde sürastarya işlemeye devam edecektir. Bu uygulamanın altında yatan anlayışa göre, eğer çarterer yükleme süresine uysa idi gemi grev daha başlamadan yükünü alıp yola çıkmış olacağından; taşıyan herhangi bir zarara uğramış olmayacaktı ve bu sebeple sorumluluk, taşıyan yerine sözleşmeye aykırı davranan çarterere ait olmalıdır.[629] Buna karşılık tıpkı Türk hukukundaki gibi, çartererin sürastarya süresi içinde taşıyanın kusuru ile gecikme süresinin arttığını ispatı halinde, bu süreçte sürastarya ücreti ödememesi de mümkündür.[630] Örneğin İngiliz mahkemeleri, geminin yükü kabule hazır olmadan varış ihbarı verdiği ve sürastaryanın işlemeye başlamasının ardından gemide önceki yüke ilişkin artıkların bulunduğunun tespit edildiği bir olayda; çartererlerin geminin temizlenmesi süresince sürastaryadan sorumlu

---

[627] TTK m.1156/6 ve m.1172/6
[628] Baughen, s.332
[629] Colinvaux, s.1264; Julian Cooke ve Diğerleri. **Voyage Charters.** Third Edition. London: Informa, 2007, s.415
[630] Cooke, s.421

tutulamayacakları sonucuna ulaşmıştır.[631] Yine taşıyanın gemi ile ilgili gerçekleştirdiği herhangi bir işlemin yapılması için yaşanan gecikme durumunda, bu süre sürastaryaya dahil edilmez.[632] Kısacası sürastarya süresi bir kez işlemeye başladığı takdirde sözleşme ve teamülde aksine bir hüküm bulunmadıkça aralıksız biçimde işler; meğer ki bu süre içinde taşıyanın kusurlu bir davranışı ya da gemiyle ilgili gerçekleştirdiği bir işlem gecikmeye sebep olsun.

2.1.5.Demuraj Ücretinin Borçlusu ve Alacaklısı

Yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından sürastarya ücretinin borçlusu kural olarak taşıtan, yani çartererdir.[633] Buna rağmen sözleşme ya da konişmento şartlarına koyulacak bazı kayıtlarla, sürastarya ücretinden doğan sorumluluk gönderilene yükletilebilmektedir. Bu durum eski TTK döneminde Yargıtay tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: *"6762 sayılı TTK'nın 1069. maddesinin yorumuna ilişkin doktrindeki ortak görüş ve Dairemizin yerleşmiş uygulamasına göre, kural olarak sözleşme ile kararlaştırılabilecek bir tür ücret olan sürastarya ücretinin borçlusu taşıtandır. Gönderilenin taşınan mal nedeniyle oluşan sürastaryadan sorumlu tutulabilmesi için bu konunun navlun sözleşmesinde veya konişmentoda açıkça öngörülmüş olması gerektiği gibi, konişmentoda çarter partiye yapılan atfın da sürastarya ücretini kapsayacak nitelikte geniş olması gerekmektedir."*[634] TTK m.1240'a göre yükleme limanında oluşacak sürastarya parasından sorumluluk, söz konusu taşımada bu paranın gönderilen tarafından ödeneceğine dair herhangi bir kayıt içermeyen bir konişmentonun varlığı halinde taşıtana aittir.[635]

Standart yolculuk çarteri sözleşme şartları bakımından değerlendirildiğinde ise, sürastaryadan sorumluluğun "tacir (*merchant*)" üst tanımı ile tüm yükle ilgililere

---

[631] *Stolt Tankers Inc v Landmart Chemicals SA (Stolt Spur) [2002] 1 Lloyd's Rep 786* Stolt Tankers Inc v Landmark Chemicals SA | [2001] EWHC 522 (Comm) | England and Wales High Court (Commercial Court) | Judgment | Law | CaseMine Son Erişim:13.05.2023

[632] Schoenbaum, s.703

[633] TTK m.1155/4 ve m.1171/4, Yargıtay 11. HD E.1999/6626, K.2000/106 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[634] Yargıtay 11. HD E.2015/980, K.2015/7006 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[635] Meltem Deniz Güner Özbek. "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:18, Sayı:3, (2012), s.253

yüklendiği görülmekte ve bu sorumluluk özellikle gönderilenler bakımından hem yükleme hem de varma limanında oluşan sürastarya alacağı için İngiliz mahkemelerince geçerli kabul edilmektedir.[636]

Uluslararası ticaret uygulaması göz önüne alındığında, yolculuk çarteri sözleşmelerinin temelinde hemen her zaman uluslararası bir mal satışı sözleşmesinin var olduğu görülmektedir. Bu sözleşmenin satıcısı ya da sözleşme şartlarına göre alıcısı olan çarterer, karşı tarafın malın yüklenmesi ya da boşaltılması sırasında gecikmeye uğraması sebebiyle taşıyana sürastarya ücreti ödemek istemez. Bu sebeple yapılan satış sözleşmelerine sözleşmenin türüne bağlı olarak; yükleme limanında oluşabilecek demuraj ve gecikme masraflarından çarterer (taşıtan) olmayan satıcının, boşaltma limanında oluşabilecek demuraj ve gecikme masraflarından ise çarterer olmayan alıcının sorumlu olacağına dair hükümler eklenmektedir.[637] Ne var ki yapılan satış sözleşmesi taşıyanla akdedilen yolculuk çarterinden içerik ve taraflar açısından farklı bir sözleşme olduğundan, çarter sözleşmesindeki sürastarya klozunun çarterer olmayan alıcı ya da satıcıya karşı birebir uygulanabilmesi; ancak çarter sözleşmesinin sürastarya hükümlerine satış sözleşmesinde yapılacak atıf ile mümkün olabilmektedir.[638] Çarter sözleşmeleri ile kararlaştırılan sürastaryadan, taşınan yükü uluslararası bir satış sözleşmesi ile satın alan alıcının, yani gönderilenin sorumlu tutulabilmesini inceleyen İngiliz mahkemeleri; uluslararası satış sözleşmesinde alıcının demurajdan sorumlu olacağına dair yapılan genel atfı yeterli görmüştür.[639]

Bir çarter sözleşmesinin alt navlunu olarak yapılan, birden fazla konişmentonun düzenlendiği kırkambar sözleşmeleri bakımından sürastarya alacağından kimin sorumlu olacağı da İngiliz mahkemelerince tartışılmış, sonuç olarak sürastarya borcunun oluşma şartlarının gerçekleşmiş olması halinde taşıyanın tüm konişmento hamillerinden (yani gönderilenlerden) bu borcun tamamının talep edilebileceği sonucuna ulaşmıştır.[640] Yine

---

[636] Cooke, s.420
[637] Charles Debattista. "Laytime and Demurrage Clauses in contracts of sale- links and connections". **Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.** Vol:4, (2003), s.509
[638] Debattista (2003), s.511
[639] *"Demurrage: As per charterparty per day pro rata."* Bkz. Fal Oil Co Ltd v Petronas Trading Corp Sdn Bhd (The Devon) [2004] 2 All ER (Comm) 537, par. 67 Fal Oil Co Ltd & Anor v Petronas Trading Corporation SDN BHD | [2004] 2 All ER (Comm) 537 | England and Wales Court of Appeal (Civil Division) | Judgment | Law | CaseMine Son Erişim:13.05.2023
[640] Baughen, s.412

İngiliz mahkemelerine göre taşıyan tarafından birden fazla taşıtandan sürastaryanın tamamını talep etmesi sebepsiz zenginleşme (*unjust enrichment*) oluşturmayacaktır. Taşıyana ödeme yapan gönderilenin diğerlerine rücu etmesi mümkündür.[641]

2.1.6.Demuraj Ücretinden Doğan Hak ve Talepler

Sürastarya ücretinden doğan hakları; gecikme zararları (*damages for detention*), hapis hakkı ve çarter tip sözleşmelerinde yer alan bir müşterek hukuk kurumu şeklinde karşımıza çıkan "*lien*" klozundan kaynaklı bir çeşit hapis hakkı olarak sayabiliriz. Bu başlık dahilinde lien klozuyla bağlantıları sebebiyle "*anti-lien*" ve "*cesser*" klozları ile bu klozların kanunda düzenlenen taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkına etkileri de incelenecektir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, bu konuda açıklanan hususlar yakın zamanda Aytekin'e ait monografiye konu edilmiş ve ayrıntılı biçimde incelenmiştir.[642] Biz de eserimizde doktrin bakımından tekrara düşmemek adına konuyu ayrıntılı biçimde incelemek yerine, önemli hususlar bakımından genel bir çerçeve çizmeyi ve tartışmalı olabilecek hususlar bakımından görüşümüzü belirtmeyi uygun görüyoruz.

2.1.6.1.Hapis Hakkı

Taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkı, TTK m.1201'de düzenlenmiş ve bu hükümle taşıyana navlun sözleşmesinden doğan tüm alacakları için Medeni Kanununun 950.-953. maddelerinde düzenlendiği şekilde bir genel hapis hakkı[643] öngörülmüştür.[644] Bu hakkın kullanılmasına ilişkin ise yine TTK'nın 1398-1400. maddelerinde, İcra ve İflas Kanununa

---

[641] Tiberg, s.553

[642] Bkz. Metin Uğur Aytekin. **Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019, s.149-255

[643] Medeni Türk hukukundaki genel-özel hapis hakkı ayırımı için Bkz. Akıntürk, s.857

[644] Hapis hakkının temelinde bir çeşit rehin hakkı olması sebebiyle "kanuni rehin hakkı" olarak da tanımlandığı ve Türk hukuku ile İsviçre hukukunda bir çeşit rehin hakkı olarak düzenlendiği yönünde Bkz. Akıntürk, s.858; buna karşılık hapis hakkının bir tür sınırlı ayni hak olduğu görüşüne yönelik, istihkak davasına konu edilemeyeceği sebebiyle bu nitelendirmenin isabetli olmayacağı ve bu hakkın asıl hukuki niteliğinin, ayni etkiye sahip geciktirici bir def'i olduğu yönünde Bkz. Bilgehan Çetiner. **Hapis Hakkı.** İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010, s.47 vd.; aynı yönde Bkz. Aytekin, s.264

paralel biçimde, bu hakka ilişkin cebri icranın nasıl gerçekleştirileceği hususunda özel hükümler yer almaktadır. Konu dahilinde öncelikle medeni hukuk bakımından hapis hakkını kısaca açıklayarak, ardından bu hakkın deniz ticaretinde taşıyanın konteyner yüküne ve sürastarya alacağına ilişkin olmak üzere kullanılmasında ortaya çıkabilecek özel halleri belirterek; son olarak da bu hakkın fiilen kullanılması için düzenlenmiş uygulama hükümlerini TMK ve TTK bakımından incelemek niyetindeyiz.

Medeni Kanunda düzenlendiği şekilde hapis hakkı; alacaklıya dolaysız (doğrudan) zilyetliğinde bulunan ve geri verme yükümlülüğü altında olduğu, borçluya ait mali değeri bulunan (paraya çevrilme olanağı olan) taşınır bir mal ya da kıymetli evrakı alıkoyma ve paraya çevirme yetkisi veren bir ayni haktır.[645] Bu hakkın hukuken oluşabilmesi için üzerinde doktrinde fikir birliği bulunan gerekli dört şart bulunmaktadır: söz konusu mal ya da kıymetli evrakın alacaklının zilyetliğinde borçlunun rızasıyla bulunması, borcun muaccel olması, alacaklının hapis hakkını kullandığı mal ya da kıymetli evrak ile borç arasında bir bağlantı bulunması ve son olarak da hapis hakkının kullanılmasını engelleyecek herhangi bir sözleşme ya da beyanın bulunmaması.[646]

Deniz ticareti hukuku bakımından taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan tüm alacakları için hapis hakkı kullanabilmektedir. Bu alacaklar sınırlı sayıda olmamakla birlikte navlun, mesafe navlunu, ölü navlun, navlun zamları, sürastarya ücreti, konteyner demurajı, taşıyanın alacaklısı olduğu navlun sözleşmesinden kaynaklanan her türlü tazminat, gecikme zararları, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası bakımından yük ile ilgili yaptığı tüm masraflar olarak genel biçimde sayılabilir. Kanunun taşıyana bu alacakların yanı sıra, müşterek avaryada yüke düşen garame alacakları ile kurtarma ve yardımda yapılan masraflar ve ücret alacakları için de hapis hakkını kullanma yetkisi verdiği kabul edilmelidir.[647] Bu alacak kalemlerinin yanında doktrinde hapis hakkının alacaklıya malı sattırma ve mal bedelinden satış masrafları ile alacaklarını karşılama yetkisi verilmiş olması sebebiyle, bu hakkın kullanılması çerçevesinde yapılan, ancak muaccel olmuş icra ve dava masrafları ile alacağa uygulanacak faizin de hapis hakkına eklenebileceği

[645] Mustafa Reşit Karahasan. **Yeni Medeni Kanunu Eşya Hukuku İkinci Cilt.** İstanbul: Beta Basım, 2002, s.283; TMK m.950; Cem Dinar. **Türk Medeni Kanunu Kapsamında Hapis Hakkı.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, s.49
[646] Ertaş, s.580
[647] TTK m.1201/3; Ülgener (2017), s.405

belirtilmektedir.[648] Hapis hakkının kapsamına alınan alacaklar bakımından kanun koyucunun iradesi, taşıyanın hapis hakkının sadece muaccel olmuş alacaklar bakımından kullanılabilmesi olmayıp; alacağının tamamını elde edememesini önlemek amacıyla, ileride bu hakkın kullanılmasından kaynaklanabilecek masrafların da hakkın kapsamında kabul edilmesi gerektiği yönündedir.[649] Yine aynı husus TTK m.1201'in gerekçesinde kanun koyucu tarafından açıklanmış ve *"taşıyanın hapis hakkını yalnızca alacağın kendisi ve eklentileri için değil, icra satışından doğabilecek mahzurları da giderecek bir bedel için kullanılabileceğini; alacak 1000 TL tutarındaysa faiz ve diğer yargılama giderleriyle icra satışındaki muhtemel kayıplar dikkate alınarak 2500 ila 3000 TL değerindeki eşya üzerinde hapis hakkı kullanılabilecektir."* şeklinde bir değerlendirme yapılmıştır.[650] Hapis hakkının borçlusu kural olarak taşıtan olup gönderilenin navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacaklar bakımından hapis hakkının borçlusu olması, varma limanında yükün kendisine teslimini talep etmesine bağlıdır.[651]

2.1.6.1.1.Yükleme ve Boşaltama Limanında Hapis Hakkının Kullanılması

Tüm bu açıklamalardan sonra belirtmek isteriz ki, sürastarya alacağının taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacaklarından olduğuna şüphe yoktur.[652] Ne var ki TTK uygulaması bakımından kanun koyucu, yükleme ve boşaltma limanında doğan sürastarya ücreti bakımından bir ayırıma gitmiş ve taşıyanın yükleme limanında sürastarya ücreti oluşması halinde kendisine yeterli ödeme yapılmadan ya da güvence gösterilmeden yola çıkmak zorunda olmadığını belirtmiştir.[653] Bu durumda, yükleme limanında doğmuş sürastarya alacağı için ödeme ya da teminat alarak yola çıkmış taşıyan, boşaltma limanında bu alacak bakımından yük üzerinde hapis hakkı kullanabilecek midir? Kanaatimizce bu soruyu olumsuz cevaplamak gerekir. Kanun koyucu yükleme limanında doğan sürastarya alacağı bakımından taşıyana iki seçenek sunmaktadır: alacağının ödenmesi ya da karşılığında yeterli teminat gösterilmesi halinde hapis hakkından

---

[648] Aytekin, s.172
[649] Aytekin, s.200
[650] Dinç (2014), s.959
[651] Sevinç Kuyucu, Aslıhan. **Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023, s.196
[652] Ülgener (2017), s.405; Aytekin, s.170 vd.
[653] TTK m.1155/4

vazgeçmek ya da herhangi bir ödeme ya da teminat almadan yola çıkması halinde varma limanında yük üzerinde bu alacak için hapis hakkı kullanmak.[654] Sonuç olarak yükleme limanında oluşan sürastarya alacağı için ödeme ya da bu alacak miktarında teminat alan taşıyan, kanaatimizce artık varma limanında bu alacak için yük üzerindeki hapis hakkını kullanamayacaktır.

2.1.6.1.2.Hapis Hakkının Konusu

Deniz ticaretinde taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkını kullanabilmesi bakımından incelenmesi gereken konulardan ikincisi, hapis hakkının konusudur. Yukarıda da belirttiğimiz gibi hapis hakkı ancak taşıyanın doğrudan zilyetliğinde bulunan ve taşıtanın (sürastarya ücreti bakımından yolculuk çarteri sözleşmesindeki çartererin) maliki olduğu taşınır mal üzerinde kullanılabilecektir. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için kullanabileceği hapis hakkının konusu, elbette deniz yolu ile taşımak üzere teslim aldığı eşyadır. Bu eşyanın bir konteyner içinde istiflenmiş olması halinde, burada bazı hallerde toplu halde bulunan bir eşya birliğinden söz etmek gerekecektir.[655] Bu eşya birliği üzerindeki hapis hakkı topluca kullanılamamakta, eşya birliğini oluşturan her bir eşya bakımından hapis hakkının ayrı ayrı kullanılması gerekmektedir.[656] Burada kanaatimizce TTK'da yer alan navlun sözleşmeleri bakımından taşıyanın parça başına sorumluluğu hükümlerine[657] paralel şekilde bir yaklaşıma gidilmeli ve konteyner içinde taşınan eşyanın bölünebilir özellikte olup olmadığı ile taşıyanın bu konuda bilgilendirilip bilgilendirilmediğine önem verilmelidir. Taşıyan tarafından temin edilmiş konteyner içinde parçalara bölünmüş halde de olsa tek ve büyük bir eşyanın taşınması halinde bu eşyanın, bir eşya birliği olmadığı sonucuna ulaşmak gerekir. Bu durumda taşıyan hapis hakkını yükün değeri borcun miktarını aşsa dahi konteynerin tamamı üzerinde kullanabilecektir.

---

654 Aytekin, s.170
655 Tanım için Bkz. Bölüm 1.3.
656 Dinar, s.168
657 TTK m.1186/3

Konteynerin taşıtana ait olması durumunda ise konteynerin kendisi de ayrı bir yük sayılacağından, hapis hakkı kullanılırken taşıtana ait konteynerin bedeli de alacağa dahil edilecektir. Konteynerin taşıtan ya da yükletence paketlenmiş olup (*shipper's packed*), yine taşıyanca temin edilmiş olması durumunda, içinde alacak miktarını aşan değerde birden çok paket halinde birden fazla sayıda eşya yer alıyor ve bu durum da konişmentoda belirtilmişse; taşıyan artık navlun sözleşmesi sebebiyle alacaklı olduğu miktara karşılık gelen paket sayısında yükün üzerinde hapis hakkı kullanabilecektir. Bu da konteynerin tahliyesi ve kalan paketlerin taşıtan yahut gönderilene teslimi anlamına gelecek, böyle bir hareket şekli uygulamada taşıyanların ne yolculuk çarteri ne de kırkambar sözleşmesi bakımından başvurmak istemeyecekleri bir çözüm yolu olacaktır. Taşıyana ya da taşıtana ait konteynerin içinde kaç paket eşya olduğu taşıtan ya da yükletence taşıyana bildirilmediği halde ise, konteyner tek bir eşya kabul edilmeli ve taşıyan eşyanın tam değerini bilmediği için tüm konteyner üzerinde hapis hakkına haiz olmalıdır. Yine taşıyana ait konteynerin içindeki eşyanın, taşıyana yükletence gerçeğe aykırı biçimde beyan edilmesi halinde ise taşıyanın TTK bakımından yüke gelen zıya ve hasardan dahi sorumlu olmadığı göz önünde bulundurulursa[658] kanaatimizce taşıyan kendisine bildiren yükün değeri alacağını aşmıyorsa yine tüm konteyner üzerinde hapis hakkını kullanabilmelidir.

Son olarak konteynerin kim tarafından temin edildiğinden bağımsız olarak, açık bir depolama alanında istiflenmesi halinde yükün muhafazasını da sağladığı düşünülerek, böyle bir durumda yük ile konteynerin bölünemeyen bir eşya olduğu ve hapis hakkının bu ikisi üzerinde birlikte kullanılabileceğinin kabulü, yükün korunması için her iki tarafın da menfaatine uygun düşecektir.

2.1.6.1.3.Hapis Hakkına Konu Eşyanın Mülkiyeti ve Zilyetliği

Hapis hakkının konusu bakımından önemli bir diğer husus ise taşınan eşyanın mülkiyetidir. Navlun sözleşmesiyle taşınan eşyanın malikinin taşıtan olması halinde herhangi bir tartışmaya gerek bulunmaksızın taşıyanın hapis hakkını kullanabileceği

[658] TTK m.1186/5

sonucuna ulaşmak gerekir. Ne var ki; FOB ve FAS gibi taşınan yükün mülkiyetinin yükleme limanında gemiye yüklendiği an gönderilene geçtiği sözleşme türleri bakımından uygulamanın nasıl gerçekleşeceği meselesi karşımıza çıkar. Bu konuda da TTK 1204, taşımanın ne şekilde yapıldığından ve yükün malikinden bağımsız olarak, gönderilenin eşyanın kendisine teslimini istediği durumda taşıyanın ancak TTK m.1203'te yer alan alacakları bakımından hapis hakkını kullanabileceğini belirtmiştir.[659] Bu maddenin yorumu ile yükün varma limanında üçüncü kişi gönderilene teslim edileceği kararlaştırılan ve gönderilenin de eşyanın kendisine teslimini talep ettiği navlun sözleşmeleri bakımından, taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkını ancak TTK m.1203'te belirtilen alacaklar bakımından kullanabileceği sonucuna ulaşmak gerekecektir.

Hapis hakkının konusu bakımından belirtilmesi gereken bir başka kural, üzerinde hapis hakkı kullanılacak eşyanın zilyetliğinin borçlunun rızasıyla alacaklıya devredilmiş olmasıdır. Navlun sözleşmeleri bakımından incelendiğinde, yükün taşıyana deniz yolu ile taşınması için teslim edilmiş olması sebebiyle, taşıtanın yükün dolaysız zilyetliğini kendi rızasıyla taşıyana devretmiş olduğunun kabulü gerekir. Burada tartışılabilecek husus, taşıyanın gönderilenin temerrüdü halinde TTK m.1174 uyarınca yükün tevdii hakkını kullanması ile yükün dolaysız zilyetliğini kaybetmesi durumunda da yük üzerindeki hapis hakkının devam edip etmeyeceğidir. Burada kanaatimizce taşınır rehininin genel hükümleri bakımından alacaklının malın vasıtasız zilyetliğini ardiyeciye devretmesi halinde mal üzerinde rehin hakkının devam edeceği görüşünden faydalanmak gerekir.[660] Bu durumda taşıyanın hapis hakkını kullandığını daha önceden borçluya bildirmesi halinde bu hak devam edecek ve TTK m.1201 uyarınca bu hakta doğan yetkiler kullanılabilecektir. Taşıyanın böyle bir bildirimde bulunmadan yükü bir depo ya da ardiyeye tevdi etmesi halinde kanaatimizce yükün antrepoya tevdii TBK m. 107 uyarınca artık yükün teslimi kabul edilecek, taşıyanın yük üzerindeki dolaysız zilyetliği ve hapis hakkı da son bulacaktır.[661]

---

[659] Bu alacaklar, eşyanın teslimi isteminin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacaklar ile varsa kendi hesabına ödenmiş gümrük masrafları ve diğer giderlerdir.
[660] Ertaş, s.581; Aynı yönde farklı gerekçeler için Bkz. Aytekin, s.174
[661] TTK m.1201/1'de düzenlenen taşıyanın hapis hakkından doğan yetkilerini eşya gönderilenin zilyetliğindeyken 30 gün boyunca mahkemeye başvurarak kullanabilmesi, hapis hakkının kullanıldığının borçluya bildirilmesi ile mümkündür. Konu ile ilgili ayrıntılı açıklama için Bkz. Sevinç Kuyucu, s.214 vd.

2.1.6.1.4.Hapis Hakkının Kullanılabileceği Alacağın Özellikleri

Yük üzerinde taşıyanın hapis hakkını kullanabilmesi için muaccel bir alacağın mevcut olmasından hareketle, önceki bölümlerde de açıklandığı şekilde sürastarya alacağı bakımından kanunen ya da taraflarca yapılan sözleşme hükümlerince belirlenen muacceliyet şartlarının gerçekleşmiş olması gerekecektir. Alacağın çekişmeli olması hapis hakkının kullanılmasına herhangi bir engel oluşturmaz.[662] Yine TTK m.1201/2 gereğince taşıyan tarafından kullanılan hapis hakkı, sadece üzerinde bu hakkın kullanıldığı eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacaklar için kullanılabilecektir. Halbuki Medeni Kanun m.950/2, ticari alacaklar bakımından eşya ile alacak bağlantısı şartını ortadan kaldırmış, zilyetlik ve alacağın ticari ilişkiden doğması halinde[663] bu bağlantıyı tarafların tüm ticari ilişkileri bakımından varsayılacak biçimde kabul etmiştir. Deniz ticaretine ilişkin özel hüküm olması bakımından hapis hakkının şartları belirlenirken söz konusu ilişki ticari de olsa, eşya ile borç arasındaki bağlantının varlığı bu hakkın oluşması şartlarına dahil edilecektir. Bu durumda taşıyan, bir taşımadan kaynaklanan sürastarya alacağı bakımından, taşıtan ve gönderileni aynı olsa dahi başka bir taşımada taşıdığı yüke ilişkin hapis hakkı kullanamayacaktır.[664]

2.1.6.1.5. Hapis Hakkının Doğumu ve Kullanılması

Hapis hakkı yukarıda açıklanan şartlarının gerçekleşmesi halinde kendiliğinden doğacak, ancak def'i niteliği itibariyle alacaklı tarafından ileri sürülmeden kullanılması mümkün olmayacaktır. Bu durumda taşıyan, taşıtan ya da yükün teslimini talep etmesi halinde gönderilene herhangi bir şekil şartına bağlanmaksızın yapacağı bir bildirim ile bu hakkı kullanabilir; aksi halde hapis hakkı kendiliğinden hüküm ve sonuç doğurmaz.[665] Her ne kadar taşıyan, yük üzerinde hapis hakkını kullandığını yükün malikine herhangi bir şekil

---

[662] Aytekin, s.178; TTK m.1202

[663] Doktrinde söz konusu ticari ilişki bakımından, sadece hapis hakkını kullanan alacaklının tacir olmasının hükmün uygulanması için yeterli olduğu görüşünün yanında; bir ticari işte hapis hakkının ticari bağlantı hükmü dahilinde kullanılabilmesi için hem alacaklı hem de borçlu tarafın tacir olması gerektiği görüşü de mevcuttur. Konu ile ilgili medeni hukuk bakımından ayrıntılı açıklama için Bkz. Dinar, s.55

[664] Bu durum maddenin gerekçesinde: "*Uygulamada karşılaşılan bir diğer sorun, hapis hakkı kullanılırken, alacağın miktarının dikkate alınmamasıdır; çok küçük alacaklar için bazen gemideki yükün tamamı üzerinde hapis hakkının kullanıldığı görülmektedir. Bu aykırılığı gidermek üzere Tasarının üçüncü fıkrası eklenmiştir.*" Dinç (2014), s.959

[665] Çetiner, s.110-111

şartı olmaksızın bildirebilecek olsa da deniz ticareti uygulamasında acentesi aracılığı ile Liman İşletmelerine bu yönde yazılı bir bildirim yapmaktadır. Taşıyanlar, bizzat ya da acenteleri aracılığı ile yükün varma limanındaki Liman İşletmesi Müdürlüklerine bir dilekçe ile başvurarak, konteyner yükü üzerinde hapis hakkını kullandıklarını; taşımadan kaynaklanan alacakları ödenmeden ve taşıyandan onay alınmadan yükün liman sahasından çıkışına onay verilmemesini talep ettikleri görülmektedir.

2.1.6.1.6.Hapis Hakkının Kullanılması Bakımından Bazı Özellikli Haller

Her ne kadar konumuz temelinde konteyner taşımalarını ele almaktaysa da sürastarya alacağı ve dolayısıyla yük üzerindeki hapis hakkı, konteyner yükü ihitiva etmeyen ya da karma yük taşımaları için de geçerli hukuki kurumlardır. Konişmento düzenlenmeyen kısmi yolculuk çarteri taşımaları bakımından taşıyan, hapis hakkının doğması durumunda taşınması kararlaştırılan her bir yük için (dökme yük için miktar olarak, konteyner dışında parça yükler için ise parça sayısı olarak vb.) ayrı taşıtan ve gönderilenler olacağından kanaatimizce, bu hakkı sadece alacaklı olduğu taşıtan ya da gönderilene teslim edilecek yük üzerinde kullanabilir.

Deniz yolu ile taşımanın bir ya da birden fazla alt taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde, hapis hakkının kime karşı kullanılabileceğini de belirlemek gerekecektir. İlk olarak TTK m.1203 uyarınca eğer yük, varma limanında konşimentoya dayanılarak üçüncü kişi gönderilene teslim edilecekse; bu halde taşıyanın sürastarya ücretinden doğan alacakları için yük üzerinde hapis hakkını kullanabilmesinin şartları; 1-Konişmentoda sürastarya süresinin sözleşmede kararlaştırıldığı ve bu borcun doğması halinde gönderilenin sorumlu olacağı düzenlenmiş olmalı, 2-Asıl taşıyanla yapılan ve aynı şartları içeren sefer çarteri niteliğindeki asıl navlun sözleşmesinin bir örneğinin konişmentoyu devralan gönderilene ibraz edilmiş olması, 3- Son olarak konişmentoda gönderilenin bu borçtan sorumluluğuna ilişkin genel de olsa bir atıf yapılmış olması şartlarından birisinin

varlığıdır.[666] Bu hallerden biri gerçekleşmişse taşıyan, yük üzerinde hapis hakkını kullanabilir.

Yapılan alt navlun sözleşmesine ilişkin bir konişmento düzenlenmemiş olması halinde ise, sürastaryanın alt navlun sözleşmesinde kararlaştırılmış olması ile gönderilenin doğabilecek sürastarya ücretinden sorumluluğunun yapılan alt veya asıl navlun sözleşmesinde ya da düzenlenen diğer bir taşıma senedinde atıf yoluyla yer alması şartları bir arada aranacaktır. Aksi durumda gönderilenin asıl navlun sözleşmesi şartlarından haberdar olması beklenemez. Böyle bir şart sadece asıl navlun sözleşmesinde bulunuyorsa taşıyan, gönderilene karşı hapis hakkını kullanamayacaktır.[667]

Taşıyanın taşımaya konu eşya üzerinde hapis hakkını ileri sürmesinde bir başka husus, taşıyanın bu hakkı kullandığı süre boyunca eşyanın korunmasına ilişkin sorumluluğun hangi düzenlemeye tabi olacağıdır. Aytekin, taşıyanın üzerinde hapis hakkını kullandığı eşyayı koruma yükümlülüğü hakkında, taşıyanın yüke özen yükümlülüğünü düzenleyen TTK m.1178-1192 hükümlerinin uygulama alanı bulacağını belirtmektedir.[668] Kanaatimizce bu hükümlerin hapis hakkının kullanıldığı eşyanın taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu süre boyunca uygulanması, hükümlerin düzenlenme amacını aşmakta ve taşıyana son derece ağır bir yükümlülük getirmektedir. Navlun sözleşmesinden kaynaklanan borçlarını ödemeyen taşıtana karşı taşıyanın emredici hükümlerce sorumluluk altına alınması adil olmayan sonuçlar doğurabilecektir. Burada kanaatimizce artık taşıyanın sorumluluğu, navlun sözleşmesinin ifası amacıyla düzenlenen TTK'daki emredici hükümlerden ayrılmalı ve hapis hakkı ile ilgili doktrin görüşleri ışığında; borçlar

[666] Ülgener (2017), s.405-406; TTK m.1237/3
[667] Konişmentoda yer alan "freight prepaid" kaydının varlığı halinde taşıyanın hapis hakkını kullanabilmesine ilişkin Bkz. Aytekin, s.195-197; Ülgener (2017), s.406-407
[668] Aytekin, s.205

kanununda düzenlenen ardiyecinin sorumluluğu[669] ya da TMK m.945 uyarınca[670] teslime bağlı rehin hükümleri seviyesinde kabul edilmelidir.[671]

2.1.6.1.7.Hapis Hakkının Kullanılmasının Hukuki Sonuçları

Taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkını kullanması ile ortaya iki temel sonuç çıkmaktadır: taşıyan yükü borçluya teslimden kaçınabilir ve yükün paraya çevrilmesi yoluyla alacağını tahsil edebilir. Taşıyanın yükü teslimden kaçınma hakkı, borcun ödenmesi ya da yeterli teminat gösterilmesi hallerinde son bulacak; taşıyan artık eşyayı teslimden imtina edemeyecektir. Borç ödenmediği ve yeterli teminat gösterilmediği durumda taşıyan, borçluya bildirimde bulunarak TTK m.1398-1400 maddelerine göre eşyanın paraya çevrilmesi hakkını kullanarak alacağını tahsil edebilmektedir. Eşyanın paraya çevrilmesi usulü, İcra İflas Kanunu'nun taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı ya da ilamsız takip usulüne tabi tutulmuştur.

2.1.6.2.Lien Hakkı

Lien hakkı, İngiliz hukuk sisteminde taşıyana tanınan ve varma limanında navlun ya da diğer masraflar için taşınan yükün zilyetliğine teminat olarak el konulması hakkıdır. Bu hak sözleşme ile kararlaştırılmadığı durumda, üçüncü kişi gönderilene teslim edilecek yük üzerinde olmaması şartı ile, yalnızca söz konusu seferde taşınan yük üzerinde[672] ve muaccel olmuş şu üç alacak kalemi için kullanılabilir: müşterek avaryadan kaynaklanan alacaklar, donatan tarafından yolculuk esnasında yükün korunması amacıyla yapılan masraflar ve navlun alacağı.[673] Biz bu hakkın adını, alacaklı donatana yükün satış hakkını

---

669 *"**II. Ardiyecinin saklama borcu MADDE 572-** Ardiyeci, kendisine bırakılan malları bir komisyoncu gibi özenle saklamak ve mallarda ayrıca önlem alınmasını gerektiren bir değişiklik olursa, durumu imkân ölçüsünde saklatana bildirmekle yükümlüdür.*
Ardiyeci, saklatana, malların durumunu incelemesi ve örnek alması için, alışılmış iş zamanlarında; gerekli koruma önlemlerini alabilmesi için de her zaman izin vermek zorundadır."

670 *"**Madde 945-**Alacaklı, rehinli taşınırın kaybolması, yok olması veya değerinin azalması yüzünden meydana gelen zararlardan, bunların kendi kusuru olmaksızın doğduğunu ispat etmedikçe sorumludur.*
Rehinli taşınırı kendiliğinden başkasına devir veya rehneden alacaklı, bundan doğan bütün zararlardan sorumlu olur."

671 Görüşlerle ilgili ayrıntılı açıklama için Bkz. Dinar, s.87-90

672 Colinvaux, 1982, s.1999

673 Wilson, s.303-304

vermemesi sebebiyle, Türk hukukundaki hapis hakkı ile karıştırılmaması bakımından çalışmamızda "lien hakkı" şeklinde kullanmayı uygun görüyoruz. Bu durumda İngiliz hukuku bakımından kural olarak, taşıyanın sürastarya ücreti alacağı dolayısıyla yük üzerinde kanuni bir lien hakkı kullanmasına olanak bulunmamaktadır. Ne var ki yine müşterek hukuka göre lien hakkının hem üzerinde kullanılacağı eşya hem taşıyanın alacağının kaynakları hem de bu hakkın kullanılma şekli sözleşme ile genişletilebilmekte ve İngiliz hukukunun uygulandığı birçok çarter ve kırkambar sözleşmesinde taşıyana, lien hakkının taşıyan tarafından navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacaklar bakımından kullanılabilmesi ve hatta taşıtana ait yükü sattırarak alacağını karşılayabilmesi olanağı verilmektedir.

Uygulamada navlun sözleşmesi yapılırken hukuken son derece sınırlı imkanlar veren bu hakkın genişletilmesi amacıyla, standart sözleşmelerde lien hakkı yukarıda sayılan üç alacak kaleminin yanında navlun teferruatı ve sürastarya ücreti başta olmak üzere; navlun sözleşmesinden doğan tüm alacaklar üzerinde ve taşıtanı aynı olan başka taşımalarda taşınan yük üzerinde de kullanılabilecek şekilde genişletilmektedir.[674] Amerikan hukukunda ise taşıyana lien hakkı daha kapsamlı biçimde kullanabileceği şekilde tanınmakta, üzerinde lien hakkı kullanılan yükün satılarak alacağın karşılanmasına da olanak verilmektedir.[675] Sözleşmede açıkça belirtilmediği takdirde, yükleme limanında oluşacak sürastarya alacağı için lien hakkının kullanılması mümkün olmayacaktır.[676] Taşıyan yük üzerinde bizzat kendisi ya da temsilcileri aracılığı ile doğrudan zilyet olduğu sürece lien hakkı devam etmektedir.[677] Bu özelliği sebebiyle yük üzerindeki lien hakkı zilyetliğe bağlı lien (*possessory lien*) olarak adlandırılmakta, bu hak yükün gönderilene teslimi halinde son bulmaktadır.[678]

Sözleşmeye dayalı da olsa böyle bir lien hakkının sadece navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtana karşı kullanılabileceği, yükün bir üçüncü kişi gönderilene teslim edilecek olması halinde bu hakkın ancak asıl çarter partinin bir kopyasının bu üçüncü kişiye sözleşme

---

[674] Wilson, s.305
[675] Hugo Tiberg. **The Law of Demurrage.** London: Stevens & Sons, 1971, s.620
[676] Tiberg, s.619; John Schofield. **Laytime and Demurrage.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Publishing, 2000, s.411
[677] Colinvaux, 1409-1410
[678] Schoenbaum (2004), s.708

yapılırken teslimi yahut konişmentoda çarter sözleşmesine yapılacak genel[679] ya da özel[680] bir atıfla mümkün olabileceği belirtilmektedir.[681] Mahkemeler her bir atfı ayrı ayrı değerlendirerek, lien hakkının konişmento hamiline karşı kullanılmasının hukuken geçerli olup olmayacağını sözleşme bazında tespit etmektedir.[682] Bazı çarter parti fromlarında ise donatana, alt çartererin tahsil edeceği alt navlun üzerinde bile lien hakkı kullanma yetkisi de tanınabilmektedir.[683] Bu lien hakkı, yük üzerinde kullanılandan farklı olarak artık zilyetliğe bağlı olmayacağından, yük teslim edilse de kullanılmaya devam edilebilecektir.[684]

İngiliz mahkemeleri, çarter sözleşmesinde donatana sürastaryadan kaynaklanan alacakları için bir lien hakkı tanınması halinde, bu hakkın aynı zamanda gecikme zararlarını (*damages for detention*) da kapsayacağı yönünde içtihat kurmuştur.[685] Lien hakkı taşıyanın hakkın konusu eşyanın zilyetliğini elinde bulundurduğu sürece devam edecek, eşyanın başka bir kişi tarafından işletilen bir antrepoya tevdii halinde ise taşıyanın antrepocuya hapis hakkının devam edeceğine yönelik yazılı bir bildirimde bulunması gerekecektir. Bu halde antrepocu da antrepo ücretleri için aynı yük üzerinde taşıyandan önceki sırada bir hapis hakkına sahip olmaktadır.[686] İngiliz kanun koyucu antrepoya tevdi edilen eşya bakımından borcun 90 gün içinde ödenmemesi halinde eşyanın satılmasına imkan veren yasa hükmünü yürürlükten kaldırmıştır.[687]

---

[679] "*All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.*" şeklinde genel bir atıf yeterli olacaktır. CONGENBILL 2016 (bimco.org) Son Erişim: 13.05.2023

[680] "*The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including dead freight and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, …" şeklinde özel bir atıf da yapılabilmektedir.* NYPE 2015 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023

[681] Tiberg, s.624-625

[682] Colinvaux, s.1400-1401

[683] Wilson, s.306-307; Colinvaux, s.1395

[684] Schoenbaum (2004), s.708-709

[685] Colinvaux, s.1399

[686] Tiberg, s.629

[687] Merchant Shipping Act 1894: *"497 (1) If the lien is not discharged, and no deposit is made as aforesaid, the wharfinger or warehouseman may, and, if required by the shipowner, shall, at the expiration of 90 days from the time when the goods were placed in his custody, or, if the goods are of a perishable nature, at such earlier period as in his discretion he thinks fit, sell by public auction, either for home use or for exportation, the goods or so much thereof as may be necessary to satisfy the charges hereinafter mentioned."* https://www.legislation.act.gov.au/a/db_2237/19870112-2780/pdf/db_2237.pdf Son Erişim:13.05.2023; Çetiner, s.38

2.1.6.2.1.Türk Hukuku Çerçevesinde Lien Hakkının Kullanılması

Sözleşmelerde yer alan lien hakkının Türk hukuku bakımından incelenmesinde ise; taşıyanın yük üzerinde hapis hakkını düzenleyen TTK m.1201 ve TMK m.950-953 hükümlerinin emredici olmamaları sebebiyle, sözleşmede düzenlenen bu hakkın kanuni hapis hakkını ister genişletici ister daraltıcı özellikte olsun, tüm hükümleriyle geçerli olacağı sonucuna varmak gerekecektir.[688] Ne var ki, kanunen yük üzerindeki hapis hakkının oluşma şartlarını ortadan kaldırmaya yönelik kayıtlar, Türk hukuku uyarınca taşıyana yük üzerinde hapis hakkı sağlamayacaktır. Yine uluslararası taşımalarda sözleşme ile tanınan yük üzerinde hapis hakkının kullanılabilmesi ve üzerinde hapis hakkı kullanılan malın sattırılması, sözleşmedeki şartların varma limanı hukuku hükümlerine de aykırı olmaması halinde mümkün olabilecektir. Örneğin Çin hukuku bakımından varma limanında üçüncü kişi gönderilene teslim edilecek yük üzerinde hapis hakkı kullanmak kanunen yasaklanmıştır.[689]

Lien hakkının kullanılması bakımından ortaya çıkabilecek bir diğer problem de bu hakkı kullanan taşıyanın yükün gemiden tahliyesine izin vermemesi halinde, oluşabilecek demuraj ve gecikme zararlarının sorumluluğun kime ait olduğudur. Bu zararlardan sorumluluk bakımından İngiliz mahkemeleri, yükün gemiden boşaltılmaması için haklı bir nedeni[690] olan taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkını kullanarak geminin boşaltılmasını geciktirmesi ve demuraja girmesine sebep olması halinde demuraj ücretine hak kazanacağı yönünde karar vermiştir.[691] Taraflarca çarter sözleşmesinde demuraja karar verilmemiş olması ya da yaşanan gecikmenin belirlenen demuraj süresini geçmiş olması halinde ise bu zararlar gecikme zararı (*damages for detention*) olarak kabul edilecek ve yine taşıtan ya da duruma göre gönderilenden talep edilebilecektir.[692]

---

[688] Aytekin, s.248; taşıyanın yükün sattırma hakkının sözleşme ile kararlaştırılamayacağı ve kararlaştırılsa da böyle bir hapis hakkının geçersiz olacağı yönünde Bkz. Ülgener (2017), s.408

[689] Julien Rabeux. "Liens on Cargo in a Nutshell". **The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association Defence Guide**, s.1-2 defence-guide_liens_on_cargo_2pp_v2_lr.pdf (westpandi.com) Son Erişim:13.05.2023

[690] İngiliz mahkemeleri bir başka kararında taşıyanın yükü bir antrepoya boşaltarak yük üzerinde hapis hakkını devam ettirebileceğinin çarterer tarafından ispatlanması halinde taşıyanın sürastarya ücreti talep edemeyeceği yönünde hüküm kurmuştur. Bkz. Baughen, s.330

[691] *Rashtriya Chemicals and Fertilizers Ltd. v. Huddart Parker Industries Ltd. (The Boral Gas) [1988] 1Lloyd's Rep 342 ve Gill & Duffus SA v. Lionda Futures Ltd. [1994] 2 Lloyd's Rep 67;* Schofield, s.372

[692] Baughen, s.384-385

Türk hukukunda ise sürastarya alacağı sebebiyle yük üzerinde hapis hakkı kullanan taşıyanın, kanaatimizce bu hakkı sürastarya süresi sonunda kullanması mümkün olabilir. Taşıyanın taşıtandan her günün sonunda gün başına sürastarya ücreti talep etmesi uygulamada görülen bir davranış biçimi değildir, sürastarya alacağı taşıyanlar tarafından genellikle taşımanın bitiminden sonra ayrıntılı biçimde yapılan sürastarya hesaplaması (uygulamadaki *time sheet* ve *statement of facts* belgeleri) ile birlikte çarterere gönderilmekte; ödeme de bazı hallerde birkaç ayı bulan süreler sonrasında alınmaktadır. Hukuki bakımdan, yükleme limanında doğan sürastarya alacağı için taşıyanın boşaltma limanında yükü gemiden indirmeyi reddederek önce sürastarya alacaklarının ödenmesini talep ettiği ve kendisine ödeme yapılana dek geminin bu kez de boşaltma limanında sürastaryaya girdiği ya da boşaltma limanında sürastarya süresinin başlamasına rağmen yükün ancak bir kısmının boşaltıldığı ve kalan kısmı üzerinde hapis hakkının kullanıldığı senaryolarda; boşaltma limanında oluşan sürastarya ya da sürastarya süresinin bitimi ile meydana çıkacak gecikme zararları taşıyanca talep edilebilecek midir? Burada kanaatimizce özellikle TTK bakımından sürastaryanın alacaklı temerrüdünden kaynaklanan zararlarının tazmini için ihdas edilmiş bir kurum olduğu ve burada da geminin geciktiği ve bu gecikmede kanundan kaynaklanan bir hakkını kullanan taşıyanın kusurlu kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşmak gerekecektir.

Gecikme zararları bakımından bir değerlendirme yapılması gerekirse, TTK m.1174/3'te gönderilenin bir sebeple yükü tesellüm etmemesi sebebiyle geminin beklemesi ve bu bekleme sebebiyle taşıyanın uğradığı zararların tazmini amaçlanmıştır. Burada ise gecikme gönderilenin (alacaklının) temerrüdünden ve dolayısıyla da kusurundan değil, taşıyanın kanundan kaynaklanan bir hakkını kullanmasından kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak İngiliz hukukuna paralel şekilde Türk hukukunda da taşıyanın yük üzerinde hapis hakkını kullanmasından doğan sürastarya ücretinin taşıtandan talep edilebileceği, ancak gecikme zararları için aynı sonuca ulaşılamayacağı kanaatindeyiz.

2.1.6.3.Demuraj Ücretinden Doğan Diğer Hak ve Talepler

Çartererlerin büyük şirketler olduğu ve uluslararası satış sözleşmesinin de CIF satış şeklinde gerçekleştirildiği bazı standart çarter sözleşmelerinde, teslimde gecikme ile karşılaşmamak için yükün lien hakkına konu edilmesini engelleyen *anti-lien* (*non-lien*) klozlarının yer aldığı görülmektedir. Bu klozun sözleşmede yer alması halinde Türk hukuku bakımından, sözleşmedeki lien klozunun geçerliliğini kaybedeceği ve taşıyana tanınmış kanuni hapis hakkının da yukarıda belirtilen dört şartından sonuncusunun sağlanmamış olması sebebiyle kullanılamayacağı belirtilmektedir.[693]

2.1.6.3.1.Cesser Klozu

Bu üst başlık altında aynı zamanda, sözleşmeden kaynaklanan lien hakkı ile ilgili yine standart sözleşmelerde yer alan "*cesser*" klozundan bahsetmek gerektiği kanaatindeyiz. Farklı şekillerde düzenlenmiş olmakla bazı standart çarter sözleşmelerinde yer alan bu kloz[694], temelde geminin yükleme limanında yükü almasıyla çartererlerin navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacaklardan sorumluluğunun sona ereceğini ya da yalnızca taşıyanın yük üzerinde kullanacağı hapis hakkının kullanılmasına rağmen karşılanamayan alacaklardan sorumlu olacaklarını düzenlemektedir. İlk bakışta yük üzerindeki lien hakkından bahsetmemesi sebebiyle gerekli bağlantı kurulamayabilirse de, bu klozun sözleşmedeki en önemli etkisi bu klozla birlikte donatanın (gemi malikinin), artık varma limanında üçüncü kişilere telim edilecek yük üzerinde kullanabileceği lien hakkı haricinde çarterer(ler)den herhangi bir talepte bulunamayacak olmasıdır.[695] Uygulamada lien klozunun içinde yer verilen bu klozun geçerliliği, varma limanı hukukunun gönderilene teslim edilecek yük üzerinde hapis hakkı kullanılmasına olanak vermesine bağlıdır.[696] Yükleme limanında oluşan demuraj alacakları bakımından bu

---

[693] Ülgener (2017), s.414-415

[694] Gencon '76 Kloz 8.: "*Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the Cargo."* GENCON 76 (bimco.org) Son Erişim: 13.05.2023. Bu klozdaki "Cesser" kısmı Gencon '94 metninde yer almamaktadır.

[695] Schofield, s.373

[696] Baughen, s.432

klozun yer aldığı çarter partilerde İngiliz mahkemeleri pek çok kararda, artık yüklemenin tamamlanmasıyla birlikte yükleme limanında oluşan demurajdan sorumluluğun çartererlerden talep edilemeyeceğine, bu alacağın yük üzerinde kullanılabilecek lien hakkı kullanılarak karşılanması gerektiğine hükmetmiştir.[697]

Öğretide Ülgener, Gencon 76 çarter partisi özelinde, taşıyanın yükleme limanında doğan sürastarya alacağı bakımından yük üzerinde hapis hakkını kullanmak ya da bu alacağı çartererlerden talep etmek şeklinde iki seçeneği olduğunu belirtmektedir.[698] Söz konusu yükün değerinin taşıyanın uğradığı zararı karşılamaması durumunda ise taşıyan, aradaki farkı çartererden talep edebilecektir.[699] Aynı zamanda bu kloz, çartererin yükün istifinde kusurundan kaynaklanan alacaklar için koruma sağlamamaktadır.[700] Uygulamada çok çeşitli düzenlemelerle kararlaştırılan ve donatanlara dezavantajlar sağlayan bu kloz artık pek çok modern çarter sözleşmesinde yer almamaktadır.[701] Bu klozun Türk hukuku ile birlikte uygulanması bakımından kanaatimizce, taşıyanın yük zerinde hapis hakkını sınırlayıcı biçimde geçerli olduğu kabul edilmelidir.

2.1.6.3.2.Gecikme Zararları

Sürastaryadan kaynaklanabilecek bir diğer alacak kalemi olarak gecikme zararlarının (*damages for detention*) da bu üst başlık altında incelenmesi gerektiği kanaatindeyiz. İngiliz hukukunda sürastarya ile alakalı gecikme zararları kalemi, taşıyanın sürastarya ile karşılanamayan ya da sürastaryanın kararlaştırılmadığı sözleşmelerden kaynaklanan zararlarının tazmini için öngörülmüştür. Çarter sözleşmesi ile sürastaryanın herhangi bir üst sınır olmaksızın, belirsiz bir süre için kararlaştırılmış olması halinde (*unfixed/unlimited demurrage period*) taşıyanın taşıtandan yükleme veya boşaltmadan kaynaklanan gecikmeler sebebiyle gecikme zararı talep edebilmesi mümkün değildir. Buna karşılık İngiliz hukuku, sürastarya süresi ve ücreti kararlaştırılmayan, kararlaştırılmış olsa bile belirli süreli sürastarya (*fixed/limited period demurrage*)

[697] Baughen, s.422-423
[698] Ülgener (2017), s.416
[699] Baughen, s.428
[700] Schoenbaum, s.709-710
[701] Wilson, s.309

öngören yolculuk çarteri sözleşmelerinde; bu sürelerin bitmesine rağmen geminin taşıtanın kusuru sebebiyle beklemesi halinde taşıyanın, gecikmeden kaynaklanan zararlarını talep edebilmesine olanak vermektedir.

Bu zararların kaynağı her zaman yükün gemiye yüklenmesi ya da gemiden boşaltılması aşamasında yaşanan gecikmeler olmayıp; çartererlerin konişmento düzenlemesi sebebiyle yaşanan gecikmeler, taşınacak yükün ithalat veya ihracatı için yapılacak gümrük işlemlerinin gecikmesi, taşınacak yükün özellikleri ve miktarının tam olarak belirlenmesi için geminin yola çıkmasının geciktirilmesi gibi taşıtan(lar)ın faaliyet sahasında gerçekleşen gecikmeler de gecikme zararlarının kapsamına girebilmektedir.[702] Buna ek olarak, demuraj kararlaştırılmasına rağmen bazı sözleşmelerde taşıyanların daha fazla zarara uğradıklarını iddia etmeleri sebebiyle mahkemeler, bu alacağın kaynağı farklı olmak üzere ve bir başka sebeple sözleşmeye aykırılık oluşturması halinde demurajın yanında gecikme zararı olarak talep edilebileceğine karar vermiştir.[703]

Son yıllarda alınan güncel bir İngiliz Temyiz Mahkemesi kararında, yolculuk çarteri sözleşmesi sırasında yükün boşaltma süresini uzun bir süre (31 gün) geçirerek taşınan yükün (soya filizi) zıyaına sebep olan çarterere karşı yük zararının rücuu sebebiyle dava açan donatanın bu istemi, ilk derece mahkemesince kabul edilmişse de; temyiz aşamasında mahkeme tarafından demurajın ve gecikme zararlarının hukuki niteliği bakımından yapılan uzun tartışmalar neticesinde reddedilmiştir.[704] Böylelikle aynı yönde verilmiş 1991 tarihli bir diğer yüksek mahkeme kararı olan *The Bonde*[705] daha üst dereceli bir mahkeme tarafından onaylanmış olup, Temyiz Mahkemesi kanaatimizce da isabetli şekilde tarafların yükleme ve boşaltma esnasındaki gecikmeden kaynaklanan sorumluluğun götürü tazminat olarak önceden belirlendiğini; donatanın bu gecikmeden kaynaklanabilecek tüm zararlarını sürastarya alacağı olarak tazmin etmesi gerektiğini ve aynı ihlalden kaynaklanan aşkın zararının karşılanmasını artık talep edemeyeceğini

[702] Schofield, 406-409
[703] Özellikle ölü navlun alacağına ilişkin davalarda mahkemeler bu alacağın gemiye kararlaştırılan miktarda yük getirmeme sebebiyle; demurajın ise çartererin yükün gemiye yüklenmesini ve boşaltılmasını belirli sürede yapmama sebebiyle sözleşmeye aykırılık oluşturduğunu ve ayrı zarar kalemleri olduğunu, bu sebeple aynı anda talep edilebileceğini tespit etmiştir. Baughen, s.390 vd.
[704] (K-Line Pte Ltd. v. Priminds Shipping (HK) Co. Ltd.) The Eternal Bliss [2021] EWCA Civ. 1712
[705] The Bonde [1991] 1 Lloyd's Rep.136.

belirtmiştir.[706] İngiliz mahkemelerinin yıllardır uyguladığı bu yönde kurdukları içtihat sebebiyle, özellikle sürastarya süresinin belirtilmediği bazı standart yolculuk çarter formlarına "Jüpiter Klozu" adında bir kloz eklenerek; yükleme süresindeki gecikmenin 20 günü aşması halinde donatana sözleşmeden dönerek tazminat talep etme ya da sözleşmeyi ayakta tutarak demuraj talep etme seçimlik hakkı verilmiştir.[707]

Gecikme zararları, demurajdan farklı bir zarar kalemi olduğundan, sözleşmede demuraj haricinde özellikle belirtilmediği takdirde taşıyana yük üzerinde lien hakkı vermez. Bu durumda taşıyan, gecikme zararlarını çartererlerden tahsil edebilecektir. [708]

2.1.6.4.Demuraj Alacağının Özellikleri

Sürastarya alacağı, gecikme zararlarının aksine hem Türk hukukunda hem de müşterek hukuk bakımından hesaplanması mümkün, belirlenebilir bir likit alacak kalemidir.[709] Likit alacak; tutarı belli, bilinebilir ve hesaplanabilir türdeki alacakları ifade eder.[710] Yargıtay Hukuk Genel Kurulu ise 2010 tarihli bir kararında likit alacağı: *"Likit bir alacaktan söz edilebilmesi için ise; ya alacağın gerçek miktarının belli ve sabit olması ya da borçlusu tarafından belirlenebilmesi için bütün unsurların bilinmesi veya bilinmesinin gerekmekte olması; böylece, borçlunun borç tutarını tahkik ve tayin etmesinin mümkün bulunması; başka bir ifadeyle, borçlunun yalnız başına ne kadar borçlu olduğunu tespit edebilir durumda olması gerekir. Bu koşullar yoksa, likit bir alacaktan söz edilemez."* şeklinde tanımlamıştır.[711] Yargıtayın sürastaryaya ilişkin, bu alacağın likit olduğuna[712] ya da (aynı hukuki özellikte kabul ettiği konteyner demurajı bakımından) likit olmadığına[713]

---

[706] Karar metni için Bkz. K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co Ltd ("Eternal Bliss") | [2021] EWCA Civ 1712 | England and Wales Court of Appeal (Civil Division) | Judgment | Law | CaseMine Son Erişim:13.05.2023

[707] Tankervoy '87 Madde 7 TANKERVOY 87 (bimco.org) ve Gencon '94 Madde 7 GENCON 1994 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023. Ayrıntılı bilgi için Bkz. Paul Todd. **Principles of the Carriage of Goods by Sea.** London:Routledge, 2016, s.134-135.

[708] Baughen, s.424-427

[709] Sürastarya ücretinin aksine gecikme zararları için talep edilen tazminatın likit bir alacak olmadığı yönünde Bkz. Aytekin, s.129

[710] Ejder Yılmaz. "İcra İnkar Tazminatı Açısından Likid Alacak Kavramı". **Bankacılar Dergisi.** Sayı:67, (2008), s.88

[711] HGK E.2010/19-376, K.2010/397 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[712] Yargıtay 11. HD E.2018/4171, K.2020/1340 Karşı Oy Yazısı https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari Son Erişim:15.05.2023

[713] Yargıtay 11. HD E.2018/4171, K.2020/1340 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

yönelik farklı kararları mevcuttur. Sürastarya alacağının kanaatimizce önceden belirlenmiş bir tür götürü tazminat olması ve borçlu tarafından hesaplanabilir olması özellikleri göz önünde bulundurularak likit bir alacak türü olduğunun kabulü gerekir; yoksa Yargıtayın belirttiği gibi teknik hesaplama gerektirmesi ve tam olarak tespiti için bilirkişiye başvurulması zorunlu olmayıp, uygulamada bu yönde davranılması bu alacağın likit olma özelliğini değiştirmeyecektir.

Sürastarya alacağı bakımından belirlenmesi gereken bir diğer husus da bu alacağa faiz uygulanıp uygulanamayacağıdır. Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi İngiliz ve Amerikan hukukunda sürastarya alacağı sözleşmeye aykırılık sebebiyle oluşan bir tür götürü tazminat olarak tanımlanmaktadır. Müşterek hukuk sisteminde gecikme tazminatı olması sebebiyle sürastarya alacağına da faiz uygulanabileceği belirtilmekte, ancak uygulanacak faiz oranına ve bu faizin başlangıç anına ise her davanın özel şartlarını göz önünde bulundurarak mahkemelerin karar vereceği söylenmektedir.[714] Bazı mahkemelerin, çarter sözleşmelerinde sürastarya alacağına, çartererin sürastarya borcundan gerekli tüm belgeler ve hesaplamalarla haberdar edileceği günden itibaren faiz uygulanabileceğine yönelik hüküm kurdukları görülmektedir.[715] Türk yargılaması bakımından alacak davasına konu edilen sürastarya alacağına kanaatimizce da isabetli şekilde temerrüt ya da reeskont faizi uygulandığı görülmektedir.

2.1.6.5.Demuraj ve İlgili Taleplerde Zamanaşımı

Sürastarya alacağının Türk hukukunda TTK m.1246 gereğince bir yıllık zamanaşımı süresine tabi olduğunu ve bu sürenin yine TTK m.1171/5 uyarınca sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olacağını belirtmek gerekir. Uygulamada sürastarya süresi büyük oranda gün esasıyla hesaplanmakla birlikte, saat esasıyla belirlendiği sözleşmeler de bulunmaktadır.

[714] Baughen, s.331; Tiberg, s.650. Yazar, Fransız mahkemelerinin de demuraj, gecikme zararları ve hızlandırma primine faiz uygulanmasına yönelik kararlar verdiğini belirtmektedir.
[715] Baughen, s.372

İngiliz hukukuna göre ise, çartererin donatana ödemesi gereken sürastarya borcu; yükleme ya da boşaltma süresinin bitiminden itibaren gün başına hesaplanacak ve her günün sonunda o gün için muaccel olacaktır.[716] Bu alacağın zamanaşımı da 6 yıl olmakla birlikte[717], bu süre borçlunun borçtan haberdar edilmesinden itibaren başlamaktadır. Ticari hayatta böyle bir sürenin çok uzun olması sebebiyle çarter sözleşmelerine daha kısa süreli zamanaşımı süreleri koyulmakta ve hukuken geçerli kabul edilmektedir.[718] Özellikle İngiliz ya da Amerikan hukukunun uygulandığı tip yolculuk çarteri sözleşmelerinde demuraj alacağının boşaltmanın bitiminden itibaren çok kısa süreler içinde ve fatura da dahil olmak üzere gerekli belgelerin de sunulması ile yazılı biçimde talep edileceğine dair hükümler bulunmaktadır.[719]

2.2.Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Demuraj (Sürastarya) Kavramı

Çarter sözleşmelerinde yer alan sürastarya kavramı ayrıntılı şekilde inceledikten sonra bu bölümde ise; çalışmamızın temelini oluşturan ve kabaca, kırkambar sözleşmelerinde taşıyanca temin edilen ve taşımanın yapıldığı konteynerlerin taşıyana iadesindeki gecikme sebebiyle taşıtan ya da gönderilenden talep edilen bekleme ücreti olarak tanımlayabileceğimiz konteyner demurajı kurumu ve bu kurumun hükümleri ayrıntılı biçimde incelenecektir.

Uygulamada taşıyanlar, yükün taşınmasında kullandıkları ve taşıtana tahsis ettikleri konteynere, yükün gönderilene tesliminden itibaren mümkün olan en kısa zamanda ulaşmak ve konteyneri tekrar kullanıma sokmak istemektedirler. Buna rağmen deniz yolu taşımasının tamamlanmasından sonra ortaya çıkan bazı aksaklık ve engeller sebebiyle bu istekleri her zaman gerçekleşmemekte; temin ettikleri konteynere kısa zaman içinde ulaşamamaları, hatta bazı liman ve gümrük uygulamaları ile beklenmeyen engeller

---

[716] Baughen, s.365
[717] Limitation Act 1980, Section 5: *"An action founded on simple contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued."* Limitation Act 1980 (legislation.gov.uk) Son Erişim:13.05.2023
[718] Baughen, s.366
[719] Bkz. GENCON 94 formu Madde 7, GENCON 1994 (bimco.org); AUSTWHEAT 1990 Formu Madde 15, AUSTWHEAT 1990 (bimco.org); BPVOY 4 formu Madde 20, https://pdf4pro.com/cdn/bpvoy4-voyage-charter-party-1cfcfa.pdf Son Erişim:13.05.2023

sebebiyle bu sürenin aylar sürebilmesi bile ihtimal dahilinde olabilmektedir. Liner şirketleri bakımından konteyner tedariki, taşınması, bakımı ve konumlandırmasının önemli ve büyük bir gider kalemi olduğuna eserimizin ilk bölümünde de ayrıntılı şekilde yer vermiştik.[720] Taşıtan ve diğer yükle ilgililer bakımından ise konteyner demurajı, varma limanda yükü teslim alabilmek ve yetkili acenteden yük teslim talimat formu[721] talep edebilmek için navlunla birlikte ödenen bir tür ek ücret kalemi olarak ortaya çıkar. Taşıyanlar masraflı ve operasyonel anlamda zorlu olan konteyner tedariki hizmeti için navluna dahil edilen belirli bir ücretin yanında; yükün tesliminden sonra kendilerine navlun sözleşmesinde belirlenmiş sürede iade edilemeyen konteynerler için de gün başına belirli bir gecikme bedeli talep etmektedirler. Bu bedele ise yolculuk çarteri sözleşmelerindeki yükleme ve boşaltma safhalarında geminin bir miktar para karşılığında bekletilmesi anlamına gelen demuraj teriminden türetilen "konteyner demurajı" adı verilmiştir.

Belirtmek gerekir ki; çalışmamızın birinci bölümünde incelediğimiz konteyner leasing sözleşmelerinde leasing alanın kiraladığı konteynerleri sözleşmede belirtilen yer ve zamanda leasing verene iade etmemesi sonucu talep edilen günlük bedele de konteyner demurajı adı verilmekte[722], ancak bu tür bir alacak çalışmamızın alanının dışında kalmaktadır.

2.2.1.Genel Olarak Konteyner Demurajı

Konteyner demurajı, uluslararası deniz ticareti uygulamasında taşıyan tarafından temin edilmiş konteynerin, hareket ya da varma limanında gecikmeksizin taşıyana geri getirilmesi amacıyla taşıtan ya da gönderilenden talep edilebilen, navlun sözleşmesi ya da konişmento ile kararlaştırılan ve gün bazında belirlenen bir tür gecikme alacağıdır. Bu

[720] Bkz. Bölüm 1.4.2.

[721] Uygulamada yük teslim talimat formu, yük teslim belgesi ya da etiketli konişmento gibi taşıyanın yükün teslimine onay vermesine ilişkin belgeye verilen addır. Gönderilen ya da temsilcisi liman idaresine adı ne olursa olsun bu tarz bir belgeyi sunmadan yükü teslim alamaz. Konu ile ilgili uygulamadaki karışıklıkları önlemeye yönelik başvurulması amacıyla Bkz. Anayasa Mahkemesi 2. B., B. 2015/13851 T. 27.6.2018 tarihli kararı T.C. Anayasa Mahkemesi Son Erişim:13.05.2023

[722] Hyundai Merchant Marine Co Ltd v. Olympic Container Corporation 91 F 3d. 152 https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/091/91.F3d.152.95-35685.95-35633.html Son Erişim:13.05.2023

tanım dahilinde özellikle belirtmek gerekir ki doktrinde demurajı inceleyen pek çok eserde hareket limanındaki demuraj ücretinden bahsedilmese de, tıpkı sürastaryada olduğu gibi; uluslararası uygulamada konteynerini içine yükünü istiflemesi amacıyla boş olarak taşıtana teslim eden taşıyan, taşıtanın konteyneri bazı gümrük işlemlerini tamamlamak amacıyla erken teslim alması ya da planlanmış sefere söz konusu konteyneri taşınacak yük ile istiflenmiş şekilde yetiştirememesi halinde de demuraj ücreti talep edebilmektedir.

İlk durumda özellikle yoğun limanlarda, ithal yükler için alınacak gümrük izinleri ve uluslararası sözleşmelerin iç hukuklara uygulanması sebebiyle, taşıtanın taşımadan önce gerçekleştirilmesi gereken işlemler için konteyner numarasının belirlenmesi ihtiyacı doğmakta; taşıyanlar ise elektronik kayıt sistemleri gereği boş konteyner teslim alınmadan taşımanın yapılacağı konteyner numarasını belirleyememektedirler. Böylece taşıtan konteyneri seferin yapılacağı tarihten daha önce teslim almak zorunda kalmakta, bu hallerde de hareket limanında konteyner demurajı borcu ortaya çıkabilmektedir.[723]

İkinci durumda ise taşıyana ait konteyneri tesislerinde doldurarak yükleme limanına dek taşıma masraflarına katlanmış, hatta gönderilen ile yaptığı uluslararası satım sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini de yerine getirmek durumunda olan taşıtan yükün tesliminde gecikmesi halinde; navlun sözleşmesini feshetmek yerine, dolu konteyneri taşıyanın yahut aynı konsorsiyumda yer alan başka bir taşıyanın en yakın zamanda aynı yöne gerçekleşecek olan seferinde taşıtabilmek için, söz konusu sefer tarihine dek oluşacak liman ardiye ve demuraj masraflarına katlanmayı daha ekonomik bulabilmektedir.

Konteyner demurajı için kullanılan "ücret" ifadesi de söz konusu kavramın İngilizce karşılığı "*demurrage charge*" ya da "*demurrage fee*" teriminin dilimize çevirisi ve uygulamadaki kullanımından ibaret olup kavramın hukuki niteliğini belirleme amacı taşımamakla birlikte; konteyner demurajının hukuki niteliği sonraki bölümde ayrıntılarıyla incelenecektir. Alman hukukuna bakıldığında ise söz konusu terimin

---

723 a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf (prismic.io), s.6 Son Erişim: 13.05.2023

sürastaryaya (*Liegezeit/Liegegeld*) paralel biçimde "*Containerstandgeld*", yani "konteyner bekleme parası" olarak ifade edildiği görülmektedir.[724]

Uluslararası deniz ticaretinde konteyner kullanımının 2000'lerden sonra ve özellikle dünyadaki büyük limanlarda ciddi yoğunluk problemine neden olması ve 2005 yılından itibaren limanlardaki bu yoğunluk sebebiyle taşıtanların konteynerleri depolama ünitesi olarak kullanmalarını önlemek amacıyla, başta dünyanın en büyük liner servis sağlayıcısı Maersk'in serbest zamanı kısaltarak demuraj tarifelerinde büyük zamlar uygulamasının ardından diğer taşıyanların da onu takip etmeleri; konteyner demurajını limanlar da dahil tüm piyasayı ilgilendiren önemli bir operasyonel sorun ve büyük bir maliyet kalemi olarak öne çıkarmıştır.[725] Özellikle 2020 yılından 2021 yılına geçişte navlun ücretlerinin yanı sıra dünyadaki en büyük 20 liman uygulamasına bakıldığında, demuraj ve gecikme (*detention*) ücretlerinin de iki katına çıktığı görülmektedir.[726] Yine günümüzde deniz taşımacılığında kullanılan ve binlerce konteyneri tek seferde taşıyabilen mega konteyner gemileri ile yapılan taşımalarda; teslim alınacak konteynerin gemiden boşaltılması ile serbest süre başlamakta, ancak geminin tamamen boşaltılarak konteynerlerin yük sahiplerinin emrine hazır hale gelmeleri serbest sürenin bitimine dahi denk gelebilmektedir. Demuraj talebinin fahiş ve hukuksuz olduğu iddiaları ile yükle ilgililer, bu ücretin tahsili bakımından zorluk yaşamaları sebebiyle; dava yolu ile tahsili amacıyla ise taşıyanlar sıklıkla mahkemelere başvurmuş; günümüze kadar konu ile ilgili ne mahkemeler ne de doktrin içinde fikir birliği olmadığından; birbiri ile çelişen birçok karar ve hukuki eser ortaya çıkmıştır. Konteyner demurajı talebinin hukuksuz olmadığı açıktır; ancak ithalat ve ihracat aşamalarında araya gümrük otoritelerinin girmesi ve liman yoğunluğu sebebiyle yaşanan gecikmelerin de tamamen yükle ilgililere yansıtılmasının ne kadar hukuka uygun kabul edilebileceği tartışmalıdır. Bunun yanında konteyner demurajı müessesi deniz ticareti kanunlarında da açık ve doğrudan bir düzenleme ile yer bulamamış, sonuç olarak konu deniz ticareti uygulamasında tartışmalı şekilde yer almaya devam etmiştir.

---

[724] Rabe/Bahnsen, s.340

[725] Stefano Fazi ve Kees Jan Roodbergen. "Effects of Demurrage and Detention Regimes on Dry-port-based Inland Container Transport". **Transportation Research Part C.** Sayı:89 (2018), s.2

[726] Konteyner başına ortalama demuraj ve gecikme ücreti 666 dolar olarak hesaplanmıştır. United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2021.** New York, 2021; s.62

Konunun deniz ticareti tarihine kıyasla uzun bir geçmişinin bulunmaması, demuraj taleplerinde taraflar arasında yaşanan uyuşmazlıklar ve ülkemizde ise konuya ancak yeni ticaret kanunu yasalaşma sürecinde dikkat çekilmesi sebepleriyle; deniz ticareti hukukuna ilişkin doktrin ve yargı kararlarında konteyner demurajını inceleyen ve tanımlayan az sayıda eser bulunduğunu görüyor ve burada tespit edebildiğimiz kadarıyla bu tanımların tamamından bahsetmeyi uygun buluyoruz.

2.2.1.1.Türk Öğretisindeki Tanımlar

Türk öğretisinde öncelikle Şeker Öğüz konteyner demurajını, konteynerlerin taşıyana iadesi sürecinin hızlandırılması amacıyla konşimentolarda, konteynerin belirli bir süre içinde iade edilmemesi halinde günlük olarak talep edilen ücret olarak değerlendirmiştir.[727] Ardından Atamer söz konusu kavramın; konteyner üzerinde tasarruf hakkı bulunan kişinin konteynere bir an önce kavuşmak maksadıyla, gönderilen tarafından iadesine yönelik kararlaştırılan sürenin aşılması halinde artan oranlarda talep ettiği bir tür ödeme olduğunu belirtmiştir.[728] Daha sonra Algantürk Light konteyner taşımacılığı ile ilgili eserinde konteyner demurajından, konteyner üzerinde tasarruf hakkı bulunan kişinin konteyneri gönderilenden boş olarak teslim alması için belirlenen, serbest sürenin geçmesi halinde ödenen gecikme ücreti ya da bedeli olarak söz etmektedir.[729] Aksoy ise konteyner demurajını; taşıyanın konteynerin süresinde iadesini sağlamak ve muhtemel zararını tazmin etmek amacıyla, konişmentoya konteynerin iadesinde gecikilen gün başına belirli bir bedel talep edileceğine dair koyduğu sürastarya parasına benzer bedel olarak tanımlamıştır.[730] Yazar yine bir başka eserinde konteyner demurajından; standart konişmento hükümlerince taşıyanın, tedarik ettiği konteynerin serbest süresini aşan gecikmelerden dolayı gün başına talep edebileceği kararlaştırılan bir bedel olarak

[727] Zehra Şeker Öğüz. "Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXVI, Sayı:1, (2008), s.339
[728] Şit, s.236
[729] Didem Algantürk Light. "Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar". **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:16, Sayı:2-3, (2017), s.23
[730] Sami Aksoy. "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:33, Sayı:1, (2017), s.147

bahsetmektedir.[731] Türkel ise konteyner demurajı kavramını konteynerin gönderilen tarafından teslim alınmaması sonucu liman sahasında dolu biçimde beklemesi ve gönderilen tarafından teslim alınan konteynerin taşıyana iadesinin gecikmesi olarak iki ayrı başlıkta ele almış ve konteyner demurajının genellikle konteynerin gönderilen tarafından teslim alındıktan sonra süresi içinde iade edilmemesi olarak tanımlandığını belirtmiştir.[732] Son olarak Bican, konteyner üzerinde tasarruf hakkı sahibinin konteyneri başka taşımalar için tahsis edebilmesi amacıyla, konteynerin gönderilen tarafından boşaltılması adına verilen serbest sürenin aşılmasının ardından ödenen gecikme ücretine konteyner demurajı dendiğini belirtmektedir.[733]

Yukarıda incelenen pek çok tanımda maalesef, konteyner demurajının yükleme limanında da oluşabileceğinin göz önüne alınmadığı görülmektedir. Halbuki konteyner demurajı tarifeleri incelendiğinde bu alacağın hem ithal hem de ihraç yükler için ülke bazında düzenlenmiş olduğu tespit edilebilir. Türk hukuku çerçevesinde bir tanım getirmek gerekir ise konteyner demurajının, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası amacıyla taşıtana temin ettiği konteynerin, sözleşme ile önceden belirlenen serbest süre içinde taşıyana iade edilmemesinden kaynaklanan deniz ticaretine özgü şarta bağlı bir borç taahhüdü olduğu, kanaatimizce söz konusu kurumu daha iyi açıklamaktadır.

2.2.1.2. Yabancı Öğreti ve Hukuki Metinlerde Yer Alan Tanımlar

Yabancı öğretiye bakıldığında ise konteyner demurajının konteynerin iadesinde bir gecikme ve bunun bir sonucu olarak da konteyneri temin edenin talep etmeye yetkili olduğu para olarak tanımlandığını görmekteyiz.[734] Konteynerin tedarikini yolculuk çarteri sözleşmelerindeki gemi tedarikine benzeten ve konteyner demurajını konteynerin taraflarca anlaşılan sürede iade edilmemesinden kaynaklanan ekstra bir ücret olarak tanımlayan başka bir görüşe de rastlanmıştır.[735] Bir başka eserde ise konteyner demurajı,

---

[731] Sami Aksoy. **Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019, s.243
[732] Doğuş Taylan Türkel. "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme". **D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:21, Sayı:2, (2019), s.714-715
[733] Bican, s.116
[734] Bordahandy (2015), s.367
[735] Reka Panchal. "Claiming Demurrage for Unreturned Containers". **Court Uncourt.** Vol:8 (2017), s.8

konteynerin terminal alanında kaldığı süreden kaynaklanan bir ücret biçiminde tanımlanmıştır.[736]

Konteyner demurajı öğretinin yanında; özellikle son yıllardaki navlun, konteyner ücretleri ve dolayısıyla da konteyner demurajı ücretlerinde gerçekleşen tarihi yükselişin etkisiyle deniz ticareti ve lojistik sektörü ile ilgili ülkemizdeki bazı kurumlar ile yabancı ve uluslararası kurumların yayınlarına da konu olmuştur. Bunlara en güncel ve kanaatimizce en önemli örnek, Amerikan Federal Denizcilik Komisyonunun (FMC) yayınladığı "nihai kuraldır (*final rule*)". Konuyu 2014'ten beri araştıran komisyon; 2016'da Amerikan ihracatçıları, ithalatçıları, taşımacılıkla ilgililer ve kara taşımacılarından dilekçe şeklinde aldıkları; taşıyanlar ve liman işletmelerince uygulanan demuraj ve gecikme (*detention*) ücretlerinin aşırı ve haksız olduğu şikayetleri sebebiyle 2018'de bir soruşturma başlatmış[737]; 2019'da konuyla ilgili bir "yorumlayıcı kural (*interpretive rule*)" yayınlamış[738] ve son olarak 2020 yılında ise "nihai kural" biçiminde görüşlerini açıklamıştır[739]. Bu kuralın ana fikri ve özeti; son yıllarda uygulanan fahiş demuraj ve gecikme bedellerinin, müessesenin asıl amacı olan konteynerleri bir an evvel dolaşıma sokarak taşımanın devamlılığını sağlama özelinden çıkararak, taşıyanların ve liman işletmelerinin bir gelir kalemi haline getirildiği ve taşıtan ya da gönderilenlerin gecikme ile ilgili hiçbir kusurları bulunmamasına rağmen işletilmeye devam edilmesinin, bu ücretlerin fahiş bedellere ulaşmasına göz yumulması olduğudur. Komisyona göre bu uygulamalar açıkça 1984 tarihli 46 numaralı Birleşik Devletler Yasasının (*United States Code*) 41102 (c) maddesinde[740] yer alan "taşıma işlerinde adil ve makul uygulamalar" ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.[741] Aynı kuralda demuraj ve gecikme bedeli, uluslararası deniz taşımacılığı aktörlerinin de fikri alınarak; "uluslararası deniz taşıyanları

---

[736] Mingzhu Yu., Jan C. Fransoo ve Chung-Yee Lee. "Detention Decisions for Empty Containers in the Hinterland Transportation System". **Transportation Research.** Part B 110 (2018), s.189

[737] Federal Maritime Commission, **Fact Finding Investigation No.28 Final Report.** "Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage and Free Time in International Ocean borne Commerce". 03.12.2018 https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FF No. 28/FF-28_FR.pdf/ Son Erişim:13.05.2023

[738] Federal Maritime Commission **Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act** 17.09.2019 2019-19858.pdf (govinfo.gov) Son Erişim:13.05.2023

[739] Federal Maritime Commission "**Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act**" Final Rule (46 CFR Part 545 [Docket No. 19–05] RIN 3072–AC76) Federal Register / Vol. 85, No. 96 / May 18, 2020 / Rules and Regulations https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/19-05/19-05_fnl_rul_fr.pdf/ Son Erişim:13.05.2023

[740] "**(c)Practices in Handling Property** A common carrier, marine terminal operator, or ocean transportation intermediary may not fail to establish, observe, and enforce just and reasonable regulations and practices relating to or connected with receiving, handling, storing, or delivering property."

[741] Bkz. https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/19-05/19-05_fnl_rul_fr.pdf/ s.29642 ve 29643 Son Erişim:13.05.2023

ve liman işletmelerinin gün bazında uyguladıkları, navlun ve eklerinden farklı, hem ithal hem de ihraç edilen yükler için, terminal alanı ve konteyner kullanım bedeli" olarak, Türk hukukundan daha geniş biçimde tanımlanmıştır.[742] 2022 yılının Haziran ayında, Amerikan hukukunda 1984 yılından beri ilk defa deniz ticareti yasasında (*US Ocean Shipping Reform Act*) değişiklik yapan bir yasa yürürlüğe girmiş ve bu yasa ile Federal Denizcilik Komisyonuna, demuraj ve gecikme bedellerinin faturalar üzerinden denetimi ile gerektiğinde müdahale edebilme ve konu ile ilgili ayrıntılı kurallar belirleme yetkisi verilmiştir.[743]

Son olarak 2022 yılının Ekim ayında bir kural teklifi yayınlayan Komisyon, artık taşıyanların (gemi işeten, gemi işletmeyen ya da multimodal taşıma operatörü olsun) sadece aralarında bir sözleşme ilişkisi bulunan kişilerden konteyner demurajı talep edebileceğine ilişkin bir düzenlemeye gidilmesini teklif etmiştir.[744] Bu düzenleme ile konteyner demurajı alacaklarının ABD'deki kara veya demiryolu ile taşımayı devam ettiren ulusal taşıyıcılardan talep edilebilmesinin engellenip engellenmediği belirsizliğini korumaktadır. Dünyanın geri kalanından önemli biçimde ayrışan bu uygulamanın, deniz ticareti piyasasına etkilerinin ileriki tarihlerde kendini göstereceği kanaatindeyiz.

Uluslararası Forwarderler Federasyonu (FIATA) da 2018 yılında gerçekleştirilen Dünya Kongresi dahilinde sunumu yapılarak yayımlanan "Denizyolu ile Konteyner Taşımacılığında Demuraj ve Gecikme (*Demurrage and Detention in Container Shipping*)" başlıklı sunusunda, konteyner demurajını demuraj ve gecikme (*detention*) olarak ikili bir ayırımla tanımlamıştır.[745] Kurumun tanımına göre konteyner demurajı, tacirin konteynerin kullanımı için serbest sürenin bitiminden itibaren konteynerin terminal içinde bulunduğu süre boyunca; konteyner gecikmesi ise terminal yahut antrepo dışında bulunduğu süre boyunca ödediği ücrettir.[746]

---

[742] Ibid s.29649
[743] Kanunun tam metni için Bkz. untitled (congress.gov) Son Erişim:13.05.2023
[744] FMC Proposing New Demurrage & Detention Billing Requirements - Federal Maritime Commission - Federal Maritime Commission Son Erişim:13.05.2023
[745] https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf Son Erişim:13.05.2023
[746] Ibid s.3

Türkiye Cumhuriyeti Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü ise 2004 yılında yayınladığı bir özelgede[747] konteyner demurajını, gemilerle yapılan konteyner taşımacılığında konteynerlerin makul bir sürenin üzerinde meşgul edilmeleri nedeniyle yapılan ödeme şeklinde tanımlamıştır.

2.2.1.3.Türk ve Yabancı Mahkeme Kararlarında Yer Alan Tanımlar

Konteyner demurajının tanımı için faydalanabileceğimiz bir diğer kaynak ise şüphesiz yerel ve yabancı mahkeme kararlarıdır. Öncelikle Yargıtay uygulaması incelendiğinde; yüksek mahkemenin özellikle konunun hukuki nitelendirmesi ile ilgili farklı kararlarına rastlanmaktaysa da, konteyner demurajının hukuki mahiyeti bir sonraki başlıkta inceleneceğinden bu kararlara bu başlıkta yer verilmeyecektir. Konteyner demurajının tanımını da yapan mahkemeye göre konteyner demurajı; varma limanına dolu olarak ulaşan konteynerlerin, gemiden tahliye edildiği gün ile içindeki eşyanın konteynerden boşaltıldığı güne kadar geçen sürenin belli bir gün adedinden fazla olduğu durumda taşıyana ödenen ücrettir.[748]

Yabancı mahkemelere bakıldığında ise, 1976 tarihli bir Amerikan Yüksek Mahkemesi kararında demuraj ücreti; "taşıyana ait konteynerleri izin verilen serbest sürenin bitiminden sonra elinde bulunduran gönderen ya da gönderilenlerden talep edilebilen giderler" şeklinde tanımlanmıştır.[749] Amerika Doğu Virginia Bölge Mahkemesinin 2015 tarihli bir kararında demuraj ve gecikme ücretleri hakkında mahkemenin, tarafların yaptığı navlun sözleşmesindeki tanımlarından yararlandığı görülmektedir.[750]

---

[747] 03.06.2004 tarihli ve B.07.0.GEL.055/5514-399/24977 Sayılı Özelge Özelge: Katma Değer Vergisi Kanununun 14. maddesi kapsamında gerçekleştirilen konteynır taşımacılığı faaliyeti sırasında, konteynırların gereğinden fazla meşgul edilmesi nedeniyle taşıtanın taşıyana ödemiş olduğu konteyner demurajı için söz konusu istisna | Gelir İdaresi Başkanlığı (gib.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[748] Yargıtay 11. HD E. 2018/1529, K. 2019/7095 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[749] Maritime Serv. v. Sweet Brokerage De P.R; 537 F.2d 560 (1st Cir. 1976)

[750] CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc., 91 F. Supp. 3d 841 (2015)
CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc., 91 F. Supp. 3d 841 (2015) | Caselaw Access Project Son Erişim:13.05.2023

2.2.2.Konteyner Demurajının Hukuki Niteliği ve Yolculuk Çarteri Sözleşmelerindeki Demuraj ile Karşılaştırılması

Öncelikle; sürastaryanın esasında deniz ticareti hukukuna özgü sözleşme ile kararlaştırılan bir ödeme niteliğinde olduğunu ancak, Yeni TTK ile sınırlandırılarak alacaklı temerrüdünden kaynaklanan bir "para" alacağına dönüştürüldüğünü 2.1. numaralı bölümde ayrıntılarıyla açıklamıştık. Konteyner demurajında ise şüphesiz durum çok daha karmaşıktır. Yıllardır süregelen bir uygulamanın sonucunda birçok deniz ticareti kanununda düzenlenen sürastarya kavramının karşısında kanun ile düzenlenmeyen, sadece uygulamada yer alması ve karşılaşılan sorunlar sebebiyle, ancak son yıllarda bir hukuki çerçeveye oturtulmaya çalışılan konteyner demurajı ile ilgili birçok farklı hukuki görüş ortaya konmuştur. Konteyner demurajı terimi dahi geminin beklemesini düzenleyen sürastaryadan türetildiğinden, söz konusu iki terimin hukuken de aynı niteliğe sahip olabilecekleri akla gelmektedir.

Konteyner demurajının hukuki nitelendirilmesine ilişkin doktrin ve mahkeme kararları dahilinde incelediğimiz görüşler, bu kurumun ya yolculuk çarterindeki sürastaryanın kırkambar sözleşmelerindeki görünümü, ya alacaklı temerrüdünden kaynaklanan bir tür tazminat, cezai şart ya da götürü tazminat olduğunu belirtmektedir.[751] Biz konteyner demurajının hukuki niteliğini incelemek için öncelikle, taşıtan ya da gönderilenin taşıyanın temin ettiği konteyneri taşıyana iade yükümlülüğünün hukuki niteliğine; bu niteliğin tanımından sonra konteynerin serbest süre içine taşıyana iade edilmemesinin hukuken ne çeşit bir borç doğurduğuna odaklanmak gerektiği düşüncesindeyiz.

2.2.2.1.Borçlar Hukuku Temelinde Kırkambar Sözleşmesinden Kaynaklanan Hak ve Yükümlülüklerin Belirlenmesi ve Konteyner Demurajı Alacağı

Bu eserin ilk bölümünde de ayrıntılı biçimde açıklandığı üzere kırkambar sözleşmesi, taşıyanın önceden belirlenmiş bir yükü gemi ile belirli bir ücret karşılığında bir yerden bir yere taşımayı üstlendiği bir tür eser sözleşmesidir. Borçlar hukuku bakımından bu

[751] Bkz. Dipnot 643-648

sözleşmenin asıl edim borçları yükün bir yerden bir yere gemi ile taşınması ve karşılığında da taşıma ücreti olan navlunun ödenmesidir. Öyleyse taşıyanın temin ettiği konteynerin belirli bir süre içinde taşıyana iadesi borcunun, kırkambar sözleşmesinin asıl (esaslı) edimlerinden olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Borçlar hukuku öğretisinde bir sözleşmeden kaynaklanan borç ilişkisinden doğan yükümlülükler; aynı zamanda edim yükümlülükleri olan ilk/birincil yükümlülükler ve tali/ikincil yükümlülükler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Birincil yükümlülükler, yani edim yükümlülükleri asli ve yan yükümlülükler olmak üzere; asli yükümlülükler ise asli edim ve yan edim yükümlülükleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadırlar. Yan yükümlülükler ise sözleşmeden doğan ve edim yükümlülüklerinden olmayan diğer yükümlülükler olarak karşımıza çıkar.[752] Bu bilgilerden ve konteynerin taşıyana iadesinin kırkambar sözleşmesindeki bir asli edim yükümlülüğü olmadığı bilgisinden yola çıkarak, konteynerin taşıyana iadesinin bir yan edim yükümlülüğü ya da sözleşmeden doğan bir yan yükümlülük olduğu tespit edilebilmektedir.

Yan edimler asli edimlerden bağımsız bir amaç ve içeriğe hizmet eden, asli edimlere göre ikincil edim niteliği taşırlar.[753] Bu durumda kırkambar sözleşmesinde taşıyanın, taşımayı sözleşmede kararlaştırılan şekilde gerçekleştirmesi ve taşıtanın -ya da gönderilen- da navlunu taşıyana ödeme asli edimlerini yerine getirmesiyle, tarafların edim menfaatleri karşılanmış olmaktadır. Bu aşamadan önce ya da sonraki edim yükümlülükleri, yani boş olarak teslim alınan konteynerin yük ile istiflenerek ve dolu olarak teslim alınan konteynerin boş ve temiz şekilde taşıyana iadesi; artık bir ikincil yükümlülük olarak karşımıza çıkar. İkincil yükümlerin tanımından[754] yola çıkılarak konteynerin taşıyana iadesi yükümlülüğünün, alacaklı taşıyanın ifa menfaati olan navlun kazanma dışında kalan bir malvarlığı değerinin korunmasına hizmet eden bir yan edim yükümlülüğü olduğu sonucuna ulaşabiliriz. Taşıyanın taşıtana konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinden tamamen bağımsız bir tür taşınan kirası ya da konteyner tahsis sözleşmesi olduğu yönündeki görüşe ise; taşıyanın konteyner tedarikinin taşıtan ile akdettiği kırkambar sözleşmesinden kaynaklanan ve sözleşmenin icrasına hizmet eden bir tür yan

[752] Ü. Özge Erbek Odabaşı. "Borç İlişkisinden Doğan Yan Yükümlerin Edim Yükümleriyle Karşılaştırılması". **İzmir Barosu Dergisi.** Eylül (2020), s.69
[753] Fikret Eren. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 19. Baskı. Ankara: Yetkin Yayınları, 2019, s.31 ve Erbek Odabaşı, s.72
[754] Eren (2019), s.32

edim yükümlülüğü olduğu ve navlun sözleşmesi yapılmasaydı konteyner tedarikinin gerçekleşmeyeceği argümanları ile katılabilmemiz mümkün görünmemektedir.

Konteynerin taşıyana iadesinde taşıyanın, kırkambar sözleşmesindeki asli edimlerden bağımsız bir ifa menfaati olduğu da açıktır ve taşıyan, konteynerin kendisine iadesi ile süresinde iade edilememesi halinde ödenmesi kararlaştırılan demuraj ücretini asli edim olan navlun ücretinden ayrı bir şekilde talep ve dava edebilir.[755] Varma limanında oluşan demuraj ücreti bakımından TTK'nın 1203 ve 1204. maddelerinde yer alan gönderilenin ödemesi gereken alacaklar ve bunların ödenmemesi halinde taşıyana tanınmış hapis hakkı; kanaatimizce kanun koyucunun da konteyner demurajını karşılıklılık ilişkisine (*synallagma*) sahip bir yan edim yükümlülüğü olarak kabul ettiğinin[756] bir kanıtıdır. Zira yine kanaatimizce; konteyner demurajının 1203. maddede belirtilen "eşyanın teslim edildiği üçüncü kişinin ödemeye yetkili kılındığı alacaklar" dan olduğu da kesindir.[757] Bu düzenlemelerin bir yansıması olarak uygulamada da gönderilen, navlun ve diğer masrafların yanında, işlemişse varma limanında işlemiş olan konteyner demurajı borcunu ödemeden taşıyanın acentesinden yük teslim talimat formu alamamakta ve yükü limandan çekememektedir.[758]

Taşıyanın temin ettiği konteynerin taşıyanın önceden belirlediği bir süre içinde taşıyana iade edilmesi borcunun bir tür karşılıklılık ilişkisine sahip bir yan edim yükümü olduğunun tespitinden sonra, bu yükümlülüğe aykırılığın ne gibi bir hukuki sonuca bağlanabileceğini tartışmak gerektiği düşüncesindeyiz. Borçlar Türk hukukunda sözleşme ile kararlaştırılan edim yükümlülüklerine aykırılık hali de "ifa etmeme" üst başlığı altında değerlendirilmektedir.[759] Borçlunun ifası objektif olarak mümkün ve muaccel borcunu ifa etmemesi hali[760] ise borçlu temerrüdünü oluşturur.[761] Bu noktada

---

[755] Yan edim yükümlülükleri için Bkz. H. Tamer İnal. **Borca Aykırılık Dönme ve Fesih.** 5. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2015, s.241 vd.; Eren (2019), s.33
[756] Aksoy (2019), s.244
[757] Aksoy (2019), s.250
[758] Bkz. İstanbul BAM 14. HD E.2018/1701, K.2020/189 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023
[759] Söz konusu aykırılığın müşterek hukuk sistemindeki karşılığı ise ifa etmeme (non-performance) değil, sözleşmeye aykırılıktır (breach of contract). Gülgün Anık. "Borçlunun Temerrüdünden Dolayı Sözleşmeden Dönme". **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:59, (2005), s.214
[760] Temerrüde düşen borçlunun beklenmeyen halden sorumluluğunun konteyneri taşıyana iade borcuna yansıması, sonraki bölümlerde ayrıntılı biçimde incelenecektir.
[761] Gökhan Antalya. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt III.** İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017, s.409

belirtmek gerekir ki borçlar hukuku öğretisinde yan edim yükümlüklerine aykırılıkta temerrüt hükümlerine başvurulup başvurulamayacağı tartışmalı olmakla birlikte[762], yan edim yükümlülüklerine aykırılık durumunda borçlu temerrüdünün hukuki sonuçlarına başvurmak konusunda hukuken herhangi bir engel bulunmadığı düşüncesi de mevcuttur.[763]

Yan edim yükümlülüğüne aykırı davranan borçlunun temerrüde düşmüş sayılacağı kabul edilirse taşıtan (ya da varma limanında oluşan demuraj için yükün teslimini talep etmesi halinde gönderilen) serbest sürenin sonunda, taşıyana konteynerin iadesi borcunu yerine getirmemiş olması sebebiyle borçlu temerrüdüne düşmüş olacaktır. Borçlunun temerrüde düşmesinde kusur aranmamakta; sadece temerrüde bağlı tazminat borçlarının doğması bakımından borçlunun kusurunun varlığının zorunlu olduğu kabul edilmektedir.[764] Temerrüt alacaklıya, borcun ifası yanında gecikme sebebiyle tazminatı veya (eğer borçlu ifayı henüz teklif etmemişse) borcun ifa edilmemesinden dolayı zararını ya da sözleşmeden dönerek sözleşmenin hükümsüz kalması sebebiyle uğradığı zararı seçimlik olarak talep etme hakkı verir.[765] Alacaklı, borçlunun temerrüdü sebebiyle uğradığı zararı ispatla yükümlü olup, borçlunun kusurunu ispatla yükümlü olmayacak, kusursuzluğunu iddia eden borçlu bu iddiasını kanıtlamak durumunda kalacaktır.[766] Bu durumda taşıyan, konteynerin serbest süre içinde kendisine iade edilmemesinden dolayı taşıtan ya da gönderilene karşı bu haklardan birini seçerek kullanabilecektir.

Borçlar hukuku dahilindeki bu tanımlar ışığında konteyner demurajının da tarafların temerrüt gerçekleşmeden önceki aşamada; genellikle sözleşme yapılırken götürü biçiminde kararlaştırdıkları, taşıyanın (ya da yükün teslimini talep eden gönderilenin) konteynerin taşıyana serbest süre içinde iade edilmemesi sebebiyle gecikilen gün başına ödemekle yükümlü olacağı, deniz ticareti hukukuna özgü bir tür gecikme tazminatı ya da olumlu zarar alacağı olup olmadığı meselesi karşımıza çıkar. Gecikme tazminatı Türk

---

[762] Yan edim borçlarında alacaklının temerrüde düşmesinin mümkün olmadığı yönünde Bkz. Cevdet Yavuz. **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler).** 13. Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2014, s.153.
[763] Eren (2019), s.36
[764] Haluk N. Nomer. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 15. Bası. İstanbul: Beta Basım, 2017, s.371
[765] TBK m.125; Ahmet M. Kılıçoğlu **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 25. Bası. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2021, s.891 vd.; alacaklının sözleşmeden dönmeden hiçbir halde gecikmiş ifayı kabulden kaçınamayacağına ilişkin Bkz. Nomer, s.372
[766] TBK m. 115 ve TBK m.118/2;

hukukunda gecikmiş ifa ile birlikte istenebilen, borçlunun borcunu zamanında ifa etmiş kabul edilmesi ile ifa etmemesi durumları karşılaştırıldığında, alacaklının malvarlığında tespit edilen farktır.[767] Olumlu zarar ise alacaklının mütemerrit borçludan gecikmiş ifayı talep etmek yerine ifadan vazgeçerek talep edebileceği, borç sözleşmeye uygun ifa edilseydi ödemekle yükümlü olmayacağı miktardaki paradır.[768] Konteyner demurajının bir tür gecikme tazminatı ya da olumlu zarar kalemi olmadığı sonucuna, taşıyanın bu alacağı talep edebilmesi için zarar görmüş olması gerekmemesi ve zararının miktarını ispatla yükümlü olmamasından ve taşıtan ya da gönderilenin kusursuzluklarını ispat ederek bu parayı ödemekten kurtulamamaları sebepleriyle kolaylıkla ulaşılabilmektedir. Kaldı ki kırkambar sözleşmesi akdedilirken sözleşme şartlarında yer alan serbest süre içinde konteyneri taşıyana iade etme yükümlülüğüne uymayan taşıtan yahut gönderilenin, sırf konteyneri zamanında teslim aldığı şekilde taşıyanca belirlenen noktaya getirmemiş olması başlı başına kusurlu bir harekettir. Yine de bu durum, yükün teslim alınamaması hallerinde yükle ilgililerin kusursuz olmalarına rağmen konteyner demurajının işlemeye devam etmesi hallerini açıklayamamaktadır.

Konteyner demurajının kararlaştırılması aşamasında ise konteynerin taşıyana serbest süre içinde iadesinin bir yan edim yükümlülüğü olarak kabul edildiği, konteynerin serbest süre içinde iade edilmediği durumda ise, önceden belirlenmiş bir geciktirici şartın gerçekleştiği ve edim borcunun doğduğu kabul edilerek; bunun deniz ticareti hukukuna özgü bir tür ceza taahhüdü hükmü olduğu sonucuna varılması kanaatimizce daha isabetli görünmektedir.[769] Ne var ki borçlar hukuku öğretisinde, cezai şartın bir tür tazminat niteliğinde olduğu ile bu alacağın talep edilebilmesinin borçlar kanununun genel prensipleri doğrultusunda ve ancak borçlunun kusurunun varlığı halinde mümkün olabileceği görüşleri baskın biçimde yer almaktadır.[770] Yine doktrinde, borcun hiç ya da gereği gibi ifa edilip edilmeyeceği belirsiz bir olgu olduğundan cezai şartın özel bir tür şarta bağlı borç niteliği taşıdığını; ne var ki bu şartın gerçekleşmesinin kusur karinesi

---

[767] Antalya (2017), s.434
[768] Kılıçoğlu, s.818
[769] Eren (2019), s.1183; Kılıçoğlu, s.989 vd.; Oğuzman/Öz (2017), s.531
[770] Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop. **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler**. Yedinci Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993, s.341-343; Turgut Akıntürk ve Derya Ateş Karaman. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri**. 24. Baskı, İstanbul: Beta Basım, 2015, s.163; Haluk N. Nomer. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 15. Bası. İstanbul: Beta Basım, 2017, s.364; M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** Dördüncü Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2005, s.909; Kılıçoğlu, s.1003

sebebiyle borçlunun iradesine bağlı olduğu belirtilmektedir.[771] Kanaatimizce özellikle varma limanındaki konteyner demurajından gönderilenin yükün kendisine teslimini talep etmemesi durumunda taşıtanın sorumlu olduğu hallere bakıldığında; hiçbir kusuru olmayan taşıtanın bu borçtan sorumlu tutulabilmesi, konteyner demurajının cezai şart sayılmasına engeldir. Taşıyan ve taşıtan arasında akdedilen kırkambar sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme özelliği sebebiyle, gönderilenin yükü zamanında teslim alıp almayacağı yahut konteyneri serbest süre içinde taşıyana iade edip etmeyeceği taraflar bakımından gerçekleşip gerçekleşmeyeceği bilinmeyen bir olgu olup, geciktirici şart niteliğindedir.

Sonuç olarak konteyner demurajının belirlenmesinde taşıyanların iradesinin esas olarak gecikme tazminatı ya da olumlu zarar talep etmek yönünde değil; içinde gecikme tazminatını da barındıran ancak bunun yanında, taşıtan ya da gönderilenin konteynerin içindeki yükü bir an önce boşaltıp boş konteyneri kendilerine teslim etmelerine yönelik baskı sağlama amacının da bulunduğu[772] ve bu sebeplerle, Türk hukukundaki TBK'nın 179-182. maddelerinde "Ceza Koşulu"[773] başlığı altında düzenlenmiş ifaya ekli cezai şart müessesesine karşılık gelebileceği[774]; ne var ki borçlar hukuku öğretisindeki kusur karinesi bakımından baskın görüşlerin varlığı sebebiyle hukuken böyle bir sonuca kesin olarak ulaşılamayacağı düşüncesindeyiz.

Böylece konteyner demurajını, deniz ticaretine özgü bir tür alacak kalemi ve geciktirici şarta bağlı bir borç taahhüdü olarak nitelendirmek gerektiğini düşünüyoruz.

2.2.2.2.Konteyner Demurajının Bir Tür Tazminat Olup Olmadığının Tespiti

Konteyner demurajının bir tür tazminat olarak kabul edilememesinin temel sebebi, kanaatimizce deniz ticareti uygulaması göz önüne alındığında; günde binlerce konteyner

---

[771] Hatemi/Gökyayla, s.401-402, aynı yönde Bkz. Burcu Yağcıoğlu. **Türk ve İsviçre Hukukunda Ceza Koşulu (Cezai Şart).** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019, s.48 vd.

[772] Şeker Öğüz, s.339; Federal Maritime Commission **Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act** 17.09.2019 2019-19858.pdf (govinfo.gov) s.48851;, s.2

[773] Türk hukukunda ceza koşulu terimi, cezai şart ya da sözleşme cezası olarak da adlandırılabilmektedir. Bkz. Oğuzman/Öz (2017), s.529

[774] Aksoy (2017), s.149; Türkel (2019), s.741

içinde yük teslim eden taşıyanın, demuraj alacağını dava ettiğinde her bir konteyner için gecikme tazminatı içinde sayılan zarar kalemlerini teker teker ve yaklaşık olarak ispat etmesinin hayatın normal akışına uygun bir çözüm olamayacağıdır. Bu noktada Türk hukukunda özellikle alacaklıyı uğradığı zararı ispat külfetinden kurtarmaya yönelik ve cezai şartla büyük ölçüde benzeşen bir başka kurum olan götürü tazminatın hangi gerekçelerle konteyner demurajını açıklamadığını da belirtmek gerektiği kanaatindeyiz. Öncelikle götürü tazminat, adından da anlaşılabileceği gibi ceza koşuluna ilişkin bazı görüşlerden farklı olarak tüm doktrince hemfikir olunduğu şekilde bir tür tazminattır ve kural olarak tazminat alacağı hiçbir zaman zarar görenin uğradığı zarardan fazla biçimde kararlaştırılarak zarar görenin zenginleşmesine sebep olamaz. Yine kanaatimizce kanunda açıkça belirtilmiş olmamakla birlikte, TBK'da ceza koşulunun miktarının taraflar arasında serbestçe kararlaştırılabileceği ve fahiş cezai şartın indirilebileceği hükümleri[775] bu kurumun bir tazminat olarak belirlenmediğini ortaya koymaktadır; ancak yine belirtmek gerekir ki bu görüş tartışmalıdır.[776] Uygulamada özellikle yükün gönderilence teslim alınmaması hallerinde taşıtanların ödemekle yükümlü oldukları konteynerin değerini dahi aşan binlerce dolarlık konteyner demurajı faturalarına bakıldığında, sözleşme ile kararlaştırılan bu yükümlülüğün tazminat niteliği taşıyamayacağı da kolaylıkla anlaşılabilmektedir. Bir Yargıtay üyesi ise Yüksek Mahkemenin bir kararına ithafen yazdığı karşı oy yazısında, konteyner demurajının bir tür tazminat olmadığını belirtmektedir.[777]

Yine de navlun sözleşmeleri ya da konişmentolar ile kararlaştırılan konteyner demurajı hükümlerinin hukuki niteliği her somut olayın şartları göz önüne alınarak belirleneceğinden; tip sözleşme ve konişmento kayıtlarında yer alan demuraj hükümlerinin tek tek değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Yukarıda da belirtildiği gibi gecikme tazminatının talep edilebilmesi için alacaklı tarafın zarara uğradığını da

---

[775] Konteyner demurajı bakımından TTK m.22 hükümlerinin uygulanabilirliği konusu sonraki bölümlerde ayrıntılı biçimde irdelenecektir.

[776] Hasan Seçkin Ozanoğlu. "İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart Kayıtları". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1-2, (1999), s.88-89.

[777] Yargıtay 11. HD E. 2018/4171, K. 2020/1340, Karşı Oy*: "Demuraj, tazminat olmayıp taşıyıcının talep edebileceği alacak kalemlerindendir. Demuraj ücreti taraflarca sözleşmede kararlaştırılabileceği gibi böyle bir kararlaştırılma yoksa rayice göre de belirlenebilir."* Buna karşılık İstanbul BAM bir kararında konteyner demurajının bir tür tazminat olduğu sonucuna ulaşmıştır. Bkz. İstanbul BAM 12. HD E. 2018/56, K. 2018/324 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

ispat etmesi şarttır ve aynı kural götürü tazminat bakımından zararın ispat edilmesi noktasında uygulanmasa da, talep edilebilmesi için mutlaka zararın meydana gelmiş olması şartı olarak karşımıza çıkmaktadır. Konteyner demurajının talep edilebilmesi için ise herhangi bir zararın doğmuş olması aranmaz. Konteyner demurajına ilişkin olarak ulaştığımız nihai sonuç, bu alacağın bir tür tazminat ya da borçlunun kusuruna bağlanan bir tür cezai şart olduğunun hukuken kabul edilemeyeceğidir.

Taşıyanın, konteyner demurajı yanında konteynerin kendisine iadesini de bu borçla birlikte talep edebileceğini söylemek mümkündür. Bu nedenle konteynerin borçlunun kusurundan bağımsız olarak taşıyana iadesinin hiç ya da belirlenen sürede gerçekleştirilmediği veya gerçekleştirilmesinin borçluların kusuruyla imkansız hale gelmesi ihtimallerinde, taşıyanın taşıtan ya da gönderilenden o ana dek işlemiş demuraj alacağının yanında taşıtana tahsis ettiği konteynerin cinsi ve büyüklüğüne uygun bir miktarda konteyner bedeli de talep etmesi mümkündür. Bu sebeple İstanbul BAM 13. Hukuk Dairesinin bu istemi, konteynerlerin dava tarihinde hala varma limanında bekler halde olmaları sebebiyle-TTK 1178 uyarınca teslimi zorunlu makamlara teslim edilip edilmediğini ya da teslimin gerçekleşip gerçekleşmediğini tartışmaksızın- taşıyanın hakimiyetinde kabul ederek reddettiği kararına katılmıyoruz.[778] Yargıtayın ise bir kararında konteyner demurajı yanında konteyner ücreti de istenebileceğine yönelik hüküm kurduğu görülmektedir.[779]

Son olarak tekrar belirtmek gerekir ki konteyner demurajı kanaatimizce, bir tür tazminat ya da ifaya eklenen cezai şart niteliğinde olmayıp; deniz ticareti hukukuna özgü ve navlun sözleşmesinde kararlaştırılan bir yan yükümlülüğün ihlalinden kaynaklanan, geciktirici şarta bağlanmış, alacaklının herhangi bir zarara uğrayıp uğramamasından (ki konteynerinden belirli bir süre mahrum kalan taşıyanın bu sebeple herhangi bir zarara uğramamış olması ihtimali son derece düşüktür) ya da borçlunun zararın oluşmasında kusuru olup olmadığından bağımsız bir tür para alacağıdır.[780]

---

[778] Bkz. İstanbul BAM 13. HD E. 2019/517, K. 2020/1510 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[779] Yargıtay 11. HD E.2017/1243, K. 2018/6929 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[780] Belirtmek gerekir ki konteyner demurajı alacağının yükü teslim alan gönderilenden talep edilmesi halinde, sözleşmede taahhüt edildiği şekilde verilen sürenin sonunda konteynerin taşıyana belirli istisnai haller dışında iade

2.2.2.3.Yükün Teslim Alınmamasının Konteyner Demurajına Etkisi

Konu ile ilgili bir başka soru olarak, varma limanında doğan demuraj bakımından taşıtan ya da gönderilen, taşıyanın yükü navlun sözleşmesinde kararlaştırılan şekilde ve yerde kendilerine teslim etmesine, yani ifasına katılmaz(lar)sa; diğer bir deyişle konteyner ve içindeki yükü teslim almak için üzerlerine düşen işlemleri yerine getirmez(ler)se durum ne olacaktır? Yukarıda da belirttiğimiz gibi, taşıyanın temin ettiği konteynerin iadesi navlun sözleşmesindeki bir yan edim yükümlülüğü iken sözleşmenin asıl edimini kabul etmeyen alacaklının, yani taşıtan veya gönderilenin bir yan edim yükümlülüğünden bahsedilebilecek midir? Ayrıca bu noktada konteyner(ler)in hiç teslim alınmaması acaba serbest süre içinde taşıyana teslimi yükümlülüğünün hiç doğmadığı ve bu sebeple demurajın işlemeye başlamayacağı anlamına mı gelecektir? Kanaatimizce ikinci soruyu yukarıda belirttiğimiz gibi borçlar hukukunda yan edim yükümlerinin, asıl edim yükümlülükleriyle ilgili fakat onlardan bağımsız talep edilebilen yükümlülükler olarak tanımlanması sebep gösterilerek olumlu cevaplamak gerekir. Burada da eğer borçlular taşıtan veya gönderilenin, borçtan sorumluluğunu ortadan kaldıracak bir mücbir sebep ya da imkansızlık durumu söz konusu değilse; serbest sürenin bitiminde konteyner demurajı borcu talep edilebilir hale gelecek ve gönderilenin konteynerin varma limanında ulaşmasından itibaren teslimi talep edip etmemesine göre, bu borcun borçlusu ya taşıtan ya da gönderilen olacaktır. Zira; konteyner demurajı bakımından taşıyanca temin edilmiş yükle dolu konteynerin serbest süre içinde teslim alınması ve yükün içinden boşaltılarak boş ve temiz biçimde taşıyana iadesi, taşıtan ya da gönderilene ait bir hak ve aynı zamanda bir yükümlülük olarak karşımıza çıkar.[781] Yani varma limanında gönderilen ya da taşıtan yükün teslimini talep etmiş olsun ya da olmasın, taşıyanın temin ettiği konteyneri serbest süre içinde kendisine iade yükümlülüğü devam etmektedir. TBK m. 107 vd. maddelerinde düzenlenen ve TTK madde 1174'ün yollaması ile kanunun bir şeyin teslimine ilişkin edimlerde alacaklının (ya da borçlunun) temerrüdüne bağladığı sonuçlardan olan tevdi, satma ve tevdi konusunu geri alma haklarının kullanılması

---

edilmemesi başlı başına kusurlu bir harekettir. Ne var ki gönderilenin daha sonra sayacağımız pek çok başka yükü teslim almaması, taşıtanın konteynere ulaşamaması, mücbir sebep ya da imkansızlık halleri gibi pek çok durum göz önüne alındığında; konteyner demurajını yalnızca bu ihtimali göz önüne alarak hukuki değerlendirmeye tabi tutmak eksik ve hatalı bir sonuca ulaşılmasına sebep olacaktır.

[781] Bu konu İngiliz Yüksek Mahkemesinin *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283 kararında da tartışılmış ve taşıyan taraf vekillerince tarafların imzaladığı konişmento şartları göz önünde bulundurularak savunulmuş; mahkeme tarafından da kabul edilmiştir. Bkz. Para.47, 49, 53 ve 54.

bakımından durumun ne olacağı ve konteynerin hiç teslim alınmadan liman içinde bekleyerek ya da gönderilen tarafından teslim alındıktan sonra serbest süre içinde iade edilmemesi arasındaki hukuki fark, sonraki bölümlerde incelenecektir.

2.2.2.4.Karşılaştırmalı Hukuklarda Konteyner Demurajının Hukuki Niteliği

Konteyner demurajının deniz ticareti hukukuna özgü ve navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir tür alacak olduğunun tespitinden sonra konteyner demurajının karşılaştırmalı hukuklar bakımından niteliğinin tespit edilmesi gerektiği kanısındayız. Öncelikle müşterek hukuk sistemi göz önüne alındığında, mahkemelerin konteyner demurajını bir tür tazminat olarak kabul ettikleri görülmektedir.[782] Bazı mahkeme kararları sadece "tazminat (*damages*)" terimini kullanmakla birlikte bazıları "götürü tazminat (*liquidated damages*)" terimini tercih etmektedir; ancak kanaatimizce bu tanımlamanın temelinde cezai şart hükümlerinin Anglo-Amerikan hukuk sistemlerinde çok eski tarihlere dayanan bir hukuk geleneği sebebiyle geçersiz kabul edilmesi yatmaktadır.[783]

Amerikan mahkemelerinin günümüze dek değişmeden gelen içtihatlarına göre bir sözleşmede yer alan tazminat kaydı şu üç durumda götürü tazminat olarak kabul edilebilecek ve geçerli sayılacaktır: 1)tarafların iradesi borçlu tarafın cezalandırılması yönünde değil, sonradan doğabilecek zararın tazminine yönelik olmalı; 2) sözleşmenin yapıldığı aşamada, doğabilecek zararın tam olarak belirlenmesi ya da ispatı aşırı zor veya

[782] CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc., 91 F. Supp. 3d 841 (2015) CMA CGM S.A. v. Deckwell Sky (USA) Inc., 91 F. Supp. 3d 841 (2015) | Caselaw Access Project Son Erişim:13.05.2023; *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283; Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. v. Archer-Daniels-Midland Company, No. 17-CV-5588 (JMF), 08.16.2018; Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. v. Archer-Daniels-Midland Co., 17-CV-5588 (JMF) | Casetext Search + Citator Son Erişim:13.05.2023

[783] Söz konusu hukuk geleneği 15 yy. dan itibaren eşit pazarlık gücüne sahip olmayan taraflar arasında sıklıkla imzalanan ve mahkemelerce de kabul gören "ceza senedi" uygulaması olup, 17. yy sonlarında mahkemeler bu uygulamanın borçluda baskı ve zorlama yarattığı ifade ederek; sözleşmelerde sadece oluşabilecek zararın önceden tespitine ilişkin götürü tazminat belirlenebilmesine, borçluya baskı ve zorlama ya da borçluyu cezalandırma amaçlarına yönelik ceza klozlarının ise geçersiz kabul edilmelerine yönelik kararlar vermişlerdir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. Ayça Akkayan Yıldırım. "Cezai Şartın İşlevi Türk ve Amerikan Hukukları Açısından Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt:LXI, Sayı:1-2, (2003), s. 390-391; Oluwadamilola Odetola. "Penalties and Liquidated Damages in a Changing World: Rethinking the Common Law Position". **Afe Babalola University The Journal of Sustainable Development Law and Policy.** Vol:6, Issue:1, (2015), s.250

miktarı belirsiz olmalı ve 3)sözleşmede kararlaştırılan tazminat doğabilecek muhtemel zararın yaklaşık bir tahmini şeklinde olmalıdır.[784]

Aynı şekilde İngiliz mahkemeleri de sözleşmelerdeki geçersiz sayılacak cezai şart hükümleri ile geçerli kabul edilecek götürü tazminat hükümlerinin belirlenmesinde bazı kıstaslara yer vermiştir. Bunlar; 1) sözleşmeye aykırılık halinde doğabilecek en yüksek zarara kıyasla aşırı ve fahiş şekilde fazla olduğu tespit edilen miktarın cezai şart olarak kabul edilmesi; 2) bir miktar paranın ödenmesi edim olarak kararlaştırılan sözleşmelerde bu paranın ödenmemesi ve bu miktarın tazminat olarak ödeneceği taahhüt edilen miktardan az olması halinde ortada bir cezai şart olduğuna hükmedileceği; 3) sözleşmede, ihlali durumunda tazminat kararlaştırılan birden fazla hareketin bulunması ve bu hareketlerden bazılarının yüksek, bazılarının ise hayli düşük meblağda zarara neden olma ihtimali bulunsa dahi, hepsinin ihlalinde tek bir sabit meblağ kararlaştırılmış olması durumunda da cezai şart hükmünün varlığı karine olarak kabul edilebilmesi ve 4) doğabilecek hasarın tam olarak tespitinin imkansıza yakın olması halinde önceden kararlaştırılan miktarın götürü tazminat sayılması gerektiğidir.[785] Ne var ki sonraki yıllarda müşterek hukuk sisteminin cezai şart kayıtlarını geçersiz sayması doktrin tarafından eleştirilmiş[786]; mahkemelerin ise bu tür kayıtları değerlendirirken sonraki yıllarda yukarıda belirtilen kıstaslara ek olarak, borçlunun karşılığında bir miktar para ödenmesi kararlaştırılan hareketinin ancak sözleşme ihlali oluşturduğu hallerde bir cezai şart olmasının mümkün olabileceği anlayışını uygulayarak şartları yumuşatma yoluna gitmiş oldukları görülmektedir.[787] Bunun yanı sıra oluşabilecek zarardan aşırı yüksek bir meblağ kararlaştırılmış olmasına rağmen, ticari anlamda anlaşmazlıkları önceden önleme

---

[784] Sarah Howard Jenkins. "Contracting out of Article 2: Minimizing the Obligation of Performance & Liability for Breach." **Loyola of Los Angeles Law Review.** Vol:40, No:401, (2006), s.423-424.

[785] *Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd v New Garage & Motor Co Ltd*. [1914] UKHL 1, [1915] AC 79, s.87

[786] Yargının sözleşme hükümlerine bu şekilde müdahalesinin özellikle ticari ilişkilerde sözleşme özgürlüğüne aykırılık teşkil ettiği ve tarafların yaptıkları sözleşmenin uygulanabilirliği yönünde güvensizliğine sebep olduğu yönünde Bkz. Mark P. Gergen. "A Defense of Judicial Reconstruction of Contracts". **Indiana Law Journal.** Vol:71, (1995), s.45 ve 60. Alacaklının herhangi bir zarara uğramaması durumunda, taraflarca önceden kararlaştırılmış bir götürü tazminatın ceza kabul edilerek geçersiz sayılmasının tarafların sözleşmeden beklentilerine aykırılık yaratacağı ve kimsenin böyle bir durum için zaman veya para harcama yoluna gitmeyeceği yönünde Bkz. Sarah Howard Jenkins. "Contracting out of Article 2: Minimizing the Obligation of Performance & Liability for Breach. **Loyola of Los Angeles Law Review.** Vol:40, No:401, (2006), s. 428. Söz konusu kıstasların uygulanmasında aynı olay hakkında ilk ve ikinci derece İngiliz mahkemeleri kararlarının birbiriyle çelişmesinin büyük bir problem olduğu yönünde Bkz. Richard Manly ve Matthew Bell. "Liquidated Damages and the Doctrine of Penalties: Rethinking the War on Terrorem". **International Construction Law Review.** Vol:29, Issue:4, (2012), s.402.

[787] Bkz. Export Credits Guarantee Department v Universal Oil Products Co [1983] 1 WLR 399 ("ECGD"); Odetola, s.254

ve sözleşmeye aykırılığın doğurabileceği finansal sonuçların kesinleştirilmesine yönelik haklı bir ticari gerekçeye dayanılarak kararlaştırılan ödemelerin de cezai şart olarak kabul edilmeyeceği ve geçerli sayılacağına hükmedilerek, kısıtlı olmakla birlikte cezai şart kurumu neredeyse götürü tazminatın içinde değerlendirilmiştir. Bu son kabul, İngiliz yüksek mahkemesinin konteyner demurajını da cezai şart yerine götürü tazminat kabul etmesinin gerekçelerindendir.[788] Güncel bir İngiliz Yüksek Mahkeme kararında da yargıçlar, hukuk sistemlerindeki cezai şartı dışlayan ve temeli yüzlerce yıl öncesine dayanan bu eski uygulamanın ya tamamen ortadan kaldırılmasını ya da en azından uygulama alanı daraltılarak düzenlenmesi gerektiğini açıkça ifade etmektedirler.[789]

Bu bilgiler ışığında, Anglo-Amerikan sistemindeki yüksek mahkemelerin konteyner demurajı hakkında verdikleri kararlar ile ilgili; yukarıda bahsedilen ve cezai şart ile götürü tazminat hükümlerini birbirinden ayıran kıstaslar çerçevesinde konteyner demurajının götürü tazminattan çok cezai şart klozlarına benzediği, mahkemelerin bu kurumun uygulamasını ve ticari hayattaki devamlılığı düşünerek bu şartların geçerliliğini sağlamayı amaçladıkları ve götürü tazminat olduğu yönünde karar verdikleri düşünülmektedir. Bu sistemdeki mahkeme kararları ayrıntılı biçimde incelendiğinde; konteyner demurajına ait fazla sayıda karar olmaması da ayrıca dikkat çekmektedir. Bu durumun en büyük sebebi, yolculuk çarteri sözleşmelerindeki sürastarya anlaşmazlıklarında da olduğu gibi; deniz ticaretinde kullanılan standart navlun sözleşmelerinin hemen hemen tamamında yer alan tahkim klozlarıdır. Bir diğer sebebin ise ticari hayatta birkaç bin dolarlık demuraj ücreti ödeyerek, muhtemelen kat be kat fazla miktarda olacak yargılama giderlerinden kaçınılmasının daha hesaplı kabul edilmesi ve hep aynı taşıyanla çalışmak isteyen tacirlerin ticari ilişkilerinin devamlılığını sağlama amacıyla, anlaşmazlığı mahkemeye taşımadan uzlaşma yoluyla ortadan kaldırmaya yönelmeleri olduğu tespit edilmiştir.

Bu çalışmanın FCL/LCL taşımalar başlıklı 1.5.3.2. numaralı bölümde, Fransız mahkemelerinin taşıyanın navlun sözleşmelerinde konteyner tahsisini, taşıyanla taşıtan

---

[788] *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283, para. 112

[789] Cavendish Square Holding BV v Talal El Makdessi [2015] UKSC 67, para. 3, Cavendish Square Holding BV / Beabis (Appellants) v Talal El Makdessi / ParkingEye Limited (Respondents) (supremecourt.uk) Son Erişim:13.05.2023

arasında yapılan bir tür taşınır kirası olarak kabul ettiğini ve konteynerin elverişsizliğinden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümünde kira hukuku kurallarına başvurduğunu belirtmiştik. Acaba konteyner demurajının hukuki tespiti bakımından da aynı yolu izleyerek, kararlaştırılan demuraj tarifesinin kira sözleşmesine bağlı bir tür gecikme bedeli olduğunun kabulü mümkün müdür? Kanaatimizce bu soruya, öncelikle tespit edebildiğimiz tüm hukuk sistemlerinde navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir alacak olması gerekçesiyle konteyner demurajı uyuşmazlıklarına deniz ticareti hukukunun uygulandığı argümanıyla olumsuz yanıt vermek gerekecektir. Fransız mahkemelerinin de sonraki yıllarda bu içtihattan dönmese de aynı konu hakkında farklı kararlar aldıklarını 1.5.3.2. numaralı bölümde de belirtmiştik. Buna ek olarak, navlun sözleşmesinden kaynaklanan ve sözleşmenin kurulmasına bağlı bir konteyner kullandırma (kiralama) anlaşması için borçlar hukukundaki taşınır kirası hükümlerine başvurulabilmesinin ancak; taşıyan ve taşıtan arasında navlun sözleşmesi yanında ayrıca bir konteyner kiralama sözleşmesi akdedilmesi halinde mümkün olabileceği kanaatindeyiz ve uluslararası standart sözleşme ve konişmento örnekleri incelendiğinde deniz ticareti uygulamasında bu tür bir örnekle nadiren karşılaşıldığını[790] belirtmek isteriz.

2.2.2.5.Navlun Ekleri (Teferruatı) Bakımından Konteyner Demurajı

Konteyner demurajının hukuki tanımlamasındaki bir diğer konu; ülkemiz, Amerikan ve Fransız yüksek mahkemelerinin konu ile ilgili bazı kararlarında bu kurumu tıpkı sürastaryada olduğu gibi navlunun ayrılmaz bir parçası, eki (teferruatı) olduğunu belirtmeleridir.[791] Bu yönde bir tespitin en önemli hukuki sonucu, taşıyanın navlun ile ilgili tüm haklarını[792] konteyner demurajı için de kullanabileceğini ifade edip etmediği

---

[790] Seven'in konu hakkındaki görüşü için Bkz. Şit, s.283

[791] İstanbul BAM 12. HD E.2018/393, K.2018/680: *"…taşıyanın navlun ve teferruatı kapsamında olan konteyner bekleme ücretini talep hakkı bulunduğu…"* Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023; Trailer Marine Transp. Corp. v Dolphin Forwarding, 758 F. Supp. 796, (D.P.R.1991): *"…an extension of ocean freight charges,…"; Gulf Puerto Rico Lines, Inc. v. Associated Food Co.,* 366 F.Supp. 631 (D.P.R.1973): *"Demurrage was a continuation of freight within the admiralty and maritime jurisdiction of the court.";* Fransız mahkeme kararları için Bkz Bordahandy (2015), s.368 Son Erişim:13.05.2023

[792] Navluna ilişkin takas, mahsup veya tahsil beyanları; müşterek avaryada "kurtarılan navlun" kavramına eklenememesi vb. Bkz. Dinç (2014), s.920-921

tartışmasıdır. Öncelikle bugün Türk hukuku için böyle bir durumdan bahsedilemeyeceği açıktır; zira önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi, TTK'da özel hükümlerle düzenlenmiş sürastaryaya dahi navluna uygulanan hükümlerin kıyasen bile uygulanamayacağı açıkça belirtilmiştir.[793] Yargıtayın da kararlarında konteyner demurajının navlunun teferruatı olduğunu belirtmesindeki amacının, bu alacak kaleminin eski TTK m.1069'da düzenlenen gönderilenin ödeme yükümlülüğüne dahil olduğuna atıf yapmak olduğu kanaatindeyiz.

Yabancı mahkemelerin konuyla ilgili verdiği kararlar incelendiğinde; mahkemelerin bu yönde bir tespitle esas amaçlarının ya görevli mahkeme olarak deniz ticareti mahkemelerini belirlemek, ya da uyuşmazlığa uygulanacak zamanaşımı gibi hükümler bakımından deniz ticareti hükümlerine başvurmak yönünde olduğu görülmektedir. Yargıtay uygulamasında ise konteyner demurajı davalarının Denizcilik İhtisas Mahkemelerinin görev alanına girdiği ve konuya deniz ticareti hükümlerinin uygulanacağı hususunda herhangi bir tereddüt bulunmamaktadır. Bu durumda konteyner demurajının da navluna dahil, navlun niteliğinde ya da navlun teferruatından[794] olmadığı; ancak TTK m.1201' göre "taşıyanın hapis hakkı kapsamındaki navlun sözleşmesinden doğan alacaklardan" ve yine TTK 1203'teki "gönderilenin ödemeye yetkili kılındığı bütün alacaklar" kapsamında olduğu görüşümüzü tekrarlıyoruz.[795]

2.2.2.6.Konteyner Demurajının Türk Hukuku ve Anglo-Sakson Hukuk Sistemleri Bakımından Çarter Sözleşmelerindeki Demuraj Kurumu ile Karşılaştırılması

Konteyner demurajının Türk hukukunda ve karşılaştırmalı hukuklardaki tanımını belirledikten sonra, bu müessesenin yine hukuken yolculuk çarteri sözleşmelerindeki demuraj ücreti ile karşılaştırılması kanaatimizce önemlidir. Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi sürastarya, Türk hukukunda Ticaret Kanunu ile düzenlenmiş; ancak

[793] TTK m. 1155/6 ve 1171/6

[794] Navlun teferruatının ölü navlun, mesafe navlunu ve navlun zamlarından (extras) oluştuğu yönünde Bkz. Çağa/Kender (2004), s.233

[795] Konteyner demurajının 6762 sayılı TTK m.1069 anlamında navlun ve teferruatı değil, "yapılmışsa başka masraflar" dahilinde olduğu yönünde Bkz. Şeker Öğüz, s.340; sürastarya ücreti ile navlun alacağının hukuki kaynaklarının birbirinden farklı olmaları sebebiyle sürastarya ücretinin navlun teferruatı olarak değerlendirilemeyeceği yönünde Bkz. Ülgener (2017), s.360

kanun konuyla ilgili hükümlerin uygulanmasını, tarafların yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin yükleme ve boşaltma süresinden fazla beklemesinin, yani sürastaryanın kararlaştırılmasına bağlamıştır.[796] Bu tanımdan kanaatimizce, sözleşme ile kararlaştırılmış olması halinde, çartererin sürastarya süresini kullanmasının herhangi bir sözleşmeye aykırılık teşkil etmediği; taraflarca önceden kararlaştırılan, adeta bir "para karşılığında fazladan yükleme ve boşaltma süresi" olduğu anlaşılmaktadır. Yükleme ve boşaltma sürelerine uyulmaması, ancak sözleşme ile sürastarya kararlaştırılmamış olması halinde[797] bir sözleşmeye aykırılık oluşturabilecektir. Burada navlun sözleşmesine herhangi bir aykırılık olmadığı gibi, çartererin sözleşme ile zaten önceden karşılığında bir miktar para ödeneceği kararlaştırılan bir süre dahilinde temerrüde düşmesi de, borçlar Türk hukukuna göre kusur şartına bağlanan herhangi bir tazminat ödemesi de mümkün görünmemektedir. Yani sürastarya Türk hukukunda tıpkı konteyner demurajı gibi bir tazminat değil, taraflar arasındaki bir anlaşmadır; şartları da taşıyanın geminin bir miktar para karşılığında bekletilmesine izin vermesi ve taşıtanın da yüklemeyi ya da boşaltmayı tamamlayabilmek için bu miktarı ödemeye razı olmasıdır.

Diğer yandan TTK'da yer aldığı biçimde bakıldığında ise sürastarya parasının, kaynağını taşıtanın yükün yükleme ya da boşaltma sürelerini aşması halinde alacaklı temerrüdünden alan; ücret ya da tazminat niteliği bulunmayan, sadece taşıyanın gecikmeden dolayı yapacağı faydalı ve zorunlu masrafları kapsayan bir miktar para kabul edildiği durumun incelenmesi gerekir. Bu halde ise yukarıda açıklandığı üzere taşıyanın zararının tamamının tazmininin yanında, içeriğinde gün başına artan bedellerle ve herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin işletilmesi sebebiyle, taşıyanın konteynerine bir an önce kavuşmak için karşı tarafı zorlama amacının da yer aldığı konteyner demurajının; taşıyanın bekleme masraflarının karşılanmasına yönelik sürastarya parasına kıyasla çok daha kapsamlı bir alacağa yönelik olduğunu kabul etmek gerekecektir. Konteyner demurajında sözleşme ile önceden belirlenen demuraj ücreti, taşıtan ya da gönderilenin kırkambar sözleşmesiyle kararlaştırılan bir yan edim yükümlülüğüne aykırı davranışı sonucunda işlemeye başlar. Bu edim yükümlülüğüne aykırılık halinde, yani taşıyanın demuraj tarifesinde belirlediği serbest sürenin dolmasına rağmen konteynerin kendisine iade edilmiş olmaması

[796] TTK m. 1154 ve 1170

[797] Böyle bir durumda taşıyanın sürastarya yerine uğradığı zararın miktarını ispat ederek gecikme zararlarını talep edebileceği yönünde Bkz. Ülgener (2017), s.362

durumunda konteyner demurajı; çarter sözleşmelerindeki demurajın aksine gün başına işleyerek herhangi bir üst limit olmaksızın, konteynerin iadesi borcuna ek olarak talep edilebilir hale gelir.

Konteyner demurajına ilişkin büyük taşıyanların tarifeleri incelendiğinde, konteyner ve gün başına belirli bir para olarak belirlenen demuraj miktarının, konteynerin taşıyana iadesinin gecikmesine bağlı olarak artırıldığını; temelinde taşıyanın konteynerine bir an önce kavuşmak isteği ile birlikte bir zorlama aracı olarak da kullanıldığını görmekteyiz. Yolculuk çarteri sözleşmelerinde belirlenen sürastarya ise çoğu zaman herhangi bir üst sınır getirilmeden[798] gün başına sabit bir bedel olarak belirlenmekte[799], bu bedelin hesaplanmasının temelinde de limanda bekleyen geminin yapacağı masrafların ve mahrum kaldığı diğer sözleşmelerden elde edeceği navlun alacaklarının yer aldığı bilinmektedir. Sürastarya herhangi bir üst sınır getirilmeden belirlenebilmekteyse de, geminin bekletilmesi yükleme ya da boşaltma faaliyetlerinin tamamlanması amacına yönelik olduğundan; söz konusu faaliyetler sürastarya süresinin bir çeşit doğal sınırını oluşturmaktadır. Ayrıca yükleme ve boşaltma safhaları navlun sözleşmesinin eksiksiz ifası ve geminin bekletilerek zarara uğratılmaması bakımından son derece önemliyken, geminin yükü almadan ya da boşaltarak seferine devam ettiği kırkambar sözleşmelerindeki bir borca aykırılık durumu olarak konteyner demurajının ortaya çıkması, navlun sözleşmesinden kazanılacak menfaatler bakımından da aynı derecede önem arz etmemektedir. Konteyner demurajında konteynerin sahibi ya da işleticisi konumundaki taşıyan, konteynerin zilyetliğini varma limanında gönderilen ya da liman işletmelerine terk ederek taşıma işine devam etmekte, yolculuk çarteri sözleşmelerindeki demurajda ise donatan gemisiyle beraber tüm ticari faaliyetlerini erteleyerek geminin yüklemesinin ya da boşaltılmasının tamamlanmasını beklemektedir. Tüm bu sebeplerle kanaatimizce gerek Türk hukukundaki gibi alacaklının temerrüdüne bağlanan ve sadece taşıyanın yaptığı zorunlu ve faydalı giderlerinden oluşan bir para, gerekse öğretide bizim

---

[798] Önceki yıllarda üst sınır belirlenmese de sürastarya süresinin her bir çarter parti bakımından özel olarak değerlendirilecek yükleme ya da boşaltmanın tamamlanması için gerekli makul süre şeklinde sınırlandırılmasının hukuka uygun olduğu düşünülmekteydi. Zamanla bu görüş yerini, belirlenmeyen sürastarya süresinin çarter sözleşmesinin feshine dek işleyeceği görüşüne bırakmıştır. Bkz. Schofield, s.319. Üst sınır belirlenmeden kararlaştırılan sürastarya süresinin donatanın aleyhine bir dengesizliğe yol açtığı ve sürastarya süresinin belirlenmesinin sözleşmede tarafların menfaat dengesine daha uyun düşeceği yönünde Bkz. Ülgener (2017), s.366

[799] Gencon 94, Multiform 82 ve Exxonvoy 90, Asbatankvoy, Beepevoy 3.. vb. çarterparti formları. Ülgener (2017), s.365

de hemfikir olduğumuz şekilde savunulduğu gibi bir tür sözleşmeden kaynaklanan deniz ticaretine özgü ödeme kabul edilsin; yolculuk çarteri sözleşmelerindeki demuraj ile bir tür deniz ticareti hukukuna özgü bedel olan konteyner demurajının aynı hukuki temellendirmeye dayandırılması mümkün görünmemektedir.

Anglo-Sakson hukuk sistemine göre ise sürastarya bakımından bu kurumun, yükleme ve boşaltmanın zamanında tamamlanamamasını navlun sözleşmesine aykırılık olarak nitelendirildiğini ve buna bağlı olarak sürastarya ücretinin de bir tür götürü tazminat olarak kabul edildiğini önceki bölümlerde belirtmiştik. İngiliz hukukunda Türk hukukundan farklı olarak, sözleşme taraflarının sözleşmeye aykırılık kabul edilebilecek eylemleri arasında hafif ve ağır aykırılık şeklinde bir ayırıma gidildiği ve ancak taraflardan birinin sözleşmeye ağır biçimde aykırılık kabul edilebilecek bir hareketinde, kusursuz tarafa sözleşmeden dönme hakkı verildiği görülmektedir. İngiliz yüksek mahkemesi konteyner demurajı ile verdiği bir kararında da taşıyana ait konteynerin serbest süre içinde taşıyana iade edilmemesinin bir tür "sözleşmeye ciddi aykırılık/sözleşmenin ağır ihlali (*repudiatory breach*)" oluşturacağını ve kusursuz tarafa sözleşmeden dönme hakkı vereceğini belirtmiştir.[800] Elbette karşı taraf bu hakkı kullanmak zorunda değildir ve uygulamada da konteyner demurajının işlemeye devam etmesini sağlamak için taşıyanlar, pek çok halde sözleşmeden dönme hakkını kullanmamaktadırlar. Bu hukuk sisteminde Kıta Avrupası sisteminden farklı olarak hem konteyner demurajı hem de sürastarya parası aynı hukuki temele dayandırılmış olmakla birlikte yukarıda da belirtildiği gibi; hukuk sisteminin kendi yargıçlarınca talep edildiği üzere içtihat değiştirerek ticari sözleşmelerdeki cezai şart kayıtlarını geçerli kabul etmesi ihtimalinde yapılacak hukuki tespitin ne olacağı kesin olarak bilinememektedir.

[800] Mahkeme, yolculuk çarteri sözleşmelerindeki çartererin boşaltmada yolculuğun ticari amacını ortadan kaldıracak derecede uzun süreli gecikmesi halinin sözleşmenin hem doktrin hem de içtihat hukuku bakımından ciddi ihlali kabul edileceğini belirtmiş; aynı şekilde kırkambar sözleşmeleri bakımından da gönderilenin konteynerleri yolculuğun ticari amacını ortadan kaldıracak derecede uzun sürede teslim almaması halini de aynı hukuki sonuca bağlamıştır. Bkz. *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283, para. 83-84

2.2.3.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Uygulanacak Hukuk

2.2.3.1.Milletlerarası Özel Hukuk Bakımından

Konteyner demurajına uygulanacak hukukun tespiti için ilk olarak uluslararası taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukuku milletlerarası özel hukuk kuralları çerçevesinde tespit etmek gerektiği kanaatindeyiz; zira hemen hemen tüm kırkambar tip sözleşmeleri (Combiconbill 2016 ve Conlinebill 2016 gibi) ile büyük liner taşıyanlarına ait standart kırkambar sözleşmelerinde (*liner terms*) sözleşmeye uygulanacak hukuk olarak İngiliz ve Amerikan hukuku başta olmak üzere bir yabancı hukuk seçildiğini tespit etmekteyiz. Yine kırkambar sözleşmelerinin bir limandan başka bir ülkedeki bir limana yük taşınmasını konu alması, taşıyan ve taşıtanların çoğunlukla farklı ülkelerde ticari faaliyet göstermeleri ve navlun sözleşmesinin temelinde yer alan ticari alım-satım işleminin uluslararası özelliği; bu sözleşmelerde hukuken bir yabancılık unsuru bulunduğunu ispatlayan niteliklerdir. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 24. Maddesi gereğince sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde tarafların açıkça seçtikleri hukuk uygulanmaktadır. Aynı kanunun 29. Maddesi de eşyanın taşınmasına ilişkin yapılan sözleşmelerin yine tarafların seçtikleri hukuka tabi olduğunu, tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde ise sözleşme ile en sıkı ilişkili ülke hukukunun uygulanacağını belirtmektedir. Son olarak yine MÖHUK m.33'te, sözleşmenin ifası sırasında gerçekleştirilen fiil ve işlemler ile malların korunmasına ilişkin tedbirler hakkında işlemin yapıldığı ülke hukukunun uygulanacağı şeklinde bir kurala yer verilmiştir.[801]

Tüm bu maddeler bir arada değerlendirildiğinde, konteynerin gönderilene teslimi ile sonrasındaki işlemlerin ve işlemesi halinde varma limanında talep edilebilecek konteyner demurajının, 33. maddede belirtilen ifa sırasında gerçekleştirilen fiil ve işlemlerinden olduğu ve bu hususta varma limanı hukukunun uygulanması gerektiği sonucuna ulaşılabilmektedir. Burada özellikle konteynerin hiç teslim alınmayarak liman sahasında bırakılmasından kaynaklı demuraj taleplerinde araya Gümrük İdaresi ve antrepoya tevdi işlemlerinin girmesi sebebiyle işlem yapılması ve tedbir alınması özellikle söz konusu

[801] 5718 Sayılı ve 27/11/2007 tarihli Kanun 1.5.5718.pdf (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

olmaktadır. Uygulamada da mahkemeye taşınan konteyner demurajı uyuşmazlıklarının büyük çoğunluğu gönderilenin bulunamaması, yükü kabul etmemesi ya da yükün kendisine teslimini talep etmesine rağmen diğer gümrük işlemlerini tamamlamayarak yükü limandan çek(e)memesi hallerini kapsamaktadır. Yükleme limanında oluşan demuraj bakımından ise tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde sözleşme ile en sıkı ilişkili hukuk her bir uyuşmazlık için ayrı ayrı ele alınacaktır.

2.2.3.2.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Kıyasen Uygulanabilecek Hükümler

Bu bölümde ikinci olarak, Türk hukukunda konteyner demurajına uygulanacak hukukun belirlenmesi gerekmektedir. Son yıllarda tarifeli seferlerle yapılan konteyner taşımacılığının kırkambar sözleşmelerinin uygulama alanını hiç olmadığı kadar genişletmesi karşısında, ticaret kanunlarının konuyla ilgili yeni hukuk kuralları getirmekte pek istekli görünmeyerek navlun sözleşmelerini hala çarter sözleşmeleri genelinde düzenlemeye devam ettikleri görülmektedir. Uygulamada sıklıkla yaşanan uyuşmazlıklara rağmen TTK da dahil olmak üzere, kıta Avrupası ticaret kanunlarında da tespit edebildiğimiz kadarıyla doğrudan konteyner demurajını düzenleyen herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu konunun mutlaka kanunla düzenlenmesine ihtiyaç olduğu da ayrıca tartışabilecek bir meseledir, zira kanaatimizce kırkambar sözleşmelerinde yer alan deniz ticaretine özgü bir tür alacak taraflarca serbestçe kararlaştırılabilmelidir; ne var ki hem müşterek hukuk hem de kıta Avrupası hukuklarında, bu kurumun miktarı ve muacceliyeti, zamanaşımı ve üst sınırının tespitinde bazı sorunlarla karşılaşıldığı görülmektedir. Bu sorunlara ve muhtemel çözüm önerilerine önümüzdeki bölümlerde ayrıntılarıyla değinilecektir.

Türk hukukunda konteyner demurajının kanunen düzenlenmediğini tespitten sonra; bu kuruma kıyasen uygulanabilecek kanun hükümlerini incelemek gerekir. Bu konuya ilişkin temel yaklaşımlar şöyle sıralanabilir: Mehaz Alman öğretisinden yola çıkılarak konteyner demurajına TTK m.1176'nın yollamasıyla m.1174/3'ü kıyasen uygulamak[802],

[802] Rabe/Bahnsen, s.203-204

konteyner demurajının bir tür alacaklı ya da borçlu temerrüdü sonucunda oluştuğu düşünülerek konuya borçlar kanununun genel hükümlerini uygulamak, taşıyanın konteyner tahsisini bir tür taşınır kirası kabul ederek konteyner demurajına da kira sözleşmesi hükümlerini uygulamak ya da bu kurumun sürastarya ile aynı hukuki temellendirmeye dayandığını kabul ederek TTK'daki sürastaryaya yönelik hükümlerin tamamını kıyasen konteyner demurajına da uygulamak. Kanaatimize göre, konteyner demurajı ile özellikle TTK'da düzenlendiği şekilde sürastaryanın aynı hukuki temellendirmeye dayandırılamayacağı ve kurumun taşınır kirasına ilişkin bir gecikme bedeli olarak nitelendirilemeyeceğine ilişkin argümanlarımız önceki bölümlerde ayrıntılarıyla açıklanmıştır.

2.2.3.2.1.Temerrüt Hükümleri

Konteynerin, gönderilen tarafından varma limanında içi yükle dolu şekilde teslim alınarak boşaltma yerine götürülmesi ve ancak taşıyanın tarifesinde belirtilen serbest sürenin dolmasına rağmen taşıyana iade edilmemesi halinde -bir önceki bölümde incelendiği üzere öğretimizde tartışmalı olmakla birlikte- borçlu temerrüdü oluştuğunu önceki bölümlerde de belirtmiştik. Ne var ki konişmentoda ya da navlun sözleşmesinde taraflarca konteyner demurajının kararlaştırıldığına ilişkin bir hükmün yer alması, tarafların borçlu temerrüdüne bağlı genel hükümlere başvurulması taleplerini engellemektedir. Başka bir ihtimalde de, acaba gönderilenin taşıyan tarafından varma limanına getirdiği konteyneri herhangi bir sebeple teslim almayarak ifaya katılmaması, borçlar Türk hukukuna göre alacaklı temerrüdü müdür? Bu soruya gönderilenin yükü teslim alma iradesini ortaya koyması ya da koymaması bakımından farklı cevaplar vermek gerekir. Gönderilen yükün kendisine teslimini talep etmişse, artık bu taleple navlun sözleşmesinden kaynaklanan oluşmuşsa konteyner demurajının da dahil olduğu tüm alacakları ödemekle yükümlü olacak, yükü gecikmeden teslim alma yükümlülüğünü de kabul etmiş sayılacaktır. Gönderilenin böyle bir talebinin söz konusu olmadığı ihtimalde ise hem deniz ticareti hukuku hem de üçüncü kişi yararına sözleşmeler bakımından gönderilenin temerrüde düşmesi mümkün değildir. Yine borçlar hukuku sistemimizde navlun sözleşmesinin de dahil olduğu üçüncü kişi yararına sözleşmeler

yükün kendisine teslimini talep etmeyen gönderilen bakımından ele alındığına, üçüncü kişi zararına sözleşme yasağı gereğince kural olarak üçüncü kişi kendisine yapılan ifayı kabul etmemesi nedeniyle alacaklının uğradığı zararı ve/veya yaptığı masrafları tazmine zorlanamayacağı, ancak dilerse kararlaştırılan şartı gerçekleştirerek edimden yararlanma hakkı kazanabileceği belirtilmektedir.[803] Ne var ki kanaatimizce sözleşme ile kararlaştırılmamış olması halinde konteyner demurajından sorumluluğun kaynağı, konteynerin teslim alınmamasından kaynaklı alacaklı temerrüdü değil; taşıyanın temin ettiği konteyneri tarifede belirtilen serbest süre içinde boşaltarak iyi halde taşıyana teslim etmemeden dolayı oluşan yine bir tür borçlu temerrüdüdür.

Burada oluşması halinde temerrüt yükün teslim alınması ve konteynerin taşıyana iadesi bakımından ayrı ayrı tespit edilecektir. Örnek verilecek olursa 14 günlük serbest sürenin belirlendiği bir kırkambar sözleşmesi ile konteyner taşımasında, konteynerin varma limanına ulaşmasından itibaren 10 gün içinde teslim alınmaması, TTK m.1176 bakımından eşyayı "gecikmeden" teslim alma yükümlüğüne aykırılık; dolayısıyla da alacaklı temerrüdü oluşturacaktır. Ne var ki gönderilen henüz konteynerin iadesi bakımından temerrüde düşmemiştir. Bu sebeple bu iki olgunun gerçekleşme anlarının farklı farklı değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Bu noktada serbest süre içinde teslim alınmayan bir şeyin iadesinin fiziken mümkün olmayacağı da belirtilebilir; ne var ki öncelikle alacaklı temerrüdü oluşturan şey yükün kendisi olup içinde taşındığı konteyner değildir. Konteyner ve içindeki yükün gümrük Türk hukukunda dahi farklı rejimlere tabi tutulduğu sonraki bölümlerde ayrıntılarıyla incelenecektir. İkinci olarak gönderilen tarafından teslim alınmayan yüke ilişkin doğacak demuraj bedelinden sorumluluk kanunen TTK m.1201'de yer alan "navlun sözleşmesinden doğan bütün alacaklar" kapsamında değerlendirilmekte ve bu borcun m.1207'ye göre gönderilenin eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmadığı durumda da taşıtan tarafından ödenmesi söz konusu olmaktadır. Taşıtan burada temerrüde düşülmesinde hiçbir kusuru olmasa, yükün teslim alınmasına ya da alınmamasına ait hiçbir harekette bulunmamış olsa, hatta durumla ilgili bilgisi bulunmasa bile demuraj ve (antrepo ya da geçici depolama ücretleri gibi) navlun sözleşmesinden kaynaklı diğer tüm borçları ödemekle yükümlü kılınmakta;

[803] Oğuzman/Öz (2017), s.447

“Teslim almadığım bir şeyi nasıl iade edebilirim ki?” tarzında bir savunma yapması da hukuken mümkün ve geçerli görünmemektedir.

Yine borçlar Türk hukukuna göre sözleşmelerde taraflarından birisinin temerrüde düşmesi sonucu talep edilebilecek gecikme tazminatının ispatı için, önceki bölümde de belirtildiği gibi temerrüde düşen tarafın kusurlu olması (kusurun varlığı karine olarak kabul edilecek ve borçlu temerrüde düşmede kusuru olmadığını edebiliyorsa kendi ispat edecek) ve karşı tarafın temerrüt sebebiyle uğradığı zararın en azından yaklaşık olarak ispatı zorunludur. Borçlunun temerrüde düşmesi sonucunda alacaklıya tanınan ifayı reddederek sözleşmeden dönme seçeneğinin kullanılabileceği düşünüldüğünde ise; taşıyanın sadece sözleşmeden dönme anına kadar işlemiş konteyner demurajı alacağı yanında artık aynen ifayı, yani konteynerin kendisine teslimini talep edemeyecek olması sebepleriyle bu, duruma ve uygulamaya uygun bir çözüm olmamaktadır.[804] Tarafların kötü ifa yahut gecikme hallerinde doğabilecek tazminatın sözleşme yapılırken yaklaşık olarak tespit edildiği götürü tazminat seçeneğinde dahi, taşıtan ya da gönderilenin yükün teslim alınmamasında kusurlu olmadıklarını ispat etmeleri halinde tazminat ödememeleri söz konusu olacaktır. Halbuki konteyner demurajının navlun sözleşmesi ya da konişmento ile kararlaştırıldıktan sonra, serbest sürenin bitiminde konteynerin iadesi gerçekleşmediği takdirde taşıyan tarafından talep edilebilmesi, borçlu taşıtan ya da gönderilen kusuruna hatta yükün teslim alınıp alınmamasına bağlanamayacağı gibi; taşıyanın konteynerin gecikmesi sebebiyle bir zarara uğrayıp uğramamasının da herhangi bir önemi olmayacaktır. Burada kanunun düzeni, yapılan navlun sözleşmesi uyarınca üzerine düşen tüm yükümlülükleri yerine getiren taşıyanın bu aşamadan sonra herhangi bir sorumluluk altına girmeyeceğini ve oluşabilecek masrafların artık taşıtan veya gönderilen tarafından karşılanması gerektiğini hüküm altına almaya yöneliktir.

Son olarak sadece deniz ticareti uygulamasına özgü bir kurum olan ve TTK m.1/2 kapsamına ticari iş olan konteyner demurajına tıpkı sürastaryanın hukuki temellendirmesinde yapıldığı gibi sözleşme şartlarını, ticari hükümleri ve ticari örf ve adeti atlayarak genel hükümleri uygulamak, kanaatimizce hukuk tekniğine de ters düşmektedir. Konteyner demurajına uygulanacak zamanaşımı ve yetkili mahkemenin

[804] TBK m.118-119 ve 125; Antalya (2017), s.410

belirlenmesinde deniz ticareti hükümlerine gidilmesi ve aynı zamanda bu alacağın taşıyana, taşıtan ve gönderilene karşı navlun sözleşmesinden doğan diğer alacaklar gibi bazı haklar vermesinin kabulü karşısında, hukuki temellendirmesini kural olarak ticari nitelikte hüküm olmayan borçlar hukukunun genel temerrüt hükümlerine dayandırmanın çelişkili bir yaklaşım olduğu düşüncesindeyiz. Açıklanan nedenlerle konteyner demurajı alacağı bakımından, borçlar hukukundaki gerek alacaklı gerekse borçlu temerrüdüne ilişkin olsun genel temerrüt hükümlerine de başvurulamayacağını düşünmekteyiz.

2.2.3.2.2.Türk Ticaret Kanunu'nun Demuraja İlişkin Hükümleri

Bu durumda Türk hukukunda konteyner demurajına uygulanacak hükümler bakımından geriye iki alternatif kalmaktadır: TTK'nın sürastarya ile ilgili hükümleri ya da TTK m.1174/3. Esasen bu çalışmanın 1.5.3.1. numaralı bölümünde de açıklandığı üzere; taşıyan tarafından temin edilen konteynerin yüke ve yola elverişlilik bakımından geminin ambarı sayılması görüşü göz önüne alındığında konteyner demurajı bakımından da, yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından sürastarya süresinde geminin beklemesi, kırkambar sözleşmelerinde taşıyanın temin ettiği konteynerin taşıyana iade edilmeyerek beklemesine benzetilebilir.[805] Öğretide Karan, Türk hukukunda konteyner demurajına doğrudan uygulanabilecek herhangi bir hüküm olmadığını, hakimin bu konuda TTK m.1 gereğince hukuk yaratmak durumunda olduğunu ve taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin geminin ambarı sayılması sebebiyle, TTK'da ticaret gemilerine uygulanan sürastarya da dahil tüm hükümlerin konteyner demurajına da uygulanabileceği görüşündedir.[806]

Ne var ki kanaatimizce özellikle ticaret kanunu sistemimizdeki taşıyanın yalnızca geminin beklemesinden kaynaklanan zorunlu ve yararlı giderlerini talep edebildiği ve alacaklı temerrüdüne dayalı olarak hesaplanan sürastarya düzenlemelerinin konteyner demurajına uygulanabilmesi mümkün görünmemektedir. Ayrıca "kıyasen" uygulama yapılırken sürastaryayı düzenleyen ve konteyner demurajına uygulanabilirliği

[805] Konu ile ilgili görüşler için Bkz. Aksoy (2017), s. 150
[806] Şit, s.278

değerlendirilecek çok fazla madde olduğundan hangi hukuki temellendirmeye dayalı olarak kıyas yapılacağı; hangi düzenlemelerin ne şekilde yorumlanacağı da birçok tartışmayı ve farklı uygulamayı da beraberinde getireceği kuşkusuzdur. Örneğin TTK m.1155'ten başlanacak olursa; konteyner demurajına kıyasen uygulamak amacıyla "sürastarya süresi" nden ne anlamak gerekecektir? Serbest süre? Serbest sürenin sonunda konteyner demurajının işlemeye başladığı süre? İkinci seçenek kabul edilirse sürastaryanın aksine birçok taşıyan tarifesinde konteyner demurajı hesabının herhangi bir üst limit belirlenmeden düzenlendiği görülmektedir; dolayısıyla demuraj süresi çoğu tip sözleşmede herhangi bir üst limit belirlenmemektedir. Demuraj süresinin üst sınırının belirlenmediği her kırkambar sözleşmesi için bu süre TTK m.1170'e kıyasen 10 gün olarak mı uygulanacaktır? Türk hukukunda Yargıtayın konu ile verdiği kararlar incelendiğinde aylar süren demuraj ücretlerinin talep edildiği görülmektedir.

Bunun karşısında kabul etmek gerekir ki sürastarya ile konteyner demurajı; geçerlilik şartları, hem yükleme hem de boşaltma limanında ortaya çıkması, sürastarya süresinin de tıpkı konteyner demurajındaki serbest sürenin bitiminde derhal başlaması gibi yükleme ya da boşaltma süresinin bitiminde herhangi bir ihtara gerek olmaksızın başlaması, sürelerin aralıksız hesaplanması, sonraki bölümlerde açıklanacağı gibi navlun sözleşmesinde kararlaştırılmaması halinde talep edilemeyeceği ve tarafların faaliyet alanından kaynaklanan sebeplere göre işleyip işlemeyeceği, navluna ilişkin hükümlere dahil olmamaları gibi pek çok ortak noktada buluşmaktadır. Kısacası her ne kadar kanaatimizce farklı navlun sözleşmesi tiplerinde oluşturulma amaçları ve doktrinde bazı yazarlara göre hukuki temellendirmeleri benziyor olsa da; bu iki hukuki müesseseye tamamı ile aynı hükümleri uygulamak, hali hazırda tartışmalı olan konteyner demurajı kurumunun birçok özelliğinin uygulamasına daha da fazla tartışma eklemekten başka bir işe yaramayacaktır.

Yine de kanaatimizce mahkemelerin, bu iki kurumun birbirine benzerliği sebebiyle çarter sözleşmelerindeki sürastaryaya ilişkin olup konteyner demurajına uygulanması mümkün ve aynı zamanda kırkambar sözleşmesine ilişkin hükümler olarak kabul edilecek konşimentodaki düzenlemelere aykırılık teşkil etmeyen hükümleri, taraf iradelerini de

göz önünde bulundurarak kıyasen konteyner demurajına da uygulamasında herhangi bir sakınca yoktur.

2.2.3.2.3.Türk Ticaret Kanunu'nun Gecikme Zararlarına İlişkin Düzenlemesi

Son olarak ise elimizde TTK m.1176'nın kırkambar sözleşmelerine de uygulanabileceğini belirtmesi sonucunda, kanun koyucunun esasen yolculuk çarteri sözleşmeleri için düzenlediği 1174. maddesindeki, Alman doktrinine göre taşıyanın konteyner demurajı alacağının dayandırılabileceği en elverişli hüküm olarak görülen[807] üçüncü fıkra kalmaktadır. TTK'nın 1174. maddesi yolculuk çarteri sözleşmelerinde taşıyanın, yükün boşaltma limanında geç teslim alınması ya da teslim alınmaması hallerinde uğradığı zararı gecikme tazminatı olarak talep edebilmesine olanak sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.[808] Bu hüküm eski TTK düzeninde de 1057. maddede daha eski bir dille yazılmış olmakla birlikte aynı şekilde yer almış, doktrinde üçüncü fıkranın İngiliz-Amerikan hukuk sistemindeki gecikme zararları (*damages for detention*) kavramına paralel biçimde düzenlendiği belirtilmiştir.[809] Bu fıkra genel olarak gönderilenin eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de tamamını teslim almaması, eşyayı teslim almaktan kaçınması, taşıyanın bildirimi üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmemesi ya da hiç bulunamaması hallerinde; taşıyanın gecikme veya tevdi işlemleri sebebiyle sürastarya parası ya da bu süre de dolmuşsa uğradığı tüm zararlarının tazminini isteyebileceğini belirtmektedir. Bu alacak talebi alacaklı temerrüdünden kaynaklanan zararların tazminine yönelik olup, hukuki temeli yine borçlar hukukundaki gecikme zararlarıdır. Bunun anlamı, taşıyanın söz konusu tazminata hükmedilebilmesi için gönderilenin gecikmesinden kaynaklanan zararını ispatla yükümlü olacağıdır. Yine bu hükmün kırkambar sözleşmelerine de uygulanabileceğini kabul etmedeki asıl amaç acaba kırkambar sözleşmelerinde de tarafların iradesiyle sürastarya kararlaştırılabileceğini onaylamak mıdır? Kanaatimizce bu soruya kırkambar sözleşmelerinin hukuki mahiyetinde yükleme ve boşaltma aşamalarında taşıyanın, gemiyi

---

[807] Bkz. Bölüm 2.2.3.2.
[808] Aytekin, s.137
[809] Ülgener (1993), s.122

bekletme yükümlülüğünün bulunmaması ve buna yönelik sözleşmelerin de kırkambar sözleşmelerinin en hızlı şekilde yükleme ve boşaltmayı öngören kanuni düzenine de ters düşeceği[810] sebepleriyle olumsuz cevap vermek gerekecektir.

Burada görüşümüze göre kırkambar sözleşmeleri bakımından düzenlenmek istenen durum, geciken yahut bulunamayan ya da herhangi bir sebeple yükü teslim almayan gönderilen ya da tevdi işlemleri sebebiyle geciken taşıyanın bu gecikme sebebiyle uğrayacağı zararını karşılamasına olanak vermektir. Ne var ki bu hüküm TTK'da hiç yer almasaydı dahi taşıyan, gönderilenin yükü teslim almaması ya da teslim almada gecikmesi sebebiyle uğradığı zararı zaten genel hükümler çerçevesinde talep edebilecek; tevdi usulüne de başvurabilecekti. Görüldüğü gibi söz konusu hükmün düzenlenme amacı ve talebi bakımından konteyner demurajı ile herhangi bir ortak noktası bulunmamaktadır.

Kırkambar sözleşmeleriyle gerçekleştirilen konteyner taşımalarında gönderilenin herhangi bir sebeple teslime katılmaması halinde uygulamada çoğunlukla başvurulan çözüm yolları ise; taşıtanın talimatıyla yükün dönüş navlununu da ödenmesi şartıyla, aynı taşıyana ait sonraki seferlerden birisiyle yükleme limanına geri taşınması ve taşıtana teslimi[811] ile taşıtan ya da malın satış şekli bakımından artık mülkiyetinin taşıtana ait olmaması halinde alt taşımalarda navlun komisyoncusu (*freight forwarder*) tarafından yükün konteynerden çıkartılarak masraflar bakımından daha ekonomik bir antrepoya tevdi edilerek bekletilmesi ya da satılması olmaktadır. Böylece doğabilecek liman masrafları ve konteyner demurajı gibi giderlerin artması önlenebilmektedir. Burada durumun taşıtana haber verilmesi kanuni bir zorunluluk olmasaydı dahi taşıyanın menfaatlerine de en uygun çözüm yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı hallerde ise gerek varma limanı ülkesine ait gümrük düzenlemeleri ya da el koyma kararları, gerekse ülke ile ilgili savaş, ayaklanma veya ambargo uygulamaları sebepleriyle taşıyanın yük üzerindeki tasarruf hakkı ortadan kalkmakta; asıl sorun yaratacak ve davalara konu olacak hadiseler de bu durumlardan kaynaklanmaktadır.

Ayrıca belirtmek gerekir ki TTK m.1174/2'nin uygulanmasını engelleyecek şekilde taşıyanın eşyayı boşaltma limanına bırakma hakkını ve bu şekilde taşıyanın taşıma

[810] Bkz. TTK m.1163 ve 1176
[811] Bkz. Microsoft Word - LOI_NonDeliveryLossPrevention_QF035.doc (oocl.com) Son Erişim:13.05.2023

sözleşmesini tam olarak ifa etmiş sayılacağını düzenleyen kayıtlara da birçok tip kırkambar sözleşmelerinde rastlanmakta[812]; söz konusu hükmün emredici olmaması sebebiyle de sözleşeme kayıtlarına öncelik verilerek TTK m.1174'ün kırkambar sözleşmeleri bakımından Türk hukukundaki uygulama alanı hayli daraltılmaktadır. Yine ikinci fıkranın uygulanması bakımından özellikle gümrüğe tabi malların gümrük antrepolarına tevdi edilmesi bazı liman sahalarında yer kısıtlamaları ve yoğunluk sebebiyle mümkün olamamakta; söz konusu malın mahiyeti sebebiyle tevdi edilemediği hallerde de TBK m.108 uyarınca uygulanacak mahkeme kararıyla satış prosedürü ise özellikle yabancı limanlarda taşıyanlara büyük maliyetler getirecek şekilde uzun süreler almaktadır. Sonuç olarak TTK m.1174/2'nin kanunda yer aldığı şekilde kırkambar sözleşmelerine uygulanmasının uygun ve adil olmadığını[813], 1174/3'te bahsedilen gecikme zararlarına ilişkin hükmün ise bu haliyle konteyner demurajına mehaz Alman doktrininde de savunulduğu üzere[814] kıyasen dahi uygulanamayacağını; ancak böyle bir zarar kaleminin varlığı sebebiyle konteyner demurajının sözleşmede kararlaştırılmamış olması ihtimalinde bu hükme başvurabileceğini söyleyerek konuyu sonlandırıyoruz.

2.2.3.2.4.Konteyner Demurajının Ticari Örf ve Adetten Sayılmasına İlişkin Değerlendirme

Konteyner demurajı konusunda uygulamaya müsait herhangi bir ticari hüküm olmadığı; temerrüde dayalı genel hükümlere de başvurulmasının müessesenin hukuki özelliklerine

---

[812] Bkz. CONLINEBILL 2016 Hüküm 9/e: *"The Merchant or his Agent shall take delivery of the Cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or its Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction."*
Arkas Line Şart ve Esaslar: *"(4)Eğer Malların veya Malların herhangi bir bölümü Tacir tarafından Taşıyanın belirttiği yer ve tarihte teslim alınmazsa, bu taktirde söz konusu bu taşıma Konşimentoya dayanılarak yapılan ister Limandan-Limana bir taşıma olsun, isterse Kombine Taşıma olsun, Tacir daha önceden bildirimde-ihbarda bulunmaksızın Malları boşaltabilecek veya Konteynerler içerisine istiflenmişse söz konusu bu Malları Konteynerden çıkarabilecek ve/veya ilgili Malları karada, denizde, açık olarak veya üzeri kapalı olarak yegane riski Tacire ait olmak üzere depolayabilecektir. Malların yukarıda belirtildiği şekilde depolanması hali söz konusu olduğunda Malların uygun bir şekilde teslim edildiği anlamına gelecek olup, söz konusu bu Mallara ilişkin Taşıyanın sorumluluğu artık kalmayacak ve bu tip bir depolamadan kaynaklanan masraflar (eğer Taşıyan tarafından veya Taşıyanın herhangi bir acentesi veya yardımcı şahsı tarafından ödendiyse veya ödenecekse) Tacir tarafından talep edildiği anda derhal Taşıyana ödenecektir.*
[813] Aksoy (2017), s.151
[814] Bkz. Dipnot 637

uygun düşmeyeceği yukarıda ayrıntılı biçimde açıklanmıştır. Peki deniz ticaretine özgü ve tarafları bakımından ticari iş niteliğinde bulunan konteyner demurajına Türk hukuk sisteminde hangi hüküm uygulama alanı bulabilir? TTK'nın ilk maddesinin ikinci fıkrası burada başka bir ihtimal getirmektedir: ticari örf ve adet. Konteyner demurajının bir tür ticari iş olduğu ve hakkında uygulanabilecek herhangi bir ticari hükmün bulunmadığını az önce de belirtmiştik. İşte TTK bu halde mahkemeye, genel hükümlere gitmeden önce ticari örf ve adete başvurma yetkisi vermektedir.

Ticari örf ve adet hukuku kuralları, ticari işlere emredici hükümler, sözleşme hükümleri ve konuyla ilgili ticari hükümlerden sonra uygulanan; ticaret hukukunun ikincil (tali) kaynaklarından kabul edilmektedir. Ticari örf ve adet, konuyla ilgili mesleki kuruluşların görüşleri alındıktan sonra meclis kararı ile tespit edilerek Ticaret Bakanlığının onayı ile ticari örf ve adet hukuku kuralına dönüşmekte ve TTK m.1/2 uyarınca uygulama alanı bulmaktadır.[815] Bir ticari uygulamanın (teamülün) ticari örf ve adet kuralı sayılabilmesi için tespit ve onay aşamalarından (hukuki unsur) önce, söz konusu uygulamanın uzun yıllardan beri aynı şekilde uygulama alanı bulması (süreklilik unsuru) ve bu uygulamaya uyulmasının o alanda faaliyet gösteren tacirler tarafından bir zorunluluk kabul edilmesi (psikolojik unsur) gerekmektedir.[816] 5174 Sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 12. maddesinin f bendinde ülkemiz deniz ticareti bakımından İMEAK ve Mersin Deniz Ticaret Odaları için de geçerli olan: "Çalışma alanları içindeki ticari ve sınai örf, adet ve teamülleri tespit etmek, Bakanlığın onayına sunmak ve ilan etmek", odaların görevleri arasında sayılmıştır.[817] Yine uygulamada Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği internet sayfasında Bakanlıkça onaylanan ticari örf ve adet kuralları ile ticari teamüllerin ilan edildikleri görülmektedir.[818] Kanaatimizce konteyner demurajının deniz ticareti bakımından, gerek ulusal gerekse uluslararası uygulamada yukarıda bahsedilen süreklilik ve psikolojik unsurlara sahip olduğunun ispatı mümkündür. Ne var ki TOBB tarafından internet üzerinden ilan edilen ticari örf ve adet ile teamüller listesinde deniz ticaret odaları tarafından oda meclisi kararı ile onaylanmış

[815] Serhan Dinç. "Yargıtay Kararları Işığında, Tacir Olmanın Hüküm ve Sonuçları Hususunda 6102 s. TTK'nın Getirdiği Düzenlemeler." **Terazi Hukuk Dergisi.** Cilt:13, Sayı:137, (2018), s.55
[816] Mustafa Yavuz. "Ticari Davalarda Ticari Örf ve Adetin Uygulanma Şartları". **Terazi Hukuk Dergisi.** Cilt:15, Sayı:172, (2020), s.2573-2574
[817] TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023
[818] Bkz. orf.xlsx (live.com) Son Erişim:13.05.2023

ne deniz ticaretine ne de konteyner demurajına ilişkin herhangi bir ticari örf ve adete rastlanmamıştır; yani konteyner demurajının her ne kadar ticari teamül olarak kabul edilmesi mümkün ise de hukukilik unsuru eksikliği sebebiyle örf ve adet hukuku kuralı kabul edilmesi mümkün görünmemektedir. Yukarıdaki açıklamalar ışığında, konteyner demurajının kararlaştırılması ve taşıyanca talep edilebilmesinin ticari örf ve adet hukuku kurallarından da olmadığı sonucuna ulaşmaktayız.

2.2.3.2.5.Türk Hukukunda Konteyner Demurajına Uygulanacak Hukuk Bakımından Ulaşılan Sonuç ve Değerlendirme

Deniz ticareti hukuku kuralları, uluslararası ve uygulamadan doğmuş olma nitelikleri gereği, örf ve adet hukuku olarak doğmuş ve yazılı deniz ticareti kanunları da zaman içinde bu hukukun yazıya dökülmesi şeklinde oluşmuştur.[819] Bu sebeple de diğer ticaret hukuku dallarına kıyasla kendine özgü, denizciliğe has özel ve bağımsız kurallar ile düzenlenmekte[820]; yalnızca Türk hukukunda değil hemen tüm modern hukuklarda deniz ticareti hükümleri, emredici olarak belirlenen az sayıdaki hükümler dışında taraflara sözleşme özgürlüğü alanı bırakmak amacıyla aksi kararlaştırılabilen düzenleyici nitelikteki hükümlerden oluşturulmaktadır. Yine konteyner demurajı gibi kırkambar sözleşmeleri ile konteynerli deniz taşımalarına özgü bir kurum hakkında da öncelikle tarafların sözleşme şartları ve ticari teamüller ve Yargıtayın süregelen içtihat uygulaması, kanaatimizce taraflara en doğru şekilde yol gösterebilecek kaynaklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak Türk hukukunda bakımından konuyla ilgili ulaşılabilecek en isabetli değerlendirme; konteyner demurajına Türk hukukunda uygulanacak hukuk bakımından mahkemelerin öncelikle emredici hükümleri uygulamaları, taraflar arasındaki sözleşmenin ve taşıyanın demuraj tarifesinin şartlarındaki açık olmayan hususlarını konuyla ilgili ticari teamüle başvurarak yorumlamaları, son olarak da sözleşmede düzenlenmeyen hususlar bakımından ise tarafların iradeleri göz önünde bulundurularak

---

[819] Tahir Çağa ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I.** 13.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2004, s.9 vd.
[820] Turgut Kalpsüz. **Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild Giriş-Gemi.** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No:91, Ankara: Sevinç Matbaası, 1971, s.8

hukuk yaratma ya da TTK'daki sürastarya hükümlerini kurumun elverdiği ölçüde kıyasen uygulamaları yönündedir.

2.2.4.Konteyner Demurajı ve Gecikme Bedeli (*Detention*) Ayırımı

Konteyner demurajının hem yükleme hem de boşaltma limanında ortaya çıkabilecek bir borç olduğunu bu kurumu tanımlarken daha önce de belirtmiştik. Bu bölümde de özellikle Anglo-Sakson hukuk sistemi bakımından kabul edilen bir ayırım olan demuraj ve gecikme bedeli (*detention*) farkı açıklanmaya çalışılacaktır. Öncelikle Türk hukuku bakımından böyle bir ayırım herhangi bir pratik sonucunun olmadığını; serbest sürenin bitmesiyle gün başına muaccel olan konteyner demurajı alacağının hesaplanmasına ilişkin ülkemizdeki varma limanlarına yük getiren taşıyanların tarifelerinde de incelediğimiz kadarıyla konteynerin liman sahasında ya da liman sahasının dışında bulunmasının herhangi bir fark yaratmayacağı şekilde düzenlendiğini belirtmek isteriz.

Türk hukukunda kanunla düzenlenen gecikme zararları (*damages for detention*) kırkambar sözleşmeleri yönünden ise konteynerin serbest sürenin bitiminde taşıyana iade edilmemesinden kaynaklanan demuraj alacağı bakımından uygulama alanı bulamayacak; taşıyanca talebi ancak gönderilenin bulunamaması, yükü teslim almaması ya da geç teslim alması hallerinde taşıyanın boşaltma süresinden sonra konteyner yerine geminin beklemesine sebep olan durumlar dahilinde mümkün olabilecektir (TTK m.1174/3). Yine de doktrinde taşıtan ya da gönderilenin konteyner ve içindeki yükü liman sahasında bırakarak hiç teslim almadığı haller, yani karşılaştırmalı hukuklarda konteyner demurajı olarak tanımlanan durum borçlu; buna karşılık gönderilenin konteyneri ve içindeki yükü teslim alıp liman sahasından çıkartarak serbest süre içinde taşıyana iade etmemesi hali ise alacaklı temerrüdü olarak açıklanmaktaysa da[821]; biz her iki durumun da borçlu temerrüdü oluşturduğu ve önceki bölümlerde yaptığımız açıklamalar sebebiyle bu iki durum arasında hukuki bir fark olmadığı görüşümüzü yineliyoruz[822].

[821] Kerim Atamer'in görüşü için Bkz. Şit, s.236 ve Türkel (2019), s.707
[822] Aksoy (2017), s.151

Amerikan deniz ticareti uygulamasında ise, liman sahası kullanımına ilişkin oluşan antrepo ve diğer masrafların taşıyanlar tarafından önceden liman işletmelerine ödenmesi ve konteyner liman sahası dışına çıkarılırken yükle ilgililerden oluşmuş ise konteyner demurajı ile birlikte talep edilmesi sebebiyle; liman sahası içinde oluşan liman masrafları da dahil her türlü alacağa demuraj, liman sahası dışında oluşan alacaklara ise gecikme zararı (*detention*) adı verildiği görülmektedir. Bu halde ortaya iki tip demuraj çıkmaktadır: yükle ilgililerden taşıyanlar tarafından taşıyanın tarifesi ya da hizmet sözleşmeleri uyarınca talep edilen demuraj[823] ve liman işletmeleri tarafından liman hizmetleri anlaşmaları uyarınca taşıyanlardan talep edilen ve yükle ilgililere malın teslimi sırasında rücu edilen demuraj.[824] Kuşkusuz bu tanımlama hukuki anlamda doğru kabul edilemeyecek olsa da, uygulamada söz konusu yükümlülükleri tek kalem halinde taşıyanlara ödeyen yükle ilgililer için pratik anlamda daha kolay anlaşılabilir bir ayırım ortaya koymaktadır.

Hollanda doktrininde ise demuraj ve gecikme bedelinin ortaya çıkması bakımından; bir konteynerin liman sahasında pozisyonlandığı ve serbest sürenin bitiminden itibaren işleyen süre boyunca demuraja; konteynerin liman sahasından ayrıldığı ve kara sahasına alındığı andan boş şekilde taşıyanın boş konteyner deposu ya da kararlaştırılmış bir liman terminaline teslim edilmesine kadar geçen sürenin gecikme zararına dahil olduğu şeklinde açıklanmaktadır.[825]

Yine Uluslararası Forwarderler Federasyonu demuraj ve gecikme bedeli başlıklı yayınında, her iki kurumu hem ithal hem de ihraç yükler için ayrı ayrı tanımlamıştır. Bu tanıma göre ihraç (*export*) yüklerde demuraj süresi, yükle dolu konteynerin terminal sahasına girdiği andan taşınacağı gemiye yüklendiği ana dek işlerken; ithal (*import*) yüklerde bu süre konteynerin gemiden boşaltılmasından dolu olarak terminal sahasından dışarı çıkartılmasına dek işlemektedir. İhraç yüklerde gecikme süresi ise boş konteynerin

---

[823] Uygulamada bu demuraja özellikle taşımanın kara ayağını deniz taşımasından bağımsız şekilde gerçekleştiren motorlu taşıt taşıyıcıları tarafından "line demurajı" adı verilmektedir. Bkz. Bill Mongelluzzo ve Joseph Bonney. "Demurrage Outcry". **The Journal of Commerce.** 27 Ekim 2014, s.25

[824] Fact Finding Investigation No.28 Final Report, s.30

[825] Fazi ve Roodbergen, s.3: *"In general, a container is said to be in demurrage for the time it is positioned at a seaport. Each container is usually granted a free demurrage period, after which additional days at the seaport are penalized with a daily demurrage fee. A container is said to be in detention once it has left the seaport and is in the hinterland, until it is returned empty to the shipping line's empty container depot or to an agreed seaport terminal. A free detention period is usually granted, and exceeding it results in a daily detention fee.";* Yu ve Diğerleri, s. 189

terminal ya da depodan alınarak dolu biçimde terminale getirilmesi arasında işleyen süre iken; ithal yüklerde gecikme süresi dolu konteynerin terminal sahasından çıkarılması ile boş şekilde kararlaştırılan noktaya teslimi arasında geçen süredir. Federasyon bu tanımlara ek olarak demurajı genel anlamda, yükle ilgililerin konteyneri terminal sahası içinde kararlaştırılan serbest sürenin sonunda kullanmaya devam etmesi sonucunda işleyen bir ücret ve gecikme zararını da yine yükle ilgililerin konteyneri bu kez terminal sahası ya da depolama alanı dışında ve serbest sürenin bitiminde kullanması sebebiyle oluşan ücret şeklinde tanımlamıştır.

Bazı taşıyanların ise ülkemiz uygulamasındaki gibi demuraj ve gecikme zararı sürelerini birleşik şekilde tek bir demuraj bedeli ya da süre vererek hesapladığı da görülmektedir (*merged/combined demurrage and detention*).[826] Birleşik sürelerde tıpkı sürastaryada da görüldüğü gibi yükleme ve boşaltma limanlarında ayrı ayrı tarifeler kullanmak yerine taşıyanlarca tek bir serbest süre verilmekte, yükle ilgililerin bu süreyi yükleme ya da boşaltma limanında bir arada hesaplanacak şekilde kullanmasına olanak tanınmaktadır. Örneğin 15 günlük birleşik serbest sürenin belirlendiği bir taşımada serbest sürenin 10 günü konteynerin gemiye yüklenmesinden önce yükleme limanında kullanılmış ise, yükle ilgililerin boşaltma limanından konteyneri teslim alarak boş şekilde taşıyana iadesi için artık 5 günlük serbest süreleri kalmaktadır. Birleşik/kombine demuraj ve gecikme bedeli uygulamasında ise, serbest sürenin bitiminde ödenen ücret de demuraj ve gecikme bedeli olarak ayrılmayarak tek demuraj kalemi şeklinde hesaplanmaktadır. Çin, İngiltere ve Türkiye gibi ülkelerde bu hesaplamanın büyük liner şirketlerince birleşik yapıldığı; buna karşılık Almanya, Hollanda ve Amerika limanlarında demuraj ve gecikme bedelinin ayrı tarifelerle hesaplandığı görülmektedir.[827]

Kısacası demuraj, serbest sürenin bitiminde konteynerin terminal sahası içinde kalmasından kaynaklanan bir ücret kalemi iken; gecikme bedeli ise konteynerin teslim alınarak liman sahası dışına çıkarıldıktan sonra boşaltılarak serbest sürenin bitiminde

---

[826] https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf Son Erişim: 13.05.2023

[827] Bkz. Local Information | International shipping | Maersk Son Erişim:13.05.2023

taşıyana kararlaştırıldığı yerde iade edilmemesinden kaynaklanan bir ücret kalemi olarak karşımıza çıkar.

2.2.5.Konteyner Demurajının Kararlaştırılması ve Miktarının Belirlenmesi

2.2.5.1.Konteyner Demurajının Kararlaştırılmasının Şartları

Konteyner demurajı Türk hukukunda herhangi bir kanun hükmü ile ya da örf ve adet hukuku biçimde düzenlenmediğinden, tıpkı sürastarya gibi ancak yapılan navlun sözleşmesi ya da düzenlenen konişmentoda yer alması kaydıyla kararlaştırılmış sayılabilecektir.[828] Konişmento ve diğer yük senetleri Türk hukukunda yazılı şekilde düzenlendiğinden yapılan konteyner demurajı anlaşmasının da geçerliliği için yazılı biçimde bu senetlerde yer alması gerekirken, navlun sözleşmesinin geçerliliği Türk hukukunda herhangi bir şekle tabi olmadığından konişmento ya da herhangi bir yük senedi düzenlenmeyen taşımalarda konteyner demurajının kararlaştırılması da herhangi bir şekil şartına tabi olmamaktadır. Bir başka deyişle taşıtan ve gönderilenin aynı kişiler olduğu navlun sözleşmelerinde konteyner demurajının navlun sözleşmesiyle kararlaştırılması geçerliliği için yeterli kabul edilirken; üçüncü kişi gönderilenin ya da -sözleşmenin yapıldığı aşamada henüz kimliği tespit edilmemiş olsa dahi- meşru konişmento hamilinin varma limanında yükün kendisine teslimini talep edeceği durumlarda ise demurajın kararlaştırıldığı mutlaka konişmentoda ya da düzenlenmişse diğer bir taşıma senedinde yazılı olarak belirtilmelidir. Bunun sebebi TTK'da da açıklandığı gibi, taşıyan ve üçüncü kişi gönderilen arasında esas alınacak hükümlerin konişmento ya da düzenlenmişse bir başka taşıma senedi hükümleri olacağı ve gönderilenin tarafı olmadığı bir sözleşmeden kaynaklanan hiçbir borçtan kural olarak sorumlu tutulamayacağıdır.[829]

---

[828] Yargıtay 11. HD E.2015/5836, K. 2015/13401: "*Konteyner demuraj ücreti kural olarak navlun sözleşmesi veya konişmentoda konteyner demurajı ödeneceğine dair bir kayıt bulunması koşuluyla taşıyan tarafından talep edilebilecektir.*" Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[829] Bkz. TTK m.1237*: "(1) Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır.*
(2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.
(3) Konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği

Peki TTK m.1237 hükmü göz önüne alındığında çarter partide yer alan konteyner demurajı hükmü, konişmentoda söz konusu çarter partiye yapılan atıfla üçüncü kişi gönderilen bakımından da uygulama alanı bulabilecek midir? Öncelikle çarter partiler ile konteyner taşımacılığı uygulamasının zor rastlanabilecek bir durum olduğunu, ancak hukuken gerçekleştirilmesi karşısında hiçbir engel bulunmadığını belirtmek isteriz. Böyle bir halde kanaatimizce üçüncü kişi gönderilene çarter partinin bir örneği ibraz edilerek çarter sözleşmesindeki konteyner demurajı hükmünün kırkambar sözleşmesi bakımından geçerli olması sağlanabilecektir. Bu ve alt navlun sözleşmeleri bakımından benzeri hallerde ortaya çıkabilecek hukuki sorunlara sonraki bölümde ayrıntılı biçimde değinilecektir. Konişmentoda yer alan konteyner demurajı hükmünün, gönderilenin -oluşması halinde- konteyner demurajından sorumlu olacağı şeklinde düzenlenmesinin yeterli olup olmadığı; taşıyanların konişmentonun arka yüzünde ya da eklerinde (*rider pages*) demuraj tarifelerine yer vermelerinin zorunlu olup olmadığı doktrin ve uygulamada tartışılmıştır.

Sonuç olarak taşıyanların demuraj tarifelerinin herkesin erişimine açık şekilde internet sitelerinde duyurulduğu ve yükle ilgililerin taşıyanın yerel acenteleri tarafından konu ile ilgili bilgilendirildikleri sebeplerine dayanılarak yükle ilgililerin açıkça miktar belirtilmeden sadece konteyner demurajından sorumlu olduğunun konişmento ve/veya eklerinde belirtilmiş olmasının yeterli olacağı sonucuna varılmıştır.[830] Buna karşılık Yargıtayın bazı kararlarında, düzenlenen konişmentoda konteyner demurajına dair herhangi bir hüküm yer almamasına rağmen gönderilenler ya da temsilcilerine yerel acentelerce imzalatılan taahhütname ya da yine acentelerce gönderilen varış ihbarnamesinde yer alan konteyner demurajından sorumluluğa ilişkin kayıtları geçerli kabul ederek; taşıyanın bu yönde bir talep hakkının varlığına ilişkin hükümler kurduğu görülmektedir.[831]

ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir. Ancak, 1245 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır."

[830] Yargıtay 11. HD E.2015/5836, K.2015/13401 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023; Aksoy (2017), s.154; gönderilenin konteyner demurajından sorumlu tutulabilmesinin konişmento ya da diğer bir taşıma senedinde açık bir hükümle sorumlu tutulması ve aynı zamanda taşıyanın tarifesi hakkında bilgi verilmiş olması halinde mümkün olabileceği yönünde Bkz. Türkel (2019), s.756

[831] Yargıtay 11 HD E. 2012/12133, K. 2013/11552: *"Dava, konteyner demuraj ücreti istemine ilişkindir. Mahkemece taraflar arasındaki sözleşmede demurajla ilgili hüküm olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak*

Kanaatimizce yükün teslimi aşamasında navlun sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilene yapılan böyle bir bilgilendirme bir sözleşme hükmü kabul edilemeyecek ve konteyner demurajı talebi için hukuken yeterli olamayacaktır. Yargıtayın bu yaklaşımı ancak konteyner demurajının örf ve adet hukukundan kabul edilmesi halinde hukuka uygun sayılabilirdi; ne var ki konteyner demurajının Türk hukukunda ticari örf ve adet hukuku olarak kabul edilmediğini yukarıda da açıkça belirtmiştik. Uygulamada acenteler tarafından yapılan bu tarz bilgilendirmeler konişmentoda yer alan demuraj sorumluluğuna bir kez daha dikkat çekmek ve taşıyanın söz konusu varma limanı için düzenlediği demuraj tarifesini paylaşarak yükle ilgilileri bilgilendirmek amacına yöneliktir. Konişmentoda konteyner demurajına ilişkin herhangi bir hüküm yer almaması halinde taşıtan, bu talebini gönderilenden ancak TTK m.174/3'e dayanarak; yani zararının miktarını ispatlamak kaydıyla isteyebilecektir.[832]

2.2.5.2.Konteyner Demurajının Belirlenmesinde Tartışmalı Haller

Konteyner demurajının kararlaştırıldığı konusunda taraflar arasında herhangi bir anlaşmazlık olmaması; fakat konişmentonun ön yüzü ya da genel şartları ile taşıyanın tarifesi arasında çelişki olması durumunda nasıl bir yol takip edilecektir? Burada kanaatimizce konişmentonun ön yüzü arkasındaki genel şartlardan, genel şartlar ise varış ihbarnamesi ile birlikte gönderilen ya da internette yayınlanan söz konusu yükleme yahut varma limanına ilişkin taşıyanın tarifesinden öncelikli olmalıdır. Bunun sebebi, eğer konişmentonun ön yüzünde bir konu ile ilgili bir düzenleme yer alıyorsa kimsenin aynı konuyla ilgili konişmentonun arka yüzünü ya da eklerini incelemeye zorunlu tutulamayacağı; yine bir konunun konişmentonun arka yüzü ya da eklerinde yer alması

---

taraflar arasındaki sözleşmede her ne kadar demuraj konusunda düzenleme yok ise de, davalının imzasını inkar etmediği 04.02.2009 tarihli taahhütnamede açıkça oluşabilecek konteyner gecikme bedeli (demuraj), ardiye ve benzeri gecikmeyle ilgili her türlü giderin karşılanacağı taahhüt edilmiş olup, mahkemece bu belgeyle ilgili herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın yazılı gerekçeyle karar verilmesi yerinde görülmemiş, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir."; Yargıtay 11. HD E.2018/4171, K.2020/1340 Karşı Oy: *"Demuraj ücreti taraflarca sözleşmede kararlaştırılabileceği gibi böyle bir kararlaştırılma yoksa rayice göre de belirlenebilir.";* Yargıtay 11. HD E.2015/8234, K.2015/10695: *"Yüke ilişkin konişmentoda demuraj ücretine ilişkin kayıt bulunmasa bile demuraj ücretinin emsaller gözetilerek hakkaniyete uygun biçimde tayinine de engel bulunmamaktadır."* Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[832] Benzer şekilde Bkz. Aksoy (2017), s.153

halinde de artık herkes için yayınlanan genel kurallardan ayrılarak söz konusu sözleşme için özel olarak düzenlenmiş olduğunun kabulünün gerekeceğidir. Nitekim İngiliz yüksek mahkemesi de konteyner demurajı ile ilgili verdiği kararında konişmento genel şartlarında atıf yapılan taşıyanın tarifesi ile konişmentoların ön yüzünde yer alan serbest sürelerin birbiri ile aynı olmadığına dikkat çekerek; konişmentoların ön yüzünde belirlenen serbest sürenin genel şartlardaki düzenlemeyi hükümsüz kılarak öncelikle uygulanması gerektiğini belirtmiştir.[833] Benzer şekilde Arkas ve Maersk Line da Standart Taşıma Şart ve Esaslarında konişmento ile taşıyanın yürürlükteki tarifesi arasında çelişki bulunması halinde konişmento hükümlerinin esas alınacağını belirtmektedir.[834]

Yine konteyner demurajından sorumluluğun konişmento ya da navlun sözleşmesi ile kararlaştırılmış fakat varış ihbarnamesi ya da herhangi başka bir evrakta taşıyanın tarifesine yer verilmemiş ve taşıyanın tarifesi internet yolu ile herkese açık bir şekilde ilan edilmemiş olduğu halde çözüm ne olacaktır? Tarafların konteyner demurajını kararlaştırdıklarına şüphe olmayan böyle bir durumda taşıyanın tarifesine ulaşılamıyorsa önüne getirilen uyuşmazlıkta mahkeme, demurajın oluştuğu liman için diğer taşıyanların tarifelerinden yararlanarak rayiç bir demuraj bedeli tespit etmelidir.

2.2.5.3.Konteyner Demurajının Miktarının Belirlenmesi

Konteyner demurajının kararlaştırılma şartları incelendikten sonra konteyner demurajının miktarının belirlenmesi ve bu belirlemenin taşıyanlarca hangi şartlar göz önüne alınarak yapıldığı hususunu değerlendirmek gerekir. Konteyner demurajı isteminin temelinde taşıyanın taşıtana tedarik ettiği konteynere serbest süre içinde ulaşamamasından kaynaklanan zararının ve bu zararın yanı sıra konteynerine bir an evvel kavuşmak için taşıtana uygulanan ekonomik baskının yer aldığının önceki bölümlerde de belirtmiştik. Bu tanımlamadan yola çıkılarak konteyner demurajı tarifelerinin taşıyandan taşıyana, -kalkış ve varma olmak üzere- limandan limana ve konteynerin türü ile değerine bağlı olarak değişebileceği kesindir. Konteyner demurajının belirlenmesindeki ilk esas;

---

[833] *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283, para. 26-29
[834] Şart ve Esaslar - Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (arkasline.com.tr) Hüküm 3; https://terms.maersk.com/carriage Hüküm 2. Son Erişim: 13.05.2023

taşıyanın konteynere ulaşamamaması sebebiyle uğradığı ticari zarar kalemidir. Bu zarar kalemi basit bir bekleme ya da gecikme ücretinden ziyade; içinde birçok kalemi bulunduran doğrudan ve dolaylı zararların bir araya gelmesi sonucunda oluşmaktadır. Söz konusu zarara şüphesiz, taşıyanın diğer taşıtanlara konteyner tedarik edememesinden doğan yoksun kalınan navlun ve ticari devamlılığın kaybı; konteynerin bir leasing şirketinden ya da konteyner kullandırma sözleşmesi uyarınca bir başka taşıyandan temin edilmiş olması ihtimalinde gün başına bu kişilere ödenen kullanım ücreti; konteyner ihtiyacının daha fazla olduğu limanlardan birinde söz konusu konteynerin geciktirilmesi durumunda yerini alacak boş konteynerin yeniden konumlandırma maliyetleri; tesliminde gecikilen konteynerin piyasada fazla bulunmayan bir konteyner türü olması halinde hem başka bir yerden hem de başka kişilerden tedarikinin bu maliyetlerin tamamı bakımından arttırılması dahil olmaktadır. Yine de taşıyanların tek taraflı hesaplamalarına dayanan söz konusu miktarların yukarıdaki kalemleri yansıtıp yansıtmadığının net bir şekilde hesabı ya da ispatı mümkün görünmemektedir.

Özellikle büyük taşıyanlara ait konteyner demurajı tarifeleri incelendiğinde, bu tarifelerin yoğun ve dolayısıyla ticari faaliyetler bakımından daha pahalı limanlarda ve az bulunan konteyner türlerinde arttırılmış olduğu görülmektedir. Yine büyük taşıyanların tarifelerinin neredeyse tamamında konteynerin kendilerine iadesi geciktikçe gün başına belirlenen demuraj miktarını arttırıldığı ve söz konusu alacağa herhangi bir üst limit getirilmediği görülmekte; bu durum da konteyner demurajının bir tür götürü şeklinde belirlenmiş gecikme tazminatı ya da gecikme bedeli olmadığı görüşümüzü desteklemektedir.[835]

Son olarak konteyner demurajının belirlenmesi bakımından konteynerin malikinin hukuken bir fark yaratıp yaratmayacağının da tartışılması gerekir. Önceki bölümlerde de

[835] Bu durum CMA CGM, Hapag Lloyd, Maersk gibi büyük taşıyanların tarifeleri için geçerlidir. Arkas Line ise; konteyner demurajını 20'lik konteynerler için 70, soğutmalı tipler için de 30 günlük sürenin geçmesi ile demuraja ek olarak konteynerin rayiç bedelinin de talep edileceğine yönelik, demurajda bir üst sınırın belirlendiği hükümleridir. Bu hükümler, söz konusu sürelerin geçmesiyle demurajın artık duracağı şeklinde anlaşılmaktadır. Demuraj Tarifeleri - Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (arkasline.com.tr) Son Erişim:13.05.2023. Yine OOCL tarafından yükletenlere imzalatılan teminat mektubunda da varma limanına taşınan konteynerin gönderilen tarafından teslim alındıktan sonra 60 gün içinde taşıyana iade edilmemesi durumunda taşıyanın artık konteyneri taşıtana satılmış kabul edeceği ve taşıtandan söz konusu konteynerin değerinin de talep edileceği belirtilmektedir. Ne var ki bu düzenlemeden taşıtandan konteyner değerinin yanında 60 güne dek işlemiş konteyner demurajının talep edilip edilmeyeceği açıkça anlaşılamamaktadır. Microsoft Word - LOI_NonDeliveryLossPrevention_QF035.doc (oocl.com) Son Erişim:13.05.2023

belirttiğimiz gibi taşıyanlar konteyner ihtiyaçlarının bir kısmını sahip oldukları, bir kısmını da konteyner leasingi yoluyla kiraladıkları konteynerlerden karşılamaktadırlar. Taşıyanların bunların yanında diğer taşıyanlardan da sefer bazlı konteyner tedarik etmeleri de mümkündür. Konteyner demurajı bakımından maliki kim olursa olsun, yükün taşındığı konteynerin taşıyan tarafından tedarik edilip edilmediğine bakılmalıdır. Konteynerin maliki ister taşıyan ister bir başka üçüncü kişi olsun, bu konteynerler navlun sözleşmesinde kullanılması bakımından taşıyanca temin edilmiş (*containers supplied by the carrier*) sayılacak; konteyner demurajı talep edilebilmesi için bu özellik yeterli kabul edilecektir.

2.2.6.Konteyner Demurajı Borcunun Oluşmasının Şartları

İlk olarak vurgulamak gerekir ki, önceki bölümlerde de açıklandığı gibi Türk hukuku bakımından, kanaatimizce konteyner demurajının oluşmasında doktrinde bazı yazarlarca belirtildiği şekilde konteynerin zilyetliğinin kimde olduğunun; yani dolu konteynerin gönderilen tarafından teslim alınıp alınmamasının herhangi bir önemi yoktur. Konteyner ister gönderilen tarafından teslim alınmış ister liman sahasında beklemekte olsun, gemiden taşıyanca boşaltılması ve liman sahasına bırakılması anından itibaren işlemeye başlayan serbest sürenin bitimi ile geciktirici şarta bağlı borç özelliği sebebiyle herhangi bir ihtar ile karşı tarafı temerrüde düşürmeye gerek olmaksızın muaccel olur ve duruma göre gerek taşıtan gerekse gönderilen aleyhine gün bazında işlemeye devam eder. Bu iki durum arasında oluşabilecek tek fark taşıyanların konteyner demurajı ve gecikmesi durumları için iki farklı tarife uygulaması halidir, her ne kadar hiçbir taşıyanın Türkiye tarifesinde böyle bir ayırıma rastlanmamış olsa da; bu ihtimalde dahi borcun muacceliyeti bakımından konteyner demurajı ve konteynerin gecikmesi arasında yine hukuken herhangi bir değişiklik bulunmamaktadır. Kanaatimizce taşıyanların bazı ülkeler bakımından demuraj ve gecikme sürelerini birbirinden ayrı tarifelerle belirlemelerindeki temel amaç o ülkenin hukuk kuralları ile ilgilidir.

Türk hukuku bakımından ise limandan limana taşımalarda TTK m.1178/3'ün yükün teslimine ilişkin düzenlemesi birazdan ayrıntılı biçimde açıklayacağımız üzere,

konteynerin liman sahasından çıkarılmasından ya da gönderilen tarafından tesellümünden önceki aşamada teslimin gerçekleşeceği yönünde olduğundan, kanaatimizce demuraj ya da gecikme zararı (ayırımının) herhangi bir önemi kalmamıştır. Konteynerin herhangi bir sebeple teslim alınmayarak liman sahasında bırakılması ile teslim alınarak liman sahasından çıkartılması durumları değerlendirildiğinde Türk hukukunda ortaya çıkabilecek farklılıklar, taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yük üzerindeki rehin ve diğer alacak hakları bakımından ortaya çıkabilecek olup bu konuya konteyner demurajı bakımından aşağıdaki bölümlerde ayrıntılarıyla değinilecektir.

Konteyner demurajı borcunun oluşmasının şartları çerçevesinde bizce asıl tartışılması gereken hususlar; serbest sürenin hangi hallerde işlemeye başlayacağı ve sona ermiş sayılacağı ile konteynerin hangi hallerde gönderilenin teslim almasına uygun bir şekilde hakimiyetine bırakılmış kabul edileceğidir.

2.2.6.1.Konteyner Demurajı Alacağının Talep Edilebilir Olması (Muacceliyeti)

Taşıyanın konteyner demurajı talep edebilmesinin ilk şartının konteyner demurajının duruma göre navlun sözleşmesi ya da düzenlenmişse konişmento veya bir başka taşıma senedinde kararlaştırılmış olması olduğunu önceki bölümde belirtmiştik. Taşıyanın konteyner demurajı talep edebilmesinin ikinci şartı ise konteyner demurajı alacağının muaccel, yani talep edilebilir olmasıdır. Konteyner demurajı borcunun talep edilebilirliği, taşıyanın tarifesinde belirlenmiş serbest sürenin sona ermiş olmasına rağmen konteynerin taşıyana iade edilmemiş olmasına bağlıdır. Peki, buradaki serbest süreden ne anlamak gerekir? Sürastaryada yer aldığı şekilde yükleme ya da boşaltma süresi? Konteynerin liman sahasına getirilerek gemiye yüklenmesi ya da gemiden boşaltılması ve teslim alınması için gereken süre? Uygulamada serbest süre, yüklemede boş konteynerin taşıtan ya da yükletene tesliminden taşıyan tarafından taşınacak yükle doldurulmuş biçimde gemiye yüklenmek için teslim alındığı ana kadar geçen süreyi; boşaltmada ise konteynerin gemiden boşaltılmasının ardından gönderilene konteyneri teslim alarak tesislerine götürmesi, boşaltarak taşıyanın belirlediği noktaya -bu çoğu zaman taşıyanın deposu ya da limanlardaki açık depolama alanları olarak belirlenir- hasarsız ve temiz

şekilde iadesi için tanınan süreyi ifade etmektedir.[836] Ne var ki bu sürenin hangi an başladığı ve neye göre işletildiği yine birçok tartışmayı beraberinde getirmektedir.

Serbest sürenin başlama anı bakımından taşıyanların tarifeleri incelendiğinde farklı uygulamalara rastlanmakla beraber genel olarak, yüklemede boş konteynerin taşıyana ait depodan teslim alındığı ya da bu günü takip eden ilk günden; boşaltmada ise konteynerin gemiden tahliyesi ya da bu tahliyeyi takip eden ilk günden itibaren başlatıldığı ve tıpkı sürastaryadaki gibi aralıksız olarak işletildiği görülmektedir. Demurajın bitiş anı olarak ise gelen kargoda konteynerin boş şekilde taşıyanın deposuna ya da limanlardaki konteyner depolama alanına getirildiği gün -demuraj ya da gecikmeye dahil olacak biçimde-; ihraç kargoda ise söz konusu yükün taşınacağı geminin yükleme limanına varış tarihi kabul edilmektedir.[837] Ne var ki bazı hallerde, özellikle varma limanlarında söz konusu tarifelerin uygulanması adil sonuçlar doğurmamaktadır. Yoğun ya da hava şartlarının elverişsiz olduğu limanlarda, konteynerin gemiden tahliyesi ile gümrük işlemlerine başlanması arasında birkaç günlük süreler söz konusu olabilmekte; gönderilen yükü teslim aldığında serbest sürenin çoğu zaman dolmuş olduğu, hatta demurajın dahi işlemeye başladığı görülebilmektedir.[838] Uygulamada bazı acentelerin ise serbest süreyi konteynerin yüklendiği geminin varış ihbarnamesi (*Notice of Arrival-NOA*) ile aynı gün başlattıkları görülmekte, geminin liman ya da rıhtımlardaki yoğunluk veya başka operasyonel aksaklıklar sebebiyle bu ihbardan bir ya da birkaç gün sonra limana yanaşması yahut söz konusu konteynerin gemiden boşaltılması halinde serbest süre taraflar arasındaki menfaat dengesine aykırı biçimde işletilmiş olmaktadır.[839]

Kanaatimizce özellikle ithal yüklerde serbest süre, konteynerin varma limanı sahasında gönderilen ya da temsilcisinin gümrük işlemlerini başlatmasına olanak tanıyacak şekilde

---

[836] *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt* [2015] EWHC 283, para. 47

[837] https://www.maersk.com/local-information/europe/turkey/import; Netherlands Exports | Maersk; China Imports | Maersk; https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/detention_demurrage/turkey_demurrage_detention_export.pdf Son Erişim:13.05.2023

[838] Federal Maritime Commission, **Fact Finding Investigation No.28 Final Report.** "Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage and Free Time in International Oceanborne Commerce". 03.12.2018, s.16 https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FF No. 28/FF-28_FR.pdf/ Son Erişim:13.05.2023

[839] https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf s.4vd. Son Erişim:13.05.2023

bu kişilerin hakimiyetine tahsis edilmesiyle başlamalıdır; ne var ki pek çok taşıyan tarifesinde bu yönde bir düzenleme bulunmamaktadır.

2.2.6.2.Yükün Teslim Anı

Gönderilenin yükün teslimini talep ettiği durumda, konteynerin varma limanının ülkemiz olduğu ve dolayısıyla Türk hukukunun uygulanacağı haller bakımından, yükün hangi anda gönderilene teslim edilmiş sayılacağı konusunu da belirlemek gerekmektedir. Konteynerin varma limanında, yani yurtdışından ithal edilen yükler bakımından taşıyanca gönderilenin hakimiyetine bırakılmış olması gerekliliği, gümrük prosedürünün işletilmeye başlaması ve kullanılan tabirle "konteynerin çekilmesi" için önem arz etmektedir. Getirilen yükün zilyetliğinin hangi tarafta olduğu, hem yüke gelebilecek zıya ve hasar hem de yükle ilgili gerçekleştirilecek işlemlerin maddi sonuçlarının kimin aleyhine doğacağı bakımından önemlidir. Peki bahsedilen hakimiyete bırakma durumu hukuken bir zilyetlik devri ya da teslim olarak kabul edilebilecek midir? Öğretide bu konuda farklı görüşler ve hukuki tartışmalar mevcuttur.[840]

Öncelikle ticaret kanunu, taşıyanın yükle ilgili sorumluluğu bakımından yükün, varma limanında teslimi zorunlu makamlara ya da üçüncü kişilere teslimine dek taşıyanın hakimiyetinde kabul edileceğini düzenlemektedir.[841] Bu hükmün zıt anlamının yorumundan ortaya çıkan en önemli sonuç olarak belirtmek gerekir ki; taşıyan ithal mallar bakımından taşıdığı konteyneri, ister devlete ait isterse özel şirketlerce işletilen limanlarda, liman işletmelerine ait açık depolama alanlarına ya da gümrük antrepolarına

---

[840] Bkz. Melda Taşkın. "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu". **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:15, Sayı:2, Prof. Dr. M. İlhan Ulusan'a Armağan II (2016), s.681-707; İlknur Uluğ Cicim ve Elif Çağla Çelik. "Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması". **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:7, Sayı:2, (2017), s.81-99; Aksoy (2019), s.115 vd.; diğer görüşler için Yavaş, s.60 vd.

[841] TTK m.1178: *"...(3) Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan;*
a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya
b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da
c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana,
kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır..."

bırakmakla yükün zilyetliğini liman işletmelerine devretmiş ve teslimini gerçekleştirmiş sayılacaktır. LCL veya kapıdan kapıya taşımalar bakımından bu kural uygulanmaz. Kanunda yer verildiği şekilde "eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlar ya da üçüncü kişiler" sözünden kanaatimizce anlaşılması gereken budur. Her ne kadar hükmün ihdas edildiği Hamburg Kurallarının 4. maddesi kamu limanlarına teslimi düzenlemekteyse de[842]; kanaatimizce artık bu hüküm mehaz düzenlemenin amacından bağımsız ve günümüz koşullarına adapte olacak şekilde yorumlanmalıdır. Özel limanlar bakımından taşıyanların istedikleri işletme ile sözleşme yapabilme özgürlükleri, gümrüğe tabi ithal malların mutlaka liman işletmelerinin içindeki gümrük müdürlüklerince denetlenmeden yurda sokulabileceği anlamına gelmediği göz önünde bulundurulmalı; bu ya da diğer liman işletmesi de olsa konteynerin mutlaka bir gümrük muayenesinden geçirileceği ve bu muayene olumlu sonuçlanmadan (*customs clearance*) yurda giriş yapamayacağı unutulmamalıdır. Bu konuyla ilgili özellikle 6762 sayılı Eski Ticaret Kanunu döneminde yapılan, taşıyanın konteynerin limandan çıkışına kadar yükün zilyedi olduğu yönünde yapılan yorumlar[843] kanunun lafzı karşısında kanaatimizce geçerliliğini kaybetmiştir. Yine belirtmek gerekir ki eski kanun döneminde emredici olmayan taşıyanın sorumluluğu, yeni kanun ile emredici olarak değiştirilerek düzenlenmiştir.[844]

Uygulamada deniz yoluyla yapılan uluslararası limandan limana taşımalarda ilk olarak taşıyan adına acentesi, geminin varma limanına yanaşmasından önce limana indirilecek ithal yüklerin ve konteynerlerin ayrıntılı bir dökümünün yer aldığı bir belge olan özet beyanı, geliş gümrük idaresine sunar.[845] Bu noktada gönderilenin hareket şekli bakımından şu üç ihtimal devreye girmektedir: Gönderilenin yükün teslimini talep etmesi, gönderilenin yükün teslimini talep etmemesi ve gönderilenin yükün teslimini

---

[842] Bkz. https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf Son Erişim:13.05.2023

[843] Eski TTK uyarınca yurtdışından gelen gümrüklü eşyaya, antrepoda meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olacağı ve bu durumun da kanunda açıkça aksine bir düzenleme olmaması sebebiyle taşıyanın sorumluluğunu uygun olmayan şekilde artırdığı yönünde Bkz. Rayegan Kender. "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar". **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu.** Maçka, İstanbul. 26-27.01.1984, s.253-254

[844] TTK m. 1178, m.1243'te sayılan aksine sözleşme yapılamayan nisbi emredici hükümlerdendir. Bunun anlamı, tarafların aralarında anlaşarak taşıyanın m.1178'e dayanan sorumluluğunu artırabileceği ancak azaltamayacağıdır.

[845] Gümrük Kanunu m.35/A; Bu beyan deniz yolu taşımacılığında konteyner ile taşınan eşya bakımından Karadeniz, Akdeniz ya da Avrupa Topluluğu gümrük bölgesinde yer alan limanlardan gelen gemiler bakımından varış limanına gelmeden iki saat, diğer limanlardan gelen gemiler bakımından ise hareket limanında eşyanın gemiye yüklenmesinden en az 24 saat önce varış limanı gümrük idaresine verilmelidir. Gümrük Yönetmeliği m.67 Yönetmelik (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

talep etmesi, ancak taşıyana navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının tamamını ödememiş olması.

2.2.6.2.1.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmesi

İlk durumda; gümrük kanununda belirtildiği üzere Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşya, getiren kişi ya da duruma göre eşyanın gelişinden sonra taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi tarafından önceden acente tarafından sunulan özet beyana dayandırılarak gümrüğe sunulacaktır.[846] Bu durumun uygulaması ise şöyle olmaktadır: Taşıyanın acentesi gümrüğe sunulan özet beyanın yanı sıra gönderilene de mail yoluyla bir "varış ihbarnamesi" gönderir ve aynı zamanda yükün gümrük idaresinin denetimine girmesini sağlar.[847] Bu ihbarname, kırkambar sözleşmelerine uygulanan TTK m.1176 bakımından "bildirim" olarak kabul edilmelidir. Aynı zamanda alıcı olan[848] gönderilen, yaptığı denizaşırı satış sözleşmesinin konusu olan yükün istiflendiği konteynerin içinde bulunduğu geminin varma limanına ulaşmasını takiben, taşıyanın acentesine başvurarak yükün kendisine teslimini talep eder. Bu talep meşru hamili olduğunu ispat edebileceği bir konişmento nüshası, konişmento nüshalarının tamamı ya da konişmentonun düzenlenmediği hallerde kıymetli evrak niteliğinde olmayan herhangi bir taşıma senedine dayanabilir.

Taşıyanın acentesi, bu taşıma senedinin orijinalliğini, bu senet bir konişmento ise ve üçüncü kişilere ciro edilmişse arka yüzündeki ciro silsilesinin doğruluğunu, senette özellikleri belirlenen yükle getirilen yükün aynı olduğunu ve yükün kendisine teslimini talep eden gönderilen, son ciranta ya da temsilcisinin kimliğini doğruladıktan sonra taşıyanın söz konusu taşımadan doğan alacaklarını belirleyecek ve bunları tahsil ederek

---

[846] Gümrük Kanunu m.39

[847] Uygulamada FCL taşımalar için "FCL Varış İhbarnamesi" başlıklı bu evrakta, yük bilgileri ile birlikte navlun sözleşmesinden doğan tüm masrafların dökümü ve belirtilen miktarın bankaya havale edilebilmesi için acenteye ait banka bilgileri yer alır. Bu belgede kısaca gönderilene …tarihte …limanına varmış olan yükünü cirolu orijinal konişmentoyu acenteye ibraz ederek ve belirtilen ödemeleri yaparak ordino talep etmek suretiyle limandan çekebileceği belirtilmektedir.

[848] Uygulamada sıklıkla rastlanan FOB satışlar bakımından ise yükün gemiye yüklendiği andan itibaren mülkiyetin alıcıya devredilmesi sebebiyle yükün maliki de olabilir.

faturalandıracak; ardından yük teslim talep formunu[849] onaylayarak taşıyan adına gümrüğe teslim ettiği ithal yük için gönderilenin diğer gümrük işlemlerini başlatmasını sağlayacaktır. İşte bu talep edilen alacaklar arasında gönderilenin gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi aşamasında yükün liman sahasından çekip çekemeyeceği henüz belli olmadığından; oluşabilecek konteyner demurajına istinaden taşıyanlarca varma limanı ve konteyner tipine göre standart olarak belirlenen[850] demuraj depozitosu[851] da bulunmaktadır. Yerel acentenin bu işlemleri gerçekleştirerek yükün teslimine onay vermesi ile gönderilen ya da temsilcisi söz konusu yükün ülkeye girişi için ithalat işlemlerine başlayabilmektedir.

Artık bu aşamadan sonra kanaatimizce yükün taşıyanla hukuken hiçbir bağlantısı kalmamış (daha sonra bahsedeceğimiz sonradan doğan ya da depozitonun karşılamadığı alacaklar bakımından taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkı hariç olmak üzere), zilyetliği de gönderilene devredilmiş, hasar ve zararı ona geçirilmiştir. Yine bu noktada teslim iradeleri karşılıklı olarak uyuşmuş ve araya giren gümrük muayenesi sebebiyle her ne kadar yük gönderilene fiilen teslim edilmemiş olsa da TTK m.1178/c hükmünde belirtilen gönderilene teslim; yükün geçici depolama alanına bırakılarak gümrük denetimine sunulması ile gerçekleşmiştir. Yoksa taşıyanın ithalatçının gümrük müşaviri temsilcileri vasıtasıyla gümrüğe yükün yurda girmesine ilişkin izinlerin ve belgelerin sunması (Gümrük Kanunu m.62 bakımından gümrük beyannamesi sunulması), konteynerin risk grubuna göre gerek görüldüğü halde gümrük memurlarınca açılarak kontrol edilmesi, bu iş ve işlemlere ilişkin yapılan tüm ödemeler ve bu esnada konteynerin gümrük antreposunda bekletilmesi ve muhtemelen diğer bir taşıma modu kullanılarak liman sahasından herhangi bir karayolu aracı ile alınmasına ilişkin herhangi bir sorumluluğu olacağını düşünmek adil sonuçlar vermeyecektir. Hatta gümrük işlemlerinin uzaması ya da aksaması sebepleriyle bu işlemlerin, Gümrük Kanunu m.46 uyarınca denizyolu ile gelen eşya bakımından yasal olarak eşya için özet beyanın verildiği tarihten itibaren 45 gün ya da süre uzatma talebi ile daha da fazla dahi sürebileceği göz önüne alındığında;

---

[849] Bu form ise yükün geldiği liman işletmelerine hitaben yazılmakta ve yükle ilgili olarak varış limanı, ana ve ara konişmento numaraları, gemi adı ve sefer numarası, konteyner numarası, ağırlığı ve içindeki paket adedi ile gümrüğe geminin varmasından önce sunulmuş özet beyanın numarası ve tarihi yer almaktadır. "Bu belgede nitelikleri belirlenmiş yükün aşağıda ünvanı yazılı firma adına teslimini rica ederiz"

[850] Maersk Denizcilik Türkiye tarifesi için Bkz. Turkey Imports | Maersk Son Erişim:13.05.2023

[851] Ayrıntılı bilgi için Bkz. 23276639-625e-498b-8e31-9407eab76453_Best_Practice_Guide_VOL_3_-_Container_Shipping_and_Deposits__Cash_Guarantees_.pdf (prismic.io) Son Erişim:13.05.2023

taşıyanın bu zaman dilimi boyunca yükü teslim etmeyerek zıya ve hasarını alıcıya geçiremediği varsayımı uygulamadaki gerçeklerden hayli uzaktır. Ne var ki araya giren gümrük idareleri ve liman işletmeleri sebebiyle teslim işlemi fiili olarak ise ancak gönderilenin, taşıyanın ifa yardımcısı olarak faaliyet gösteren liman işletmelerine yük teslim talimat formu ve gümrük işlemleri dahil olmak üzere, yükle ilgili belgelerinin tamamını sunması ve yükün konteyner içinde liman sahasının (ve gümrüklü sahanın) dışına çıkartılması ile daha sonraki bir aşamada vuku bulacaktır.

Yine yükün teslimini talep eden gönderilenin denizaşırı satıcısıyla yaptığı sözleşmenin FIO, FIOS ya da FIOST[852] biçiminde yapılması kararlaştırılmış ve taşıyanla yapılan kırkambar sözleşmesine ek olarak bu kayıtların yer aldığı bir konişmento düzenlenmiş olabilir. Bu durumda yükleme ve boşaltmanın yanı sıra istif ve dengeleme faaliyetleri de taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan faaliyetlerinin dışına çıkarılmış olacak, önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi bu durum taşıyanın yüke özen yükümlülüğünü ortadan kaldırmayarak sadece sorumluluğunu sınırlayacaktır. Boşaltma faaliyetleri bakımından da bu klozların yer aldığı konişmentonun gönderileni, yükü gönderilenin yardımcı şahısları konumundaki liman işçilerinin boşaltma faaliyetlerine başladığı anda teslim almış sayılarak[853] boşaltma faaliyetlerinden sorumlu kabul edilecektir. Bu durumda teslim, geminin bordasında gerçekleşmiş sayılır; ancak kırkambar sözleşmeleri bakımından uygulamada boşaltma, taşıyanların liman işletmeleri ile yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için yaptıkları sözleşmeler uyarınca yine bu kişilerce taşıyana verilen hizmet çerçevesinde hasar ve zıyaı ile masrafları gönderilene ait olacak şekilde gerçekleştirilmekte[854], bu işlemler sırasında yüke gelecek zıya ya da hasardan özen yükümlülüğü çerçevesi dışında hiçbir halde taşıyan sorumlu tutulamamaktadır. Yoksa her bir gönderilenin liman sahasına girerek liman işletmelerinin istifçileri ile söz

[852] Bunların yanında LIFO (Liner In Free Out) ve FIFO (Free In Free Out) taşımalarda da söz konusu durum geçerlidir.
[853] Konişmentolu yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından Bkz. Ülgener (2017), s.220
[854] Uygulamada boşaltma faaliyetini gerçekleştiren liman işletmelerinin bu faaliyeti taşıyan adına ve hesabına gerçekleştirdikleri ve yüke gelecek zıya yahut hasar hallerinde taşıtan ya da gönderilenin liman işletmelerinden tazminat taleplerinin üçüncü kişi lehine sözleşme hükümlerine dayanarak gerçekleştirebilecekleri yönünde Bkz. Begüm İlçayto. "Deniz Yolu ile Konteyner İçinde Taşınan Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Getirilmesi ve Taşıyanın Hakimiyetinin Sona Ermesi." **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s.62 vd.

konusu taşıma için sözleşme yapması ve yükü gemiden bizzat teslim alması uygulamada rastlanılan pratik bir çözüm yolu değildir.

2.2.6.2.2.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmemiş Olması

İkinci ihtimal olan gönderilenin herhangi bir sebeple yükün kendisine teslimini talep etmemesi durumunda (yükü açıkça reddetmesi, bulunamaması ve yükün teslim alınmasına ilişkin herhangi bir işlem yapmaması halleri) ise acenteden herhangi bir yük teslim belgesi talebi söz konusu olmadığından yukarıda anlatılan zilyetliği devretme ve devralma iradelerinin karşılıklı olarak varlığından söz edilemeyecektir. Taşıyan konteyneri limandaki açık depolama alanına bırakmakla yükün fiili hakimiyetinden kurtulacak, ancak zilyetliğin karşılıklı olarak devri söz konusu olmadığından teslim hükmen dahi olsa gerçekleşmeyecektir. Ne var ki önceki bölümlerde belirtildiği üzere genel konişmento şartlarında yer alan, gönderilenin yükün teslimini talep etmemesi halinde taşıyanın konteyneri liman sahasına bırakmasıyla taşımanın bitmiş ve yükün teslim edilmiş sayılacağı klozları[855] acaba emredici olan m.1178/3'e aykırılık mı kabul edilmelidir? Bu soruya kanaatimizce hükmün lafzına dayanarak olumsuz cevap vermek gerekecektir; çünkü gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda eşya sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda yine teslim edilmiş sayılacaktır[856]. Burada artık kanun taşıyanın eşyaya zilyet olmaktan kaynaklanan sorumluluğunun son bulduğunu, teslim fiilen gerçekleşmemiş olsa da artık taşıyana üzerinde fiili kontrolü olmayan yükle ilgili herhangi bir sorumluluk yüklenemeyeceğini belirtmektedir. İşte kanaatimizce ticaret kanunun da 1178. Maddesinin lafzında "teslim" yerine "hakimiyetinden çıkma" kavramını kullanmasının bilinçli ve hukuki amacı; yükün gönderilen tarafından tesellüm edilmemiş olması, yani hukuken teslimin gerçekleşmemiş

[855] Bkz. Dipnot 655
[856] TTK m.1178/3 (b); Yetiş Şamlı, s.46

olması ihtimalinde dahi, taşıyanı yükle ilgili sorumluluktan ve yükün zilyetliğinden kurtarmaktır.[857]

Gerçekten de taşıyanın yükü teslim alacağına dair herhangi bir işlemde bulunmamış olan gönderilen adına gümrük işlemlerini başlatması düşünülemez; yukarıda da belirtildiği gibi taşıyan ve acentesi sadece taşınan yükün gümrüğe sunulmasından sorumludur. Bu süreçte muhtemelen taşıtan konuyla ilgili bilgilendirilecek ve konteyner, gönderilenin uygun bir süre içinde acenteye başvurarak yükün teslimini talep edebileceği ihtimali göz önünde bulundurularak liman depolama alanında bekleyecek ve konteyner demurajı bakımından serbest süre işlemeye başlayacaktır. Taşıyanların uygulamada nadiren başvurdukları diğer bir yol olan yükün bir antrepoya tevdi etme hakkının kullanması bakımından ise teslim, konteynerin liman sahasında gönderilenin hakimiyetine bırakılmasıyla, yani tevdiden önce gerçekleşmiş olacak; yine genel şartlarda aksine bir hüküm bulunmuyorsa taşıtana bilgi verilerek yük bir antrepoya tevdii edilebilecek ya da satışa çıkarılabilecektir. Varma limanında konteynerin beklemesinden kaynaklanan demuraj ve antrepo masrafları başta olmak üzere diğer tüm ücretlerden ise yine taşıyan değil, navlun sözleşmesinin karşı tarafı olarak taşıtan sorumlu olacaktır.[858]

2.2.6.2.3.Gönderilenin Yükün Teslimini Talep Etmiş Fakat Navlun Sözleşmesinden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemiş Olması

Üçüncü ihtimalde ise gönderilen, yükün teslimini talep etmiş ve fakat taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacaklarının tamamını ya da herhangi bir kalemini bu aşamaya dek taşıyana ödememiştir. Bu ihtimalde de teslim bakımından ikinci ihtimalde açıklanan durum geçerli olup taşıyan konteyneri liman işletmesinin gözetimine bıraktığı an yükü teslim etmiş sayılacaktır.[859] Taşıyanın gönderilene yük teslim belgesi düzenlememesinde taşıyana yüklenebilecek herhangi bir kusur bulunmamakta, gönderilen ya da yetkili temsilcisi yükü tesellüm için hazır bulunsa dahi kanunen yükü

[857] Teslim işleminin her durumda konteynerin gönderilenin emrine bırakılması ile gerçekleşmiş olacağı yönünde Bkz. Yetiş Şamlı, s.45 vd.
[858] TTK m.1207
[859] Teslim kavramı ve anı hakkında uluslararası sözleşmeler için Bkz. Bölüm 1.5.2.3.

tesellüm edebilme şartlarını[860] yerine getirmemiş olduğundan bu işlem gerçekleşemeyecektir.

Yine farklı olarak bu seçenekte, söz konusu alacaklar temin edilmeden taşıyanın acentesi tarafından yük teslim belgesi düzenlenmeyecek, yüke ilişkin diğer tüm işlem ve gümrük masraflarını yapmış olsa da gönderilen; eksik belge ibrazı sebebiyle liman idarelerinden çıkış izni elde edemeyecek ve yükü liman sahasından çıkartamayacaktır. Taşıyanlar yük teslim talimat belgesi düzenlememenin yanı sıra yüke ilişkin hapis hakkından[861] yararlanabilmek amacıyla, liman idarelerine söz konusu yük üzerinde bu haklarını kullandıkları ve gönderilene tesliminin yapılmaması yönünde dilekçeler sunabilmekte, bu istemin sisteme kaydıyla liman idarelerince yükün liman sahasından çıkarılmasına izin verilmemektedir.[862]

2.2.6.3.Serbest Sürenin Başlatılması Gereken Zaman

Doktrinde taşıyanın yükü teslimi ile birlikte yükün taşınması amacıyla temin ettiği konteynerin taşıyana iadesi için verilen serbest sürenin de işlemeye başlayacağı belirtilmektedir.[863]

---

[860] TTK m.1203: "*1) Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur."*

[861] TTK m.1201

[862] Anayasa Mahkemesi 2. B., B. 2015/13851 T. 27.6.2018 tarihli kararı paragraf 50: *"Liman işletmeleri, teslimatı talep edilen eşyaya ilişkin belgeleri 4458 sayılı Kanun ile Gümrük Yönetmeliği hükümlerine istinaden kendisinde bulunan kayıtlarla karşılaştırılarak kontrol etmek suretiyle ifa yardımcıları olmaları hasebiyle taşıyanlara olan sorumluluklarını yerine getirmektedir. İşletmelerin bu görevleri kapsamında yaptıkları kontroller sonucunda doğru eşyanın doğru alıcılara tesliminin sağlanabilmesi için eşyanın teslimini talep eden alıcıların idarelere ibraz ettikleri belgeler üzerinde yer alan bilgiler ile liman kayıtlarının bire bir uyuşması gerekmektedir. Bu kontrol işleminin önemli bir amacı da taşıyanların alacaklarını tahsil edemedikleri takdirde yük üzerindeki hapis haklarını kullanabilmelerinin sağlanmasıdır. Liman işletmelerinin tüm bu görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri ve yardımcıları oldukları taşıyanların talimatlarına uygun hareket edebilmeleri için de kendilerine sıkı belge kontrolleri yapma ve eksik belgeyle başvuru yapanların teslim taleplerini karşılamama şeklinde kapsamlı yetkiler verilmesinde kamu yararının bulunduğu açıktır. Nitekim emtiayı taşıyıcılarının rızaları dışında teslim eden liman işletmelerinin hukuki ve cezai sorumluluklarının bulunduğu gerçeği de dikkate alındığında bu yetki kapsamında yapılan sıkı belge kontrolleri ile taşıyan sıfatına sahip gemi donatanlarının ve onların temsilcileri olan gemi acentelerinin de taşıyan sıfatına sahip taşıma işleri komisyoncuları, liman idareleri ve mal alıcısı firmaların da ortak yararına bir uygulamanın gerçekleştiği anlaşılmaktadır."* T.C. Anayasa Mahkemesi Son Erişim:13.05.2023

[863] Sevinç Kuyucu, s.226

Yukarıdaki tüm bu açıklamalar ışığında, konteyner demurajı bakımından serbest sürenin konteynerin gönderilenin tepkisinden bağımsız olarak her halde taşıyanın tarifesinde belirlenen anda işletilmeye başlatıldığını; fakat kanaatimizce adil ve hukuka uygun olanın konteynerin taşıyanca liman sahasına, dolayısıyla da gönderilen yahut temsilcisinin hakimiyetine bırakılması, yani TTK m.1178/3'e paralel şekilde teslim ile başlamış sayılması gerektiğini belirterek konuyu sonlandırıyoruz.

2.2.6.4.Serbest Sürenin İşletilmesi ve Sona Ermesi

Serbest sürenin mutlaka konteynerin gönderilenin emrine bırakılmasından sonra işlemeye başlaması gerekliliğini, uygulamadaki aksine durumların taşıtan ya da gönderilenin hukuki menfaatlerine aykırılık oluşturacağını tespit ettikten sonra, konteyner demurajı borcunun oluşması için gerekli olan serbest sürenin nasıl işletileceği ve bitmiş sayılacağı hususunu incelemek gerekecektir. Yukarıda da belirtildiği üzere, incelenen taşıyan tarifeleri göz önüne alındığında serbest süre ve ardından başlayan demuraj süresinin tıpkı sürastarya süresi gibi aralıksız, yani takvim günü şeklinde hesaplandığı görülmektedir. Serbest süre ise taşıyandan taşıyana ve varma limanına göre değişmekle birlikte ülkemiz için tarifeleri incelenen taşıyanların tamamında 7 gün olarak belirlenmiştir.[864] İşte, konteynerin taşıyanın tarifesine göre başlatıldığı serbest sürenin ilk gününden, aralıksız olarak hesaplanacak serbest sürenin sona erdiği güne dek taşıyanın temin ettiği konteyner, demuraj tarifesinde belirtilen noktaya iade edilmemişse artık konteynerin serbest süre içinde taşıyana iade edilmemesi geciktirici şartı gerçekleşmiş olacak ve konteyner demurajı gün başına işlemeye başlayacaktır. Şüphesiz birden çok konteynerle taşınan yükler için demuraj, her bir konteyner için ayrı ayrı hesaplanacaktır.

Konteyner demurajı borcunun oluşması için borçluyu temerrüde düşürmeye yönelik bir ihtara gerek olmadığını, bu borcun kesin vadeli olması özelliği sebebiyle konteynerin

[864] Maersk Denizcilik Türkiye tarifesi: *"Free time and charges per container per calendar day (i.e. including weekends and holidays) after free time expires. Start date and end date are included in the calculation."* Turkey Imports | Maersk ; CMA CGM Türkiye tarifesi: *"Free Days are in calendar day (i.e. including week-ends and public holidays), days after free days are in calendar day (i.e. including week-ends and public holidays.*" DD_Tarifs_TR.pdf (cma-cgm.com) ; Arkas Türkiye demuraj tarifesi: *"After a Free Time of 7(seven) days, including Sundays and holidays, from the date of discharging the container from the Vessel up to the return of the empty container, the following demurrage rates shall apply."* Demuraj Tarifeleri - Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (arkasline.com.tr) Son Erişim:13.05.2023

serbest süre içinde taşıyana iade edilememesiyle birlikte derhal gün başına işlemeye başlayacağını daha önce de belirtmiştik.[865]

Konteyner demurajı alacağının bir alacak ya da itirazın iptali (kaldırılması) davasına konu olduğu hallerde taşıtanla aralarında ya da düzenlenen konişmentoda demurajın kararlaştırıldığını; serbest sürenin sona ermiş olmasına rağmen konteynerin kendisine iade edilmediğini ve tarifeye göre hesaplanan alacak miktarını davacı sıfatıyla taşıyan taraf ispatla mükellef olacaktır.

2.2.7.Konteyner Demurajının Alacaklısı ve Borçlusu

2.2.7.1.Konteyner Demurajının Alacaklısı

Konteyner demurajının alacaklısı şüphesiz taşıyandır. Kullanımdaki konteynerinden mahrum kalarak operasyonel anlamda birçok riski üzerine almakta, serbest süre içinde konteynerin kendisine iade edilmemesi halinde de zarara uğramaktadır. Ortada birden çok taşıma sözleşmesi bulunması halinde ise konteyner demurajının alacaklısı, taşımada kullanılan konteyneri temin eden asıl taşıyandır.

2.2.7.2.Asıl ve Alt Navlun Sözleşmeleri Bakımından Alacaklı

Asıl ve alt navlun sözleşmeleri bakımından bu ayırım dikkatle yapılarak konteynerin kim tarafından temin edildiğinin belirlenmesi önemlidir. Uygulamada çoğunlukla kendi adına konişmento düzenleyen, yani hukuken (gemi işletmeyen) taşıyan olarak kabul edilen freight forwarderler, konteyneri taşıyanlardan temin ederek kendi taşıtanlarına iletmekte; konteynerin serbest süre içinde iade edilmemesi durumunda ise taşıyana karşı alt taşıtan olarak bizzat sorumlu olmaktadırlar. Yaptıkları mesleğin risklerinden kabul edilebilecek

---

[865] *"**MADDE 117-** Muaccel bir borcun borçlusu, alacaklının ihtarıyla temerrüde düşer.*
Borcun ifa edileceği gün, birlikte belirlenmiş veya sözleşmede saklı tutulan bir hakka dayanarak taraflardan biri usulüne uygun bir bildirimde bulunmak suretiyle belirlemişse, bu günün geçmesiyle; haksız fiilde fiilin işlendiği, sebepsiz zenginleşmede ise zenginleşmenin gerçekleştiği tarihte borçlu temerrüde düşmüş olur. Ancak sebepsiz zenginleşenin iyiniyetli olduğu hâllerde temerrüt için bildirim şarttır."

bu ödemeleri asıl taşıtanın kendilerinden başka bir kişi (şirket) olması sebebiyle ödemekten imtina edebilmeleri Türk hukuku bakımından mümkün görünmemektedir. Yargıtay da freight forwarder olan fakat konişmentoyu taşıtan olarak imzalayan şirketin konteyner demurajından sorumlu olacağı görüşündedir.[866]

Burada ana taşıma ve alt taşıma konişmentoları olmak üzere iki tür konişmento bulunmakta, bunlardan hangisinde yer alan demuraj kaydının kimin için geçerli olacağı da önem kazanmaktadır. Konişmentoların her ikisinde de konteyner demurajından taşıtanın sorumlu olacağı kaydı mevcutsa, freight forwarder konteyner demurajı borcunun ödenmesi için kendi taşıtanına gerekli ihtarlarda bulunmalı ve borcun ödenmesini sağlamalıdır. Borcun yine de ödenmemesi halinde ise taşıtanı olduğu sözleşme bakımından bu borcu taşıyana önce kendisi ödemeli, söz konusu borç için kendi taşıtanına rücu etmelidir. [867] Buna karşın konteyner demurajına ilişkin hükümler sadece asıl konişmentoda (*master bill of lading*) yer alıyorsa, freight forwarder artık kendi taşıtanından taşıyanın tarifesinde yer aldığı şartlarda konteyner demurajı talebinde bulunamayacak, taşıyana ödediği miktarı taşıtanından genel hükümler dahilinde tahsil etmeye çalışacaktır. Kendi konişmentosu ile taşımayı üstlenmeyen freight forwarderler ise taşıma bakımından sadece taşıtanın temsilcisi konumunda olduklarından, oluşabilecek konteyner demurajı borcundan sorumlulukları bulunmamakta; bu borcun sorumluluğu hukuken taşıtan sıfatına sahip olan müşteri alıcı firmada kalmaktadır.[868]

Asıl ve alt taşımalar bakımından bir başka durum ise taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca gerçekleştirmeyi üstlendiği taşımayı taşıtandan habersiz başka bir taşıyana devretmesi, yani fiili taşıyana başvurmasıdır. Peki yükün taşıtana herhangi bir bildirimde bulunulmadan fiili taşıyanın tedarik ettiği bir konteynerde taşınması sebebiyle ortaya çıkan demuraj borcunun akıbeti ne olacaktır? Burada taşıtan ya da gönderilenin,

---

[866] Yargıtay 11. HD E.2020/1823, K.2021/2353 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[867] FIATA Çekilmeyen Yüklere İlişkin Uygulama Rehberi, s.8 ve 11, Best_Practice_Guide_on_Abandoned_Goods_final.pdf (fiata.org) Son Erişim:13.05.2023

[868] FIATA Çekilmeyen Yüklere İlişkin Uygulama Rehberi, s.8, Best_Practice_Guide_on_Abandoned_Goods_final.pdf (fiata.org) Son Erişim:13.05.2023; aynı yönde Amerikan Yüksek Mahkemesi de ana konişmentoyu "taşıyanın temsilcisi (as agent fort he shipper)" sıfatıyla imzalayan gemi işletmeyen taşıyanın konteyner demurajından sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Bkz. Mediterranean Shipping Company v. American Cargo Shipping Lines, Inc., 13 cv-6357 (ER) (S.D. N.Y. 2013), Mediterranean Shipping Co. v. Am. Cargo Shipping Lines, Inc., 13-cv-6357 (ER) | Casetext Search + Citator Son Erişim:13.05.2023

aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmayan bir başka taşıyana karşı talep edilecek konteyner demurajından sorumlu olması mümkün müdür? Fiili taşıyanın gerçekleştirdiği taşıma bakımından doktrinde sadece yüke gelebilecek hasar veya yükün zıyaı yahut gecikmesi yönünden inceleme yapılmış; bu kişinin alacaklısı olduğu borçlardan sorumluluk halinde hukuken kime başvurması gerektiğini inceleyen herhangi bir esere rastlanmamıştır. Burada önemli olan taraflar arasında düzenlenen konişmentoların içerikleridir. Daha önce de belirttiğimiz gibi, deniz hukukuna özgü bir tür alacak olan konteyner demurajı ancak konişmentoda böyle bir anlaşmanın yazılı olması halinde üçüncü kişi gönderilenlere karşı ileri sürülebilecektir. Burada fiili taşıyanın, yükle ilgili asıl taşıtana bir konişmento düzenlemiş olması durumunda; bu konişmentoda gönderilenin konteyner demurajından sorumluluğunun düzenlenip düzenlenmediğine bakılmalıdır. Ne var ki taşıyan, taşıtana durumu bildirmeden taşıma işini bir üçüncü kişi olan fiili taşıyana devredebildiğinden; böyle bir konişmentonun düzenlenmemiş olması da muhtemeldir. Burada taşıtana yükün teslim edilmesiyle konişmento düzenleyerek teslim eden taşıyan, bu yükün başka bir taşıyanın gemisi ile varma limanına taşınmasını sağlayabilir; ancak yük ilgilisinin konişmentosunda yer alan konteyner demurajına dair hükümler ve varsa tarife, taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyana ait olmayacaktır. Bu durumda taşımayı fiilen gerçekleştirmeyen taşıyan fiili taşıyana demuraj ücretini ödemeli, kendi tarifesi doğrultusunda da taşıtan ya da gönderilene rücu etmelidir.

Kanaatimizce fiili taşıyanın sorumluluğu bakımından düzenlenen kanuni hükümler, önceki bölümlerde de belirtildiği gibi sözleşmelerin nisbiliği ilkesine sadece yükle ilgililerin menfaatinin korunması amacıyla tek taraflı bir istisna getirmekte; aynı ilke uyarınca fiili taşıyanın konteyner demurajının da dahil olduğu, navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacakları bakımından hukuken sadece taşımayı devraldığı taşıyandan talepte bulunma hakkı bulunmaktadır.

2.2.7.3.Konteyner Demurajının Borçlusu

Konteyner demurajının borçlusu ise kural olarak navlun sözleşmesinin karşı tarafı konumundaki taşıtandır; ancak navlun sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme özelliği sebebiyle yük varma limanında taşıtandan başka bir üçüncü kişiye, yani gönderilene teslim edilecekse, bu kişinin yükü kendisine teslimini talep etmesiyle konteyner demurajı alacağından sorumluluk da kanunen bu kişiye devredilmiştir.[869] Gönderilen eşyanın kendisine teslimini talep etmesi sonucunda eşyayı fiilen teslim almışsa artık taşıyan, taşıtandan yükün paraya çevrilmesi hali dışında herhangi bir alacak talebinde bulunamayacaktır.[870] Gönderilenin yükü teslim alma iradesini açıklaması ancak fiilen teslim almaması halinde ise Türk hukuku artık navlun sözleşmesinden kaynaklanan ödenmesi gereken tüm alacaklardan tekrar taşıtanı sorumlu tutmaktadır.[871] Ne var ki TTK'daki bu hükümler emredici nitelikte olmadığından uygulamada kullanılan standart sözleşme şartlarının neredeyse tamamında navlun sözleşmesinden doğan tüm alacaklardan taşıtan ve gönderilen, hatta tüm yükle ile ilgililer[872] birlikte (müteselsilen) sorumlu kabul edilmektedir.[873] Diğer yükle ilgiler bakımından bu durum kanaatimizce Türk hukukuna aykırı ise de yapılan navlun sözleşmesi ile taşıtan ve gönderilenin navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacaklar bakımından taşıyana karşı birlikte sorumlu kabul edilebilmeleri hukuken mümkün ve geçerlidir.

Peki TTK m.1203'te yer aldığı şekilde "gönderilenin eşyanın teslimini istemesi" ne anlama gelmektedir? Gönderilenin eşyanın teslimini istemesi, önceki bölümde de açıklandığı gibi gönderilenin taşıyanın acentesine başvurarak yükün kendisine verilmesini talep etmesidir. Buna özel herhangi bir işlem ya da davranış tarzı belirlemek mümkün görünmemekte, kanaatimizce kanunen sadece gönderilenin yükü teslim alma yönündeki irade beyanı yeterli görülmektedir. Gönderilenin elindeki taşıma senedi ile varma limanı işletmesine ya da gümrük müdürlüğüne başvurması da kanaatimizce gönderilenin eşyanın teslimini istediğini kanıtlar nitelikte kabul edilmelidir. Gönderilenin

---

[869] TTK m.1203
[870] TTK m.1205 ve 1206
[871] TTK m.1207
[872] "Merchant" terimine ilişkin açıklamalar için Bkz. Bölüm 1.6.1.3.4.
[873] Arkas Line Genel şartlar Madde 7 (vi) Terms of Conditions - Arkas Container Transport S.A. (arkasline.com.tr); Maersk Terms for Carriage Madde 16.7 Terms for Carriage | Maersk Terms; Combiconbill 2016 Madde 20 (b) COMBICONBILL 2016 (bimco.org) Son Erişim:13.05.2023

taşıyanın acentesi ile mail ya da herhangi bir yol ile irtibata geçerek geminin varış tarihi ile ilgili bilgi alması, gelecek yük ile ilgili belgeleri talep etmesi ise artık yükün teslimini talep yerine geçmemelidir. 6762 Sayılı eski Ticaret Kanununda aynı konuyu düzenleyen 1069'uncu maddesinde "gönderilenin malı teslim almakla" navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm ücretleri ödemeye mecbur olduğu ifade edilmişti. Bu düzenleme uyarınca acenteye başvurarak yük teslim belgesi alan fakat yükü başka nedenlerle teslim almayan gönderilenden konteyner demurajı da dahil herhangi bir alacak talep edilebilmesi konusu tartışmalıydı. Bu gibi durumlarla ithal yüklerle ilgili gerekli izinlerin alınamaması, yükün mahiyetinin tam olarak belirlenememiş olması nedeniyle gümrük masraflarının beklenilenden yüksek çıkması, piyasadaki ani arz talep dalgalanmaları, akreditif ödemelerde yaşanan aksaklıklar gibi birçok sebeple sıklıkla karşılaşılmaktaydı. Yukarıda da belirttiğimiz gibi kanaatimizce gönderilenin etiketli konişmentoyu teslim almakla yine de yükü teslim almış sayılacağı görüşünde olsak da doktrinde aksine görüşler de mevcuttu.[874] İşte yeni TTK 1203 ile bu tartışma ortadan kaldırılarak yük teslim tutanağı talebiyle taşıyanın acentesine başvuran gönderilenin yükü fiilen tesellüm etmese dahi navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm borçlardan sorumlu olacağı kabul edilmiştir.

2.2.8.Konteyner Demurajından Doğan Hak ve Talepler

Taşıyanın konteyner demurajı alacağının navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir alacak olması sebebiyle bu alacağı temin edemediği durumda TTK m.1201 uyarınca söz konusu navlun sözleşmesi gereğince taşıdığı yük üzerinde hapis hakkı kullanabilecektir. Bu hapis hakkı sürastarya başlığında da ayrıntılı biçimde açıklandığı üzere TMK'nın 950-953. maddeleri uyarınca, bu hakkın oluşmasına ilişkin şartların gerçekleşmesine bağlı olarak kullanılabilecektir. Konu ile ilgili ayrıntılı açıklama sürastarya bölümünde yapıldığından bu bölümde konunun sadece kırkambar sözleşmesine dayanan konteyner taşımalarına ilişkin özellikli halleri incelenecektir.

[874] Öğüz s.341-342

2.2.8.1.Hapis Hakkı

Konteyner taşımaları bakımından FCL biçiminde gerçekleştirilen taşımalarda karşısında tek bir taşıtan ya da gönderilen bulunan taşıyanın; konteynere istiflenmiş yük üzerinde hapis hakkını hangi şartlarda kullanabileceğini 2.1.4.1. numaralı bölümde ayrıntılarıyla incelemiştik. Çarter sözleşmelerinde rastlanmamakla birlikte kırkambar sözleşmelerinde sıklıkla karşılaşılan LCL taşımalar bakımından ise taşıyanın konteyner içindeki yüklerin üzerinde hapis hakkını kullanabilmesi için, her bir konişmento ve/veya taşıma senedinde ayrı ayrı hapis hakkına sahip olup olmadığı değerlendirilmeli ve hapis hakkının oluşması halinde bu hakkını her bir taşıtan ya da gönderilene karşı ayrı ayrı ileri sürebileceği kabul edilmelidir. Kendi konişmentosunu düzenleyen (*house b/l*) taşıma işleri komisyoncuları (*freight forwarder*) aracılığı ile yapılan LCL taşımlarda ise taşıyan, sözleşmenin taşıtanı olarak komisyoncuyu kabul edecek ve şartları oluşmuşsa alt taşıma yoluyla pek çok farklı kişiye teslim edilecek grupaj yükün tamamı üzerinde hapis hakkına sahip olacaktır.

2.2.8.2.Lien Hakkı

Taşıyana kırkambar sözleşmesi ile tanınan lien hakkı bakımından ise bazı taşıyanların standart konişmentolarında, "taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacakları için söz konusu taşıma ile ilgili olup olmadığına bakılmaksızın taşınan yük ve kıymetli evrak üzerinde taşımanın tamamlanıp tamamlanmadığından bağımsız olarak istediği zaman ve yerde kullanabileceği hapis hakkı olduğunu ve taşıyanın tacire bildirimde bulunmaksızın malı istediği yöntemle satabileceğini" düzenleyen hükümler olduğu görülmektedir.[875] Bu düzenlemenin şartları bakımından taşıtanın durumunu hukuka aykırı biçimde ağırlaştırdığının mahkeme önünde iddia edilebileceğinden

[875] Bkz. P&O Nedlloyd Standart Bill of Lading Madde 14: "*The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract. The Carrier shall also have a lien against the Merchant on the Goods and any documents relating thereto for all sums due from him to the Carrier under any other contract. The Carrier may exercise his lien at any time and at any place at his sole discretion, whether the contractual carriage is completed or not. In any event any lien shall extend to cover the cost of recovering the sums due and for that purpose the Carrier shall have the right to sell the goods by public auction or private treaty, without notice to the Merchant, at any time and at any place at the sole discretion of the Carrier."* Richardson, s.253

bağımsız olarak, TTK bakımından emredici olarak düzenlenmemiş hapis hakkının kapsamını genişlettiğini ve hukuken geçerli kabul edilebileceğini düşünmekteyiz.

İngiliz hukuku bakımından "navlun peşin ödenmiştir (*freight prepaid*)" kaydı içeren konişmentoların üçüncü kişi gönderilene devredilmesi halinde, bu kişinin sadece devraldığı konişmento şartlarından sorumlu olması sebebiyle, taşıyanın gerçekten tahsil edememiş olsa dahi navlun alacağı üzerinde lien hakkını kullanamayacağı belirtilmiştir.[876] Bu durumdan kaçınmak için taşıyanlar, yükü varma limanında gönderilene teslim etmekte ve karşılığında ödenecek navlunun belirlenmiş bir banka hesabına yatırılmasını talep etmekte; böylece hapis haklarını da yük yerine bu hesaptaki navlun miktarı üzerinde kullanabilmektedirler.[877] Aynı konu Türk hukuku bakımından da doktrinde tartışılmış ve aynı durum için kanaatimizce da isabetli şekilde taşıyanın TTK m.1202 uyarınca çekişmeli alacaklar için de hapis hakkının kullanabileceği düzenlendiğinden bahisle, kanuni rehin hakkını kullanmasına hiçbir hukuki engelin bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.[878]

2.2.8.3.Taşıyanın Üzerinde Hapis Hakkını Kullandığı Konteyner Yükünden Kaynaklanan Demuraj Talebi

Konteynerli taşımalara ilişkin bir diğer konu, konteynere istiflenmiş yük üzerinde hapis hakkını kullanan taşıyanın konteynerini tahliye etmemesi ve serbest sürenin dolması halinde konteyner demurajı alacağı talep edip edemeyeceğidir. Sürastarya alacağından doğan hapis hakkı başlığı altında İngiliz mahkemelerinin konuyla ilgili verdikleri kararlara değinilmiş, kanaatimizce da Türk hukuku bakımından taşıyanın sürastarya alacağının devam edeceği; ancak sürastarya süresinin bitmesinden sonra doğacak gecikme zararları bakımından böyle bir talepte bulunmasının TTK m.1174/3'ün şartlarına uymadığı belirtilmiştir. Konteyner demurajı bakımından ise, yukarıda uygulamada alacaklarını gönderilenden tahsil edemeyen taşıyanların, yük için teslim talimat formu düzenlemekten kaçındıkları; liman işletmelerine gönderdikleri bir dilekçe ile de hapis

[876] Richardson, s.253; Colinvaux, s.1391; Schoenbaum (2004), s.708
[877] Schoenbaum (2004), s.708
[878] Ülgener (2017), s.406; Aytekin, s.196

hakkına konu konteynerin liman sahasından çıkarılmasını engelledikleri ve bu uygulamanın da yüksek mahkemelerce hukuka uygun bulunduğundan bahsetmiştik.[879] Uygulamada başvurulan bu yöntem ile taşıyanın alacaklarını tahsil edememesi halinde yükün teslimini talep eden gönderilene yük teslim talimat formu vermekten kaçınmasının temelinde yine kanunun kendisine verdiği yük üzerindeki hapis hakkını kullanması yattığından, burada da taşıyanın şartları oluşması halinde gönderilenden konteyner demurajı alacağını talep etmesine kanaatimizce herhangi bir hukuki engel bulunmamaktadır.[880] Ayrıca açık depolama alanlarında istiflenmiş yükler bakımından yükün konteynerden tahliye edilmemesi, gönderilenin de yüke ilişkin menfaatinin korunmasına yönelik bir davranış olacaktır. Gönderilenin herhangi bir nedenle yükün kendisine teslimini talep etmemesi halinde ise taşıyanın yine konteyner demurajını taşıtandan talep edebilmesi gerekir; zira taşıyanın yük üzerinde hapis hakkını kullanması bu ihtimalde de kusurundan değil, kanunda kendisine tanınan hakkını kullanmasından kaynaklanmaktadır.

2.2.8.4.Gecikme Zararları

Önceki bölümlerde de tartışıldığı üzere, Türk hukukunda TTK m.1174/3'te düzenlenen gecikme zararlarının (*damages for detention*) kırkambar sözleşmelerine uygulanabilmesi bakımından, özellikle bu hükmün hukuki temelinin alacaklı temerrüdüne dayanması sebebiyle sözleşme ile kararlaştırılmış deniz ticaretine özgü bir alacak niteliğinde olan konteyner demurajına uygulanamayacağını belirtmiştik. Bir başka soru olarak, taraflarca yapılan kırkambar sözleşmesi ya da konişmento veya bir başka taşıma senedinde konteyner demurajına dair hüküm bulunmaması halinde taşıyan, demuraj alacağını bu hükme dayandırarak talep edebilecek midir? Kanaatimizce bu soruya yükün gönderilence teslim alınmasının herhangi bir nedenle gecikmesi halinde, taşıyanın zararını ispatlaması şartı ile taşıtan yahut gönderilenden konteyner demurajı alacağı yerine bir gecikme tazminatı talebinde bulunmasına herhangi bir engel yoktur.[881] Taşıyan konteyner

[879] Bkz. Bölüm 2.2.6.
[880] Aksi yönde Bkz. Türkel (2019), s.758
[881] Aksoy (2017), s.152

demurajının sözleşme ile kararlaştırılmış olduğu hallerde de; demuraj alacağından başka, geminin beklemesine sebep olan veya herhangi başka bir nedenden kaynaklanan zararlarını da taşıtan ya da gönderilenden talep edebilir.

2.2.8.5.Konteyner Demurajı Borcunun Kapsamı

Konteyner demurajı borcu, önceden de belirttiğimiz üzere deniz ticareti uygulamasına özgü bir alacak olduğundan taşıyan, taşıtan ya da gönderilenden talep edeceği konteyner demurajını hesaplarken demuraj miktarının yanında konteynerin kendisine iadesini her zaman talep edebilecektir. Taşıyanın bu talebinden vazgeçtiğini borçluya bildirmesi ya da teklif edilen demuraj borcunu konteynerin iadesi talebini ayrıca belirtmeden çekincesiz olarak kabul etmesi hallerinde ise taşıyan artık konteynerin iadesini ya da bu iade imkansız ise konteynerin bedelini talep etme hakkını kaybeder. Bu durum, konişmentonun demuraj şartlarında ya da taşıyanın demuraj tarifesinde yer alabilir; söz konusu yerlerde bunun aksine bir hüküm bulunmaması halinde de bu talep geçerliliğini korur.

2.2.8.6.Konteyner Demurajı Borcu ve Temerrüt Faizi

Kanaatimizce bu başlık dahilinde, konteyner demurajı borcunun bir tür para borcu olması sebebi ile, bu borca temerrüt faizi uygulanıp uygulanamayacağına da değinmek gerekir. Konteyner demurajı, taşıtan ya gönderilenin konteyneri serbest süre içinde taşıyana iade etmeleri borcuna karşılık para cinsinden bir yan edim yükümlülüğü olup; yapılan sözleşmede aksine bir hükmün bulunmaması halinde, bu borca konteyner başına ve serbest sürenin bitiminden itibaren geçen her gün için o gün sonunda muaccel olacağı göz önünde bulundurularak temerrüt faizi talep edilmesi mümkündür.[882]

[882] Aksoy (2019), s.261

2.2.8.7.Konteyner Demurajının Likit Bir Alacak Kalemi Olup Olmadığının Tespiti

Yine konteyner demurajının sürastarya gibi likit (belirlenebilir) bir alacak kalemi olup olmadığının belirlenmesi de, özellikle icra inkar tazminatı bakımından hüküm kurulmasında önem taşımaktadır. Yargıtay sürastarya ve konteyner demurajı bakımından da bu alacaklar için detaylı hesaplamalar gerektiğinden bahisle bunların likit alacak kabul edilemeyeceği yönünde hükümler kurmuşsa da[883] Bölge Adliye Mahkemeleri konteyner demurajı alacağının likit bir alacak kalemi olduğunu savunmaktadır.[884] Kanaatimizce konteyner demurajı alacağının Yargıtay kararlarında belirtildiği gibi teknik hesaplamayı gerektirmesi sebebiyle değil, daha sonraki bölümlerde TTK m.22 düzenlemesi bakımından da ayrıntılı biçimde inceleneceği üzere; tacirin ticari anlamda mahvına neden olacak derecede yüksek olması halinde hakim tarafından indirilebileceği göz önüne alınarak likit bir alacak kalemi olmadığı sonucuna ulaşmak gerekir.

2.2.9.Konteyner Demurajı Borcunun Sona Ermesi ve Zamanaşımı

Borçlar Türk hukukunda borçların sona erme sebepleri ifa, ifanın imkansız hale gelmesi, ibra, takas, alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi, yenileme ve bozucu şartın gerçekleşmesi olarak sayılmaktadır.[885] Konteyner demurajı borcunun sona ermesi bakımından ise kanaatimizce uygulamada en çok rastlanılan ve hukuken incelenmesi gereken sona erme halleri bu borcun ifası ve ifasının imkansız hale gelmesidir.

2.2.9.1.Konteyner Demurajı Borcunun İfası

Konteyner demurajı borcunun sona ermesinin en sık rastlanan şekli, bu borcun ifa edilmesidir. İfa, borçlanılan edimin borçlu ya da bir üçüncü kişi tarafından doğru

---

[883] Yargıtay 11. HD E. 2015/12313, K.2017/257; E.2018/4171, K:2020/1340 ve E. 2019/2932, K. 2020/821 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[884] İstanbul BAM 13. HD E. 2018/241, K. 2018/1022; 14. HD E. 2018/2280, K. 2020/1059 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[885] Nomer, s.315

zamanda doğru yerde verme, yapma ya da yapmama şeklinde yerine getirilmesidir.[886] Konteyner demurajı borcu, hem yükün varma limanında gönderilen tarafından serbest sürenin bitiminden sonra da olsa tesellüm edilip boşaltılarak boş konteynerinin taşıyana iadesini hem de muaccel hale gelmiş konteyner demurajı bedelinin taşıyana ödenmesini içermektedir. Bu halde gönderilen, yüke ilişkin o ana kadar doğmuş konteyner demurajının da dahil olduğu tüm masrafları taşıyana ya da acentesine öder, acenteden düzenlenen yük teslim talimat formunu teslim alır, yüke ilişkin gümrük işlemlerini tamamlayarak yükü liman sahasından kendi deposuna ya da işletmesine götürür. Burada konteynerin içindeki yükü tahliye eder ve konteyneri temizlik ve bakım olarak teslim aldığı hale geri getirilmesini sağladıktan sonra, taşıyanın konteyner demurajı tarifesinde ya da acentenin bildirimiyle belirtilen konteyner deposu ya da liman sahasına geri götürerek taşıyana teslimini gerçekleştirir. Yük teslim talimat formu alınırken gönderilenin konteyner demurajı konteynerin iadesine dek işlemeye devam edeceğinden, gönderilenin taşıyana bu belgeyi teslim alırken konteyner demurajı için ödediği depozito gün başına hesaplanan konteyner demurajından az ise, gönderilen acenteye yazılı beyanı ile durumu bildirir ve fazla miktar gönderilenin hesabına geri yatırılır. Oluşan konteyner demurajı gönderilenin teslim formunu teslim alırken acenteye ödediği depozitodan fazla ise taşıyanın acentesi aradaki farkı, gönderilenden faturayı ve ayrıntılı demuraj hesabını da içeren bir belge ile talep eder. Bu talebin de gösterilen banka hesabına yatırılması ile alacak sona ermiş olur.

2.2.9.2.Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkanszlığının Konteyner Demurajı Borcuna Etkisi

Konteyner demurajının diğer bir sona erme şekli, konteynerin taşıyana iadesinin taşıtan ya gönderilenin herhangi bir kusuru olmaksızın hukuken (ya da fiziki, maddi, mantıki olarak) imkansızlaşmasıdır.[887] Meseleyi konteyner demurajı bakımından ele almadan

---

[886] M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I.** 18. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020, s.265 vd.

[887] Biz çalışmamızda bu dört imkansızlık türünü de imkansızlık üst başlığı altında ele alıyoruz. Her bir imkansızlık türü ve doktrindeki görüşlerle ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Aslı Çavuşoğlu. "Geçici İfa İmkansızlığı ve Hukuki Sonuçları". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020, s.23-28

önce, borçlar hukukunda imkansızlık ve imkansızlığın ortaya çıkma sebeplerinden mücbir sebep ile beklenmeyen (beklenmedik) hal kısaca açıklanacaktır.

Hukuki imkansızlık, borcun ifasının maddi olarak mümkün olmasına rağmen, bir hukuk kuralı ya da yetkili bir makamın kararı ile imkansız hale gelmesidir ve hukuki sonuçları bakımından maddi imkansızlıkla aynı karakterde kabul edilir.[888] Borçlar Türk hukukunda, bir sözleşmenin kurulmasından sonra borcun ifası borçlunun herhangi bir kusuru olmaksızın (borçluya yüklenemeyen sebeplerle) imkansız hale gelirse; borçlu edimi ifa yükümlülüğünün yanında alacaklının bu sebeple uğradığı zararları tazmin yükümlülüğünden de kurtulmuş olur.[889] Biz çalışmamızda borçlar hukuku öğretisindeki teorik tartışmaları belirtmeden, objektif ve sübjektif imkansızlık ayırımı yapmadan ve konteyner demurajı borcunun imkansızlığı bakımından da önceki imkansızlık hallerini dışarıda bırakarak, sadece sözleşmenin kurulmasından sonra oluşan imkansızlık hallerini incelemeyi uygun görüyoruz. Sözleşmenin kurulmasından sonra ortaya çıkacak imkansızlık sürekli (kalıcı, kesin) biçimde oluşabileceği gibi, şartlara göre geçici bir süre için de oluşabilmektedir. Sürekli bir imkansızlığın doğması halinde herhangi bir bildirim veya irade beyanı aranmaksızın borç kanunen sona erer. Geçici imkansızlık hallerinde ise borçlu, imkansızlık hali devam ettiği sürece ifa borcundan kurtulacak ve borçlar hukukundaki temerrüt hükümleri uygulama alanı bulacak; imkansızlık halinin sona ermesinden itibaren borcundan sorumlu olmaya devam edecektir.[890] Borcun tamamının ifasının imkansızlaşması mümkün olduğu gibi, söz konusu borcun bir kısmının imkansızlaşması da (kısmi imkansızlık) mümkündür. Bu durumda imkansızlığa ilişkin hüküm ve sonuçlar sadece borcun imkansızlaşan kısmı üzerinde doğacaktır.[891] Borcun imkansız hale gelmesinde kusuru bulunan borçlu bakımından ise hukuki durumun ne olacağı borçlar kanununda açıkça belirtilmediğinden, doktrinde tartışmalara neden olmuştur.[892] Kanaatimizce borcun borçlunun kusuruyla imkansızlaşması sadece ifa

---

[888] Ş. Barış Özçelik. "Sözleşmeden Doğan Borçların İfasında Hukuki İmkansızlık ve Sonuçları". **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:63, Sayı:3, (2014), s.572-575; Alman doktrininde hukuki imkansızlık şeklinde bir imkansızlık türünü reddeden görüşler için s.573

[889] TBK m.136

[890] Özçelik, s.582

[891] Bu kuralın istisnası, TBK m.137/1'de düzenlendiği üzere eğer tarafların sözleşmenin kısmen imkansızlaşacağını biliyor olsalardı bu sözleşmeyi hiç yapmayacakları sonucuna ulaşılmasıdır. Böyle bir sonuca ulaşılabiliyorsa kısmi imkansızlık halinde dahi borç tamamen imkansız hale gelecek ve borçlunun borcu ifa yükümü tamamen sona erecektir.

[892] Doktrinde imkansızlığın borç ilişkisini sona erdirdiği ya da sona erdirmeyerek değiştirdiği yönünde görüşler için Bkz. Aslı Çavuşoğlu. "Geçici İfa İmkansızlığı ve Hukuki Sonuçları". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020, s.59-60

yükümünü ortadan kaldırarak tazminat yükümüne dönüştürecek; borçlunun alacaklının bu nedenle uğradığı zararı tazmin yükümü, imkansızlığın gerçekleşmesinde herhangi bir kusurunun olmadığını kanıtlayamadığı sürece devam edecektir.[893] Borçlu eğer imkansızlık gerçekleşmeden önce temerrüde düşmüş ise artık sonradan oluşan imkansızlığın gerçekleşmesinde kusuru olmasa dahi beklenmedik bir hal sonucunda gerçekleşen imkansızlıktan da sorumlu olmaya devam edecektir.[894] Bu sorumluluğun da şartları, borçlunun temerrüde düşmekte kusurlu olmadığını ya da vuku bulan beklenmedik halin kendisi temerrüde düşmeseydi de gerçekleşecek olmasını ispat edememesidir.[895] Yine TBK m.136/3'e göre borçlu ifa imkansızlığından sorumlu olmasa da bu imkansızlığı alacaklıya bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa bu zararlardan sorumlu kabul edilmektedir.

İmkansızlığa ilişkin tüm bu açıklamalardan sonra konteyner demurajı bakımından, taşıyanın temin ettiği konteynerin taşıyana iadesinin hangi hallerde imkansız kabul edilebileceği meselesini ve bu durumun konteyner demurajına etkisini araştırmak gerekecektir. Konteynerin taşıyana serbest süre içinde iade edilmemesi hukuken bir tür ifa engeli[896] olup; bu durumunun ortaya çıkması borcun ifasının imkansız olması (imkansızlık), borçlunun borcunu ifa edememesi (aşırı ifa güçlüğü) ya da borcun ifasının imkansız olmamasına rağmen borçlunun borcunu ifa etmemekte direnmesi (temerrüt) sebepleriyle olabilir.[897] Biz eserimizde temerrüt kısmını önceki bölümlerde ayrıntılarıyla incelemiş olduğumuz ve aşırı ifa güçlüğü kısmını ise tazminatın indirilmesi başlığı altında ele alacak olmamız sebepleriyle bu başlıkta sadece konteyner demurajı borcu bakımından, konteynerin taşıyana iadesinin imkansızlığı halinde nasıl bir hukuki sonuca ulaşmak gerekeceğini tartışmayı uygun görüyoruz.

---

[893] TBK m.112; Seda Evrim Altun. "Kısmi İfa İmkansızlığı". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s.25
[894] TBK m.119; Özçelik, s.590
[895] Eren (2019), s.1105-1106
[896] "İfa engeli" kavramı Türk hukukuna Serozan ile 1975 yılında girmiştir. Bkz. Rona Serozan, **Sözleşmeden Dönme.** İstanbul: Sulhi Garan Matbaası Varisleri, 1975.
[897] Nomer, s.255

2.2.9.3. Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkansızlığında Mücbir Sebep ve Beklenmeyen Hal

Öncelikle belirtmek gerekir ki taşıyan tarafından temin edilmiş, onun adına kayıtlı bir şekilde Türk gümrük bölgesine girişi yapılmış konteyner, niteliği gereği bir tür parça borcudur.[898] Bir parça borcunun ifasını imkansız hale getiren ve borçlunun söz konusu durumun gerçekleşmesinde herhangi bir kusurunun olmaması halinde borçluyu ifa borcundan tamamen kurtaran olaylar, mücbir sebep ya da beklenmeyen hal olarak tanımlanmaktadır. TBK'da mücbir sebep ile beklenmeyen hal tanımlanmamış olmakla birlikte, doktrinde bu kurumlar ayrıntılı biçimde tanımlanmış ve incelenmiştir. Mücbir sebep, borçlunun borcunu ihlal etmesini kaçınılmaz ve öngörülemez biçimde sağlayan harici bir olaydır.[899] Beklenmeyen hal alacaklı ya da borçlunun sorumluluğunu gerektirmeyen bir durumdan kaynaklanan, nispi kaçınılmaz ve öngörülemez nitelikteki olağanüstü bir olaydır.[900] Yargıtay bir Hukuk Genel Kurulu Kararında bu iki kurumu kanaatimizce son derece isabetli olarak tanımlamış ve karşılaştırmıştır.[901] Konteynerin taşıyana iadesinin mücbir sebep ya da beklenmeyen hal sebebiyle imkansız olacağı durumlar şu şekilde sıralanabilir[902]: gönderilen konteynerdeki yükün kendisine teslim edilmesini talep etmiş ve konteyneri teslim alarak kendi işletmesine götürmüş fakat

---

[898] Parça borcunun tanımı için Bkz. Oğuzman/Öz (2020), s.8

[899] Hale Şahin. "Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi." **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s.IV

[900] Elif Şafak Sarıkaya. **Teorik Boyutuyla İfa İmkansızlığı.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022, s.134

[901] Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E.2015/1100, K.2018/1185: *"Öncelikle mücbir sebep yıldırım, kasırga, savaş vb. daha güçlü olaylar sonucu borcun ihlaline sebep olurken beklenmeyen hâl de bu derece güçlü ve yoğun olaylar söz konusu değildir. Diğer taraftan mücbir sebep illiyet bağının kesilmesi nedeniyle borçlunun sorumluluğunu tamamen ortadan kaldırırken, beklenmeyen hâl her zaman borçlunun sorumluluğunu tümden ortadan kaldırmamakta bazı durumlarda kısmen sorumluluktan kurtarmaktadır. Mücbir sebep ile beklenmeyen hâl arasında öğretide yapılan diğer bir ayrım ise kaçınılmazlık üzerinedir. Gerçekten de mücbir sebep ve beklenmeyen hâl tanımlarından da anlaşılacağı üzere kaçınılmazlık her iki kavramın da birer unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak öğretide mücbir sebep için aranan kaçınılmazlığın mutlak olduğu beklenmeyen hâl için aranan kaçınılmazlığın ise nispi olduğu genel görüştür. Kaçınılmazlığın genel bir tanımı yapılacak olursa denilebilir ki kaçınılmazlık, önüne geçmenin imkânsız olduğu veya hangi önlem alınırsa alınsın, hangi boyutta dikkat edilirse edilsin oluşması engellenemeyen fiiller ve olaylardır. Genel olarak nitelendirmek gerekirse, kaçınılmazlık demek, vuku bulan olaya karşı koyulmazlık hâli ve her türlü tedbirin alınmasına rağmen gerçekleşmesi önlenemeyen ve objektif bir durumunun söz konusu olmasıdır. Öğretide belirtilen mutlak kaçınılmazlık hiç kimsenin ne kadar özen gösterirse göstersin, hangi tedbiri alırsa alsın borcun ihlalinin önlenemeyeceği bir durumu ifade ederken, nispi kaçınılmazlık aynı şartlar altında bulunması muhtemel, normal ve makul bir şahıstan beklenebilecek özen gösterilse, alınması gereken tedbirler alınsa dahi borcun ihlalinin meydana gelmesinin önlenmeyeceği bir durumu ifade etmektedir. Umulmayan hâlde söz konusu kaçınılmazlık sadece borçlu, sorumlu kişi yönünden olup, nisbî bir nitelik taşır. Oysa mücbir sebepteki kaçınılmazlık borçlu da dahil herkes yönünden mutlak bir nitelik taşır."* Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[902] Konteynerin taşıyana iadesi bakımından gümrük uygulaması çerçevesinde Gümrük Yönetmeliğinin 31/3 maddesinde mücbir sebep ve beklenmeyen hal kabul edilen durumlar sınırlı sayıda olmaksızın örneklendirilmiştir. GÜMRÜK YÖNETMELİĞİ (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

taşıyana iade etmeden önce konteyner işletmede mücbir sebep şeklinde ortaya çıkan bir yangında ya da depremde yok olmuş olabilir. Yine gönderilen konteyneri dolu şekilde işletmesine ya da boş şekilde taşıyanın deposuna götürürken yolda konteynerin üzerinde taşındığı tırın üzerine düşen bir kaya parçası sebebiyle konteyner kullanılmaz hale gelmiş olabilir. Bu hallerde Türk hukukuna göre gönderilen ya da taşıtanın konteyneri iade etme borcunun herhangi bir tazminat yükümü olmaksızın ortadan kalktığına karar verilmelidir.[903] Böyle hallerde imkansızlığın oluştuğu tarihten itibaren konteyner demurajı da işlemez; ancak borç daha önceki bir tarihte muaccel olmuş ve demuraj işlemeye başlamış ise taşıyan, imkansızlığın gerçekleştiği tarihe dek işlemiş demurajı talep edebilecektir. Yargıtay konteyner taşımacılığında mücbir sebebe ilişkin bir kararında, Libya'da vuku bulan iç savaş nedeniyle gönderilenin teslim alamadığı Misurata liman sahasında istiflenen konteynerlere ulaşma imkanının bulunmadığı ve iç savaşın mücbir sebep kabul edileceğini belirtmiş ve taşıtandan talep edilen konteyner demurajı ücretinin ancak iç savaşın başlangıç tarihine dek işleyebileceğine karar vererek ilk derece mahkemesinin kararını bozmuştur.[904] Taşıtan ya da gönderilenin mücbir sebep ya da beklenmeyen halin gerçekleşmesinde herhangi bir kusuru olmasa dahi bu kişiler, konteynerin taşıyana iadesindeki imkansızlığı taşıyana derhal bildirmedikleri ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almadıkları durumda, taşıyanın bu hareket sonucu ortaya çıkan zararını gidermekle yükümlü olacaklardır.[905] Bu durumda imkansızlıktan sonraki aşamada da konteyner demurajının işlemeye devam edip etmeyeceği tartışılabilir. Kanaatimizce konteyner demurajı taşıyanın konteynerinden mahrum kalarak onu deniz taşımacılığında kullanamamasından ileri gelen zararını karşılamak amacına hizmet ettiğinden, imkansızlıkla birlikte konteyneri taşıyana iade borcu tazminat borcuna dönüşecek ve bu borca bağlı fer'i nitelik taşıyan konteyner demurajı borcu ise (işlemeye başlamadığı takdirde) artık sona erecektir.

---

[903] TBK m.136: *"Borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşırsa, borç sona erer."*
[904] Yargıtay 11. HD. E. 2013/12326, K. 2014/4189 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023
[905] TBK m.136/3: *"Borçlu ifanın imkânsızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa, bundan doğan zararları gidermekle yükümlüdür."*

2.2.9.4.Konteynerin Taşıyana İadesinin İmkansızlığında Kusur

Borcun imkansız hale gelmesinde borçlunun kusurunun varlığı tespit edilirse, konteyneri iade borcu imkansız olduğundan kanaatimizce bu borç artık bir tür tazminat borcuna dönüşecektir.[906] Borçlu TBK m.114 uyarınca, hafif ihmali de dahil olmak üzere her türlü kusurundan sorumludur. Navlun sözleşmesinin bir tür ticari iş olması bakımından, geçici ya da sürekli olsun borcun imkansızlaşmasındaki kusur derecesi tayin edilirken, TTK m.18/2 uyarınca tacirin ticaretine ait faaliyetlerinde "basiretli bir iş adamı"[907] gibi hareket etmesi haline göre bir değerlendirme yapılması gerekecektir.[908] Bu kusur tanımının Türk hukukunda olması gerekenden fazla yüksek bir özen derecesini temsil etmesi ve mahkemelerce ortalama bir tacirin davranış şekli yerine neredeyse her durumda tacir tarafın kural olarak sorumluluğuna hükmedilecek tarzda kararlar verilmesi doktrinde eleştirilmektedir.[909] Kanaatimizce konteyner demurajı borcunun hem borçlusu hem de alacaklısı bakımından basiretli tacir sorumluluğunun yüksek derecede bir özen yükümlülüğünü kapsaması hukuken adil bir yaklaşım olacaktır; zira binlerce dolarlık ticaret hacmiyle faaliyet gösteren bu kişilerden deneyimsizlikleri ya da bazı kuralları "bilmedikleri" gerekçesi ile özen yükümlülüğünün azaltılması taleplerinin mahkemelerce olumlu karşılanması da beklenemez. Borçlunun kusurundan kaynaklanan ifa imkansızlığı bakımından tazminat borcunun kapsamı, taşıyanın temin ettiği konteynerin kararlaştırılmış ise sözleşmede ya da taşıyanın tarifesinde belirlenen; kararlaştırılmamışsa piyasadaki aynı tip ve özelliklere sahip konteynerin rayiç bedeli olacaktır.[910] Konteyner demurajı borcu ise kusurlu imkansızlık halinde kanaatimizce yine imkansızlığın gerçekleştiği ana dek işlemeye devam etmelidir; çünkü bu andan sonra artık taşıyan bakımından konteynerini geri alma ihtimali artık son bulmuş, demuraj borcunun borçluyu ifaya zorlayan amacı ve konusu ortadan kalkmıştır. Borçlunun kusuru ile sebep olduğu ifa imkansızlığının gerçekleşmesi ile borcun kapsamı artık konteynerin rayiç bedeline

---

[906] TBK m.112

[907] TBK'da "basiretli tacir" ya da "basiretli iş insanı" ifadelerinin yerine "basiretli iş adamı" ifadesinin yer almış olmasını üzüntü ile karşılıyoruz.

[908] Nomer, s.259

[909] Mustafa Alper Gümüş. "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 Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı-Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan Cilt II.** Cilt:22, Sayı:3, (2016), s.1230-1231

[910] Yargıtay 11. HD E. 2013/12326, K. 2014/4189 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

dönüşecek, taşıyan doğmuşsa aşkın zararını borçludan TTK m.1174/3 uyarınca talep edebilecektir. Taşıyan burada kusurlu taraftan, imkansızlığın kendisine bildirilmemesi ve zararın artmasına yönelik önlemlerin alınmaması sebebiyle uğradığı zararını, genel hükümler çerçevesinde ispat ederek talep edebilecektir. Borçlunun kusuru ile konteynerin taşıyana iadesinin imkansızlaştığı durumlara bir örnek olarak, gönderilenin varma limanında kendisine teslimini talep etmediği ve taşıtanın da taşıyana durumla ilgili herhangi bir talimat vermediği bir halde; konteynerin varma limanı ülkesi kanunlarınca imha edilmiş, devletin mülkiyetine geçmiş ya da aylarca açık depolama alanında bırakılarak korozyon sebebiyle ağır hasar görmüş ve kullanılamaz hale gelmiş olması ihtimalleri verilebilir.

2.2.9.5.Konteynerin Taşıyana İadesinde Geçici İmkansızlık

Bu ihtimallerin yanı sıra, gerçekleşen imkansızlığın her zaman sürekli olması gerekmez; konteynerin taşıyana iadesinin geçici bir süre için imkansız hale gelmesi de mümkündür. Konteynere varma limanı kolluk kuvvetlerince suça konu eşya olması sebebiyle delil toplama amacıyla bir süreliğine el konulmuş olması, gönderilenin deposundaki taşıyana ait boş konteynerin yanlışlıkla bir başka taşıma için bir karayolu taşımasında kullanılması gibi durumlar ise geçici imkansızlık halleridir. Borçlunun herhangi bir kusuru sonucu gerçekleşmeyen geçici imkansızlık hallerinde, geçici imkansızlık süresince borcun ifası mümkün olmayacağından muacceliyeti de ertelenecek, navlun sözleşmesine ilişkin bir tür yan edim borcu niteliğindeki konteyner demurajının da henüz işlemeye başlamadığı değerlendirilerek talep edilmesi mümkün olmayacaktır.[911] Konteyner demurajı bakımından ise borçlunun sorumlu olmadığı geçici imkansızlık hallerinde demuraj, sadece konteynerin taşıyana iadesinin imkansız olduğu süre boyunca işlemeyecek; imkansızlığın bitmesiyle işlemeye devam edecektir. Yargıtay da eser sözleşmesindeki cezai şart ile ilgili bir kararında borçlunun kusurlu olmadığı geçici imkansızlık süresi boyunca cezai şart talep edilemeyeceğine hükmetmiştir.[912] Geçici imkansızlığın

[911] Çavuşoğlu, s.177-178
[912] Yargıtay 15. HD. E. 2009/7003, K. 2010/2104 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

borçlunun kusuru sonucunda meydana gelmiş olması halinde hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağı borçlar hukuku doktrininde tartışmalı bir konu olmakla birlikte; Türk hukukuna uygun en iyi çözümün bu tür imkansızlık hallerinde de genel borca aykırılık hükmü olan TBK m.112 çerçevesinde olumlu zararı kapsayacak şekilde tazminat talep edilmesi olduğu doktrinde belirtilmektedir.[913] Burada kanaatimizce haklı olarak -aksi yönde görüşler de olmakla birlikte- temerrüt hükümlerinde olduğu gibi alacaklının sözleşmeden dönme hakkı olmadığı savunulmaktadır.[914] Konteynerin taşıyana iadesinin imkansız olmasında borçlunun kusuru mevcut ise, bu halde kanaatimizce tazminat sorumluluğu bakımından konteyner demurajının işlemeye devam etmesi hukuka uygun olacaktır; zira konteyner demurajı olumlu zarar kalemine dahildir ve burada taşıyanın konteynerine imkansızlık sona erdiği an kavuşması mümkün olacak, imkansızlık süresi boyunca da uğrayacağı zararı konteyner demuraj alacağı olarak elde edebilecektir. Konteynerin taşıyana iadesinin imkansızlığının hangi hallerde "geçici" kabul edilebileceği, tarafların imkansızlığın ne kadar bir süre devam etmesi halinde sözleşmeye bağlı kalmaya devam edecekleri, kanunda konuyla ilgili bir düzenleme bulunmaması sebebiyle borçlar hukuku doktrininde de tartışmalı olmakla birlikte; kanaatimizce bu duruma en uygun çözüm ifanın öngörülebilir bir süre içinde tekrar mümkün olabileceği tespit edilebiliyorsa imkansızlığın geçici olduğu sonucuna ulaşılmasıdır. Bu tespitin yapılamaması ya da böyle bir tespit yapılsa dahi makul sürenin bitmesine rağmen durumda bir değişiklik olmaması hallerinde artık imkansızlığın sürekli olduğu kabul edilecektir. Yargıtayın da geçici imkansızlık hallerinde tarafların sözleşme ile bağlı kalabilecekleri, her olay için ayrı ayrı tespit edilecek bir "akde tahammül süresi" olduğunu ve bu sürenin geçmesi halinde alacaklının sözleşmeden dönebileceğinin kabulü gerektiği yönünde pek çok kararı mevcuttur.[915]

---

[913] Eren (2019), s.1061

[914] Oğuzman/Öz (2020), s.595 vd.

[915] Yargıtay 15. HD E. 2002/1412, K. 2002/2969: "*Geçici imkansızlığın varlığı sözleşme anında kabul edildiğine göre bu imkansızlığın ortadan kaldırılması için yanların makul bir süre beklemeyi peşinen göze aldıkları kabul edilmelidir. Uygulamada bu süre tahammül süresi olarak isimlendirilmektedir. Bunun olayın özelliğine göre takdiri gerekir.*" Ayrıca Bkz. Yargıtay HGK E. 2010/15-193, K. 2010/235; 15. HD E. 2019/385, K. 2019/4100; 23. HD E. 2016/2235, K. 2019/198 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023; 23. HD E. 2014/9021, K. 2016/898 Yargitay Karar Arama Son Erişim:15.05.2023

2.2.9.6.Konteynerin Taşıyana İadesinde Kısmi İmkansızlık

Taşıyanın birden fazla konteynerinin iadesinin aynı borçluya ait bir yükümlülük olması halinde, yukarıda bahsedilen imkânsızlık halleri konteynerlerin bir kısmı bakımından gerçekleşirse, burada da kısmi imkansızlıktan bahsedilmelidir. Konteynerin taşıyana iade borcunun kısmen imkansız olması halinde ise yukarıda belirttiğimiz hukuki sonuçlar sadece imkansızlık sebebiyle iade edilemeyen konteynerler için geçerli olacak; iade borcunun imkansızlaşmadığı konteynerler bakımından konteyner demurajı ve konteynerin taşıyana iadesi yükümlülükleri devam edecektir.[916]

2.2.9.7.Konteyner Demurajı Borcunda Zamanaşımı

İfa ve imkansızlık incelendikten sonra, bu bölümde son olarak konteyner demurajı alacağının da navlun sözleşmesinden veya konşimentodan doğan tüm alacaklar gibi TTK m.1246 uyarınca bir yıllık zamanaşımı süresine tabi olduğunu ve sözleşmede başka yönde bir düzenleme bulunmaması halinde, bu alacağın serbest sürenin bitiminden itibaren her bir konteyner için gün başına muaccel olacağını belirtmek gerekir. Ne var ki bu alacağın her bir konteyner için gün başına hesaplanarak borçludan talebi ne ticari ne de hukuki uygulama ile örtüşmektedir. Uygulamada konteyner demurajı alacağının muacceliyeti, taşıyanın (acentesinin) söz konusu alacağı faturalandırarak taşıtan yahut gönderilene herhangi bir iletişim aracı kanalıyla iletmesiyle gerçekleşmekte, aralarında sürekli taşıma ilişkisi olan taraflar arasında ise dönemsel ödemeler şeklinde dahi yapılabilmektedir. Konteyner demurajı borcunun uzun süreli işlediği hallerde ise belli dönemlerde taşıyan ya da acentesi tarafından taşıtan yahut gönderilene demuraj borcunun işlemeye devam ettiği ve konteynerin derhal boşaltılması gerektiğine dair açıklama içeren uyarı bilgilendirmeleri yapılmaktadır. Demurajla ilgili ülkemiz mahkeme kararları incelendiğinde, bu borca ilişkin yapılan 1 yıllık zamanaşımı hesaplamasının taşımanın

[916] TBK m.137

sona erdiği tarihten[917], fatura tarihinden[918], konteynerin taşıyana iadesi tarihinden[919] olmak üzere çok çeşitli şekillerde hesaplandığı görülmektedir. Kanaatimizce her ne kadar gün başına işletilerek muaccel olmaktaysa da uygulamada bu alacağın zamanaşımının hesaplanmasında göz önüne alınması gereken muacceliyet tarihi, her bir konteyner için demuraj süresi ne şekilde bitmiş olursa olsun artık hesaplanmadığı tarihten başlamalıdır. Bu tarih konteyner demurajı alacağının işlemeye başladığı ilk gün ya da günler bakımından bir yıllık zamanaşımının dolmasından sonraki bir tarih de olabilecektir. Ne var ki bu yorumun bir yıllık sürenin demuraj borcunun muaccel olduğu tarihten itibaren işlemeye başlayacağını düzenleyen TTK m.1246/2'ye aykırı olduğu ileri sürülebilir. Bu durumda Yargıtayın konteyner demurajının özel durumunu göz önünde bulundurarak TTK'nın 1246. maddesini özel olarak yorumlayan bir içtihatta bulunması son derece uygun olacaktır. Somut olaya göre konteyner demurajının bitimi ve bir yıllık zamanaşımının başladığı an kanaatimizce konteynerin taşıyana iade edildiği, demuraj alacağının sona erdirilerek faturalandırıldığı, taşıyan tarifesi uyarınca konteyner demurajı alacağının durarak konteyner bedeline dönüştüğü, bir yıllık zamanaşımı süresinin dolduğu, konteynerin imha edildiği ve her halde konteyner demurajı borcunun imkansızlaştığı tarih olabilir.

2.2.10.Standart Kırkambar Tip Sözleşmeleri ve Taşıyan Tarifelerinin Konteyner Demurajı Şartları Bakımından İncelenmesi

Çalışmamız kapsamında bu başlık altında kırkambar tip sözleşmeleri (liner terms) ve Türkiye'de uygulanan demuraj tarifeleri olarak *Hapag-Lloyd*, Arkas, *Maersk* ve *CMA CGM* şirketleri incelenecektir. Söz konusu şirketlerin seçilmesinde gözetilen en önemli kriter, hepsinin Türk limanlarında konteyner taşımacılığı gerçekleştiren büyük konteyner taşıyanları olmasıdır. Bu incelemenin temel amacı, yukarıda açıklandığı şekli ile

[917] İstanbul BAM 13. HD E.2018/739, K.2019/1306 Emsal Karar Arama (uyap.gov.tr) Son Erişim:15.05.2023
[918] İstanbul BAM 13. HD E.2018/127, K.2018/622 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023
[919] İstanbul BAM 14. HD E.2018/1697, K.2020/118 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

konteyner demurajı borcunun pratikte ne şekilde düzenlemelere tabi tutulduğunun tespiti ve bu düzenlemelerin hukuki bakımdan incelenmesidir.

2.2.10.1.Ortak Hükümler

İnceleme esnasında tüm taşıyanların standart sözleşme şartlarında belirttiği ve "Taşıyanın Tarifesi" başlığını taşıyan ortak hükmün, konteyner demurajının taşıyanın tarifesinde yer aldığı şekilde işleyeceği ve bu tarifenin taşıyan ya da herhangi bir temsilcisinden yahut söz konusu taşıyana ait internet sitesinden edinilebileceği olduğu tespit edilmiştir. Bu yöndeki hükümler çalışmamızın sonraki bölümlerinde inceleyeceğimiz TBK m.20-25 uyarınca yapılan genel işlem koşulları denetimi bakımından önemlidir. Yine ortak bir düzenleme olarak göze çarpan diğer bir şart ise düzenlenen konişmento özelinde konteyner demurajına ilişkin şartların, standart şartlardan farklı hükümler içermesi halinde konişmentodaki hükümlere öncelik tanınacağıdır.[920] Bu hüküm TTK bakımından ciro edilebilen bir tür kıymetli evrak olarak kabul edilen[921] konişmentonun ön yüzündeki yazılı şartların uygun ciro silsilesiyle devredildiği takdirde meşru (yetkili) hamil sıfatı ile navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişiler bakımından da geçerli olacağı kuralına[922] paraleldir.

İncelen tüm demuraj tarifelerinde yer alan bir diğer ortak uygulama olarak, hiçbir şirketin Türkiye ithalat tarifesinde demuraj-gecikme zararı (*detention*) ayırımına yer vermemesi; bu iki ücretin de "birleştirilmiş demuraj" şeklinde, konteynerin tacir tarafından liman sahasının dışına çıkarılıp çıkarılmadığına bakılmaksızın bir arada işletilmesidir. Bu düzenlemenin başlıca sebepleri kanaatimizce Türk hukukunda da demuraj-gecikme zararı ayırımına yer verilmemesi ve Türk liman sahalarında konteyner tedarikine ilişkin önemli bir darboğaz yaşanmamasıdır. Yine ülkemizin elverişli para birimi ile konteyner istif ve

---

[920] Terms of Conditions - Arkas Container Transport S.A. (arkasline.com.tr) Madde 3; BILL OF LADING CMA CGM Terms and Conditions online version 02.2020.pdf (cma-cgm.com) Madde 2; Hapag-Lloyd Bill of Lading Terms and Conditions.pdf Madde 2 ve Terms for Carriage | Maersk Terms Madde 2; Son Erişim:13.05.2023
[921] TTK m.831
[922] TTK m.1230 ve 1237

liman sahasında bekleme masraflarının dünyadaki başlıca uğrak limanlara göre daha düşük olması da kanaatimizce bu uygulamayı desteklemektedir.

Son olarak taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkının konteyner demurajı alacaklarını da kapsadığına yönelik düzenlemeler, bir önceki bölümlerde de ayrıntılı biçimde değerlendirildiği gibi Türk hukukuna paralel şekilde incelenen tüm genel şartlarda yer almaktadır.[923]

2.2.10.2. Arkas Line Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi

Standart sözleşme şartlarında konteyner demurajına ilişkin hükümler aşağıdaki gibidir:

"7.Konteynerler: (vi) "Konteynerin taşıyan tarafından tacirin kullanımı için temin edildiği ve gönderilenin tesislerinde boşaltıldığı hallerde gönderilen (teslim alan), boş konteynerlerin temiz ve her çeşit yükün taşınmasında kullanılabilir durumda liman sahasına ya da taşıyanın belirlediği bir başka yere belirlenen zaman içinde iadesinden sorumludur. Tacir, konteynerlerin bu belirlenen süre içinde geri getirilmemesinden kaynaklanabilecek konteyner demurajı kaybı ya da masraflardan sorumlu olacaktır."

"8.Hapis Hakkı: Hapis hakkı ile ilgili yukarıdaki hükümlerin genelliğine halel gelmeksizin ve yük üzerindeki mülkiyetin geçirilmiş olmasına ya da hapis hakkının kullanılmış olup olmadığına bakılmaksızın taşıyan; (b) gönderen yahut taşıtandan (gönderenin temsil ettiği kişi), gönderilen ya da teslim alanın tesislerine sevk edilen ve kayıp/yok olma gibi herhangi bir nedenle madde 7(v)'te belirtilen süre içinde limana ya da boşaltma yerine geri getirilmeyen konteynerin ikame değerini ve/veya doğrudan bu geri getirilmemeden kaynaklanan her tür zarar/masraf ve/veya konteynerin zarar görmesi halinde tamir masrafını (alıcı ya da gönderilenin, yahut bunların adamları ya da temsilcilerinin herhangi bir kusur ya da ihmali olup olmadığına bakılmaksızın)

[923] BILL OF LADING CMA CGM Terms and Conditions online version 02.2020.pdf (cma-cgm.com), s.3; Son Erişim:13.05.2023

konteynerin alıcıya tesliminden sonra talep edebilir. Leasing yolu ile kiralanmış konteynere ilişkin ikame değer, konteynerin leasing sözleşmesinde belirlenen değeri sayılacaktır."

"12.Navlun ve Masraflar: (iv) Tacir, talep halinde konteynerlere ilişkin gün başına tüm saklama masrafları ve/veya demuraj ücretinden taşıyandan edinilebilecek tarife uyarınca sorumlu olacaktır."

"27.Yükleten/Taşıtan ya da Tacirin Sorumluluğu: (4) Konteynerlerin mülkiyet ya da leasing yoluyla taşıyana ait olduğu ve tacir tarafından boşaltıldığı durumda tacir, boş konteynerleri içleri fırçalanmış ve temiz durumda tüm aksesuarları ile birlikte taşıyan, adamları ya da temsilcileri tarafından belirlenmiş limana, boşaltma yerine yahut bir başka yere belirlenen süre içinde iade etmekten sorumludur. Konteynerin belirtilen süre içinde iade edilmemesi halinde tacir bu iade edilmemeden kaynaklanabilecek demuraj, kayıp ya da masraftan sorumludur."[924]

Arkas Türkiye İthalat Demuraj Tarifesi uyarınca; "Pazar ve tatil günlerinin de dahil olduğu, konteynerin gemiden boşaltıldığı tarihten boş konteynerin dönüşüne dek işleyecek 7 (yedi) günlük serbest zamandan sonra, aşağıdaki demuraj tarifesi uygulanacaktır" diyerek gün başına, dönemsel olarak artan ve konteynerin türüne göre değişen, 20 USD ile 120 USD arasında bir günlük değerlemeye yer verilmiştir. Tarifede bu değerlemeye ek olarak: "Tarife *open top* konteynerlerde 3 katına, *flat rack* konteynerlerde iki katına çıkar. Boşaltma limanında oluşabilecek tüm masraflar ayrıca hesaplanır. Taşıyan teslim alınmamış yükü boşaltma limanına indirildiği tarihten 60 (altmış) gün sonra konteynerden tahliye etme hakkına sahiptir. Bu konişmento uyarınca taşınan yük taşıyanın tercihi üzerine güvertede ya da güverte altında taşınabilir. Konteyner(ler)in teslim alındıktan sonra 70 gün içinde taşıyanın antreposuna iade edilmemesi halinde 70. güne dek işleyecek olan demuraj ücretinin yanında 20'lik konteyner için 5.500 ve 40'lık konteyner için 8.500 USD'lik değer uygulanır. Demuraj miktarının konteynerin değerini geçmesi halinde taşıyan konteynerin değerini konteyner demurajı alacağının tazmini için kabul etme yükümlülüğü altında değildir. Yükün teslim

[924] Terms of Conditions - Arkas Container Transport S.A. (arkasline.com.tr) Son Erişim:13.05.2023

alınmaması halinde yükleten ya da taşıtan demuraj ve ilgili tüm gider ve harcamalardan sorumlu olmalıdır. Yükletence istiflendi, yüklendi, sayıldı ve mühürlendi."[925]

Bu tarifede kanaatimizce üzerinde durulması gereken en önemli husus, diğer taşıyanların demuraja ilişkin herhangi bir üst sınır belirlememiş olmalarına rağmen Arkas Line'ın bu yönde bir uygulamaya giderek demuraj süresini 70 gün ile sınırlandırmış olmasıdır. Taşıyan, kanaatimizce son derece isabetli şekilde, 70. günün sonunda geri gelmeyen konteynere ilişkin demuraj alacağının artık imkansızlaştığını kabul etmekte; imkansızlığa ilişkin bölümlerde de belirttiğimiz gibi[926] bu tarihten itibaren konteynerin iadesi borcu ortadan kalkarak konteynerin piyasadaki rayiç değeri olarak tazminat alacağına dönüşmektedir. Borcun imkansızlaştığı tarihe dek işleyecek olan 70 günlük demuraj borcunun ise geçerliliği devam edecektir.

Arkas Line Türkiye ihracat tarifesinde ise yurtdışına çıkarılacak konteynerler için demuraj ve gecikme zararının (*detention*) ayrı tarifeler ile ve çıkış limanına özel olarak hesaplandığı görülmektedir.[927] Bu ayırımın temelinde kanaatimizce konteynerin liman sahasından çıkarılıp ihraç yük ile istiflenerek ardiye olarak kullanılmasını önleme amacı yer almaktadır. Tarifede demuraj, dolu ihraç konteynerin terminal sahası ya da depoya girişinden gemiye yüklendiği ana dek; gecikme zararı ise boş konteynerin liman sahası ya da depodan çıkarılarak ihraç edilmek üzere dolu olarak yine aynı yere teslimine dek geçen süreler olarak tanımlanmıştır. Yine tarifede demuraj ve gecikme zararına ilişkin konteyner türüne göre ve gün başına birbirinden farklı serbest süreler belirlenmiş ve ithalat tarifesinin aksine herhangi bir üst sınır belirtilmemiştir.

2.2.10.3.CMA CGM Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi

Standart şartların "Gönderen/Tacirin Sorumluluğu" başlıklı 26. Maddesinde belirtildiği gibi: "(5) Tacir her boş konteyneri içi temiz, tehlikeli madde, plaka, etiket ya da

[925] Demuraj Tarifeleri - Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (arkasline.com.tr) Son Erişim:13.05.2023
[926] Bkz. Bölüm 2.2.9.
[927] demuraj - Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş. (arkasline.com.tr) Son Erişim:13.05.2023

işaretlemeden arınmış şekilde belirlenen yere geri getirmekten sorumludur. Taşıyan, tacirden, konteynerin verilmesi sırasında özellikle navlun olmak üzere, ödenecek tüm borçlar için, tamamıyla ya da kısmen taşıyanda kalacak, teminat niteliğine bir depozito alabilir. Hiçbir halde bu depozitoya faiz işletilmez."[928]

Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi[929] taşıyan acentelerinin gönderilenlere yük teslim talimat formu düzenlerken teminat olarak doğabilecek konteyner demurajına ilişkin depozito talep etmeleri mümkün olup; konteynerin boş şekilde taşıyana iade edilmesinden sonra artan miktar, talepleri üzerine gönderilenlerin hesabına yatırılmaktadır.

CMA CGM Türkiye İthalat-İhracat Demuraj Tarifesi uyarınca herhangi bir genel şart ya da üst sınıra yer verilmeksizin standart, soğutuculu, özel ekipman, yanıcı/tehlikeli yük taşıyan ve soğutucusu çalışmayan soğutuculu konteyner tipleri bakımından gün başına 26 USD'den başlayarak 300 USD'ye kadar çıkabilen farklı demuraj ücretleri belirlenmiştir. Tarifede hem ithal hem de ihraç konteynerler bakımından birleştirilmiş demuraj uygulandığı görülmektedir.[930]

2.2.10.4. Hapag-Lloyd Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Türkiye Demuraj Tarifesi

Taşıyanın konteyner demurajına ilişkin düzenlenmiş 12. ve 20. Maddelerine göre: "12.Tacirin Sorumluluğu: (3): Konteynerlerin taşıyan ya da taşıyan adına temin edilmiş ve tacirin tesislerinde boşaltılmış olması halinde tacir, boş konteynerlerin (tehlikeli madde, plaka, etiket ve işaretlemelerden arındırılmış şekilde) içleri fırçalanmış ve temiz şekilde taşıyan, adamları ya da temsilcileri tarafından belirlenmiş noktaya ya da yere belirlenen süre içinde geri getirilmesinden sorumludur. Konteynerin tarifede belirlenen süre içinde geri getirilmemesi halinde tacir, bu geri getirmemeden kaynaklanan tüm gecikme zararı, kayıp ve masraflardan sorumludur."

---

[928] Ibid, s.5
[929] Bkz. Bölüm 2.2.6.
[930] ithalatsdnd.pdf (cma-cgm.com) Son Erişim:13.05.2023

“20. Bildirim ve Teslim: (2) Tacir yükleri taşıyanın güncel tarifesinde belirlenen süre içinde teslim almakla yükümlüdür. Bu yönde davranmaz ise, taşıyan, herhangi bir bildirimde bulunmaksızın, konteynere istifli olması halinde yükü konteynerden tahliyeye ve /veya yükleri kıyıya, gemiye, açık ya da üstü kapalı alana, hasar ve zararı tacirin üzerinde olmak üzere depolayabilir. Bu şekilde bir depolama teslim teşkil edecek ve taşıyanın depolanan yükle ilgili sorumluluğu sona erecek, ve tacir demuraj ve gecikme zararlarının yanında ardiye ücretinden de sorumlu olacaktır.”

Şirketin Türkiye için yayınladığı ithalat ve ihracat konteyner demurajı tarifesi incelendiğinde, yine herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin, konteyner tipine göre 3, 7 ya da 15 günlük serbest sürenin sonunda gün başına ve konteynerin türüne göre, 15 ve 220 USD arası bir demuraj ücreti belirlenmiş olduğu görülmektedir. Tarifeye ilişkin kanaatimizce belirtilmesi gereken bir başka husus da serbest sürenin geminin limana yanaşması tarihinden itibaren başlatıldığıdır. Önceki bölümlerde de ayrıntılı biçimde incelendiği üzere serbest sürenin bu şekilde başlatılmasının (FOB ve F/O olarak da adlandırılan gemi bordasında teslim taşımalar hariç) TTK’nın emredici olarak düzenlenmiş 1178. Maddesine aykırı olduğu görüşümüzü burada da tekrarlıyoruz.

2.2.10.5.Maersk Line Konteyner Demurajına İlişkin Standart Sözleşme Şartları ve Demuraj Tarifesi

Tüm taşıyanların sözleşme şartlarında küçük farklılıklarla fakat aynı yönde düzenlendiği şekilde: “15.Tacirin Sorumluluğu 4.Konteynerler taşıyanca ya da taşıyan adına temin edilmiş ve tacir tarafından ya da onun adına boşaltılmış ise tacir, boş konteynerleri içi temiz, kokusuz ve teslim alındığı durumda taşıyanca belirlenen yer ya da noktaya iade etmekten sorumludur. Konteynerler belirlenen durumda ve/veya sürede iade edilmemiş ise tacir, bunun sonucu olarak oluşacak her tür gecikme zararı, kayıp ve masraftan sorumludur.”

Taşıyanın Türkiye ithalat demuraj tarifesi şartlarında ise serbest zamanın aralıksız hesaplandığı, başlama ve bitiş tarihlerinin de demuraj hesabına katıldığı, müşterilerle tarifeden farklı anlaşmaların yapılabileceği, serbest zamanın konteynerin gemiden tahliye

edildiği gün başlayacağı ve konteynerin liman sahasına boş şekilde getirildiği gün biteceği ve söz konusu günlerin de hesaplamaya dahil edileceği, son olarak da Türkiye'de birleştirilmiş demuraj ve gecikme zararı uygulamasının söz konusu olduğu belirtilmektedir. Tarifede konteyner tipine göre ayrıntılı değerlendirmelere yer verilmiş, gün başına ve türe göre değişiklik göstermekle birlikte 40 USD'den başlayıp 280 USD'ye kadar artabilen bir demuraj ücretlendirmesi yapılmıştır. [931]

Yine aynı şirketin Türkiye ihracat demuraj tarifesi incelendiğinde ise tıpkı Arkas Line tarifesinde olduğu gibi demuraj ve gecikme zararı (*detention*) ayırımının yanında Türkiye'deki farklı limanlarda farklı tarifeler uygulandığı göze çarpmaktadır.[932]

[931] Türkiye İthalat | Maersk Son Erişim:13.05.2023
[932] Türkiye İhracat | Maersk Son Erişim:13.05.2023

3.KONTEYNER DEMURAJINDA BORÇTAN SORUMLULUK BAKIMINDAN KARŞILAŞILABİLECEK HUKUKİ SORUNLAR

3.1.Konteyner Demurajında Taşıma Şekilleri ve Gecikmenin Meydana Gelme Sebebine Göre Sorumluluk Sahası Prensibi

Konteyner demurajının temelinde, yolculuk çarteri sözleşmelerindeki yükleme ve boşaltma sürelerine uyulmaması halinde işlemeye başlayan sürastarya kurumu bulunduğundan; sürastaryanın hesabı ve işlemesi ile ilgili pek çok prensip, nitelikleri elverdiği ölçüde hem ülkemiz hem de yabancı ülke mahkemelerince konteyner demurajına ilişkin verilen kararlarda uygulanmaktadır.

Milletlerarası özel hukuku birleştirmeye yönelik ülkemizin de tarafı olduğu Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması'nda[933] yer aldığı gibi, modern borçlar hukuku teorisinde sözleşmenin ifa edilmemesine ilişkin tüm haller TBK'nın aksine tek bir başlık altında toplanmış ve "ifa engelleri" olarak düzenlenmiştir. Bu sisteme göre sorumluluğun temeli garanti sorumluluğudur (*strict liability*). Bu sorumluluğun esası borçlu ve alacaklının, kendi etki alanları içinde kalan olaylardan kusurlu olup olmadıklarına bakılmaksızın sorumlu kabul edilmeleri ve pek çok klasik hukuk sisteminde olduğu gibi kusura dayalı sorumluluğa yer verilmemesidir.[934]

İşte sürastaryanın işlemesi bakımından TTK'daki sorumluluk esası da, müşterek hukuk sistemi ve milletlerarası borçlar hukukundaki gibi risk alanı içinde gerçekleşen tüm olaylardan garanti sorumluluğu kuralı çerçevesinde belirlenmiştir. Kanuna göre, yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından yükleme ve boşaltma süreleri, taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla herhangi bir gecikme yaşanması halinde işlemeyecektir.[935] Tarafların faaliyet alanına göre sorumluluk esasını düzenleyen kanun koyucu, sürastarya süresi bakımından ise sorumluluk sahası prensibini taşıyanın yararına genişleterek; sadece yükleme ya da boşaltmanın taşıyanın kusurundan kaynaklanan bir

---

[933] Türkiye bu sözleşmeye katılma yoluyla 2010 yılında taraf olmuştur. Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023
[934] Şahin, 6-7 ve 29.
[935] TTK m.1156/3 ve 1172/3

sebep uyarınca durması hallerinde sürastarya süresinin işletilemeyeceğini hüküm altına almıştır.[936] Bu sonuç kanaatimizce yükleme ya da boşaltmayı belirtilen süre içinde tamamlayamayarak borçlu temerrüdüne düşen taşıtan (çarterer) bakımından adil ve yerinde bir uygulama olmakla beraber bu çalışmanın önceki bölümlerinde değerlendirilen[937] ve İngiliz hukukunda kabul edilen "sürastarya bir kez başlarsa durmaz (*once on demurrage always on demurrage*)" prensibi ile de paraleldir.[938] Çalışmamızın önceki bölümlerinde söz konusu prensibin ortaya çıktığı hukuk sistemi olan İngiliz hukukunda dahi sürastaryanın durması ya da işlemesine ilişkin verilen mahkeme kararları incelendiğinde, sürastaryanın "makul sürenin aşılması", "sözleşmenin ayakta tutulmasında meşru bir menfaatin bulunmaması"[939], "tarafların anlaşması", "aksi yönde bir ticari teamülün varlığı", Türk hukukunda da yer aldığı şekilde "sürastarya süresinin işlemeye devam etmesine taşıyanın kusurlu bir hareketinin sebep olması" gibi pek çok istisnai halde durabileceği ya da bitebileceğine yönelik içtihat tespit edilmiştir.[940]

Ne var ki konteyner demurajı alacağı bakımından aynı prensibin savunulması kanaatimizce bu alacağın sürastaryadan ayrılan pek çok özelliği sebebiyle Türk hukukuna uygun değildir. Bu sebeplerin ilki ve en önemlisi, konteyner demurajı alacağının pek çok taşıyan tarifesinde herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin işletiliyor oluşudur. Gün olarak kararlaştırılması halinde ancak makul bir süre boyunca, gün olarak belirsiz süreli olması halinde ise kanunen en fazla 10 gün boyunca işletilebilen bir alacak olan sürastarya karşısında haftalar, aylar, hatta bazı hukuklardaki zamanaşımı sürelerinin fazlalığı sebebiyle yıllar boyunca işletilmeye devam edilebilen bir alacak olan konteyner demurajının bir kez başlaması halinde hiçbir şekilde durmayacağına yönelik bir tespit, sözleşmeler hukukunun temel ilkeleri ile örtüşmez. Yukarıda da ayrıntılı biçimde açıklandığı gibi sürastaryadaki donatan ile çarterer arasındaki geminin kullanılması ve kullandırılmasına yönelik anlaşma, deniz yolculuğu haricinde konteyner için geçerli olmaz; konteynerin tahsisi ve kullanım amacı sadece gemide bulunduğu sürece

---

[936] TTK m.1156/6 ve 1172/6
[937] Bkz. Bölüm 2.1.4.1.
[938] Yeni TTK ile kanun koyucunun staryadaki sorumluluk (faaliyet) sahası prensibinden ayrıldığı ve bu sebeple yeni düzenlemenin TTK'daki sistem ile çeliştiği yönünde Bkz. Banu Bozkurt Bozabalı. "Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kayıtlarını Taşıyan Sözleşmelerde Azami Sürastarya Süresi: Beklemek mi Beklememek mi?". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:22, Sayı:3, Cevdet Yavuz'a Armağan, (2016), s.517
[939] *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt [2015] EWHC 283*
[940] Bkz. Bölüm 2.1.4.1.

sürastaryaya paralellik gösterir. Kısacası konteynerin yolculuk öncesi ve sonrasındaki kullanım amacı birbirinden tamamen farklıdır. Yolculuk sırasında tıpkı gemi gibi yükün muhafazasına ve salimen taşınmasına hizmet eden konteyner; deniz yolculuğu dışında bir taşıma ekipmanı parçası olması sebebiyle bir taşıma modundan diğerine nakil, yükün karada istifi ve muhafazası, hırsızlık ve kaçakçılığa karşı korunması gibi navlun sözleşmesinin her iki tarafının da menfaat elde ettiği pek çok farklı amaca da hizmet etmektedir. Geminin işletilmesi ile konteynerin işletilmesi birbirinden farklı ticari faaliyetler olup, konteynere ilişkin sürastarya borcu gemidekine paralel şekilde belirlenemez. Yine bazı hallerde borçlunun, özellikle gümrük aşamasında yükle konteynerin aynı hukuki kadere dahil edilmesinden kaynaklanan uygulamalar sebebiyle, çarter sözleşmelerinden farklı olarak yükü istese de konteynerden tahliye edememesi söz konusudur. Bu nedenlerle bir kez işlemeye başladıktan sonra geçici ve sürekli imkansızlık halleri, mücbir sebep, tacirin mahvına sebep olacak şekilde yüksek olması, taşıyanın kusuru ile sebep olduğu gecikme halleri ve hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık durumlarında konteyner demurajı borcunun işletilemeyeceğinin kabulü kanaatimizce bu borcun hakkaniyete uygun şekilde sınırlandırılmasını sağlamaktadır.

Karşılaştırmalı hukuklar incelendiğinde, Amerikan Federal Denizcilik Komisyonunun (FMC) konu ile ilgili düzenlediği önceki bölümlerde de bahsedilen 2020 tarihli "Denizcilik Kanunu Çerçevesinde Demuraj ve Gecikme Zararlarına İlişkin Yorumlayıcı Kural (*Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act*)"[941] da da aynı hususun tartışıldığı görülmektedir. Komisyon konu ile ilgili yaptığı yorumda, yükle ilgililerin kontrolünde olmayan ve gerçekleşmesinde kusurlarının bulunmadığı mücbir sebep ve imkansızlık hallerinde konteyner demurajının "teşvik" fonksiyonun ortadan kalkarak tamamen "cezalandırma" fonksiyonun devreye girdiğinden bahisle hukuka aykırı bir uygulama halinde geldiğine dikkat çekmekte ve bu durumun Amerikan Denizcilik Kanunu'nun 41102 (c) maddesine de aykırılık teşkil ettiğini belirtmektedir. Böyle hallerde taşıyan, konteyner demurajı talep edemeyecek, fakat demurajın işlemediği

[941] Federal Register :: Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act, s.29653 vd. Son Erişim:13.05.2023

süre boyunca yüke ilişkin gerçekleştirdiği koruma ve barınak sağlama hizmetlerine ilişkin bir tazminat talep edebilecektir.

Birleşmiş Milletler, 2022 Deniz Ticareti Raporunda demuraj ve gecikme zararları kaleminin gün geçtikçe yükselmesinin monopol ve oligopol yapılara zemin hazırladığını ve bu ücretlerin haksız rekabet bakımından incelenmesi gerektiğini belirtmektedir. Yine bu raporda özellikle liman sahalarında artan demuraj ücretleri sebebiyle konişmento klozlarına (yukarıda incelendiği gibi Arkas Line'ın uygulamasına paralel olarak) sözleşmesel bir üst sınır getirilmesinin menfaatler dengesi bakımından uygun olacağı belirtilmekte, ABD'nin yanı sıra 2020 yılı itibariyle Hindistan otoritelerinin de demuraj ücretlerine zorunlu kısıtlamalar getirdiği bilgisi de yer almaktadır. [942]

Türk hukuku bakımından da yukarıda belirtilen hallerde, sürastaryanın teşvik fonksiyonunun tamamen ortadan kalktığı ve geriye sadece cezalandırma fonksiyonu kalacağı açıktır. Bu durumda konteyner demurajının hukuki mahiyeti şüpheye yer bırakmayacak şekilde, borçlar Türk hukuku anlamında bir tür "ifaya ekli cezai şart" olur. Ne var ki konteyner demurajının borçlunun kusuruna bağlı bir alacak olmadığından bahisle Türk hukuku bakımından cezai şart kabul edilemeyeceği yönündeki açıklamalarımız göz önüne alındığında[943]; TTK'da sürastaryaya ilişkin düzenlenen sorumluluk sahası prensibinin aynı şekilde konteyner demurajına da uygulanması kanaatimizce mümkün değildir.

3.2.Genel İşlem Koşulları Denetimi ve Standart Navlun Sözleşmelerindeki Konteyner Demurajı Hükümlerinin Bu Denetim Bakımından İncelenmesi

Bu başlık altında konteyner demurajı hükümlerine Türk Borçlar Kanunu'nda düzenlenmiş genel işlem koşullarının denetimi bakımından herhangi bir kısıtlama getirilip getirilemeyeceği tartışılacaktır. Bunun için öncelikle genel işlem koşullarının niteliği ve Türk borçlar hukuku bakımından denetimine kısaca değinilecek; ardından

[942] United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2022.** New York, 2022, s.140, 144 ve 154. Review of Maritime Transport 2022 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023
[943] Konuyla ilgili ayrıntılı değerlendirme için Bkz. Bölüm 2.2.2.

doktrinde de hala geçerli bir tartışma olan ticaret kanunu ve tacirler bakımından bu denetimin mümkün olup olmadığına görüşümüz doğrultusunda bir açıklama getirilmeye çalışılacaktır. Daha sonra deniz ticareti hukuku genelinde ve navlun sözleşmelerine ilişkin hükümler özelinde genel işlem koşulları denetiminin hukuken uygulanıp uygulanmayacağı belirlenerek konteyner demurajına ilişkin sözleşme hükümleri, bu denetime tabi olsa idi hangi düzenlemelerin denetime takılarak geçersiz sayılabileceği üzerine bazı değerlendirmeler yapılacaktır.

3.2.1.Genel İşlem Koşulları ve Türk Borçlar Kanunu'ndaki İlgili Hükümlere Genel Bakış

Modern ticaret çerçevesinde, üretim ile tüketimin 1900'lerin sonunda büyük bir artış göstermesi ile birlikte, elinde pazarlık ve hukuki yeterlilik gücünü bulundurarak tüketici karşısında aşırı güçlü konuma gelen satıcıların hak ve yetkilerinin sınırlandırılması amacıyla kanun koyucular; tüketicinin korunmasına özel düzenlemeler getirerek taraflar arasındaki bu dengesizliği azaltmaya çalışmıştır. Söz konusu girişimlerden Türk hukukuna en çok etki edeni, Avrupa Konseyinin 1993 tarihli "Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlara İlişkin Direktifidir".[944] Ülkemiz de söz konusu direktifin Türk hukukuna yansıması amacıyla 2013 tarih ve 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun "Haksız Şartlar" başlıklı 5. Maddesine getirdiği değişiklik ve ilgili yönetmelik ile[945] tüketici sözleşmelerinde yer alan bu tür şartların geçersiz sayılacağını belirterek Avrupa hukukuna uyumu sağlamıştır. Ne var ki sözleşme özgürlüğüne tüketici sözleşmeleri bakımından kamu yararı gözetilerek getirilen bu kısıtlamalar, yerini zamanla ticari olanlar da dahil olmak üzere her tür sözleşmenin denetimine bırakmıştır.[946] Bu sebeple özel hukukun en temel ilkesi olan sözleşme özgürlüğüne hem tüketici hem ticaret hukuku

---

[944] Council Directive 93/13/EEC, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993L0013&from=EN Son Erişim:13.05.2023

[945] 14.03.2003 tarihli ve 4822 Sayılı "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" T (resmigazete.gov.tr); 13.06.2003 tarihli ve 25137 Sayılı "Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik" T (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[946] Sözleşmelerde taraflar arasındaki adaletin sağlanması bakımından tüketici sözleşmeleri ile ticari sözleşmeler arasında herhangi bir ayırım yapılmaması gerektiği yönünde Bkz. Martijn W. Hesselink. "Unfair Terms in Contracts Between Businesses". Reiner Schulze ve Jules Stuyck (Ed.), **Towards a European Contract Law** içinde. Münich: Sellier European Law Publishers, 2011, s.131-147.

alanlarında yeni kısıtlamaların getirilmesi söz konusu olmuştur. Günümüzde karşılaştırmalı hukuklar incelendiğinde özellikle son yıllarda, tüketici sözleşmelerinin yanında her iki tarafın da tacir olduğu ticari sözleşmelerde de, belirli özellikleri taşıyan genel işlem koşullarının geçersizlik yaptırımı ile ortadan kaldırılmasına yönelik kanuni düzenlemeler getirildiği göze çarpmaktadır.[947]

Türk hukuku bakımından genel işlem koşulları (şartları), ilerideki zaman diliminde yapılacak birden çok sözleşmenin içeriğinin oluşturmak amacıyla önceden ve tek taraflı olarak düzenlenen; taraflardan birinin sözleşmenin kurulabilmesi için karşı tarafa müzakere edilmeksizin dayattığı (*take it or leave it*) sözleşme şartları olarak tanımlanmaktadır.[948] Türk Borçlar Kanunu'na göre bu koşulların sözleşmenin metninde ya da ekinde yer alması, kapsamı ve şekli önem taşımadığı gibi; aynı amaçla düzenlenen farklı metinlere sahip sözleşmelerdeki hükümlerin de genel işlem koşulu sayılması mümkündür.[949] Genel işlem koşullarına ilişkin hükümler borçlar Türk hukukuna ilk kez 2012 tarihli Borçlar Kanunu madde 20-25 ile girmiş olup, bu koşullara ilişkin hükümlerin kaynağını büyük ölçüde Alman Medeni Kanunun aynı konu hakkındaki hükümleri oluşturmaktadır. Yine de Alman kanun koyucu tarafından on madde halinde ve istisnaları ile birlikte son derece ayrıntılı biçimde düzenlenen hükümlerin beş maddeye sığdırıldığını, bu sebeple ortada konu ile ilgili yoruma açık ve aydınlatılmamış pek çok alan bırakıldığını söylemek mümkündür.[950] Belirtmek gerekir ki konumuzla bağlantılı olacak şekilde bir örnek olarak, Alman kanun koyucu tarafından düzenlen kullanana edimi hiç veya zamanında kabul etmeme, temerrüt ya da sözleşmeden dönme hallerinde uygulanacak cezai şartlara ilişkin kayıtların genel işlem koşulları denetiminden geçemeyeceğine ilişkin hüküm Türk hukukunda yer almamaktadır.[951]

---

[947] Belçika, Fransa, Almanya, Amerika ve İngiltere hukuklarında konu ile ilgili güncel düzenlemelere ilişkin Bkz. Better Contracts: Unfair contractual terms in B2B contracts - YouTube Son Erişim:13.05.2023

[948] Tanımlar için Bkz. TBK m.20/1; Ayşe Havutçu. **Açık İçerik Denetimi Yoluyla Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması.** İzmir: Güncel Hukuk Yayınları, 2003, s.74; Atilla Altop. "Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'ndaki Genel İşlem Koşulları Düzenlemesi". **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Reyegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı** içinde. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 2007, s.258

[949] TBK m.20/1 ve 20/2

[950] Seza Reisoğlu. "Banka Uygulamaları Açısından Yeni Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşulları ve Eleştirisi", s.1 SR_Borclar_Kanunu_Genel_Islem_Sartlari.doc (live.com) Son Erişim:13.05.2023

[951] Aydoğdu, Murat. **Genel İşlem Koşulları Şerhi.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2018, s.308

Kanaatimizce bunlardan konumuz bakımından en önemli husus, genel işlem koşullarına ilişkin bazı hükümlerin tacirler arası (*business to business/B2B*) işlemlerde[952] uygulanamayacağını (içerik denetiminin mümkün olmayacağını) düzenleyen BGB 310 maddesinin kanun koyucu tarafından Türk hukukuna aktarılmamış olmasıdır.[953] Kanun koyucunun bu yönde bir düzenlemeye gitmesinin temelinde kanaatimizce Türk hukukunda kullanılan "tacir" teriminin son derece geniş bir ekonomik aralığa hitap etmesi ve milyonlarca dolarlık ticaret şirketlerinin yanında geliri esnaf faaliyetini biraz aşan özel kişilerin bile bu kavrama dahile dilmiş olması yatmaktadır. Bu sebeple her ne kadar TTK bakımından "tacir" olarak kabul edilse de, ekonomik anlamda çok küçük ölçekli tacirlerin büyük ticaret şirketleri ile sözleşme akdederken baskı altına alınabilmekte ve kanunun korumasına ihtiyaç duyabilmektedir. Yine Türk hukukunda genel işlem koşullarına ilişkin hükümlerin ayrıntılı düzenlenmemesinin yanında eski İsviçre Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Kanun'dan alınan TTK m.55, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Tüketici Kanunu ve Haksız Şartlar Yönetmeliği gibi pek çok düzenlemenin farklı terimler ve düzenlemeler içermesi hem uygulama hem de öğretideki yorumlama bakımından karışıklık yaratmıştır.

3.2.2.Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümlerin Her İki Tarafın Tacir Olduğu Sözleşmeler Bakımından Uygulanması

Genel işlem koşullarını düzenleyen TBK hükümlerinin tamamı emredicidir. Bu durum haklı olarak pek çok tacirler arası işlem bakımından yürürlük denetiminin gereksiz ve işlem hayatının hızına aykırı bir düzenleme olması sebepleriyle eleştirilmiştir.[954] Türk öğretisindeki baskın görüş, sözleşmelerde kullanılan genel işlem koşullarına ilişkin hükümlerin herhangi bir sınırlama getirilmeksizin düzenlenmiş olmasındaki amacın, konuyu tüketici hukuku sınırlarından çıkararak ticari niteliktekiler de dahil olmak üzere

---

[952] Bundan sonra kısaca "ticari sözleşmeler" olarak isimlendirilecektir.

[953] Ayşe Havutçu. "Genel İşlem Şartlarının Sözleşme ile İlişkilendirilmesinde Düzenleyen (GİŞ Kullanan) İçin Getirilen Külfetler". **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3 (2015), s.243; Sevilay Uzunallı. "Genel İşlem Şartlarının Haksız Rekabet Hükümleriyle Denetlenmesi". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXXI, Sayı:2, (2013), s.393

[954]Yeşim Atamer. "Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi". **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu** içinde. Ankara: BATIHAE Yayını, 2012, s.35

her tür sözleşme bakımından uygulanmasına olanak tanınması olduğu yönündedir.[955] Kanun koyucunun hükümlere ilişkin genel gerekçesi ve hali hazırda özel hüküm niteliğindeki Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda getirilen düzenlemenin yanında TBK'da da aynı konunun düzenlenmesi, bu görüşü destekler niteliktedir. Konu ile ilgili Yargıtayın da aynı görüşte olduğunu söylemek mümkün olmakla birlikte[956]; yüksek mahkemenin ticari sözleşmeler bakımından genel işlem şartlarının denetimine ilişkin içtihatları son derece az sayıdadır. Buna karşılık öğretimizde bazı yazarlar, TBK'daki genel işlem koşullarına ilişkin düzenlemelerin ticari sözleşmelere uygulanmaması gerektiği görüşündedir. Bu yazarların bir kısmına göre TTK m.55 (f) ile "Haksız Şartlar" başlığı altında düzenlenen; tacirlere dürüstlük kuralına aykırı genel işlem şartları kullanma yasağı getiren ve aksine davranışa karşı haksız rekabet davası açma hakkı tanıyan düzenleme, TBK'daki genel işlem koşullarına ilişkin hükümlerle aynı amaca hizmet etmekte ve TTK'daki hükümler TBK'dakilere kıyasla özel nitelikte olduklarından genel işlem şartlarına ilişkin genel hükümlerin ticari sözleşmelere uygulanması mümkün görünmemektedir.[957] Bir diğer görüş ise, basiretli iş adamı olarak hareket etme yükümlülüğü dolayısıyla tacirlerin genel işlem şartları denetiminden yararlanmasının mümkün olamayacağını belirtmektedir.[958] Bir başka görüşe göre, eğer genel işlem koşullarına ilişkin denetim tacirlere de uygulanmak istenseydi TBK ile aynı dönemde yeniden hazırlanan TTK'ya buna ilişkin bir düzenleme getirilmiş olurdu ve bu sebeple

---

[955]TBK m. 20 Gerekçesi, s.8 Mizanpaj 1 (tbmm.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023; Altop, s.257;Yeşim Atamer (2012), s.10; Meral Sungurtekin Özkan. "Medeni Yargılama Hukukunda Yetki Sözleşmeleri ve Genel İşlem Koşulları Bağlamında Değerlendirilmesi". **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3, (2015), s.500; Murat Aydoğdu. **Türk Borçlar Hukuku'nda Genel İşlem Koşullarının ve Tüketici Hukuku'nda Haksız Şartların Denetimi.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014, s.165 vd.; Mehmet Akçaal. "Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşullarına Dair Hükümleri Hakkında Genel Bir İnceleme". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XVIII, Sayı:1, (2014), s.52; Şebnem Akipek Öcal. "Türk hukukunda Haksız Şartlar ve Sonuçları". **YÜHFD.** Cilt: XII, Sayı:2, (2015), s.211; İlknur Serdar. "TBK'nun Genel İşlem Şartları Hükümlerinin Kişi Bakımından Uygulama Alanı". **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3 (2015), s.238-239; Adem Yelmen, **Türk Borçlar Kanunu'na Göre Genel İşlem Şartları.** Ankara: Yetkin Yayınları, 2014, s.70; Tuğçe Tuzcuoğlu. **Genel İşlem Şartları.** Ankara: Seçkin Yayınları, 2020, s.174 vd.

[956] Yargıtay 3. HD E.2014/13539, K.2014/16751: "*6098 sayılı TBK'nun uygulanması ile ilgili olarak kişi açısından bir sınırlama yapılmamıştır. Yani genel işlem koşullarına ilişkin düzenlemeler tacirler yanında tacir olmayanlar (tüketiciler, alıcılar, müşteriler) için de uygulanabilecektir*." Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[957] Gökhan Antalya, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I.** 2. Baskı. İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2019, s.483-486; aynı yönde Bkz. Ebru Ceylan. "Genel İşlem Koşulları". Herdem Belen ve İsmail Atalay (Ed.) **Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan Cilt I** içinde. İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, 2014, s.176; Gökhan Antalya ve E. Doğa Doğancı. "Genel İşlem Koşullarında Saydamlık Kuralının, Bunun TBK m.20 vd.'daki Görünümlerinin ve TTK m.55 f.1 f ile TBK m.20 vd.'nın Birlikte Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:24, Sayı:2 (2018), s.844-845 ve 855; Mustafa Tiftik ve Zeynep Özcan. "Türk Borçlar Kanunu'na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt: 31, Sayı:1, (2015), s.52

[958] Metin Topçuoğlu. "Genel İşlem Şartları ile Rekabet İhlali ve Sonuçları". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XIX, Sayı:4, (2014), s.19, 28 ve 35

TBK karşısında TTK kanun koyucusunun iradesinin ticari sözleşmeleri bu denetimin dışında bırakmak olduğunun kabulü gerekmektedir.[959] Son olarak bir diğer görüş, tacirlerin tüketicilere göre genel işlem koşullarını müzakere etme şanslarının bulunması ve basiretli bir iş adamı gibi hareket zorunluluklarından bahisle ticari sözleşmelere TBK hükümlerinin uygulanamayacağını savunmaktadır.[960]

Bu görüşler karşısında doktrinde, temelinde bir haksız fiil olan haksız rekabete ilişkin düzenlenen söz konusu hükmün TBK'da düzenlenen genel işlem şartları hükümlerinden tamamen farklı bir amaca hizmet ettiği ve bu sebeple yarışan hükümler niteliğinde olmadıkları hususu da belirtilmektedir.[961] TBK'da düzenlenen genel işlem şartları denetiminin amacı, taraflar arasındaki sözleşme ilişkisine somut olarak müdahale ederek zayıf tarafı korumak iken; TTK ile düzenlenen haksız rekabet hükümleri ile amaçlanan, piyasadaki rekabetin korunmasına ilişkin yapılan soyut bir denetimdir.[962] Kanaatimizce öncelikle TBK'da düzenlendiği şekli ile genel işlem koşullarına ilişkin her türlü denetimin ticari sözleşmelerde de uygulanabilmesi; TTK'da düzenlenen ve tacire pek çok sorumluluk yükleyen, başta "basiretli tacir" ilkesi olmak üzere pek çok hükmün ruhuna aykırıdır. Buna karşılık TTK m.55 (f) hükmünün uygulanma amacı olan haksız rekabet ile mücadele, kanun koyucunun genel işlem koşullarına ilişkin öngördüğü denetim ile aynı amaca hizmet etmekten hayli uzaktır. Aksi kabul edilse bile ticari davalara uygulanacak hükümler bakımından değerlendirildiğinde Türk hukukunda, emredici olarak düzenlenmiş genel işlem şartı hükümleri hakim tarafından öncelikle uygulanmalıdır. Ayrıca TBK'nın genel işlem şartlarını düzenleyen hükümleri karşısında TTK'nın haksız rekabeti önlemeye yönelik düzenlenmiş 55. maddesi aynı hukuki yararı gözetmeye yönelik olmadığından özel-genel hüküm ilişkisi içinde değerlendirilmemeli, bu hükümlere birbirlerini tamamlayan hükümler gözüyle bakılmalıdır. Bu durumda tam da kanun koyucunun TBK gerekçesinde açıkladığı iradeye paralel şekilde, kanaatimizce ticari hayatın işleyişine ve pek çok ticari hükmün özelliklerine aykırı olsa da, TBK m.20-

---

[959] Kerim Atamer, "Tacirler Arasındaki Sözleşmelere, Genel İşlem Koşullarıyla İlgili Hükümler (TBK m.20-25) Uygulanır mı?". İbrahim Bektaş ve İfakat Balık (Ed.), **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXX** içinde. Ankara: Sözkesen Matbaacılık, 2017, s.16 vd.

[960] Nil Kula Değirmenci. **Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021, s.57

[961] Aydoğdu, s.165 vd.; Topçuoğlu, s.5; Uzunallı, s.392

[962] Uzunallı, s.405

25 hükümlerinin ticari sözleşmelere uygulanmasından kaçınabilmek hukuken mümkün görünmemektedir.

Genel işlem koşullarının Türk hukukunda her iki tarafının da tacir olduğu (ticari) sözleşmeler bakımından da uygulama alanı bulacağını tespit ettikten sonra; bu şartların kanuni denetimine ilişkin ayrıntılı bir inceleme yaparak, ticari sözleşmeler bakımından hangi denetim aşamalarının ne şekilde uygulanabileceğini değerlendirmek gerektiği kanısındayız. TBK'da genel işlem koşullarının sözleşme kapsamında sayılması ve geçerli kabul edilebilmesi için kanun koyucu üç aşamalı bir denetim öngörmektedir: öncelikle genel işlem koşullarının yapılan sözleşmeye toplu olarak dahil edilip edilmeyeceğine ve tek tek incelenmesine yönelik yürürlük (bağlayıcılık, kapsam) denetimi gerçekleştirilecek, bu denetiminin olumlu olarak sonuçlanmasının ardından sırasıyla (açık ve anlaşılır olmayan ya da birden fazla anlama gelen hükümler bakımından yapılan) yorum ve temelinde aleyhe hüküm koyma yasağı olarak da adlandırabileceğimiz geçerlilik (içerik) denetimleri yapılacak ve nihayetinde sözleşme şartlarında düzenlenen genel işlem koşullarının hukuki akıbeti konusunda bir karara varılacaktır.[963]

Genel işlem koşullarına ilişkin denetimin kapsamı bakımından tartışılan bir diğer konu, sözleşmelerdeki esaslı unsurların bu denetime tabi olup olmadığı hususudur. Özellikle iki tarafa borç yükleyen ticari sözleşmelere bakıldığında ise, büyük bölümünü asıl edim ile karşılığında bir miktar paranın ödenmesi temelinde kurulan alım satım sözleşmeleri bakımından; biz de sözleşmenin esaslı unsurlarının genel işlem şartı olarak değerlendirilemeyeceği kanısındayız. Bunun dört temel hukuki sebebi vardır. Bunlardan ilki serbest piyasa ilkesi gereğince herkesin sunduğu mal ve hizmetin bedelini özgürce belirleme hakkının kabulüdür.[964] İkinci sebep ise borçlar hukukundaki sözleşme özgürlüğü ilkesi gereğince bu kabulün tarafların akdettikleri sözleşmedeki edim ve karşı edimi özgürce belirlemeleri bakımından da geçerli olmasıdır. Üçüncü gerekçe Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik m.6/2'de düzenlenen, sözleşmedeki haksız şartlar bakımından asli edim yükümlülükleri arasındaki ve ücretteki dengesizliğe ilişkin bir değerlendirme yapılamayacağı hükmüdür.[965] Kanaatimizce

[963] Genel işlem koşullarındaki denetimin 7 aşamadan oluştuğuna ilişkin Bkz. Antalya ve Doğancı, s.829-830
[964] Yeşim Atamer (2012), s.56 vd.; Antalya (2019), s.483; Havutçu (2003), s.5; aksi yönde Topçuoğlu, s.52
[965] Mevzuat Bilgi Sistemi Son Erişim:13.05.2023

tüketici sözleşmelerine ilişkin uygulanan bu kural, ticari nitelikteki sözleşmeler için evleviyetle uygulanmalıdır. Son olarak TBK m.2/1'e göre bir sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi için tarafların esaslı unsurlar üzerinde anlaşmış olmaları gerekir ki, esaslı unsurları içeren sözleşme hükümlerinin GİŞ denetiminden geçememeleri ihtimalinde TBK m.22 uyarınca hakime esaslı unsuları yeniden belirleme yetkisi verilmesi kanaatimizce temel amacı ortadan kalkmış sözleşmeler bakımından hukuka aykırı olacağından, sözleşmenin bu halde kurulmuş sayılabileceği kabul edilemez.[966]

Genel işlem koşullarına ilişkin denetimin kapsamına ticari sözleşmelerdeki asıl edimlerin dahil edilemeyeceğini de belirledikten sonra, ticari sözleşmeler bakımından genel işlem koşulları denetiminin ne şekilde yapılmasının uygun olabileceğine kısaca değinmek gerekir. İlk aşama olan yürürlük denetimi TBK m.21'de düzenlenmiştir. Hükme göre karşı tarafın menfaatine aykırı olarak düzenlenen genel işlem koşullarının sözleşmeye dahil edilebilmesi için koşullar hakkında açıkça bilgi verilerek içeriklerini öğrenme imkanı sağlanması (müzakere edilmesi) ve karşı tarafça kabulü gereklidir. Sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı genel işlem koşulları ise her halde yazılmamış sayılacaktır. Kanaatimizce söz konusu hükmün tarafları tacir olan sözleşmelere uygulanması bakımından TTK'da tacirlere ilişkin düzenlenen özel nitelikteki hükümlerin de değerlendirmeye dahil edilmesi zorunludur. Öncelikle TBK m.21'deki "*müzakere edilme*" kavramı ticari sözleşmeler bakımından basiretli tacir ölçütüne göre değerlendirilmeli ve çok küçük ekonomik ölçekli tacir karşısında çok büyük ve ticaret şirketi niteliğindeki alanında uzman tüzelkişi tacir arasındaki sözleşmeler hariç tutularak, tacirin akdettiği ticari sözleşmelerdeki şartlara ilişkin bilgisiz ve deneyimsiz olamayacağı ve hukuki yardımdan mahrum olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır. Böyle durumlarda sözleşmeye ilişkin bir global kabul ile genel işlem şartlarının sözleşmeye dahil edilmiş olacağı kabul edilmelidir. Nitekim Alman hukukunda tacirler arası sözleşmeler bakımından yürürlük denetiminin hiç yapılmadığı belirtilmekte[967] ve Türk

[966] Aksi yönde Bkz. Mehmet Akçaal. "Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşullarına Dair Hükümleri Hakkında Genel Bir İnceleme". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XVIII, Sayı:1, (2014), s.59
[967] BGB 305 ve 310

hukuku bakımından bu denetimin gereksiz olmakla birlikte mahkemelerce son derece yüzeysel biçimde yapılması gerekliliği doktrinde de haklı olarak savunulmaktadır.[968]

TBK m.21/2'de yer aldığı şekilde "*sözleşmenin niteliği ve işin özelliğine aykırılık*" kriteri ise tacirler bakımından değerlendirilirken, kanaatimizce tacirin basiretli davranma yükümlülüğü[969] göz önüne alınarak söz konusu hükmün ticari sözleşmelere kural olarak uygulanmaması gerekecektir. Tek satıcılık ya da piyasada monopol tacirle sözleşme yapma zorunluluğu gibi tacirin bir başka tacir ile sözleşme yapma şansının bulunmadığı istisnai hallerde ise, akdedilen sözleşmeye ilişkin Ticaret Kanunu başta olmak üzere ticari hükümler içeren tüm özel kanun ve yönetmeliklerde yer alan ticari sözleşmeler ve şartları göz önünde bulundurulmalı; uluslararası ticaret ile ilişkili bir sözleşme söz konusu ise aynı ya da benzer nitelikte uluslararası standart sözleşme örnekleri de incelenmeli ve genel işlem koşulunun sözleşmeye yabancı olup olmadığına bu şekilde karar verilmelidir.

TBK m.23'te düzenlenen yorum denetimi kuralı, temeli Roma hukukuna dek dayanan ve hali hazırda Türk hukuku da dahil olmak üzere pek çok hukuk sisteminde de yer alan düzenleyen aleyhine yorum kuralının genel işlem koşullarına yansıtılmasından ibarettir.[970] Kanaatimizce genel işlem koşullarına ilişkin bu yönde bir hüküm ihdas edilmemiş olsaydı dahi, söz konusu kuralın özel hukukun genel ilkeleri çerçevesinde mahkemelerce uygulanması gerekli idi.

TBKm.25'te yer aldığı şekli ile sözleşmelere *"dürüstlük kurallarına aykırı olarak, karşı tarafın aleyhine veya onun durumunu ağırlaştırıcı nitelikte"* genel işlem şartlarının koyulması yasağı; hakime ve mahkemeye söz konusu genel işlem şartlarının yapılan sözleşmeye dahil olup olmadığını belirleme, yani içerik denetimi yetkisi vermektedir. İçerik denetiminin hukuki temelini TMK m.2'de düzenlenen dürüstlük kuralı oluşturmaktadır.[971] Ne var ki ticari sözleşmelerde yer alan genel işlem koşullarına ilişkin, diğer sözleşmelerdeki koşullara uygulanacak türde bir içerik denetimi uygulanabilmesi kanaatimizce mümkün değildir. Ticaretle uğraşan gerçek veya tüzel kişi her tacir, ticari

---

[968] Yeşim Atamer (2012), s.35
[969] TTK m.18/2
[970] Roma hukukundan gelen "in dubio contra stipulatorem" (Sözleşme, şüphe hâlinde düzenleyen aleyhine yorumlanır) genel ilkesi. TBK m.23 gerekçesi s.36 Mizanpaj 1 (tbmm.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023
[971] Tiftik ve Özcan, s.32; Topçuoğlu, s.17; Atilla Altop. "Seminer: Borçlar Kanununa Getirilen Yenilikler". **İzmir Barosu Dergisi** içinde. Yıl:77, Sayı:2, (2012), s.34-35.

işletmesiyle ilgili akdettiği tüm sözleşmelerde basiretli bir iş insanı gibi hareket etme yükümlülüğünde olup;[972] konuyla ilgili bilgi ve tecrübesinin bulunmadığını, yanıltıcı özellikteki şartlarla yanıltıldığını yahut sözleşme şartlarını anlayabilecek kapasitede olmadığını iddia yahut ispat edemez. Bu sebeple hakim, doktrinde de haklı olarak savunulduğu gibi, ticari sözleşmelerde kullanılan genel işlem şartlarına ilişkin TBK m.25'teki kuralın yorumlanmasında TTK m.55 (f)/1ve 2'deki ölçütü göz önüne almalı ve sadece *"doğrudan veya yorum yolu ile uygulanacak kanuni düzenlemeden önemli ölçüde ayrılan veya sözleşmenin niteliğine önemli ölçüde aykırı haklar ve borçlar dağılımı öngören"* genel işlem koşulları bakımından bu kuralı uygulamalıdır.[973] Sonuç olarak belirtmek gerekir ki mahkemeler tacirlere ilişkin içerik denetimini mutlaka özel olarak yapmalıdır ve bu denetimin TBK m.25'te belirtildiği yalın hali ile uygulanması ticari hayatın işleyişine ve tacir olmaya ilişkin ilkelerin özelliklerine aykırıdır.[974]

3.2.3.Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümlerin Genel Olarak Deniz Ticareti Hukuku Sözleşmeleri ve Özellikle Navlun Sözleşmeleri Bakımından Uygulanması Sorunu

Deniz ticareti hukuku özelinde incelendiğinde, genel işlem koşullarının bu alanın vazgeçilmez bir parçası olduğunu söylemek mümkündür. Uluslararası niteliği sebebiyle bu alanda kullanılan sözleşmelerin neredeyse tamamı ileride pek çok sözleşme tarafına sunulmak üzere standart olarak önceden hazırlanmakta; sözleşmenin yapıldığı yer hukukuna göre yalnızca ufak değişikliklerle dünyanın farklı noktalarında donatan, çarterer, taşıyan, tersaneler, yakıt tedarikçileri, gemi adamları ve taşıtanlar gibi pek çok tarafça akdedilmektedir. Deniz ticareti hukukunun kendine has ve standart yapısı gereğince yerel hukuktan bağımsız şekilde benzer nitelik ve şartlarda sözleşmeler kullanıldığı; bu sebeple yerel kanun koyucuların kendi hukuk sistemlerindeki deniz ticaretine ilişkin düzenlemeleri büyük ölçüde bu yerleşmiş uygulamayı göz önüne alarak

---

[972] Topçuoğlu, s.18

[973] Ayrıntılı açıklama için Bkz. Gökhan Antalya, "6098 Sayılı TBK'nın 20-25. Maddede Yer Alan "Genel İşlem Şartları" ile 6502 Sayılı TKHK'nın 5. Maddesinde Yer alan "Haksız Şartlar"ın Karşılaştırılması". **Terazi Aylık Hukuk Dergisi.** Cilt:9, Sayı:99, (2014), s.44-46; Yeşim Atamer (2012), s.67

[974] Türkel (2019), s.752

yaptıkları söylenebilir. Bu global yapı nedeni ile deniz ticareti alanında uzmanlar ile bu alandaki tacirler bir araya gelerek uluslararası organizasyonlar oluşturmuş ve bazı standart sözleşme metinleri üzerinde yıllar süren inceleme ve tartışmalar sonucunda uzlaşma sağlamışlardır. Özellikle Baltık ve Uluslararası Deniz Ticareti Hukuku Komisyonu (BIMCO), Uluslararası Deniz Ticareti Organizasyonu (IMO) ve Uluslararası Ticaret Hukuku Birleşmiş Milletler Komisyonu (UNCITRAL) deniz ticareti sözleşmeleri ve deniz ticareti hukuku alanında standart sözleşme ve model kanun metinleri hazırlayan başlıca organizasyonlardır. Bu organizasyonların yayınladığı standart sözleşme metinleri ve model kanunlar dünyanın her yerinde deniz ticareti sözleşmelerinde gerek genel hükümler gerekse seçilen hukuk şeklinde yer almaktadır.[975] Türk hukukunda ve karşılaştırmalı hukuklarda pek çok yazarın hemfikir olduğu üzere ticari sözleşmeler bakımından tarafların, uluslararası bir kuruluşun önceden hazırlayarak herkesin kolaylıkla ulaşabileceği şekilde yayınladığı standart sözleşme metinlerinden herhangi birinin[976] kullanılması hususunda anlaşmış olmaları halinde bu durum; sözleşme şartlarının genel işlem koşulları denetimine tabi tutulmasına engeldir.[977] Bu durumda deniz ticaretinde de başta BIMCO olmak üzere uluslararası organizasyonlar tarafından yazılmış standart sözleşmeler genel işlem koşulları değil, tarafların üzerinde anlaştığı sözleşme hükümleri olarak kabul edilmeli ve genel işlem koşulları denetiminden tamamıyla muaf olmalıdır. Özellikle çarter sözleşmeleri bakımından taraflar arasındaki müzakereler brokerler aracılığı ile yürütülmekte, genellikle standart sözleşme hükümleri temel alınarak tarafların iradesi ile bazı genel işlem koşulları iptal edilmekte ve yerlerine kararlaştırılan şartlar hazırlanarak sözleşme eki (*rider pages*) olarak sözleşmeye dahil

[975] Milletlerarası Türk hukukuna göre uluslararası eşya taşıma sözleşmeleri tarafların seçtiği ülke hukukuna tabi olup, taraflar belirli bir ülke hukuku üzerinde anlaşmamışlar ise sözleşmenin en sıkı ilişkili olduğu ülke hukuku uygulanacaktır. Bkz. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun m.29 1.5.5718.pdf (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[976] Bunların en yaygın kullanılanları BIMCO (Baltic and International Maritime Council) tarafından neredeyse her tür deniz ticareti sözleşmesini kapsayacak şekilde hazırlanan standart sözleşme metinleridir. Konseyin resmi internet sitesinde an itibariyle deniz ticaretinde kullanılan tanker taşımacılığından konteyner kiralamaya, gemi enkazı kaldırmadan kurtarma sözleşmelerine 200'e yakın standart sözleşme metni yer almaktadır. Bkz. BIMCO contracts Son Erişim:13.05.2023

[977] Lale Sirmen. "Genel İşlem Şartları Kavramı". **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3 (2015), s.221; Incoterms bakımından yine aynı yönde Bkz. Yeşim Atamer (2012), s.18; Kerim Atamer (2017), s.29; Türk ve Alman öğretisindeki aynı ve aksi yöndeki görüşler için Bkz. Türkel (2019), s.746-747.

edilmektedir.[978] Bu durumda çarter sözleşmeleri bakımından genel işlem koşulları denetiminin kural olarak uygulanamayacağını söylemek yanlış olmaz.

Yukarıda açıklananlara ek olarak, genel işlem koşullarına ilişkin TBK madde 21/1'de düzenlenen yürürlük (kapsam) denetiminin ticari sözleşmeler bakımından tacirin basiretli davranma yükümlülüğü karşısında son derece dar bir uygulama alanı bulması gerektiğini; 21/2 bakımından da denetimin yine sınırlı olabileceğini yukarıda da belirtmiştik. Ne var ki kanaatimizce navlun sözleşmeleri özelinde hukuki durumun açıklayacağımız iki temel sebeple daha farklı olduğu kanaatindeyiz.

İlk olarak navlun sözleşmelerinde, uygulamada kullanılan genel işlem şartlarının neredeyse tamamı yurtdışında kullanılan standart şartlar ya da sözleşme metinlerinin dilimize çevirisinden oluşur. Bu sebeple söz konusu metinlere kolayca ulaşabilen tüm taşıtan ve çartererler bakımından sözleşme şartlarının müzakere yahut kabulü için bir süre verilmesine lüzum yoktur. Yani TBK 21/1'de yer aldığı şekli ile "düzenleyenin karşı tarafa açıkça bilgi vermesi, genel işlem koşullarının içeriğini öğrenme imkanı sağlaması ve karşı tarafın söz konusu şartları kabulü" aşaması ilgililerin çok önceden bilgi edinme imkanının bulunması sebebi ile sözleşmenin fiziken yapılmasından çok daha uzun süre evvel gerçekleşmiş; hatta kırkambar sözleşmeleri bakımından taşıtan, bütün muhtemel taşıyanların genel şartlarını inceleyerek navlun teklifi almış ve kendisine göre en uygun şartları sunan taşıyanı seçmiştir.

İkinci olarak ise yine bu şartların dünya genelinde kullanılan standart uygulamalardan oluşması sebebiyle, söz konusu hükümler arasında basiretli bir tacire göre TBK m.21/2 uyarınca şaşırtıcı sayılabilecek kayıtlara rastlanması ihtimali yok denecek kadar azdır. Yukarıda da belirtildiği gibi çarter sözleşmesi şartlarında tarafların kararlaştırdığı özel hükümlerin sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine aykırı olması ihtimalinde ise bu şartların genel işlem koşulu özelliği taşımadığı ortadadır. Kırkambar sözleşmelerindeki hükümler ise taraflar arasında ayrıca herhangi bir yazılı sözleşme imzalanmaksızın konişmentonun arka yüzünde yer alan "Genel Şartlar" ve benzeri bir başlıkla yazıya dökülmekte, söz konusu şartlar büyük taşıyanların internet sitelerinde herkesin

[978] Ahmet Çalık. "Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar". **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt:18, Sayı:2 (2012), s.449

ulaşmasına olanak verilecek şekilde bölge veya ülkeye göre bazı değişikliklerle yayınlanmaktadır. Kırkambar sözleşmelerinin konişmento dışında bir başka denizde yük taşıma senedi ile yapılması ihtimalinde yine bu senedin arkasındaki genel şartlar sözleşme şartları olarak kabul edilecek ve yukarıda yapılan açıklamalar bu halde de geçerli olacaktır.

Yine navlun sözleşmeleri için kanaatimizce TBK m.25'deki içerik denetimini düzenleyen *"dürüstlük kurallarına aykırı olarak, karşı tarafın aleyhine veya onun durumunu ağırlaştırıcı nitelikte hükümler konulamaz"* hükmü ise TTK'nın 1243. maddesi sebebiyle uygulanamaz. Bir navlun sözleşmesi, konişmento ya da denizde taşıma senedinde yer alan genel işlem şartları bakımından aksine sözleşme yapılamayacak emredici nitelikteki hükümleri düzenleyen bu hüküm ile burada sayılan emredici hükümlerin istisnalarını belirleyen TTK m.1244'e bakıldığında; kanun koyucunun TBK m.25 ile amaçladığı denetimin navlun sözleşmeleri bakımından[979] zaten hali hazırda yapılmış olduğunu görmekteyiz. Türk kanun koyucu TTK m.1243 ile navlun sözleşmelerinde aksine sözleşme akdetmenin mümkün olmayacağı maddeleri tek tek belirlemiş ve hükmün zıt anlamından yola çıkılacak olursa sayılan maddeler dışındaki her tür düzenlemeyi tarafların iradelerine bırakmıştır. Özellikle m.1243/3'teki *"Sorumluluğu kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersizliği, navlun sözleşmesinin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin geri kalan hükümlerinin geçersizliği sonucunu doğurmaz."* hükmü TBK m.22'deki düzenlemeye paralel olarak yazılmamış sayılma yaptırımını açıklamakta olup; kanun koyucunun navlun sözleşmelerinde kullanılan genel işlem şartlarını bu şekilde denetlediğinin kanıtı niteliğindedir. Bu durumda TBK'daki emredici hükümler yerine deniz ticareti bakımından özel nitelikteki nispi bir emredici hüküm olan[980] TTK m.1243 öncelikle uygulanmalı, 1243 anlamında düzenlenmesi taraf iradelerine bırakılmış hususların ayrıca denetimi mükerrer denetim olarak yorumlanmalıdır.

---

[979] TTK m.1245 uyarınca yalnızca kırkambar ve konişmento düzenlenen yolculuk çarteri sözleşmeleri emredici hükümler dahilinde olup, konişmento düzenlenmeyen yolculuk çarteri sözleşmeleri bu kuralın dışında bırakılmıştır.
[980] Türk hukukunda nispi emredici hükümler için Bkz. Fahri Erdem Kaşak. **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırı Olarak Kanunun Emredici Hükümlerine Aykırılık.** 2. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021, s.294

TBK m.25'te yer alan "dürüstlük kuralına aykırılık" kavramı ise TTK m.1243 karşısında navlun sözleşmeleri bakımından artık ortadan kalkacak; dürüstlük kuralına ilişkin düzenlenmiş TMK m.2 hükmü ticari sözleşmelere uygulanabileceği şekli ile emredici genel hüküm, TTK m.55 (f)/1 ve 2 ise özel hüküm olarak her zaman uygulama alanı bulabilecektir.

Sonuç olarak yukarıda saydığımız gerekçelerle navlun sözleşmeleri bakımından genel işlem koşullarına ilişkin kapsam denetimi, ancak taşıtanın sözleşme hükümlerine önceden erişiminin bulunmaması ya da sözleşme metninde dünya genelinde uygulanan standart şartların önemli ölçüde dışına çıkılması hallerinde istisnaen mümkün olabilir. İçerik denetimi ise hiçbir halde navlun sözleşmelerine uygulanmamalıdır.

3.2.4.Kırkambar Sözleşmesi ve Konişmento Genel Şartlarında Yer Alan Konteyner Demurajına İlişkin Kayıtlar Bakımından Genel İşlem Koşulları Denetimi

Konişmento genel şartlarında ve standart kırkambar sözleşmelerinde düzenlenen konteyner demurajına ilişkin hükümler ile konteyner demuraj tarifeleri, TBK m.20 anlamında genel işlem koşulu özelliği gösterir. Ne var ki önceki başlıkta navlun sözleşmeleri bakımından yürürlük ve içerik denetimin pek çok sebeple mümkün olamayacağını belirtmiştik. Bu başlıkta ise mahkemenin önüne getirilen uyuşmazlıkta bu denetimin yapılmasını kararlaştırması ihtimalinde konteyner demurajına ilişkin koşulları özel olarak inceleyerek hukuki bir sonuca varmayı amaçlamaktayız. Çalışmamızın ikinci bölümünde[981] ülkemizde denizyolu ile konteyner taşımacılığı gerçekleştiren global ölçekteki 4 taşıyanın konişmento genel şartları ile konteyner demurajı Türkiye ithalat ve ihracat tarifeleri ayrıntılı biçimde incelenmişti. Kırkambar sözleşmelerinde tarafların - istisnai kişisel eşya ve bireysel ürün satın alma taşımaları hariç- tüzelkişi tacirler olduğu anlaşılmaktadır. Bu da söz konusu sözleşmenin kural olarak ticari bir sözleşme olduğunun kabulü ile önceki bölümlerde incelendiği üzere kanaatimizce genel işlem koşullarına

[981] Bkz. Bölüm 2.2.10

ilişkin denetimin eğer yapılacak ise, önceki başlıklarda belirtildiği şekilde sınırlı olarak yapılması gerekliliğini destekler niteliktedir.

Genel işlem koşullarının denetimi bakımından ilk aşama olan yürürlük denetimi göz önüne alındığında; konteyner demurajına ilişkin genel şartlar TBK m.21/1'e göre açıklama, müzakere ve kabul şartını sağlamaktadır. Daha önce de belirttiğimiz üzere uygulamada genel şartlar ve demuraj tarifeleri herkesçe görülebilir şekilde taşıyanların internet siteleri üzerinden yayınlanmakta; taşıtanların söz konusu metinlere ulaşması, incelemesi ve konu hakkında hukuki yardım alması ve nihayetinde şartları taşıyanla müzakere ederek değiştirmesi yahut olduğu haliyle kabulü zaten sözleşme kurulmadan önceki bir aşamada (sözleşme görüşmeleri) gerçekleşmiş olmaktadır. TBK m.21/2'ye göre ise taşıyanın taşıtana tedarik ettiği konteynerin belli bir süre içinde kendisine iadesini ve verilen sürede gerçekleşmeyen iade için gün başına bir miktar para talep etmesi kırkambar sözleşmeleri bakımından dünyanın her yerinde genel şartlarda yer alan standart bir uygulama olup, konteyner demurajının sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine aykırı olduğu ileri sürülemez. Yine taşıyanın kırkambar sözleşmesinin ifasına yönelik konteyner tedariki, sözleşmenin niteliğine ve denizyolu ile yük taşıma işinin özelliğine aykırı kabul edilemeyecektir. TBK m.23'te yer alan yorum denetiminin söz konusu maddeye kanunda yer verilmemiş olsaydı da hakim tarafından uygulanması gerektiğini önceden de belirtmiştik. Taşıyana ait sözleşme şartlarında düzenlenen konteyner demurajı hükümleri herhangi bir şekilde anlaşılabilir değilse yahut birden çok anlama geliyor ise şüphesiz taşıtan lehine olacak şekilde uygulanacaktır. Denetimin son aşaması olan içerik denetimi kanaatimizce TTK m.1243 sebebiyle navlun sözleşmelerine uygulanabilir nitelikte değildir. Ne var ki önüne getirilen uyuşmazlıkta hakimin konteyner demurajı hükümlerine ilişkin içerik denetimi yapması ihtimalinde, dürüstlük kuralına aykırılığı ve taşıtanın aleyhine ya da durumunu ağırlaştırıcı bir düzenleme olup olmadığını tespit etmesi gerekecektir. Önceki bölümlerde belirtildiği gibi ticari sözleşmelerin denetiminde TTK m.55 (f)/1 ve 2'de belirlenmiş ölçüte göre aykırılığın "önemli ölçüde" gerçekleşmesi gerekir. Bunun tespiti için ise tüm deniz ticareti sözleşme genel şartları bakımından olduğu gibi konteyner demurajı hükümlerine ilişkin en önemli kaynak, elbette uluslararası alanda kullanılan standart sözleşme metinleri ile diğer taşıyanların dava konusu ülke ve konteyner tipi için uyguladıkları konteyner demurajı tarifeleridir.

Hakimin konteyner demurajı hükümlerine yapacağı muhtemel bir içerik denetiminde olaya uygulanabilecek hukuka ve sözleşmenin niteliğine önemli ölçüde (ölçüsüz düzeyde) aykırı kabul edebileceği şartlar; uluslararası standart şartlarda belirlenen miktardan önemli ölçüde fazla ve fahiş demuraj talebi, demurajın yanında talep edilen başka kalemler, serbest sürenin belirlenmemiş olması, konteynerin iadesinin tarifede yazılan şartlar çerçevesinde mümkün olmaması[982] gibi haller olabilecektir. Söz konusu hallere ilişkin yapılacak içerik denetiminin belirli bir ücretin ödenmesine ilişkin olanları bakımından özel hüküm niteliğine sahip TTK m.22'nin devreye girip girmeyeceği aşağıda açıklanmıştır.

3.3.Gümrük Kanunu ve Konteyner İthalat ile İhracat Rejimlerinin Uygulanması Bakımından Konteyner Demurajı Alacağından Sorumluluk

Bu eserin yazım aşamasında yapılan akademik araştırmalar, mahkeme kararları ve konunun uygulama ile yakın ilişkisi sebebi ile uygulamacılardan alınan görüş ve bilgiler çerçevesinde, konteyner demurajı alacağı bakımından uyuşmazlıkların en fazla yaşandığı alanın, içi yükle dolu ithal konteynerin varma limanı sahasında çeşitli nedenlerle bırakılması ve bu sebeple büyük miktarlara ulaşan demuraj borcu olduğu tespit edilmiştir. Uluslararası niteliği sebebiyle, denizyolu ile konteyner taşımacılığı kapsamında ticaret yapılan ülkelerin ithalat ile ihracat mevzuatlarına uygun şekilde taşımacılık yapılabilmesi için; söz konusu mevzuatlara ilişkin ayrıntılı ve güncel bilgi edinmek yahut ithalat-ihracat konusunda uzman lokal acente ya da diğer aracı şirketlerden yardım almak yük sahiplerini konteyner demurajının yanı sıra oluşabilecek öngörülemeyen diğer masraf ve cezalardan kurtaracaktır. Biz eserimizin kapsamına Türkiye'den uluslararası konteyner taşımacılığı gerçekleştirilen başlıca ülkelerin gümrük mevzuatı analizinin dahil edilmesi konunun kapsamının dışına çıkmamıza neden olacağından, yalnızca Türk gümrük mevzuatı

[982] Örneğin taşıyanın söz konusu limandaki acentesinin yetkili bir başka acente göstermeden faaliyetine son vermiş ya da konteyner istif ve boşaltma istasyonunun kapanmış olması; taşıyanın konteyner demurajına ek olarak "konteyner yıpranma parası", "konteyner bakım onarım ücreti" gibi farklı kalemler talep etmesi; serbest sürenin hiç belirlenmemiş ya da gün yerine "10 saat" gibi konteynerin teslim alınıp boşaltılarak iade edilmesi fiilen olanaksız bir süre şeklinde belirlenmiş olması; konteyner demurajı tarifesinde konteynerin belirlenen serbest süre içinde iade edilmemesi halinde taşıyanın fahiş bir tazminat hakkı doğacağına yahut "aynı nitelikte 3 adet konteynerin iadesine" gibi cezalandırıcı bir hükme yer verilmesi gibi şartlar içerik denetiminden geçemeyerek hakim tarafından yazılmamış sayılabilir.

çerçevesinde ithal ve ihraç konteyner yükü ile konteyner giriş-çıkış rejimini incelemeyi uygun görüyoruz. Aşağıdaki bilgiler dahilinde öncelikle belirtilmesi gereken en önemli husus, ülkemiz gümrük mevzuatı gereğince denizyolu ile konteyner taşımacılığı bakımından yurtdışından gelen yahut yurtdışı edilen konteyner ile içinde taşınan yükün birbirinden tamamıyla ayrı gümrük rejimine ve kurallara tabi olduğudur. Bu başlıkta ilk olarak ülkemizin konteynerlere ilişkin tarafı olduğu uluslararası konvansiyonlar, Gümrük Kanunu, Gümrük Yönetmeliği, ilgili genelgeler ve tüm ilgili mevzuat incelenerek, ülkemize yapılacak ithalat ve ihracatta konteyner ve içindeki yüke ilişkin uygulanacak hükümler ayrıntılı biçimde açıklanacaktır. Ardından özellikle herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin işletilen konteyner demurajı borcunun durdurulabilmesi için yükün içinde taşındığı konteynerden mutlaka ayrılması gerekip gerekmediği hukuksal dayanakları ile açıklanacaktır.

3.3.1.Konteynerlere İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı

3.3.1.1.Uluslararası Konvansiyonlar

Uluslararası ticaretteki hızlı değişim ve gelişen teknoloji sebebiyle gümrük uygulamaları, son yıllarda dünya genelinde hızla dijitalleşerek kapsamlı değişikliklere uğramış ve bu sebeple ülkemiz gümrük mevzuatı da bu değişime ayak uydurabilmek amacıyla kanun, yönetmelik ve uygulama bakımından yeniden modernize edilmiştir. Bu modernizasyon ülkemizde özellikle 1950 yılında Brüksel merkezli kurulmuş olan Dünya Gümrük Örgütü (DGÖ-*World Customs Organization*) ve diğer adıyla Gümrük İşbirliği Konseyinin bünyesinde kabul edilen uluslararası sözleşmelere dahil olma yoluyla gerçekleştirilmiş; Türkiye günümüze dek dünya ticaret hacminin %98'inden fazlasına sahip toplam 184 üye ülkesi bulunan bu örgütün 7 sözleşmesine taraf olmuş ve 14 tavsiye kararını kabul etmiştir.[983] Başlığımız ve çalışma konumuz bakımından bahsi geçen uluslararası sözleşmelerden "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi" ve "İstanbul (Geçici İthalat) Konvansiyonunda" konteynerlerle ilgili hükümlere ve sonrasında bu

[983] T.C. Ticaret Bakanlığı , Son Erişim:13.05.2023

sözleşmelere uyum çerçevesinde gümrük mevzuatımıza eklenen düzenlemelere değinmek gerektiği kanaatindeyiz.

Birleşmiş Milletler tarafından 1972 yılında imzaya açılan ve ülkemizce de 1993 yılında onaylanan "Konteynerlere İlişkin Gümrük Sözleşmesi" (Konteyner Sözleşmesi) uyarınca; önceki bölümlerde de belirttiğimiz şekilde[984] uluslararası denizyolu taşımacılığında kullanılan, ISO standartlarına uygun ve CSC onay plakasına sahip[985] yükle dolu ya da boş konteynerlerin, sözleşme tarafı ülke sınırları içine "geçici kabul" rejimi[986] dahilinde ve uzatılması mümkün şekilde 3 ay süre ile herhangi bir belge talep edilmeksizin ve teminat gösterilmeksizin kabul edilecekleri hükme bağlanmıştır.[987] Konteyner Sözleşmesi ile taraf ülkenin gümrük mührü ile taşınan ve taraf ülkelere ithal edilmiş konteynerlerin kapıdan kapıya taşımacılık dahilinde içlerindeki yükün boşaltılması ya da içlerine yükleme yapılarak tekrar ihraç edilmeleri amacıyla demiryolu, karayolu ya da iç su taşımacılığı kullanılarak iç trafikte özel bir izin ya da yükümlülüğe tabi olmaksızın kullanılabilmeleri amaçlanmıştır. Bu kullanım, örneğin konteynerin teslim alındığı limandan götürüleceği depoya ulaşan en kısa karayolu ile ve bir defaya mahsus olacak şekilde sınırlanmıştır.[988] Konteynerin sahibi ya da taraf ülkede konteyner ile ilgili işlemleri yapmaya yetkili "konteyner sürücüsü"[989], bizzat kendileri ya da temsilcileri vasıtasıyla yetkili makamlara, geçici kabul yolu ile ülkeye kabul edilmiş konteynerlerin dolaşımı ile ilgili tüm bilgileri sağlamaktan ve geçici kabul şartlarının ortadan kalkması halinde ortaya çıkacak tüm mali yükümlülüklerden sorumludur.[990] Bu kişiler deniz yolu ile konteyner taşımacılığı bakımından taşıyan ve taşıyanın Türkiye'den başka bir ülke merkezli bir şirket olması halinde ise onun yerel acentesidir.

Türkiye söz konusu sözleşmenin ardından, yine DGÖ bünyesinde 1990 yılında İstanbul'da imzalanan "Geçici Kabul Konvansiyonunu (Geçici İthalat

---

984 Bkz. Bölüm 1.2.
985 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi Ek 1, kanuntbmmc07703930.pdf Son Erişim:13.05.2023
986 Konteyner Sözleşmesine göre geçici kabul, "*yeniden ihraç koşulu ile ithal vergi ve resimleri ve ithal yasak ve kısıtlamalarından muaf geçici ithalatı"* belirtmektedir Bkz. Madde 1 (b)
987 Konteyner Sözleşmesi m.3-4-6 ve 7
988 Konteyner Sözleşmesi Ek 3
989 "*Sahibi olsun olmasın bu konteynerin üzerinde etkili kontrole sahip kişiler"* şeklinde tanımlanmıştır. Bkz. Konteyner Sözleşmesi m.1 (f)
990 Konteyner Sözleşmesi Ek 2

Sözleşmesi/*Convention on Temporary Admission*)" 2004 yılında bazı çekincelerle[991] onaylamıştır. Konvansiyon, temelinde geçici ithalat rejimi ne bu rejime ilişkin rejimin uygulanacağı tüm eşya türlerini kapsayan genel düzenlemeleri içermekteyse de; konvansiyonun *"Konteynerler, Paletler, Ambalajlar, Numuneler ve Ticari Bir İşlemle İlgili Olarak İthal Edilen Diğer Eşya"* başlıklı B.3 Eki, özel olarak konteynerlere ilişkin hükümler içermektedir. Söz konusu ekte yer verilen düzenlemeler Konteynerlere İlişkin Gümrük Sözleşmesinde yer alan hükümlere benzer niteliktedir. 2 numaralı ekte konteynerlerin ne şekilde işaretlenmesi gerektiği ayrıntılı biçimde açıklanmış[992], bu açıklamalara uygun olarak işaretlenen konteynerlerin konvansiyona taraf olan ülkelere herhangi bir belge sunulmaksızın ve teminat gösterilmeksizin geçici ithalat rejimi kapsamında sokulabileceği belirtilmiştir. Konteyneri ülkeye geçici ithalat rejimi kapsamında getiren kişi (konteynerin maliki ya da operatörü) idareye, konteynere ilişkin tüm bilgileri vermeyi ve konteynerin geçici ithalat rejimine aykırı biçimde kullanılması halinde ise ceza, vergi ve harçları ödeyeceğini taahhüt eder.[993] Geçici ithalat rejimi çerçevesinde taraf ülkeye getirilen konteynerin yurtta kalma süresi en az 6 ay olabilir.[994]

---

[991] T (resmigazete.gov.tr), Son Erişim:13.05.2023 *"Türkiye, aşağıdaki çekincelerle birlikte, İstanbul Sözleşmesi'nin Eklerini kabul eder:*
- Ek A: Madde 18(1) uyarınca, ATA karnelerinin kullanımında posta trafiği Türk mevzuatının dışında tutulacaktır.
- Ek B.3: Madde 7 uyarınca, Madde 5 (1) ile ilgili olarak, Türk mevzuatı, bazı durumlarda konteynerler, paletler ve ambalajlar için bir gümrük belgesi veya teminat belgesi düzenlenmesini gerektirir.
- Ek B.5: Madde 6 uyarınca, Madde 4 ile ilgili olarak, bilimsel ekipman ve pedagojik malzemenin Türk mevzuatı uyarınca, geçici ithalat düzenlemelerine tabi tutulmasında, gümrük belgesi veya teminat istenmeden işlem yapılması yerine, normal işlemler uygulanmaktadır.
- Ek C: Madde 10 uyarınca, Madde 6 Ulusal Programın Uygulanmasının Değerlendirilmesi ile ilgili olarak, ticari kullanıma yönelik motorlu kara taşıtları ve özel taşıt araçları için, Türk mevzuatı uyarınca bazı durumlarda gümrük belgesi ile birlikte gerektiğinde teminat da alınabilmektedir.
- Ek E: Madde 9 uyarınca, Madde 2 çerçevesinde, Türk mevzuatı bu Ek'te yer alan ithalat vergilerinden kısmi muafiyete imkan tanımakla birlikte, ithalatta alınan tüm vergi ve resimler için kısmi muafiyet tanınmamaktadır."

[992] *"1. Aşağıdaki bilgiler, konteyner üzerinde uygun ve açıkça görülebilir bir yerde kalıcı bir şekilde işaretlenecektir. (a) sahibi veya asıl işleticisinin, tam adı veya yerleşik bir tanımlama sistemi, amblemler veya hariç tutulan bayraklar;(b) mal sahibi veya işleticisi tarafından verilen konteynerin tanımlama işaretleri ve numaraları ve (c) Kalıcı olarak sabitlenmiş tüm teçhizatı da dahil olmak üzere konteynerin dara ağırlığı. 2. Genellikle deniz kullanımı için düşünülen yük konteynerleri veya diğer herhangi bir konteyner için ISO standart öneki (yani U ile biten dört büyük harf) kullanılarak, sahibi veya asıl işleticisi ve konteynerin seri numarası ve kontrol basamağı Uluslararası Standart ISO 6346 ve eklerine bağlı olacaktır. 3. Konteynerlerin üzerindeki tanımlama işaretleri ve numaraların, plastik film kullanıldığında, aşağıdaki özelliklere uygun olması gereklidir: (a) yüksek kaliteli bir yapıştırıcı kullanılacaktır. Film bir kez uygulandıktan sonra çekme kuvvetine sahip olacak ve böylece filmin yok edilmeden çıkarılması imkansız olacaktır. Cast yöntemiyle üretilen film, bu gereksinimleri karşılar. Takvim üretim yöntemiyle üretilmiş film kullanılmamalıdır; (b) Tanımlama işaretleri ve numaraların değiştirilmesi gerektiğinde, değiştirilecek film, yeni filmin yapıştırılmasından önce tamamen çıkarılmalıdır; üzerine yeni filmin yerleştirilmesi mevcut filme izin verilmeyecektir. 4. Kapları işaretlemek için kullanılacak plastik filme ilişkin özelliklerin belirtildiği bu ekin 3. Paragrafı, diğer dayanıklı markalama yöntemlerini kullanma olasılığını dışlamaz."*

[993] Geçici Kabul Konvansiyonu Ek B.3. m. 5 ve m. 5/2

[994] Geçici Kabul Konvansiyonu m. 6; aynı kural Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) (Seri No:1) m.3/3'de de belirtilmiştir, 23 Ocak 2019 ÇARŞAMBA (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

3.3.1.2.Konteyner Yönetmeliği

Konteynerlere ilişkin taraf olunan uluslararası sözleşmelerin ardından, bu sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin ayrıntılı hükümlerin düzenlendiği "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik" (Konteyner Yönetmeliği) yayınlanmıştır. Yönetmelikte konteyner sahibi ya da işleticilerinin (operatör) Geçici İthalat Konvansiyonunun B.3. Eki madde 5 gereğince yapmakla yükümlü olduğu bilgilendirme; Giriş ve Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formu (form) adı ile veri işleme yoluyla gümrük sistemine ya da yazılı şekilde gümrüğe sunulması gereken belgeler olarak düzenlenmiştir. Yönetmeliğin 1 ve 2 numaralı eklerinde bu belgelerin örneklerine yer verilmiştir.[995] Yönetmeliğin 4. maddesinin (e) bendi, gümrük mevzuatımız kapsamında konteynerlere de uygulanan geçici ithalat rejimini; *"serbest dolaşıma girmemiş eşyanın ithalat vergilerinden tamamen ya da kısmen muaf olarak ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmaksızın, Türkiye Gümrük Bölgesi içinde kullanılması ve bu kullanım sırasındaki olağan yıpranma dışında, herhangi bir değişikliğe uğramaksızın yeniden ihracına olanak sağlayan hükümlerin uygulandığı rejim"* olarak tanımlamıştır. Yönetmeliğin 4/(k) ve 5. maddelerinde yer alan konteyner sahibi ya da işleticisi ile konteynerlerin işaretlenmesine ilişkin hükümler yukarıda da incelenen iki konvansiyona paralel şekilde düzenlendiğinden bu başlıkta söz konusu hükümlerin tekrarına yer verilmemiştir. Türkiye'ye geçici ithalat rejimi dahilinde alınacak konteynerlerin yönetmelikte belirtilen şartları taşımaları halinde; geçici ithalat rejimi kapsamında yurda girişlerine yönetmeliğin 9. maddesine göre herhangi başka bir bilgi ve belge aranmaksızın elektronik ortamda izin verilir. Yine Konteyner Yönetmeliği madde 6 uyarınca bu izin, giriş formunun tescil tarihinden itibaren altı aylığına verilebilir. Bu 6 aylık sürenin talep halinde uzatılması mümkün olacaktır.[996] Yönetmeliğin 10'uncu ve devamı maddelerinde geçici kabul yolu ile ülkeye alınan konteynerlerin yurtiçinde hangi özel uygulamalara tabi tutulabileceği düzenlenmiştir. 10. Maddeye göre konteynerler, bir kereye mahsus olmak ve konteynerleri çeken veya taşıyan aracın Türk plakalı ya da bayraklı olmaları şartlarıyla dahilde (Türkiye'de bir yerden bir yere) taşınabilecekleri düzenlenmektedir. Konteyner

[995] Konteyner Yönetmeliği m. 4/(m), 4/(n), Ek-1 ve Ek-2
[996] Konteyner Yönetmeliği m.7

sahibi, işleticisi yahut bunların temsilcileri tarafından gümrüğe sunulan giriş formu yönetmeliğin 11. maddesine göre, girişin yapılacağı gümrük müdürlüğünce kontrol edilerek, konteynerin gümrük sahasından çıkarılması ile yurda girişi sağlanacaktır. Konteynerlerin herhangi başka bir gümrük idaresi tarafından, giriş formundaki bilgiler elektronik ortamda onaylandıktan sonra ihraç edilebileceği 13. maddede hüküm altına alınmıştır. Ayrıca yönetmeliğin 17. maddesi uyarınca, Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 numaralı Ekinde belirtilen teknik şartları taşımayan konteynerlerin onay plakası bulunsa dahi ülkeye girişine izin verilmez. Bu konteynerlerin ülkemize sokulmasına, ancak geçici ithalat rejimi kapsamında kısmi muafiyet yolu ile izin verilir. Yurtdışına dolu ya da boş olarak geçici şekilde çıkarılacak (ihraç) konteynerler için ise çıkış formu düzenlenerek elektronik olarak gümrük müdürlüğüne sunulur ve bu konteynerlerin başka herhangi bir belge ya da teminat aranmaksızın 3 yıl süre için ülkeden çıkarılabilmesi mümkün hale gelir. Özel durumlarda gümrüğe başvurularak 19 ve 20. maddeler uyarınca bu 3 yıllık sürenin uzatımı talep edilebilecektir.

3.3.1.3.Gümrük Yönetmeliği

Düzenlenme amacı, gümrük işlemlerine ilişkin tüm usul ve esasları Gümrük Kanunu çerçevesinde uygulamaya yön verecek biçimde açıklamak olan[997] Gümrük Yönetmeliğinde de; Türk gümrük bölgesine geçici ithalat rejimi çerçevesinde getirilen ya da bu bölgeden geçici ihracat rejimi çerçevesinde yurtdışı edilen konteynerlere ilişkin bazı hükümler yer almaktadır.

Gümrük yönetmeliğinin geçici ithalat rejimini düzenleyen 379. maddesinin ilk iki fıkrasında, geçici ithalat rejimine tabi eşyanın bu rejim dahilinde ülkede kalma süresinin 24 ayı aşamayacağı belirtilmektedir. Yine yönetmeliğin 381. maddesine göre, geçici ithaline izin verilen eşyanın bu rejim altında kaldığı süre boyunca rejim ayniyetine ve tahsis amacına uygun kullanılması zorunludur. Eşyanın olağan bakım faaliyetleri dışında başka bir işleme tabi tutulamayacağı ve gümrük idarelerinin konuyla ilgili denetleme

[997] 2009 tarihli Gümrük Yönetmeliği m.1 Mevzuat Bilgi Sistemi Son Erişim:13.05.2023

yetkisinin devam edeceği de hüküm altına alınmıştır. Bu hükümlerin geçici ithalat rejimi kapsamında yurda getirilen konteyner için de uygulama alanı bulacağı kabul edilmelidir.

Konteyner verilen ve talep edilmesi halinde uzatılan süre içinde ya da hiç geri getirilmez ise, konteynerin işleticisine Gümrük Yönetmeliğinin 453. maddesi uyarınca usulsüzlük cezası kesilecek ve konteynere ilişkin bütün ihracat vergileri tahsil edilecektir. Konteyner işleticisinin bu ödemeleri gerçekleştirdikten sonra geçici ihracat rejimini kesin ihracat rejimine dönüştürülmesini talep edebilir. Bu işlem için ise kesin ihracata ilişin gümrük beyannamesinin yönetmeliğe uygun şekilde düzenlenmesi bu rejime ilişkin diğer hükümlerine uyulmuş olması gerekir. Geçici olarak ihraç edilen konteynerlerin aksam, parça ve teçhizatları ile tamiri için kullanılacak parçaların ihracında da aynı hükümler uygulanır. Giriş ve çıkış gümrük müdürlüklerince, geçici çıkış formlarının takibinde de geçici ithalat rejimine ilişkin hükümler uygulanır.

3.3.1.4.İlgili Genelgeler

Gümrük işlemlerinin hızlı ve masrafsız şekilde ve elektronik ortamda[998] gerçekleştirilmesine olanak sağlamak ve Avrupa Birliği gümrük mevzuatına uyum sağlayabilmek amacıyla, konuyla ilgili bazı genelgeler yayımlanmıştır. Konteynerlere ilişkin yapılacak online gümrük işlemlerinin belirlenmesi amacıyla yayınlanan ilk genelge, T.C Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğünce yayımlanan 2018 tarihli "Geçici İthal Edilen Konteynerlerin Yeniden İhracı" konulu genelgedir.[999] Burada daha önceki başlıklarda incelediğimiz mevzuata paralel biçimde, konteynerin bir tür taşıma

[998] Gümrük işlemlerinin daha hızlı ve masrafsız şekilde gerçekleştirilebilmesi, Avrupa Birliği Gümrük mevzuatına uyum sağlanabilmesi, ilgili bilgi ve belgelere tüm sistem üyelerinin ulaşabilmesi ve gümrük denetimlerinin kuvvetlendirilebilmesi amacıyla ülkemiz gümrük müdürlüklerince hali hazırda kullanılan üç temel program şöyledir: 1-Türk limanlarına gelen gemilerin rota takibi ve bu gemilerin gelişi ile ilgili yapılacak tüm gümrük işlemlerine ilişkin bilgi ve belgelerin gümrük müdürlüklerine bizzat başvurulmaksızın elektronik olarak gerçekleştirilebilmesi amacıyla 2007 yılından itibaren kullanılmaya başlanan "Gemi Takip Programı" GEMI TAKIP PROGRAMI HK. (denizticaretodasi.org.tr); 2- Ülkemiz gümrük bölgesinden çıkacak ya da ülkemiz gümrük bölgesine girecek yükler bakımından yapılması zorunlu olan tüm gümrük beyanı işlemlerinin veri işleme tekniği yolu ile yapılmasına olanak sağlayan bir tür yazılım olan BİLGE (Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri) sistemi Gümrük Rehberi | T.C. Ticaret Bakanlığı (gumrukrehberi.gov.tr); 3-Konteynerlerin Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış işlemlerinin elektronik ortamda gerçekleştirilerek Konteyner Takip Formunun onaylandığı BİLGE Sistemi içinde yer alan Konteyner ve Liman Takip Sistemi https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/dijital-gumruk-uygulamalari/konteyner-ve-liman-takip-sistemi Son Erişim:13.05.2023

[999] Genelge 2018/17, Sayı: 72093537-010.06.02, 221b93fd4781fec8c94c32218fb8c6bd.pdf (ticaret.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

aracı olduğu, geçici ithalat rejimi kapsamında Türk gümrük bölgesine getirilen konteynerlere ilişkin gümrük işlemlerinin konteyner giriş formu kapsamında elektronik ortamda yapılması gerektiği yinelenerek açıklanan işlemler için gümrük ek bir belge ya da teminat talep edilmeyeceği de belirtilmektedir. Genelgede açıkça geçici ithalata konu dolu konteynerlerin içlerindeki eşyaya ilişkin gümrük beyanının, konteynerlerden bağımsız şekilde, "*eşyanın tabi tutulacağı gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma göre 'ayrıca' yapıldığı*" belirtilmektedir. Bu sebeple Türkiye'de geçici ithalat rejimi çerçevesinde bulunan konteynerlerin ilgilisinin ya da onun temsilcisinin onayı ile konteynerlere başka eşyanın istifi, konteynerin içindeki eşya ile birlikte bir başka taşıma firması tarafından nakli ya da eşyadan ayrılarak uygun görülen bir zamanda yurtdışı edilmesi mümkündür.

Konteynerlere ilişkin bir diğer genelge, T.C Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğünce 2017'de yayınlanmış "Konteyner ve Liman Takip Sistemi" konulu genelgedir.[1000] Bu düzenlemede, yurtdışından Türk gümrük bölgesine kabul edilecek, menşe ülkesi Türkiye olmayan (yabancı) konteynerlere ilişkin giriş formu ve daha önce ülkemizden ihracat yolu ile çıkarılmış, menşe ülkesi Türkiye olan (yerli) konteynerlere ilişkin ise daha önce çıkışı yapılan formunun giriş nüshasının geçici olarak tescil edileceği belirtilmektedir. Formların taşıyanın bizzat acentesi ya da "Yükümlü Kayıt ve Takip Sisteminde "acente temsilcisi" olarak kayıtlı bulunan kişi tarafından sisteme yükleneceği belirtilmektedir. Bu formlar, konteynerin liman sahasında bulunduğu Konteyner ve Liman Takip Sistemi üzerinden tespit edildikten sonra, ilgili gümrük memurunca elektronik ortamda onaylanır. Bu onayın ardından acente ya da temsilcisinden her bir konteyner başına sistem üzerinden belirli bir tutar tahsil edilir. [1001] Genelgenin Beşinci Bölümünün 5. bendine göre gümrük işlemleri tamamlanmış konteyner için elektronik ortamda verilmiş olan Konteyner Giriş Formu onayı kontrol edilecek ve eğer bu onay alınmamış ise konteynerin liman sahasından çıkışına izin verilmeyecektir.

[1000] T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Risk Kontrol Genel Müdürlüğü Genelge-Konteyner ve Liman Takip Sistemi 2017/, Sayı : 52856264-235 2017-3 klts.pdf (ticaret.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023
[1001] Genelge 2017/52856264-235 Bölüm 6 "Konteyner Kayıt ve Takip Formu Giriş İşlemleri"

Uygulamada Türk gümrük bölgesine ithal edilen konteynerler, Gümrük Kanunu'na göre "beyan sahibi" kabul edilen taşıyanın acentesi tarafından yurda sokulur ve adına açılan Konteyner Giriş Takip Formu ve bu formun onayı için belirlenen tutarın yatırılması ile birlikte acente, "konteyner işeticisi" kabul edilir. Her bir konteyner için açılan form, ülkede kalma süresinin dolup dolmadığı bakımından sürekli kontrol edilir. Konteynerlerin yurtta kalış süresine uyulmaması ve bu süreler içinde tekrar yurtdışı edilmemesi hallerinde konteyner işleticisi konteynerlere ilişkin rejim değişikliğinde bulunmayı, konteynerlerin yeniden ihracını, imhasını talep edebilecek veya konteynerin gümrüğe terk edebilecektir.[1002] Konteyner işleticisi tarafından bu işlemler gerçekleştirilmezse, konteynerlere ilişkin tasfiye hükümleri uygulanır.[1003] Konteynerin geçici ithalat rejimi kapsamında Türk gümrük sahasına getirilmesinin ardından kaybolması ya da kullanılamaz hale gelmesi durumlarında ise konteyner işleticisinin hem idari hem de cezai sorumluluğu bulunmaktadır.[1004]

Yukarıda yapılan açıklamalar ve incelenen mevzuat çerçevesinde, yurtdışından ülkemize ithal edilen konteynerin taşıdığı yükten bağımsız şekilde, farklı ve tek bir gümrük rejimine (geçici ithalat) dahil olabileceği ve aşağıda ayrıntılı biçimde açıklanacak olan Türk gümrük sahasına ithalat yolu ile giriş yapan konteyner içindeki yüke uygulanan gümrük rejimi ve işlemlerinin aynı zamanda konteynere de uygulanabilmesinin mümkün olamayacağı anlaşılmaktadır.

Konteyner ve Liman Takip Sistemi konulu genelgenin dördüncü bölümünde ise Türk gümrük sahasından bir başka ülkeye boş ya da dolu şekilde denizyolu ile ihraç edilecek konteynerlere ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Gümrük bölgemizden çıkışı yapılacak yabancı konteynerler için giriş konteyner formunun çıkış nüshası, yerli konteynerler için ise çıkış konteyner formunun çıkış nüshası acente ya da temsilcisi

---

[1002] Geçici İthalat (ticaret.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[1003] Bkz. Yargıtay 11. HD E.2004/2570, K.2004/11733 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[1004] Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Madde 3: *"(3) Transit rejimi çerçevesinde taşınan serbest dolaşımda bulunmayan eşyayı, rejim hükümlerine aykırı olarak gümrük bölgesinde bırakan kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis ve beş bin güne kadar adlî para cezası ile cezalandırılır. (4) Belli bir amaç için kullanılmak veya işlenmek üzere ülkeye geçici ithalat ve dahilde işleme rejimi çerçevesinde getirilen eşyayı, hile ile yurt dışına çıkarmış gibi işlem yapan kişi, bir yıldan üç yıla kadar hapis ve beş bin güne kadar adlî para cezası ile cezalandırılır. (6) Özel kanunları gereğince gümrük vergilerinden kısmen veya tamamen muaf olarak ithal edilen eşyayı, ithal amacı dışında başka bir kullanıma tahsis eden, satan veya devreden ya da bu özelliğini bilerek satın alan veya kabul eden kişi, altı aydan iki yıla kadar hapis ve beş bin güne kadar adlî para cezası ile cezalandırılır."* 1.5.5607.pdf (mevzuat.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

tarafından elektronik ortamda tescil edilir. Tescil edilen form, konteynerin yüklendiği geminin çıkış bildiriminin onayı ile birlikte elektronik ortamda ilgili gümrük memurunca onaylanır.

Türk gümrük mevzuatının konteynerlere ilişkin tüm hükümleri bir arada incelendiğinde, geçici ithalat rejimine ilişkin hükümlerin, ihraç konteynerlere ilişkin hükümlerden çok daha ayrıntılı biçimde düzenlendiği görülmektedir. Bunun sebebinin yurtdışından Türk gümrük sahasına getirilen konteynerlere ilişkin işlemlerin Avrupa Birliği Gümrük Mevzuatına paralel şekilde ve bu mevzuattan büyük oranda esinlenilerek oluşturulması ve Türk gümrük bölgesinden çıkış yapacak (ihraç) konteynerlere ilişkin işlemlerin ise mevzuatta ithalata ilişkin düzenlemelerden türetilmiş uygulamalar şeklinde yer aldığı düşünülmektedir.

3.3.2. Türk Gümrük Sahasına Denizyolu ile Konteyner İçinde Getirilen İthal Yüke İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı

Türk gümrük mevzuatındaki konteynerlere ilişkin hükümlerin belirlenmesinin ve incelenmesinin ardından, aralarındaki farkların daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla ülkemize ithalat yolu ile getirilen ve ihracat yolu ile gümrük bölgemizden çıkışı yapılan yüklere ilişkin hukuki rejimin ayrı ayrı incelenmesini uygun bulduk. İlk olarak bu başlıkta ithal yüklere ilişkin uygulamalar incelenecek, bir sonraki başlıkta ise ihracata ilişkin düzenlemelere yer verilecektir. Türk gümrük mevzuatında bu alanları düzenleyen ve çalışmamızda inceleyeceğimiz mevzuat Türk Gümrük Kanunu[1005], Gümrük Yönetmeliği ve Tasfiye Yönetmeliğidir. Biz çalışmamızda konteynerlerde olduğu gibi bu mevzuattan sırasıyla değil, yükün ülkeye gelişini takip eden süreç boyunca konu bazında yararlanmayı uygun gördük.

Kanaatimizce ilk olarak belirtilmesi gereken husus; Gümrük Yönetmeliğinin 76. maddesi uyarınca, ülkemizdeki herhangi bir gümrük bölgesine getirilerek gümrüğe sunulan eşyanın, Gümrük Kanunu'nda sınırlı sayıda belirtildiği üzere bir gümrük rejimine tabi

[1005] 4458 Sayılı Gümrük Kanunu

tutulma, serbest bölgeye girme, Türkiye Gümrük Bölgesi dışına yeniden ihraç, imha ya da gümrüğe terk olarak sadece beş şekilde gerçekleştirilebilecek[1006] ve gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması zorunlu olduğudur. Eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması halinde eşya, kanunun 3. maddesinin 15. fıkrasında sınırlı sayıda belirtilen şu sekiz rejimden birine tabi kılınabilir: Serbest dolaşıma giriş, transit, gümrük antrepo, dahilde işleme, gümrük kontrolü altında işleme, geçici ithalat, hariçte işleme ve ihracat. Sonraki bölümlerde konteyner içinde denizyolu ile gümrük bölgemize getirilerek yurda sokulacak yüklere ilişkin gerçekleştirilen gümrük işlemleri zaman sırasına göre açıklanacaktır. Ardından, eşyanın hangi şartlarda herhangi bir gümrük rejimine ya da kullanıma tabi kılınamadan tasfiyelik hale geleceği, tasifyelik hale gelmesinin tespiti ve bu andan sonra yapılacak işlemler ayrıntılı biçimde incelenecektir. Daha önce de belirtildiği gibi konteyner demurajı uyuşmazlıkları bakımından konuya ilişkin varmaya çalışılan sonuç, verilen bilgiler ışığında gönderilen ya da taşıtanın, taşıyanın tedarik ettiği ve ithalat yükü ile dolu konteyneri Türk limanlarında teslim almamaları halinde; konteyner demurajının hukuken işlemeye devam edip etmeyeceğinin tespit edilebilmesidir.

3.3.2.1.Özet Beyanın Verilmesi

Özet beyan, Gümrük Kanunu'nun 39. maddesi uyarınca yükle ilgili tarafından gümrüğe sunulacak eşyaya ilişkin verilmesi zorunlu bir belgedir. Yükle ilgili özet beyanı, eşyanın Türk gümrük sahasına varmasından önce veya sonra, gümrük müdürlüklerince talep edilen bilgi ve belgeler ile birlikte, eşyayı beyanname ile ilişkilendirerek yetkili gümrük idaresine sunar. Özet beyanın verilmesi, gümrük idarelerince Türkiye gümrük bölgesine getirilen her eşya için risk analizinin önceden tamamlanabilmesi ve gerekli gümrük kontrolüne tabi tutulabilmesi için zorunlu bir işlemdir. Türk gümrük bölgesine denizyolu ile ve konteyner içinde taşınan eşya için özet beyan; Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki yabancı ülke limanları ve Avrupa Topluluğu gümrük bölgesinde yer alan limanlar[1007] ile Türkiye gümrük bölgesindeki limanlar arasında taşınan eşyada, eşyanın ilk varış limanına

[1006] Gümrük Kanunu m.3/14
[1007] Fransa'nın denizaşırı illeri, Azorlar, Madeira ve Kanarya Adaları hariç

gelmesinden en az iki saat önce; yük bu limanlar dışındaki bir başka hareket limanından getirilecek ise, eşyanın gemiye yüklenmesinden en az 24 saat önce, elektronik ortamda gümrük idaresine verilir. Bu düzenleme hem Gümrük Kanunu'nun 35/A, hem de Gümrük Yönetmeliğinin 67. maddelerinde birbirine paralel biçimde yer almaktadır. Özet Beyan Formu, Gümrük Yönetmeliğinin 10 numaralı ekinde yer alan standart biçimde düzenlenir. Bu formda; beyanı veren kişi (beyanname sahibi/yük ilgilisi), yükün taşındığı geminin adı, sefer ve IMO numarası, bayrak ülkesi, yükleme ve boşaltma limanı, varış gümrük müdürlüğü, planlanmış varış tarihi (*Estimated Date of Arrival/EDA*), getirilen eşyaya ait tanım ve gümrük kodu, brüt ve net ağırlık, kalem fiyatı, yükün kaç konteynerden oluştuğu ve konteyner numaraları ile mühür numaraları, taşıyanın varma limanındaki acentesine ait şirket bilgileri, taşıma senedi numarası, nakliye ücretinin (navlunun) ödeme şekli gibi bilgiler yer almaktadır.[1008] Özet beyanı gümrük idaresine sunmaya yetkili kişiler, Gümrük Kanunu madde 35/B-4 ve 5 uyarınca; eşyayı Türk gümrük bölgesine taşımayı üstlenen (taşıyan), onun adına hareket eden (acente), eşyayı gümrük idaresine sunabilen veya sunulmasını sağlayan (beyanname sahibi) kişiler yahut bu kişilerin temsilcileri olarak sayılabilir.

3.3.2.2.Risk Analizi ve Yükün Sınıflandırılması

Özet beyanın verilmesinin ardından yetkili gümrük idaresi, Gümrük Yönetmeliğinin 69. maddesi uyarınca, yüke ilişkin risk analizini özet beyanda verilen bilgilere (özet beyan verilmemiş ise gümrük beyannamesine) paralel olarak gerçekleştirir. Bu analiz yüke ilişkin özet beyanın tescilinden itibaren 24 saat içinde ve elektronik ortamda yapılır. Analiz sonucunda ortaya çıkan sonuçların uygun bulunması halinde, yurda kabul edilecek yüke uygulanacak prosedürler belirlenir. İthal konteyner yükü için mevzuatta belirtilen hallerde (gelen malın yerli üretimde girdi olarak kullanılacak olması gibi) özel izin alınarak, serbest dolaşıma giriş ya da dahilde işleme gümrük rejimleri kapsamında gümrükleme işlemleri, yük Türk gümrük bölgesine varmadan tamamlanabilir.[1009] Bu

[1008] Gümrük Yönetmeliği EK-10 https://ticaret.gov.tr/data/5d48373913b8762b40ceae6d/ozetbeyanformu.pdf Son Erişim:13.05.2023

[1009] Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) (Seri No:1), 23 Ocak 2019 ÇARŞAMBA (resmigazete.gov.tr); Gümrük Genel Tebliği (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) Seri No:1'de Değişiklik Yapılmasına

haller haricinde ise Gümrük Kanunun 36. maddesi uyarınca; Türk gümrük bölgesine getirilen eşya, yurda girişi ile gümrükçe belirlenen bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına kadar gümrük gözetimine tabi olacaktır. Risk analizi sonucunda gelen eşya yeşil, kırmızı, sarı ya da mavi hatlardan birisine atanır. Eşyanın kırmızı hatta düşmesi halinde eşya hem muayene edilecek hem de eşyaya ilişkin gümrüğe sunulan tüm belgeler kontrol edilecektir. Sarı hatta düşen eşya muayene edilmeden belge kontrolünden geçirilirken yeşil hatta düşen eşyaya herhangi bir denetim ve kontrol uygulanmaz.[1010]

3.3.2.3.Eşyanın Gümrük Bölgesine Ulaşması

Yükleme limanında konteynerler içinde gemiye yüklenen eşyanın, ülkemizdeki gümrüklü bir varma limanına taşınması halinde yapılacak işlemler Gümrük Yönetmeliğinin 71., 74. ve 75. maddelerinde açıklanmaktadır. Bu maddelere göre kısaca, geminin işleticisi[1011] ya da onun temsilcisi (taşıyanın acentesi) veri işleme tekniği yolu ile online olarak geminin varış bildirimini yapar. Varış bildiriminde, söz konusu limanda gemiden boşaltılması planlanan konteynerler için verilen özet beyandaki konteyner ve yüke ilişkin bilgiler de yer almalıdır. Türk gümrük bölgesine getirilen konteyner gümrük gözetimi altında gemiden boşaltılır ve boşaltmayı takip eden 24 saat içinde, içindeki eşyanın cinsi, brüt ağırlığı, konteyner sayısı, gemi adı ve sefer numarası gibi bilgileri içeren bir boşaltma listesi düzenlenip imzalanarak gümrük idaresine teslim edilir. Gümrük idaresince karşılaştırılan özet beyan ile boşaltma listesi arasında herhangi bir uyumsuzluk, yani özet beyan fazlası ya da eksiği tespit edilmesi durumunda, özet beyanı gümrüğe sunan kişi bilgilendirilerek konuyla ilgili takibat yapılır. Gümrük Kanunu'nun 39. maddesine göre ise ithal eşya, daha önce gümrüğe sunulan özet beyan ya da gümrük beyannamesi ile ilişkilendirilerek; eşyayı getiren (taşıyan) ya da eşyanın gelişinden sonra taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi tarafından gümrük denetimine sunulur.

Dair Tebliğ (Varış Öncesi Gümrük İşlemleri) (Seri No:2), 15 Nisan 2021 PERŞEMBE (resmigazete.gov.tr) Son Erişim:13.05.2023

[1010] Denetime ilişkin ayrıntılı açıklama için Bkz. Gümrük Yönetmeliği m.180 ve 181

[1011] Bu kişi geminin kullanım durumuna göre donatan, taşıyan ya da çarterer olabilir.

3.3.2.4.Eşyanın Geçici Olarak Depolanması

Eşyanın, gümrüğe sunulmasının ardından, gümrükçe onaylanan bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadarki sürede "geçici depolanan eşya" statüsünde olduğu Gümrük Kanunu'nun 39. maddesinde açıkça belirtilmektedir. Geçici depolanan eşyanın istiflendiği alanlar geçici depolama yerleri olarak adlandırılır. Bunlar, eşyanın her türlü dış etken ve müdahaleden korunmasını sağlar ve gemilerin yanaştığı yerlere yakın (liman sahası içinde) konumlanmış ambar, depo, ardiye veya hangar gibi yerlerdir. Ne var ki, konteynerin dış etkenlerden koruyucu özelliği sebebiyle, liman sahasında ya da yakınında bulunan geçici depolama yerlerinin bütünleyici parçası niteliğindeki konteyner istifine mahsus açık alanlar da, Gümrük Yönetmeliğinin 79. maddesi uyarınca geçici depolama yeri sayılır. Uygulamada özellikle yoğun limanların hemen hepsinde konteynerlerin, liman sahasındaki açık depolama alanlarında istiflendiği görülmektedir. Ülkemiz gümrük mevzuatı bakımından incelendiğinde, Gümrük Kanunu madde 45/3'e göre gemiden boşaltılan eşya konulduğu yerden, gümrük idarelerinin izni olmadan kaldırılamaz. Bu duruma ilişkin istisnalar Gümrük Yönetmeliği madde 332/2'de düzenlenmiş ve özel hallerde ithal konteyner yükünün, geçici depolama alanına konulmadan mal sahibinin gümrüğe sunacağı bir antrepo beyannamesiyle doğrudan antrepoya istifi mümkün kılınmıştır.

3.3.2.5.Gümrük Mevzuatı Uyarınca Eşyanın Tasfiyelik Hale Gelmesi

Gümrüğe sunulan eşyaya, özet beyan kapsamında gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirlenmesi esas olmakla birlikte bu işlemin yapılması gümrük mevzuatında 45 günlük süreye bağlanmıştır. Bu süre, denizyolu ile yurda getirilen eşya için özet beyanın verildiği tarihten itibaren[1012] 45 gün olarak hesaplanır.[1013] 45 günlük sürenin dolduğunu ve eşyanın tasfiyelik hale geldiğinin tespiti, Gümrük Kanunu'nun 46. ve Gümrük Yönetmeliğinin 76. maddeleri uyarınca gümrük idareleri tarafından re'sen tespit edilir.

[1012] Bu süre istisnai hallerde başvuru üzerine yapılan ve eşyaya ilişkin işlemlerin gerçekleştiği süre durdurmaları ya da uzatımları dahil edilerek hesaplanır.
[1013] Bu süre Gümrük Yönetmeliğinin 77. maddesinin 2. fıkrasına göre, özet beyanın geminin yanaşmasından önce verildiği hallerde ise eşyanın gümrüğe sunulduğu tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır.

Gümrük mevzuatımız uyarınca tasfiyelik hale gelmiş eşyaya ilişkin uygulanacak usul ve yöntemler, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin yanı sıra 2013 tarihli Tasfiye Yönetmeliği ile de ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir.[1014] Eşya konteyner içinde denizyolu ile taşınarak gümrüğe sunulmuş, eşyaya ilişkin gümrük beyannamesi tescil edilmiş[1015]; fakat istisnai haller hariç olmak üzere beyan sahibinden kaynaklanan sebeplerle 45 gün içinde eşyaya herhangi bir rejim ya da gümrükçe onaylanmış kullanım belirlenememiş olabilir. Bu sebepler uygulamada, eşyanın muayenesine başlanamaması veya başlandığı halde devam edilememesi; eşyanın beyan edildiği gümrük rejimine tabi tutulması için verilmesi gereken belgelerin verilmemiş olması; eşyaya ilişkin ödenmesi veya teminat altına alınması gereken ithalat vergilerinin ödenmemesi veya teminatın yatırılmaması gibi durumlardır. 45 günlük yasal sürenin sonunda ilgili gümrük idaresince eşya muayene edilir, eşya hakkında herhangi bir para ya da vergi cezası var ise bunlar tutanak altına alınır ve eşyaya ilişkin tasfiye hükümleri uygulanır.[1016] Gümrük Kanunu madde 70/2 uyarınca ise geçici depolama alanına alınmadan doğrudan antrepoya istiflenen yüke ilişkin aynı işlemler, gümrük beyannamesinin tescilinden itibaren 30 gün içinde gümrükçe onaylanmış bir rejim ya da kullanım belirlenememiş olması durumunda yapılacaktır. İthal yükün Türk gümrük sahasına girdiği günden itibaren 45 günlük süre içinde, yüke ilişkin herhangi bir gümrük rejimi ya da kullanım belirlenememesi halinde; tasfiyelik hale geleceğini daha önce de belirtmiştik. 45 günlük bu süre, Gümrük Kanunu madde 70 uyarınca yüke ilişkin gümrük beyannamesi verilmiş ise[1017] beyannamenin ilgili gümrük müdürlüğünce onaylandığı tarihten, Gümrük Kanunu madde 46/2 uyarınca da

[1014] Mevzuat Bilgi Sistemi Son Erişim:13.05.2023

[1015] Gümrük beyannamesi yurda giriş yapan yükün gönderileni (gümrük işlemleri bakımından mal sahibi) ya da onun doğrudan ya da dolaylı temsilcisi tarafından verilen; eşyaya ve taşımaya ilişkin tüm belgelerin de beraberinde sunulduğu, gümrük idarelerince ithalat işlemlerine başlanmasına ve gümrük yükümlülüğüne ilişkin tüm ödemelerin sorumluluğunun kabulüne yönelik gümrüğe sunulan ve maktu şekilde düzenlenen resmi bir belgedir. Bkz. Abdulkadir Tekin ve Ümit Engin Tekin. **4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na Göre Gümrük İşlemleri.** 3. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021, s.75-76

[1016] Gümrük Kanunu m. 70 ve Gümrük Yönetmeliği m. 86

[1017] Navlun sözleşmesi bakımından burada karşımıza, gümrük beyannamesinin gönderilence ilgili gümrük idaresine sunulmuş olmasının; TTK m.1174 anlamında gönderilenin eşyayı almaya hazır olduğunu bildirmesi anlamına gelip gelmeyeceği sorusu çıkmaktadır. Gönderilenin yüke ilişkin beyannamenin onaylanması talebi, doğrudan taşıyana değil gümrük idarelerine yöneltildiğinden bu talebin TTK 1174 anlamında taşıyana yapılan bir bildirim olmadığı kanısındayız. Ne var ki bu işlemin hukuken bir bildirim kabul edilmemesi, TTK m.1203 anlamında gönderilenin eşyanın teslimini istemesi olarak yorumlanamayacağı anlamına gelmez. Dolayısıyla kanımızca gönderilenin, ilgili gümrük idaresine taşınan yüke ilişkin beyanname sunmuş olması, TTK 1203 uyarınca taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacaklarının yükümlüsü haline geldiğinin kabulünü gerektirir.

yüke ilişkin beyanname verilmemiş olması halinde (gönderilen yükün kendisine teslimini talep etmemiştir) ise özet beyanın verildiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır.

Denizyolu ile konteyner taşımacılığı bakımından ithal yükün tasfiyelik hale gelmesi uygulamada taşımanın veya satış sözleşmesinin tarafları ile bunların yardımcılarının kusur ya da ihmallerinin bulunabileceği ya da kimsenin kontrolünde olmayan pek çok durumdan kaynaklanabilir. Bunlar; gönderilenin yükün kendisine teslimini talep etmiş fakat taşıyana navlun sözleşmesinden kaynaklanan borçlarının tamamını ödememiş olması, ithalata işlemlerinin tamamlanabilmesi için gereken izin ve belgeleri alınamamış olması, yükün yanlış belirlenen Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu[1018] sebebiyle ödenmesi gereken ithalat vergisinin beklenenden çok yüksek çıkması, yük üzerinde resmi mercilerce çeşitli sebeplerle el koyma kararı bulunması, taraflarca önceden tahmin edilmesi mümkün olmayan bir mücbir sebep dolayısıyla yükün gönderilence teslim alınmasının imkansızlığı gibi hallerdir.

3.3.2.6.Eşyanın Tasfiyeye Tabi Tutulması ve Yapılacak İşlemler

Gümrük Kanunun 177. maddesindeki şartlar uyarınca tasfiyelik hale gelmiş eşya, kanunun 178. maddesinde sınırlı sayıda belirtilen yöntemlerden biri kullanılarak tasfiyeye tabi tutulur. Bu yöntemler; ihale yoluyla satış, yeniden ihraç amaçlı satış, perakende satış, kamu kuruluşları ile özel kanunlarla kurulmuş vakıf ve derneklere tahsis, imha ya da özel yolla tasfiye olarak sayılmıştır. İhale, perakende satış ya da yeniden ihraç amaçlı satış yolu ile tasfiye edilecek eşyanın Gümrük Kanunu'nun 179. maddesi uyarınca; yükle ilgilinin talebi ile Türk gümrük bölgesi dışına yeniden ihraç edilebilmesi mümkündür. Bu talebin ihale ilanının yayımlandığı veya perakende satış kararının alındığı tarihe kadar yapılması gerekir. İhale ya da perakende satış yolu ile tasfiyeye tabi tutulacak eşya için yeniden ihracın yanında, eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulmasının talep edilebilmesi de mümkündür.

[1018] Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP), Türk gümrük tarife cetvelinde uluslararası ticarete konu her ürün için standart olarak belirlenen 12 haneli koda verilen isimdir. Bu kodun ilk 6 hanesi standart olarak kullanılan kodlama sistemi ile aynıdır. TRADEATLAS | DIŞ TİCARET Son Erişim:13.05.2023

Gümrüğe terk, denizyolu ile konteyner taşımacılığı bakımından gönderilenin, taşıyanca varma limanına getirilerek gemiden tahliye ettiği konteyner yükünün teslimini herhangi bir sebeple[1019] talep etmemiş olması ile talep etmiş olmasına rağmen yükü fiilen teslim almayarak geçici depolama alanında bırakılması hallerinde gerçekleşmiş sayılır.[1020] Gümrüğe terk edilen eşya da, Gümrük Kanununun 177. maddesi uyarınca, yine kanunun 178. maddesinde sınırlı sayıda belirlenmiş yollardan biriyle tasfiyeye tabi tutulur.

Tasfiyelik hale gelen eşyaya ilişkin tespit ve tahakkuk belgeleri, eşyanın bulunduğu yere göre geçici depolama yeri ya da antrepo işletenler tarafından, eşyanın tasfiyelik hale gelişinin tespitinden itibaren 30 gün içinde ilgili gümrük müdürlüğüne gönderilir. Müdürlük, eşyanın tasfiyelik hale gelip gelmediğini kontrol ederek, tasfiyelik hale geldiği sonucuna ulaşırsa; eşyaya ilişkin düzenlenmesi gerekli belgeleri düzenler ve 30 gün içinde tasfiye işletme müdürlüklerine gönderir. İlgili tasfiye işletme müdürlüğü mevzuat gereğince, bu belgelerin müdürlüğe geliş tarihinden itibaren 30 gün içinde eşyayı teslim almakla mükelleftir.[1021] Yine Tasfiye Yönetmeliği madde 30/10 uyarınca, kural olarak tasfiyelik hale gelerek tasfiye işletme müdürlüğünce teslim alınan bu eşya ilgili deftere kaydedilerek tasfiye ambarına alınır; ancak istisnaen taşınması güç, masraflı, hacimce büyük, ekonomik olmayan, bekletilemeyecek özellikte veya özel tesis ve tertibat gerektirecek eşya ise bulunduğu yerde en geç 6 ay içinde tasfiye edilir.

Açıklanan mevzuat ışığında ülkemize denizyolu ile konteyner içinde ülkemiz getirilen yüke ilişkin tasfiye işlemleri kanunen 45 günlük sürede başlatılmakta, özel durumlarda ise bu süre altı aya kadar devam ettirilebilmektedir. Yine de kanaatimizce Gümrük Kanunu'nun 179. ve Tasfiye Yönetmeliğinin 30. Maddeleri gereği kesin biçimde belirlenmemiş de olsa 30 günlük ve altı aylık sürelere uyulmadığı hallerde; Türk

[1019] Bu sebeplere verilebilecek örnekler; gönderilenin iflas etmiş ya da konkordatoya tabi olmuş bulunması, kendisine gönderilen yükü muayene ettirerek ağır hasara uğradığı, istediği özelliklere sahip olmadığı ya da çok geç teslim edildiği gerekçesiyle kabulden kaçınması, akreditif yolu ile yapılacak ödemelerde çıkan sorunlar, satın alınan malın piyasasındaki ani dalgalanmalar sebebiyle ithalat işlemlerinin gerçekleştirilerek vergilerinin ödenmesinin yükü terk etmekten daha masraflı olacak olması...vb. olarak sayılabilir
[1020] Gümrük Kanunu m. 164
[1021] Gümrük Kanunu m.177/4 ve Tasfiye Yönetmeliği m.30/10

hukukunun temel metni anayasa uyarınca, idarenin her türlü eylem ve işlemine karşı yargı yolu açık olması sebebiyle[1022] idarenin hukuki sorumluluğu gündeme gelmelidir.[1023]

Türk gümrük mevzuatı uyarınca tasfiyelik hale gelmiş eşya, o anda kamu mülkiyetine geçmiş sayılmaz (millileşmez). Eşyanın tasfiyelik hale geldiğinin yazılı olarak tespitinin yapılmasının ardından gümrük mevzuatında karışık şekilde belirlenmiş ve yetkili makamlarca yapılması gerekli pek çok işlem mevcuttur. İlk olarak Tasfiye Yönetmeliği madde 30-31 uyarınca eşyanın tasifyelik hale gelmesini takip eden 10 gün içinde, yükün bulunduğu geçici depolama ve antrepo işleticileri tarafından, yüke ilişkin bir Tasfiye Listesi oluşturulur ve bu liste ilgili gümrük müdürlüğüne gönderilir. Gümrük müdürlüğünce yapılacak kontrol sonrası, eşyanın bulunduğu yerde görülerek değer tespitini de içeren bir Tespit ve Tahakkuk Belgesi düzenlenir ve bu belge, eşyanın tasfiyelik hale geldiği tarihten itibaren 30 gün içinde tasfiye işletme müdürlüklerine gönderilir. Tasfiye işletme müdürlüğü ise eşyayı bulunduğu yerden, daha önce de belirtildiği gibi 30 gün içinde teslim almak yükümlülüğü altındadır. Yine Tasfiye Yönetmeliğinin 57. maddesinde, tasfiyelik hale gelen eşyanın hak sahibine[1024] yükün satış kararının, yük ihale ile satılacaksa ihale ilanının, diğer tasfiye yöntemleri için ise tasfiyenin onaylandığı tarihe kadar; eşya hakkında tespit ve tahakkuk belgesi düzenlenmiş olsa dahi yine maddede belirlenen hallerde, eşyanın bir gümrük rejimine dahil edilmesini talep hakkı verilmektedir. Sonuç olarak yüke ilişkin 45 günlük tasfiyelik hale gelme süresine bahsedilen 10 ve 30 günlük sürelerle birlikte yükle ilgilinin talebi halinde yapılacak ve Tasfiye Yönetmeliğinin 57. maddesinde düzenlenen iş ve işlemlerin süreleri de hesaba katıldığında hem konteyner demurajının işlemesi hem de yükün geri dönülemez şekilde millileşmesinin ne kadar süre alabileceği açıkça görülmektedir. [1025]

[1022] Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Kanun Numarası:2709, Kabul Tarihi:18.10.1982, RG:09.11.1982/17863, m.125

[1023] Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Tasfiye İşlemleri El Kitabı 2017 TASFİYE İŞLEMLERİ EL KİTABI (utikad.org.tr) Son Erişim:13.05.2023

[1024] Denizyolu ile konteyner taşımaları bakımından, Tasfiye Yönetmeliğinde düzenlendiği şekli ile eşya üzerinde hak sahibi olan kişi gönderilen, taşıtan ya da temsilcileri (bu temsilci taşıyan ya da acentesi de) olabilir. Eşyanın imha yolu ile tasfiyesine karar verilmesi ihtimalinde gümrük idarelerine karşı imha masraflarından sorumluluk, bu masrafları ödeyerek taşıtana rücu etmek kaydıyla taşıyan ya da taşıma işleri komisyoncusuna da (freight forwarder) ait olabilir.

[1025] Yargıtay 11. HD E.2012/3864, K.2012/11784: *"Dava, antrepo sözleşmesinden kaynaklanan alacak istemine ilişkindir. Davaya konu mallar davacıya ait antrepoya 25.09.2003 tarihinde konulmuş ve 21.11.2006 tarihinde gümrük idaresince imha edilmiştir. Davalı vekili mahkemece alınan bilirkişi raporuna itirazında enerji içeceği olan emtianın son kullanma tarihinin Mayıs 2005 olduğunu davacının tasfiyeyi geç başlattığını savunarak davacının müterafik kusurlu olduğunu savunduğu halde, mahkemece bu savunma değerlendirilmemiştir."* Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

Sonuç olarak Türk gümrük mevzuatı çerçevesinde tasfiyelik hale gelen eşyanın, kanaatimizce kamu mülkiyetine geçme (millileşme) anı, ilgili gümrük müdürlüğünce eşyaya ilişkin tespit ve tahakkuk belgesinin düzenlendiği andır.[1026] Ne var ki, eşyanın mülkiyeti devlete geçmiş sayılsın ya da sayılmasın, söz konusu işlem konteynere değil içindeki yüke ilişkin gerçekleştirildiği için; taşıyanın tedarik ettiği konteynerin navlun sözleşmesine aykırı kullanımı, eşyanın konteynerden tahliye edilmesi ve konteynerin teslim alındığı şekilde taşıyana iadesi anına kadar devam etmekte ve yükün millileşmeye konu olması dahi konteyner demurajının işlemeye devam etmesini hukuken engellememektedir.

Son olarak bu başlık dahilinde mevzuatın ilgili hükümlerinin yanında, tasfiye işlemlerine ilişkin uygulamada gerçekleşen bir sorun olarak, tasfiyelik hale geldiği tespit edilerek belgelendirilen ithal yükün, tasfiye işletmelerinin (TASİŞ) antrepolarına genellikle doluluk sebebiyle alınamadığına değinmek gerekir. Alınan yük ise ne yazık ki iş yoğunluğu ve kamu görevlisi azlığı gibi gerekçelerle uzun süre bu antrepolarda bekletilmekte ve eşyanın tasfiyesinin ardından gerek antrepoya alınamayarak liman sahasında gerekse tasfiye antrepolarında oluşacak antrepo ücretlerinden kimin sorumlu olacağı da hem navlun hem de uluslararası satış sözleşmeleri hükümleri, hem de idarenin sorumluluğu bakımından çalışmamızın kapsamı dışında kalan önemli bir hukuki sorun olarak belirlenebilmektedir.[1027]

3.3.3. Türk Gümrük Sahasından Denizyolu ile Konteyner İçinde Çıkarılan İhraç Yüke İlişkin Türk Gümrük Mevzuatı

Gümrük Kanunu'nun 150 ve 151. maddelerinden oluşan Dördüncü Ayırımında, ihracat rejimi tanımlanmaktadır. Bu hükümlere göre, ülkemiz gümrük bölgesinden bir başka ülkeye ihraç edilmek istenen eşya için ilgili kişi gümrük müdürlüğüne bir ihracat beyannamesi sunmakla yükümlüdür. Eşya, bu beyannamenin tescili sırasındaki durum ve

[1026] Aksoy (2019), s.276

[1027] Antrepo ücretlerinden sorumluluk hakkında Bkz. Özlem Karaman Çoşgun, "Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Doğan Sorumluluk". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:17, Sayı:1-2 (2011), s.377

niteliğini kaybetmeksizin ülkemiz gümrük bölgesini terk etmesi halinde, fiilen ihraç edilmiş kabul edilir ve üzerindeki gümrük kontrolü sona erer. Gümrük Kanunu madde 168 uyarınca bir kez ihraç edilen eşya, ihraç tarihinden itibaren üç yıl içinde Türk gümrük bölgesine tekrar ithal edilecek (yeniden serbest dolaşıma girecek) olursa; beyan sahibinin talebi üzerine ithalat vergilerinden muaf olacaktır. Bu hüküm Gümrük Kanunu'nun 170. maddesinde düzenlendiği üzere, dahilde işleme rejiminin uygulanmasından sonra ihraç edilerek geri gelen eşya ile yeniden ihraç edilen işlem görmüş ürünlere de uygulanır.

Gümrük Yönetmeliğinin 77. maddesinde ise talep halinde ihracat eşyasının geçici depolanan eşya statüsünde kabul edileceği düzenlenmiştir. İhraç ya da yeniden ihracat amacıyla geçici depolama yerine konulması talep edilen eşya, burada 1 ay kalabilir ve bu süre gümrük müdürlüklerince en çok üç aya kadar uzatılabilir.[1028] Bu sürenin başlangıcı liman sahasına giriş işlemi tarihidir.[1029]

Yine Gümrük Yönetmeliği madde 112/4 uyarınca ihracata ilişkin gümrük beyannamesi ithalattan farklı olarak, elektronik ortamda düzenlenir ve hem beyan sahibi hem de gümrük idaresince elektronik imza ile imzalanarak elektronik ortamda muhafaza edilir. İhracata ilişkin gümrük beyannamesinin ekleri için de aynı kural geçerlidir.[1030] İhracat rejimine göre ihracat beyannamesi, gümrük idarelerince eksik bilgi veya belge sunulmuş olmasına rağmen söz konusu eksiklerin bir ay içinde giderilmesi şartı ile kabul edilebilecek, gerekli görülmesi halinde bu süre en çok üç ay uzatılabilecektir.[1031] Gümrük Yönetmeliği madde 340/2 uyarınca ihraç eşyası beyannamenin tescilinden sonra, Türk gümrük bölgesini terk edinceye kadar gümrük gözetimi altındadır. Yine aynı madde uyarınca antrepoya alınması da dahil olmak üzere ihracat sayılan bir gümrük işlemine tabi tutulan eşya, Türkiye gümrük bölgesini terk etmiş kabul edilir ve bu tarih ihracat beyannamesine kaydedilir.

[1028] Gümrük Yönetmeliği m.417: *"(2) Bir aylık süre ve verilen ek süre içinde gümrük işlemleri bitirilerek yerinden kaldırılmayan eşya için gümrük yükümlüsüne tebligat yapılarak, tebliğ tarihinden itibaren otuz gün içinde eşyanın geçici depolama yerinden çıkarılması; aksi takdirde, bu eşyanın gümrüğe terk edilmiş sayılacağı bildirilir. Bu süre içinde de yerinden çıkarılmaması halinde eşya gümrüğe terk edilmiş sayılır ve tasfiye hükümlerine göre işlem yapılır. Bu eşyaya ilişkin olarak tescil edilmiş beyanname varsa iptal edilir. (3) Geçici depolama yerlerine konulmaksızın ihraç edilecek eşyanın beyanname kapatma süresi iki aydır. Bu süre gümrük müdürlüklerince makul sebeplerle en çok iki ay uzatılabilir. Bu süreler içinde işlemleri tamamlanmayan beyannameler iptal edilir."*

[1029] Konteyner ve Liman Takip Sistemi konulu Genelge B-Birinci Bölüm/4

[1030] Gümrük Yönetmeliği m.114/5 ve 114/10

[1031] Gümrük Yönetmeliği m.155

Gümrükçe sınırlı sayıda belirlenmiş yük rejimlerinden biri olan ihracat rejimi, Gümrük Yönetmeliğinin 415 ile 418. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Burada yükle ilgiliye ihraç yüke ilişkin sözlü beyanname sunabilme imkanı verilmiş, eşyanın hangi anda fiilen Türk gümrük bölgesini terk etmiş sayılacağı ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir. Bu tarih, yükleme limanının Türkiye olduğu denizyolu ile çıkışlarda, konteynerin yüklendiği geminin hareket ettiği; transit limanın Türkiye olduğu denizyolu çıkışlarında ise[1032] konteynerin gemiye teslim edildiği tarih kabul edilir. Gümrük Yönetmeliği madde 446 ve devamında Türkiye'den kesin ihracı yapıldıktan sonra ihraç tarihinden itibaren üç yıl içinde kanunda sayılan sebeplerle ve aranan şartlarda geri gelen eşya ve taşıtlar bakımından, ilgilisince belirli belgelerin ibrazı halinde gümrük vergilerinden muafiyet uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu üç yıllık süre istisnai hallerde uzatılabilecek, ihraç edilmek üzere antrepoya konulan eşya için ise teminat aranmayacaktır.

Önceki bölümlerde de incelenmiş olan T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü'nce yayınlanan 2017 tarih ve 52856264-235 sayılı, "Konteyner ve Liman Takip Sistemi" konulu genelgede de ihracata ilişkin bazı düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre limana girecek konteyner ve üzerinde taşındığı araca ilişkin plaka, dorse, konteyner numarası, beyan türü, yük bilgisi, aracı ağırlığı, liman işletmesine söz konusu yük ile ilgili bildirimde bulunan kişi, eşyanın sahibi, eşya cinsi gibi bilgiler araç ve konteyner liman sahasına girmeden önce ön bildirim şeklinde Konteyner ve Liman Takip Sistemine girilir. Yük ve konteyner gümrük muhafaza memurları tarafından BİLGE sistemi üzerinden plaka bazında çağırılarak kontrol edilir ve uygun bulunması halinde limana giriş işlemleri yapılarak ihracat beyannamesi onaylanır. İşlemleri tamamlanan beyana konu eşyalar taşınacakları gemiye yüklenir. İhracat beyannamesinde beyan edilen konteyner sayısı ve toplam yük ile çıkış bildiriminde beyan edilen toplam konteyner sayısı ve toplam yük karşılaştırılarak bu ikisinin birbirine uyumlu olması halinde; gemi ve yükün çıkış bildiriminin tesciline onay verilir. Bu onaydan sonra geminin limandan çıkış tarih ve saati sisteme girilerek çıkış bildiriminin onaylama işlemi tamamlanmış olur.

[1032] Hangi durumların transit yolculuk sayıldığı yine yönetmeliğin 482. maddesinde ayrıntılı biçimde açıklanmıştır.

İhraç eşyası da tıpkı ithal eşya gibi Gümrük Kanunu'nun 178. Maddesi uyarınca tasfiyeye tabi tutulur. Yine Gümrük Kanunu'nun 177. maddesinde, ihraç eşyasının tasfiyesine karar verilmesi halinde, eşyanın FOB değeri esas alınarak vergilendirme yapılacağı ve ilgiliden tahsil edileceği düzenlenmiştir. İhracat vergilerine tabi bir eşya gümrük beyannamesi kapsamında gümrük bölgesi dışına ihraç edilmek istenirse, söz konusu beyannamenin tescil tarihinden itibaren gümrük yükümlülüğünün doğduğu kabul edilir. Yukarıda belirtilen mevzuat hükümleri çerçevesinde ihracat rejiminin nasıl işletileceği ve hangi işlemlerin ne şekilde gerçekleştirileceği kısaca açıklanmaya çalışılmıştır. Burada çalışmamız bakımından önemli olan husus, ihraç yüklerin de tıpkı ithal yüklere uygulanan yöntem çerçevesinde tasfiyeye tabi tutulduğunun tespit edilmiş olmasıdır. Bu bilgi ışığında yukarıda ithal yükler bakımından belirlenen ve tartışılan konuların tamamı ihraç yükler için de geçerli olacak; tasfiye prosedürü ve konteyner demurajının işlemesi halleri de aynı şartlara tabi olacaktır.

3.3.4.Türk Gümrük Mevzuatı Çerçevesinde İthal ve İhraç Yükler ile Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim Işığında Konteyner Demurajı Alacağının Akıbeti

Yukarıda ayrıntılarıyla incelenen mevzuat ışığında, Türk gümrük bölgesine getirilen ve bölgeden çıkarılan yük ile konteyner, tamamen birbirinden bağımsız hukuki rejimlere tabidir. Konteynerlere ilişkin uluslararası sözleşmeler ve incelen diğer mevzuata göre, hem ülkemiz hem de uluslararası hukukta ithal konteynerler 6 aylık süre ile sınırlı farklılaştırılmış bir geçici ithalat rejimine, ihraç konteynerler ise bu rejimden türetilmiş 2 yıl süreli bir geçici ihracat rejimine tabi kılınmıştır. Buna karşılık Türk gümrük bölgesine getirilen ve bölgeden çıkarılan yük için tek bir rejim veya kullanım belirlenmediği gibi, bu tür yüke ilişkin ayrıntılı biçimde düzenlenmiş ve 45 gün gibi kısa sürede uygulamaya konulması kararlaştırılmış tasfiye hükümleri uygulanmaktadır. Konu ile yaşanan uyuşmazlıklarda sıklıkla birbiri ile karıştırılan durum da tam olarak budur: konteyner ve yük birbirinden ayrı ve bağımsız hukuki kadere sahiptir ve yükün mevzuatımız uyarınca tasfiyelik hale gelmesi konteynere ilişkin bir işlem olmayıp, kural olarak konteynerin yükten ayrılarak taşıyana iade edilmesi anına dek konteyner alacağının işletilmesine engel herhangi bir hukuki durum oluşturmaz. Bu durumun istisnaları ise yukarıda da

açıkladığımız üzere sürekli imkansızlık halleri ile yükün tasfiyelik hale gelmesinde taşıyanın bizzat kusurlu olmasıdır. Yargıtayın da bu konuda aynı hukuki temellendirmeye dayanarak verdiği kararları mevcuttur.[1033] Yukarıda bir kısmını belirttiğimiz ve sonraki başlıkta açıklayacağımız gibi, yükle ilgililerin yükün tasfiyelik hale gelmesinden hem önce hem de sonra yükü konteynerden ayırmak ve konteyneri taşıyana iade etmek için pek çok imkanı bulunmaktadır.

3.4. Yükle İlgililerce Konteyner Demurajı Borcunun Doğmasını ya da İşlemeye Devam Etmesini Önlemek Amacıyla Alınabilecek Tedbirler ile Başvurulabilecek Çözüm Yolları

Bu başlıkta konteyner demurajı borcunun herhangi bir hukuki uyuşmazlığa konu olmasını önlemek amacıyla, uluslararası ticaret ve denizyolu ile eşya taşımacılığı aktörlerinin tamamının faydalanmasına yönelik bazı hukuki tavsiyelere yer verilecektir. Söz konusu bilgiler, konu ile ilgili akademik anlamda yapılan araştırmaların ve konunun uygulama ile çok sıkı bağlantılı olması sebebiyle de uygulamacıların karşılaşabilecekleri sorunların çözümüne dayanmaktadır.

Konteyner demurajı alacağına ilişkin bir uyuşmazlığı önlemenin kanaatimizce ilk adımı, söz konusu taşımaya ilişkin tarafları belirlemek ve eğer bir alt navlun sözleşmesi söz konusu ise bu sözleşmenin taşıyanın bir taşıma işleri komisyoncusu (*freight forwarder*) olup olmadığını tespit etmek olacaktır. Öyle olduğu takdirde uygulamada sıklıkla karşılaşılan bir sorun, yükün varma limanında gönderilen tarafından teslim alınıp alınmadığının tespitini yaptırabilecek yardımcı ya da aracılara sahip olmamasıdır. Bu sebeple taşıtan, gönderilenin yükü teslim almadığını taşımanın tamamlanmasından çok sonraki bir aşamada öğrenebilmekte, taşıyanın temin ettiği konteynerin bir an önce

---

[1033] Yargıtay 11. HD E.2002/12721, K.2003/5314: "*Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve davalının dayandığı Tasfiye Tüzüğü'nün 5/son maddesi hükmünde öngörülen ücretlerin liman işletmesince verilen ardiye ve diğer ücretlere matuf bulunmasına ve buradaki muafiyetin davacı taşıyanla ilgili bulunmayıp, taşımaya konu emtianın devletleştirilmesinin davacı ile ilgili bir işlemden kaynaklanmamış bulunmasına ve taşıma ilişkisinden doğan demoraj ücretinden davalının sorumlu olmamasını gerektiren hiçbir husus olmamasına göre, davalı vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddi ile kararın onanması gerekmiştir.*". Yine aynı yönde Bkz. Yargıtay 11. HD E.2016/13167, K.2018/457 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

boşaltılarak iadesi amacıyla gereken tedbirleri ivedilikle alamamaktadır. Duruma taşıma işleri komisyoncusu tarafından bakıldığında ise bu kişi taşıyan sıfatına haiz olsun ya da olmasın; yükün varma limanına ne zaman ulaştığını, makul sürede liman sahasından çekilip çekilmediğini konteyner takip sistemleri ya da acenteler aracılığı ile takip etmeli[1034] ve yükün teslim alınmamış olması halinde gönderilen ve taşıtanı aksiyon alabilmeleri için derhal bilgilendirmelidir. Komisyoncular uygulamada söz konusu durumlarda oluşabilecek konteyner demurajı ve diğer masraflardan sorumluluklarını bertaraf etmek amacıyla tüm yükle ilgilerden, yükün liman sahasında terkine ilişkin oluşabilecek tüm masraflardan sorumlu olduklarını belirten bir tür "teyit mektubu"[1035] talep etmektedirler. Bu durumlarda fiili taşıyana karşı taşıtan sıfatı ile sorumlu oldukları konteyner demurajı ve diğer masrafları, yükle ilgililerden rücu yolu ile tahsil edebilmeleri mümkün olabilmektedir.[1036] Yükün taşınmasını bizzat üstlenerek yükle ilgililere karşı taşıyan sıfatını kazanan taşıma işleri komisyoncularının, önceki bölümlerde de ayrıntılı biçimde açıklanmış olduğu üzere konteyner demurajı da dahil olmak üzere navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacakları için TTK m.1201 ve devamı hükümlerince hapis hakkına sahip olacağını da belirtmek gerekir. Taşıyan konumundaki taşıma işleri komisyoncularına, liner taşıyanından yükün kendilerine teslimini ancak gönderilenin komisyoncudan yükün kendisine teslimini talep etmesinden sonra talep etmeleri ve gönderilenden oluşabilecek konteyner demurajı için belirli bir miktar depozito almaları da tavsiye edilmektedir.[1037]

FOB (gemide masrafsız) ve FAS (gemi bordasında masrafsız) ve işyerinde (*Ex-works*) teslimli satışlar bakımından, uluslararası satışı gerçekleştiren satıcının aynı zamanda taşıtan olarak taşıma sözleşmesini yaptığı hallerde de konteyner demurajından sorumluluğu devam etmektedir. Satılan malın mülkiyetini yükün gemiye yüklendiği an itibariyle devrederek satış bedelini tahsil eden satıcı, varma limanında yükü teslim almayan gönderilen (alıcı) sebebiyle, sonradan doğabilecek pek çok masrafın da borçlusu

---

[1034] Konteynerlerin takibi günümüzde genellikle taşıyanlara veya taşıtanlara hizmet sağlayan özel şirketlere ait elektronik sistemler üzerinden konteyner bilgileri ve kullanıcı kimliği ile yapılabilmekte, konteynerin hangi gemiye ne zaman yüklendiği, varma limanına ulaşıp gemiden tahliye edildiği, gönderilen tarafından teslim alınıp alınmadığı hatta konteynerin konumu gibi bilgilere bu sistemler (container tracking system) üzerinden ulaşılmaktadır.
[1035] Letter of Abandonment of Cargo
[1036] Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları Dernekleri Federasyonu Terk Edilen Yükler İçin Uygulama Rehberi, s.8 vd. Best_Practice_Guide_on_Abandoned_Goods_final.pdf (fiata.org) Son Erişim:13.05.2023
[1037] UTİKAD Çekilmeyen Yük Prosedürü, s.3 utikadcekilmeyenyukproseduru-2678.pdf Son Erişim:13.05.2023

olma yükümlülüğü altına girmektedir. Bu riskleri minimize edebilmek amacıyla FOB satıcılar, taşınan yük için bir emre yazılı konişmento talep ederek kendi emirlerine düzenletmektedir. Yükün alıcısı olan gerçek gönderilen ancak varma limanında yükün kendisine teslim edilmesini talep ettiği takdirde konişmentoyu alıcı adına ciro ederek, özellikle akreditif işlemlerindeki aksaklıklar ve navlun sözleşmesinden doğabilecek diğer masraflara karşı bir garanti olan yük üzerinde hakimiyeti tesellüme kadar kendilerinde bulundurmaktadırlar.[1038] Böylece taşıtan, yükleten ve gönderilen sıfatlarına bir arada sahip olan satıcı, gümrük mevzuatı bakımından yük ilgilisi sıfatıyla yükü konteynerden daha konteyner demurajı oluşmadan boşaltma hakkına sahip olabilecektir.

Konteyner demurajı alacağının işlemeye devam etmesinin önleme yollarından biri, bir önceki bölümde açıklandığı üzere yükü gümrüğe terk ederek bir an evvel konteynerden ayrılmasını sağlamaktır. Gönderilenin herhangi bir sebeple yükü teslim almaması ve diğer yükle ilgililerin yüke ulaşamamaları ya da gümrük işlemlerinde yaşanan aksaklıklar sebebiyle yükün varma limanı ülkesine sokulamaması gibi hallerde yükü gümrüğe terk etmek bir çözüm yolu olabilmektedir. Türk gümrük mevzuatı bakımından, yükle ilgilinin gümrüğe terk beyanı ile eşya, gümrükçe onaylanmış bir işleme tabi tutulmuş sayılacak[1039] ve Gümrük Yönetmeliğinin 208. maddesinin d bendine göre eşyaya ilişkin gümrük yükümlülüğü de sona ermiş olacaktır. Gümrüğe terk beyanında bulunabilecek yükle ilgililer taşıtan ya da gönderilen, bu işlemi gerçekleştirerek konteyner demurajı alacağının artmasını da engelleyebilirler. Ne var ki Türk gümrük mevzuatı ve uygulanması bakımından gümrüğe terk beyanı tarihi ile yükün konteynerden tahliye edilebileceği tarih arasında ne kadar süre olacağı büyük ölçüde liman yoğunluğuna ve gümrük personeli sayısına bağlı olduğundan gümrüğe terk her zaman süreci hızlandırmayabilir.

Varma limanı hukukunca yüke ulaşılarak konteynerden tahliye edilmesi mümkün ise, elbette konteyner demurajının oluşmasını önlemek amacıyla en uygun hareket yöntemi, yükü bir antrepoya tevdi ederek konteynerin taşıyana iadesi olacaktır. Türk gümrük bölgesine getirilen ithal yük bakımından, yabancı bir para alacağı olarak gün başına ve konteyner türüne göre belirlenen konteyner demurajı miktarının; konteyner içindeki

---

[1038] CMI 2012 Beijing 40th Conference of the Comité Maritime International Rotterdam Rules Session — Panel 4 Questions and Answers CMI 2012 Beijing (comitemaritime.org) s.6 Son Erişim:13.05.2023
[1039] Gümrük Kanunu m.3/14-e

yükün değerini değil de hacimce kapladığı alanı esas alarak belirlenen antrepo ücretleri ile karşılaştırıldığında, çok daha yüksek bir meblağa ulaşması kuvvetle muhtemeldir. Ülkemiz sınırlarında bulunmayan bazı büyük ölçekli ve yoğun varma limanları bakımından aynı durumun geçerli olmadığı ve yükle ilgililerin yüksek antrepo ücretleri sebebiyle yükün konteyner içinde adeta bir depo olarak kullanılma olasılığının bulunduğu da uygulamacılar tarafından dile getirilmektedir.

Ticari hayatta karşılaşılabilecek tüm riskler gibi konteyner demurajı borcu riski bakımından da başvurulabilecek en profesyonel çözüm, sigortalamadır. Günümüzde akdedilen uluslararası satış sözleşmesi şartlarına, satılan eşyanın deniz yolu ile taşınmasını üstlenecek alıcı ya da satıcı tarafın, bu taşımadan kaynaklanabilecek konteyner demuraj borcunun da dahil olduğu bütün risk ve masrafları kapsayan genel bir sigorta sözleşmesi akdetmekle yükümlü olduğuna dair düzenlemeler eklendiği görülmekte; denizyolu ile konteyner taşımacılığına aracı ya da taşıyan sıfatıyla dahil olan taşıma işleri komisyoncularının bu tür meslek sigortalarıyla (*all risks cover insurance*) kendilerini koruma altına aldıkları bilinmektedir.[1040] Ne var ki uygulamada hala ekstra maliyetlerden kaçınmak isteyen pek çok yükle ilgili, konteyner demurajı borcuna rizikosunu kapsayan bir sigorta korumasına sahip değildir.

Konteyner demurajının işlemesi ve çok büyük meblağlara ulaşmasının uygulamada sıklıkla rastlanan bir diğer sebebi de yüke ilişkin yapılan gümrük kontrolü sırasında özellikle Kaçakçılık Mücadele Kanununa bir aykırılık tespit edilmesi, yükün adli ya da idari takibata konu olması ve yüke konteynerle birlikte el konmasıdır. Yüklerin üzerinde haciz, müsadere veya el koyma kararları olması durumunda; icra müdürlükleri, cumhuriyet savcılığı ya da ceza mahkemesine söz konusu tedbirin yüke ilişkin alındığını ve konteynerin bu tedbirden bağımsız ayrı bir eşya olduğunu açıklayan yazılı bir başvuruda bulunarak serbest bırakılmasını sağlamak önemlidir. Bu yazılı başvuruda yetkili makamın yazılı talimatıyla icra ya da yargılamaya konu yükün konteynerden tahliye edilerek Tasfiye İşleri Genel Müdürlüğü (TASİŞ) kaçak ambarına veya antrepoya

[1040] Taşıma İşleri Komisyoncusu Sorumluluk Sigortası (Freight Forwarder Liability Insurance)

boşaltılması talep edilerek konteynerin en yakın zamanda taşıyana tahsis edilmesi gerektiği belirtilebilir.[1041]

Son olarak yükle ilgililerin, konteyner demurajı borcunun hem doğmasını hem de işlemeye devam ederek büyük meblağlara ulaşmasını önlemek amacıyla başvurabilecekleri en iyi yol kanaatimizce taşıyandan durumun değerlendirilmesini ve borcun müzakeresini talep etmeleridir. Ticari hayatta ilişkilerin devamı ve uyuşmazlıkların mahkemelere taşınmasının doğuracağı maliyetler göz önüne alınarak, çoğu zaman konteyner demurajı alacağı taşıyanla yapılan pazarlık sonucunda makul miktarlara indirilebilmektedir. Özellikle taşıtanın varma limanı gümrük mevzuatı ya da yükün gönderilence teslim alınmaması sebepleriyle konteynere ulaşmasının çok uzun süreler alacağı hallerde, konteyneri taşıyandan satın alarak konteyner demurajının durdurulmasını sağlayabilir. Ne var ki bu ihtimal taşıyanın da muvafakatini gerektirdiğinden, kabulü olmaksızın taşıyana taşıma için temin ettiği konteynerin piyasa değerini ödeyerek konteyner demurajı borcundan kurtulmak hukuken mümkün değildir. Çalışmamızın ikinci bölümünde konteyner demurajı borcunun imkansızlığına ilişkin yapılan değerlendirmelere paralel şekilde, yükle ilgililerin konteynere ulaşmalarının kalıcı biçimde imkansızlaşması halinde ise konteyner demurajı hukuken ancak imkansızlığın gerçekleştiği tarihe dek işletilebilecektir.

3.5.İyiniyet ve Dürüstlük Kuralı Bakımından Konteyner Demurajı Alacağının Sınırlandırılması

Konteyner demurajı alacağının herhangi bir üst sınır olmaksızın belirlenerek işletildiğini[1042] ve fonksiyonları arasında borçlunun konteyneri bir an evvel iadesini sağlamak olduğundan, ifaya ekli cezai şarta benzer bir kurum olduğun daha önce de belirtmiştik. Bu benzerlik, özellikle Anglo-Amerikan hukuk sistemine sahip ülkelerde cezai şartın hukuka aykırı kabul edilmesi ve deniz ticareti piyasasında standart kırkambar

[1041] UTİKAD Çekilmeyen Yük Prosedürü, s.8
[1042] Arkas Line'ın bu alacağı 70 gün ile sınırlandırdığı ve Cezayir'de bu alacağa 90 günlük bir sınırlama getirildiği bilinmektedir. Bkz. Bölüm 2.2.10.2. ve DD_Tarifs_DZ_2021-03-15 23022021.pdf (cma-cgm.com); Algeria Imports | Sealand – A Maersk Company (sealandmaersk.com) Son Erişim:13.05.2023

sözleşmelerinin neredeyse tamamındaki seçilen hukukun İngiliz ya da Amerikan hukuku olması sebepleriyle konteyner demurajı alacağına pratikte hukuki bir sınır getirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Karşılaştırmalı hukuk sistemleri, taşıyanlar dışındaki global deniz ticareti aktörleri ve tabi ki Türk doktrini ile deniz ticareti uygulamacılarının bu alacağın sınırlandırılmasına yönelik pek çok görüş ve öneride bulunduğu söylemek mümkündür.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, bu çalışmada daha önce de incelendiği gibi konteyner demurajı alacağına taşıyana iade edilmeyen konteynerin piyasa değerine karşılık gelen bir sınırlandırma getirmek kanaatimizce bu alacağın kapsamı ile bağdaşmayacaktır.[1043] Bu borcun asıl kapsamı taşıyanın konteynerini serbest sürenin bitimiyle birlikte sonraki taşımalarda kullanamamasından kaynaklanan gelir kaybı ve konteynerinden mahrum kalması sonucunda başka konteyner tedariki amacıyla yaptığı masrafların karşılanmasına yöneliktir. Konteyner demurajı alacağı ile taşıyan kullanamadığı konteynerini talep etmemektedir; konteyner demurajı alacağı hiç işlemese, kararlaştırılmasa ya da imkansız hale gelse dahi borçlu taşıyana konteyneri iadesini ya da iade imkansız ise piyasa değerini borçlu kalmaya devam eder. Bu durumda hukuki olarak taşıyan, konteyner demurajı alacağına karşılık olarak tedarik ettiği konteynerin piyasa değerini kabule de zorlanamaz. Sonuç olarak fikrimiz konteyner demurajı alacağına getirilebilecek en uygun sınırlamanın, bu alacağın azami bir gün sayısı boyunca işletilmesi olduğudur.

Böyle olmakla birlikte, çalışmamız dahilinde günümüz piyasasında konteyner demurajı alacağına böyle sınırlama getiren yalnız tek bir taşıyana rastlanmıştır. Olan hukuk ve önceki bölümlerde belirttiğimiz gün başına muacceliyet tarihi itibarı ile son muaccel olduğu günden itibaren tekrar başlayan bir zamanaşımı sorunu bakımından konteyner demurajı alacağı kanaatimizce hala sınırlandırmaya muhtaçtır. Kanımıza Türk hukukunda bu alacağın, Türk Medeni Kanunu Madde 2'de düzenlenen dürüstlük kuralı ve hakkın kötüye kullanılması yasağı çerçevesinde sınırlandırılabilmesi mümkündür. Mahkemelerce taşıyanın, konteyner demurajı borçlusunun borcun artmasına engel olmak için yapacağı teklifler karşısındaki davranışlarına göre, bu tekliflerin reddinden itibaren

[1043] Aksi yönde Bkz. Banu Bozkurt. "Container Demurrage: Wait till when?". **European Transport Law Journal.** Vol:2, (2019), s.149

konteyner demurajı alacağının işletilemeyeceği kararlaştırılarak bu alacağın aylar, hatta yıllarca devam etmesinin önüne geçilebilir.

Bu görüş çerçevesinde öncelikle alacaklı temerrüdünün süre bakımından hukuk uygulamasında nasıl değerlendirildiğini incelemek gerektiği kanaatindeyiz. Yargıtay, 1991 yılında vermiş olduğu bir Hukuk Genel Kurulu kararı uyarınca temerrüde düşen borçlu karşısında, alacaklının söz konusu alacak için Türk hukukunda belirlenmiş zamanaşımı süresi boyunca kanundan kaynaklanan sözleşmeden dönme seçimlik hakkını kullanmak zorunda bırakılamayacağı; borçlunun borcun ifası ya da bir başka şekilde sona ermesine ilişkin herhangi bir çaba sarf etmemesi halinde borcun işlemeye devam edeceği sonucuna ulaşmıştır.[1044] Bu durumda TBK bakımından da alacaklı, temerrüde düşen borçluya karşı m.125/2'de sayılan seçimlik haklarından birini kullanmak zorunda bırakılamayacaktır. Konteyner demurajı alacağı bakımından ise bu uygulamaya paralel şekilde taşıyanın; herhangi bir işlem ya da davranış külfetinden bağımsız şekilde[1045], konteynerin kendisine iadesini ve demuraj alacağını[1046] kural olarak deniz ticareti alacaklarına uygulanan 1 yıllık zamanaşımı süresi boyunca[1047] taşıtandan (veya gönderilenden) talep edebileceği sonucuna ulaşmaktayız. Unutulmamalıdır ki, bu süre her bir konteyner için konteyner demurajı alacağının muaccel olacağı her gün başına ayrı ayrı

[1044] Yargıtay HGK E.1991/15-340, K.1991/467: "*BK.nun 106/II. maddesinde, (birinci bende göre önel verilsin veya verilmesin), borcun yerine getirilmemesinde direnilmesi halinde alacaklıya, üç seçimlik hak verilmiştir: 1- Her zaman gecikmiş işi yerine getirme (ifayı) ve gecikme tazminatı isteme; 2- Sözleşmenin yerine getirilmesinden vazgeçilerek olumlu (müsbet) zararını isteme; 3- Sözleşmeden dönme (fesih) ve olumsuz (menfi) zararı isteme. Seçimlik hakkı, gündeme geldiğinde şu soruya cevap aranması gerekmiştir: İş sahibi alacaklı, direnen yüklenici davalıya uygun bir süre bekleyip BK.nun 106/II. maddesindeki seçimlik hakkını kullandığını bildirmek zorunda mıdır? Hukuk öğretisindeki yerleşmiş görüşe göre: Alacaklı, borcun yerine getirilmemesi halinde, başka bir anlatımla yerine getirmede direnme halinde (gecikmiş ifa) alacaklı, BK. 106/II'deki hakkını 'her zaman' kullanabilir; ancak kullanmak zorunda da değildir. Bu nedenle alacaklı borcun yerine getirilmesini (ifayı) ve gecikme tazminatını zamanaşımına (kural olarak 10 sene) içerisinde isteyebilir*.". Yine aynı yönde Bkz. Yargıtay 13. HD E.1995/5604, K.1995/5908 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[1045] Buna karşılık Amerikan hukukunda taşıyan, genel bir hukuk kuralı olan "zararın artmasını önleme yükümlülüğü (obligation to mitigate damages)" çerçevesinde gönderilenin yükü teslim almaması halinde dahi taşıtanın zararının artmasını önlemeye yönelik hareket etmek zorunda bırakılmıştır. Bkz. *Orient Overseas Container Line Ltd.* v. *Crystal Cove Seafood Corp*., 2012 WL 463927, *14 (S.D. N.Y. Feb 14, 2012)

[1046] Bu sebeple yüksek mahkemelerce taşıyanın konteyner demurajı alacağının yanı sıra konteyner bedelini talep etmesinin konteynerin liman sahasında beklemesi ve gönderilence teslim alınmaması sebebiyle hala taşıyanın tasarrufunda olduğu kabul edilerek reddine yönelik aldıkları kararlara katılmıyoruz. Bkz. İstanbul BAM 13. HD E.2019/517 K.2020/1510; İstanbul BAM 12. HD E.2018/56, K.2018/324 Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023. Aksi yönde Bkz. Türkel (2019), s.715

[1047] TTK m.1246

hesaplandığından; 1 yıllık zamanaşımı süresi de bu çerçevede hesaplanmalıdır.[1048] Bu sebeple kanaatimizce Türk hukukunda taşıyanın borçlunun konteyner demurajı alacağının artmaması için sözleşmeden dönmek ya da borcun ifa edilmemesinden doğan zararını talep etmek gibi bir hukuki zorunluluğu bulunmadığını kabul etmek gerekir. Ne var ki kanaatimizce taşıyanın, borçluya karşı sözleşmeler hukukunun temel ilkeleri dahilinde bazı yükümlülükleri devam etmektedir. Konteyner demurajının borçlusunun borcun ifası için taşıyana borcun ifasına ilişkin teklifte bulunması ve bu tekliflerin taşıyanın o tarihteki zararının tamamını karşılaması halinde bu teklifin reddi, TMK m.2'de yer alan hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık oluşturur. Yükle ilgilinin, konteynere ulaşılmasının pratikte mümkün olamayacağı, çok masraflı olacağı ya da uzun zaman gerektireceği hallerde; taşıyana derhal ulaşarak o güne dek işlemiş demuraj masrafı ile birlikte taşıma için temin edilen özelliklerde bir konteynerin demuraj tarifesinde taşıyanca belirlenmiş noktaya teslimi teklif etmesi halinde; artık taşıyanın bu teklifi kabul ederek borcu sonlandırması kanaatimizce bir hukuki yükümlülüktür. Teklifin taşıyanca reddi halinde ise uyuşmazlığın önüne geldiği mahkeme, herhangi bir haklı gerekçeye dayanmayan bu davranışın, konteynere uzun süreler ulaşılamayacağı bilinerek konteyner demurajını uzun süre işletebilmekten başka bir amacı olamayacağını tespit etmeli ve teklifin reddedildiği andan itibaren demuraj alacağının işletilmesinin mümkün olmadığı yönünde hüküm kurulmalıdır. Diğer bir ihtimal de yükle ilgilinin söz konusu konteynerin varma limanındaki piyasa değeri ile taşıyanın tesisine ulaşım masraflarını karşılamayı teklif etmesidir. Bu ihtimalde ise taşıyanın, borçludan tahsil ettiği miktar ile piyasada tahsis ettiği standartta boş konteyner bulması ve bu konteynerin deposuna ya da liman sahasına naklini planlaması ona ekstra külfet getireceğinden veya bazı hallerde hiç mümkün olmayacağından; bu teklifin reddi hakkın kötüye kullanılması teşkil etmeyecektir.

Konuyla ilgili İngiliz hukukunda ilk defa konteyner demurajı kurumunun ayrıntılı biçimde incelendiği *MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt*[1049] kararı son derece önemlidir. Bu kararda sözleşmeyi ayakta tutma ya da sözleşmeden

[1048] Önceki bölümlerde belirtildiği gibi hukuki durum bu olmakla birlikte uygulamada taşıyanların, konteyner demurajı alacağını yükle ilgiliden önceden tahsil ettikleri demuraj depozitosundan karşıladıkları ya da demuraj bittiğinde kestikleri fatura ve diğer tespit belgeleri ile yükle ilgililere başvurdukları bilinmektedir.
[1049] *[2015] EWHC 283*

dönme hakkını kullanacak tarafın, bu hakkı hukuken adil bir biçimde kullanmak durumunda olduğu belirtilmiştir. Alacaklı tarafın kendisi için eşit sonuçlar doğuracak seçeneklerden birisini sadece karşı tarafın durumunu ağırlaştırmak için kullanması hukuka aykırılık oluşturacaktır. Taşıyanın, sadece konteyner demurajının işlemesini devam ettirmek için sözleşmeden dönme seçimlik hakkını kullanmaması, karşı tarafın yükümlülüğünü hiçbir şekilde yerine getiremeyeceğinin anlaşıldığı tarihten itibaren herhangi bir meşru ve ticari menfaate dayandırılamayacaktır. Söz konusu karar, hukuk sisteminde iyi niyet ve dürüstlük kuralı ile hakkın kötüye kullanılması yasağının uygulanmadığı İngiliz hukuk sistemi bakımından son derece önemli ve yenilikçi bir içtihattır. Yine belirtmek gerekir ki İngiliz hukukunda çarter sözleşmelerindeki sürastarya alacağı bakımından mahkemelerce "meşru menfaat (*legitimate interest*)" prensibi yıllardır uygulanmaktadır. Bu prensip gereğince kusursuz tarafın sözleşmeyi ayakta tutmak için götürü tazminat alacağından başka bir menfaati kalmadığının tespiti halinde, sözleşmenin mahkeme tarafından durumun tespit edildiği tarihten itibaren ortadan kalkmış olduğu kabul edilmektedir.[1050]

3.6.Fahiş Tazminat Alacağının İndirilmesi Bakımından Konteyner Demurajı Alacağının İncelenmesi

Özel hukukun temelini oluşturan sözleşmeler, kanunlarımızın düzenleniş şeklinde tarafların özgür iradeleri ile üzerinde anlaştıkları hususlar bakımından istisnai haller dışında hukukun ve hakimin müdahalesinin dışında bırakılmış; sözleşme özgürlüğü ve sözleşme ile bağlılık (ahde vefa) ilkelerine öncelik tanınarak, hem TMK hem de TTK'da yer alan emredici hükümler kanun koyucu tarafından mümkün olduğunca sınırlandırılmıştır. Ticaret hukukunda ise gelir elde etmek amacıyla ticari faaliyette bulunan kişi (tacir), hukuk düzeninde diğer kişilere göre akdettiği sözleşmelerin hüküm ve sonuçlarına daha bağlı ve bu sözleşmelerin ifası sırasında daha özenli kılınarak

[1050] Bu prensibin yolculuk çarteri sözleşmelerindeki demuraj anlaşmazlıkları uygulanması ve ilgili içtihatlar için Bkz. Baughen, s.319

(basiretli tacir ölçütü)[1051], ticari faaliyetlerde güven ve sorumluluk ilkelerinin öneminin arttırılması amaçlanmıştır.

Basiretli tacir ilkesinin bir görünümü olarak Ticaret Kanununun 22. maddesinde, tacir olmanın hüküm ve sonuçlarından birisi olarak, tacir sıfatı taşıyan borçlunun; temerrüt faizini aşarak ceza koşulu hükümlerine tabi olan faiz istemleri (TBK m.121/2), ceza koşulu (TBK m.182/3) ve simsarlık sözleşmelerinde kararlaştırılan aşırı ücret (TBK m.525) borçlusu olması hallerinde, mahkemeden ücret veya sözleşme cezasının indirilmesini talep edemeyeceği düzenlenmiştir. Doktrinde bu derecede kesin bir yasağın uygulanmasına ilişkin TBK madde 27 (EBK madde 20) çerçevesinde bir sınırlama getirilmesine yönelik görüşler ortaya çıkmış ve Yargıtay da 1974 yılında aldığı bir Hukuk Genel Kurulu Kararı ile borçlu tacirin iktisadi olarak mahvına sebep olacak derecede yüksek olan sözleşme cezalarının ahlaka ve kamu düzenine aykırı sayılarak hakim tarafından tamamen ortadan kaldırılması ya da indirilmesi gerektiğine hükmetmiştir.[1052] Günümüze dek gelen bu yorum ve içtihatlara paralel şekilde doktrinde de kanaatimizce isabetli şekilde hala aynı yönde görüşler mevcuttur.[1053]

[1051] TTK m.18/2

[1052] Yargıtay 15. HD E. 2009/1814, K. 2010/1643: "*Kural olarak taraflar serbest iradeleriyle imzaladıkları sözleşmeye uymak zorundadırlar. Yine Borçlar Kanunu'nun 160/1. maddesi hükmünce taraflar cezanın miktarını serbestçe tayin edebilirler. Akde bağlılık ilkesi uyarınca da haklı neden olmaksızın kararlaştırılan cezanın değiştirilmesini veya bütünüyle ortadan kaldırılmasını talep edemezler. Borçlar Kanunu'nun 161/III. maddesi hükmü gereğince hakim 'fahiş' gördüğü cezaları tenkis ile mükellef ise de, kural olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 24. maddesi uyarınca tacir olan taraflar cezanın fahiş olduğundan bahisle tenkisini isteyemezler. Ancak istisnai olarak kararlaştırılan cezanın tacir olan borçlunun iktisaden mahvına neden olacak derecede ağır ve yüksek olması halinde Borçlar Kanunu'nun 20. maddesi gereğince adap ve ahlaka aykırı sayılarak tamamen veya kısmen iptali mümkündür. Nitekim bu husus Yargıtay'ın kararlılık gösteren içtihatlarıyla da benimsenmiştir (HGK'nın 20.03.1974 gün 1970/T-1053 Esas 1974/222 Karar sayılı, 11. Hukuk Dairesi'nin 15.06.1982 gün 1982-2887 E.K. sayılı, Dairemizin 24.06.1992 gün 1992/5216 Esas, 1992/3281 Karar sayılı, Dairemizin 05.10.1999 gün 1999/1865 Esas, 1999/3481 Karar sayılı, 19. Hukuk Dairesi'nin 18.05.2005 gün 2004/9148 Esas 2005/5709 Karar sayılı ilamları). Ahlak ve adaba aykırılığın tayin ve tespiti için, işin değeri, cezai şartın kabul edildiği tarihteki borçlunun iktisadi durumu araştırılıp, davalıların varsa ticaret sicil dosyaları celp edilip toplam sermaye miktarı tespit edilerek söz konusu cezai şartın tahsili yoluna gidilmesi halinde borçlunun eskisi gibi ticari hayatını sürdürmesinin mümkün olup olmayacağı, mümkün olmayacak ise bu durumun onun iktisaden mahvına neden olup olmayacağı hususlarında uzman bilirkişi kuruluna inceleme yaptırılması gerekir. Yerel mahkemece cezanın fahiş olduğuna yönelik savunma üzerinde durulmamış ve bu konuda bir araştırma yapılmamıştır.*

Bu durumda mahkemece az yukarıda belirtilen biçimde deliller toplanıp konusunda uzman bilirkişiler marifetiyle mahallinde gerekirse bilirkişi incelemesi de yapmak suretiyle az yukarıda açıklanan şekilde bu seviyedeki bir cezai şartın Borçlar Kanunu'nun 20. maddesine göre ahlak ve adaba aykırı sayılıp sayılmayacağı konusunda rapor alınıp, Borçlar Kanunu'nun 161/III. maddesi hükmü de göz önünde tutularak tamamen veya kısmen indirime tabi tutulup tutulamayacağı tartışılarak oluşacak sonuca uygun bir karar verilmesi gerekirken, bu husus üzerinde durulmadan eksik inceleme sonucu yükleniciye bırakılan iki dairenin cezai şart olarak davacıya kaldığının tespitine karar verilmesi doğru olmamıştır." Legalbank - ELEKTRONİK HUKUK BANKASI - Mahkeme Kararları, Mevzuat, Dilekçe ve Belgeler, Açıklamalar, Makaleler Son Erişim:15.05.2023

[1053] Tekinay, s.359 ve Eren (2019), s.1189-1190

Deniz ticareti hukukunda ise yapılan navlun sözleşmeleri bakımından uygulamada istisnai haller dışında[1054] neredeyse her durumda tacir olan taraflar, aralarında yapılmışsa yazılı navlun sözleşmesi hükümleri ve düzenlenen konişmento başta olmak üzere, tüm denizyolu ile yük taşıma senetlerinde kararlaştırılan borçların tamamından hem sözleşmeye bağlılık hem de basiretli tacir ilkeleri uyarınca sorumlu olmaktadır. Hem taşıyan hem de taşıtanlar bakımından bu borçların fahiş ve hukuka aykırı olduğu savunmalarıyla borçtan kurtulma yoluna başvurmaları, ticaret Türk hukukuna hakim olan ilkeler gereğince hukuk düzeni tarafından korunmamaktadır. Konteyner demurajı borcu önceki bölümlerde de belirtildiği gibi borçlunun temerrüdünden kaynaklanan bir alacak olduğundan; bu alacağa Türk hukuku çerçevesinde emredici şekilde uygulanan zamanaşımı süresi, imkansızlık, mücbir sebep ve aşırı ifa güçlüğü halleri haricinde kanaatimizce herhangi bir üst sınır getirilemeyeceğini de açıklamıştık. Ne var ki, herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin ve borçlunun kusurundan bağımsız şekilde düzenlenmiş bir alacak olan konteyner demurajı bakımından TBK m.27 göz önüne alınarak bu yönde bir sınırlamanın özellikle cezai şart kurumuna kıyasen uygulanması kanaatimizce isabetlidir. Taşıyanın da konteynerinin makul süreyi aşan bir süre boyunca kendisine iade edilmediği bir durumda, aynı zamanda da yabancı para alacağı (genellikle USD) olarak belirlenen konteyner demurajı borcunun sürekli biçimde yükseldiğini ve borçludan tahsili durumunda borçlu tacirin ticarete devam edemeyecek hale geleceğini bilmesi halinde dahi söz konusu talebinde ısrar etmesinde, hukuk düzenince korunacak bir üstün menfaatinin olmadığı kanaatindeyiz. Böyle bir halde önüne getirilen davada hakim, Yargıtayın konu ile ilgili süregelen içtihadını devam ettirmeli ve konteyner demurajını TBK m.27 anlamında ahlaka ve adaba aykırı bir alacak kabul ederek re'sen indirilmesi ya da halin icabına göre tamamen ortadan kaldırılması yönünde karar vermelidir. Borçlu tacirin konteyner demurajı alacağına ek olarak borçlandığı ve konteyner tedarikinden kaynaklanan diğer kalemler bakımından da ödeme güçlüğüne düşmesi ve iktisadi olarak mahvına sebep olacak şekilde yüksek olması halinde, bu alacaklara da kanaatimizce aynı sınırlama uygulanmalıdır. Ne var ki bu sınırlama uygulanırken tacirin ticari faaliyetinin devam edip edemeyecek olduğu ayrıntılı biçimde incelenmeli, bu sınırlamadan dürüstlük

[1054] Bu istisnalar kişisel eşyanın denizyolu ile taşınması hallerini kapsamakla birlikte, uygulamada kişisel eşyasını yurtdışından denizyolu ile taşıtacak gerçek kişiler de çoğunlukla taşıma işleri komisyoncusu olarak faaliyet gösteren akdi taşıyanlarla sözleşme akdetmektedir.

kuralına aykırı biçimde sadece borçtan kurtulmak amacı ile yararlanılmasına imkan verilmemelidir.[1055]

[1055] Varsa tacirin bir başka tüzel kişilik adı altında başka şirketleri bulunup bulunmadığına ilişkin iddialar değerlendirilmeli, söz konusu borcu ödemesi halinde ticari hayatının sona ereceği kanaatine kesin olarak varıldıktan sonra bu yönde bir sınırlamaya gidilmelidir. Yine de belirtmek gerekir ki uygulamada konteyner demurajı ya da konteyner tedarikinden kaynaklanan diğer borçları sebebiyle ticari hayatına devam edemeyecek derecede küçük tacirlere örnek olarak akla yalnızca bir büro ile aracılık faaliyeti yürüten taşıma işleri komisyoncuları gelmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Konteyner, pek çok ulusal ve uluslararası hukuki metin, tavsiye karar, doktrin ve mahkeme kararında tanımlanmış olmakla birlikte kanaatimizce "birden çok standart boyutta ve değişik malzemeden üretilebilen, birden çok kullanım ve içindeki yükü koruma amacı taşıyan, elleçlenmeye ve bir arada istife uygun özelliklere sahip bir tür taşıma gereci" olarak tanımlanabilir. Hukuki bakımından ise konteyner, geminin bütünleyici parçası yahut eklentisi olmayıp; geminin ticari faaliyetine hizmet eden bir tür bağımsız taşınır niteliğinde kabul edilmelidir.

Konteynerin farklı özellikteki yüklerin daha efektif biçimde taşınabilmesi amacıyla zaman içinde pek çok çeşidi üretilmiş olup; standart konteyner dışındaki diğer konteyner türlerine ilişkin demuraj, bu konteynerlerin piyasada daha az bulunması ve yüksek değerleri sebebiyle standart konteynerlere oranla daha yüksektir.

Ticaret ve taşımacılıkta konteyner kullanımı daha eski tarihlere dayanmakla birlikte, tarihteki ilk konteynerli gemi seferi 1956'da gerçekleşmiştir. Bu tarihten itibaren global ölçekte hızla yayılan denizyolu ile konteyner taşımacılığı; multimodal taşıma şeklinin yaygınlaşmasında, deniz ticareti piyasasında her geçen gün daha fazla sayıda konteyner gemisi üretilmesinde ve dünya çapında pek çok noktada dev konteyner limanlarının kurulmasında büyük rol oynamıştır. Dünyada deniz ticaretinde kullanılan konteynerlerin en büyük üreticisi Çin olup; dünyanın her yerinde boşaltılan konteynerin yeniden konumlandırılması taşıyanlara önemli bir maliyet getirdiğinden, kendi konteynerinin kendisi üreten birkaç büyük taşıyan dışında, hemen hemen tüm liner şirketlerinin bu maliyeti minimize etmek amacıyla konteynerlerini operasyonel leasing yolu ile tedarik ettikleri görülmektedir. Konteyner demurajına ilişkin tarife belirlenirken, konteynerin türünün yanında, varma limanındaki boş konteyner talebin ile limanın yoğunluğuna göre de bir değerlendirmeye gidilerek; özellikle yoğun ve üretimin yüksek olduğu bölge ve limanlarda konteyner demurajının daha yüksek hesaplandığı tespit edilmiştir.

Konteyner taşımacılığının günümüz şartlarına bakılacak olursa, COVID-19 pandemisi ve akabinde patlak veren Rusya-Ukrayna savaşının konteyner demurajı tarifelerinde büyük bir yükselişe neden olduğu ve konunun hem maddi hem de hukuki açıdan pek çok ülke

hukuku ve Birleşmiş Milletler nezdinde her geçen gün daha da fazla önem kazandığı görülmektedir.

Konteyner, içindeki yük boşaltılmadan bir taşıma modundan diğerine kolaylıkla geçirilebilme özelliği sebebiyle denizyolu taşımalarının yanında, gönderilene ait bir kara tesisine teslim edilecek yükler için de tek bir konişmento altında diğer taşıma modları da kullanılarak değişik araçlarla (multimodal) taşımaya konu edilebilmektedir. Denizyolu ile konteyner taşımacılığı özelinde konteynerin yükletenden teslim alınıp, gönderilene teslim edildiği ana ve taşıyanın sorumluluğunun başlangıcı ile bitişi arasındaki süreye göre belirlenen üç çeşit taşıma şekli bulunmaktadır: Kapıdan kapıya, limandan limana ve palangadan palangaya taşıma. 2008 itibarı ile Rotterdam Kurallarında da düzenlenen kapıdan kapıya taşımalar, taşıyanın sorumluluk sahasının en geniş olduğu ve yüklerin yükletenin tesislerinden alınarak gönderilenin tesislerine kadar aralıksız taşınabildiği taşıma türüdür. Konteynerle ilgili en güncel ve ayrıntılı düzenlemeleri içeren Rotterdam Kuralları model kanun olarak günümüzde hala yürürlüğe girememiştir. Taşıyanın sorumluluğu bakımından TTK'nın da iç Türk hukukuna dahil ettiği Hamburg Kuralları ile konteyner, liman sahası içinde taşıyanca yükleme limanında teslim alındığı andan varma limanında gönderilene teslim edildiği ana dek taşıyanın hakimiyet ve sorumluluğunda kabul edilmiştir. Denizyolu ile yük taşımaları bakımından en geniş kabul görmüş ve tarih olarak en eski model kanun ise Hague-Visby Kurallarıdır. Kurallara göre taşıyanın sorumluluğu, konteynerin yükleme limanında gemi vincine takılarak küpeşteyi geçtiği an başlar ve varma limanında yine vince takılarak küpeşteyi geçtiği an sona erer. Her ne kadar modern ticarete uyum sağlamaktan yoksun olsa da Hague-Visby Kuralları, hala pek çok ülkenin deniz ticareti düzenlemelerinde yer almakta ve navlun sözleşmeleri standart şartlarında uygulama alanı bulmaktadır.

Konteyner, yukarıda sayılan taşıma şekillerinin yanında, içinde bir ya da birden fazla taşıtanın yükünü ihtiva etmesine göre "dolu konteyner yükü (FCL)" ya da "konteyner yükünden az (LCL)" biçiminde taşınabilmekte ve bu durum konişmentoda belirtilmektedir. FCL kaydı yerine "*Shipper's load pack count and seal*" kaydı da Yargıtay yorumuyla aynı işlevi görmektedir. Taşıma ister FCL ister LCL biçiminde gerçekleştirilsin, taşımanın yapılacağı konteyneri taşıyanın tedarik etmesi durumunda

taşıyan; konteynerin söz konusu yükü taşımaya elverişsizliğinden, yolculuk başlayıncaya kadar TTK m.1141'de düzenlenen geminin elverişsizliği uyarınca sorumludur. Taşıyan FCL taşımalar bakımından yükün konteyner içine istifinden sorumlu tutulamazken, LCL taşımalar bakımından konteynerin hem gemiye istifinden hem de yükün konteyner içine istifinden sorumlu olacaktır. FCL ve LCL taşımalar bakımından konteyner demurajı incelendiğinde, demurajın konteyneri taşıyanın temin ettiği FCL taşımalar bakımından işletilebildiği görülmektedir.

Konteyner taşımacılığının deniz ticareti hukuku bakımından esas olarak kırkambar sözleşmesi şeklinde yapıldığını, istisnai hallerde çarter ya da diğer konteyner tedariki sözleşmelerine konu olduğunu söylemek mümkündür. Kırkambar sözleşmesi Türk hukukuna göre bir tür navlun sözleşmesi sayılmakta, navlun sözleşmeleri ise Türk hukukunda tam üçüncü kişi yararına ticari bir tür eser sözleşmesi olarak kabul edilmektedir. Kırkambar sözleşmeleri, belirlenmiş yükün belirlenmiş seferlerle konteyner içinde birden çok taşıtanın yükünün bir arada taşındığı; temelinde yükün bir limandan diğerine hasarsız biçimde naklini sağlamaya yönelik navlun sözleşmesi türüdür. Genellikle taşıyanlarca online olarak ilan edilen standart sözleşme (*liner terms*) ya da konişmento (*terms and conditions*) hükümleri ile düzenlenen kırkambar sözleşmelerinde taşıyan, geminin hem teknik hem de ticari yönetimini elinde bulundurmakta ve yükün taşınacağı gemiyi istediği şekilde belirleme ya da değiştirme hakkına sahip olmaktadır. Konteyner demurajına ilişkin genel hükümler de bu sözleşme ya da konişmento şartlarında düzenlenmekte, yükleme ve varma limanı ile temin edilen konteynere ilişkin özel düzenlemeler ise taşıyanın tarifesinde yer almaktadır. Kırkambar sözleşmeleri dışında konteyner taşımacılığının kullanıldığı diğer sözleşme türleri miktar, hacim, servis, slot çarter ve konteyner içi yer tahsisi sözleşmeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz ticaretinde yük taşımanın haricinde konteyner teminine ilişkin de pek çok sözleşme türü kullanılmaktadır. Bunlar konteyner ve konteyner ekipmanı leasing, konteyner kiralama ve karşılıklı konteyner tedariki sözleşmeleri olarak sayılabilir.

Sürastarya, yolculuk çarteri sözleşmelerinde belirtilmişse yükleme ya da boşaltma sürelerinin, belirtilmemişse makul sürenin bitiminde taşıtana, yükün gemiye yüklenebilmesi ya da gemiden boşaltılması için gemiyi bekletme; taşıyana da gemisinin

beklediği süre boyunca kazanç elde etme şansı veren deniz ticaretine özgü bir hukuki müesseseyi ifade eder. Türk doktrininde ve Yargıtay kararlarında deniz ticaretine özgü tazminat ya da cezai şart olmayan karşılıklı anlaşmaya dayalı bir alacak olarak değerlendirilen sürastarya, Türk kanun koyucu tarafından borçlu temerrüdünden kaynaklanan bir tür para alacağı olarak kabul edilmektedir. Navluna ilişkin herhangi bir düzenlemeye dahil edilmeyen, yani navlun teferruatı olmayan sürastarya borcunun tazmini için TTK'da, taşıyana bu alacağı tahsil etmek amacıyla yük üzerinde hapis hakkı, standart sözleşmelerde seçilen hukukun çoğunlukla İngiliz hukuku olması sebebiyle lien hakkı kullanma ve gecikme zararları talep etme olanakları verilmiştir.

Sürastaryadan türetilen daha güncel bir kavram olarak konteyner demurajı ise temelinde navlun sözleşmesinin ifası amacıyla konteynerini yükle ilgililere tahsis eden taşıyanın, konteynerin belirlenen serbest süre içinde kendisine iade edilmemesi halinde gün başına talep ettiği bir alacak olarak karşımıza çıkar. Doktrinde konteyner demurajının sürastaryadan türetilmiş olması sebebiyle, kırkambar sözleşmelerinde birebir yansıması ve hukuken tamamen aynı özellikte bir kurum olduğunu savunan görüşler karşısında; kanaatimizce bu iki kurum hukuken birbiri ile aynı nitelikte değildir. Konteyner demurajının Türk hukuku bakımından değerlendirmesini yapabilmek için borçlar hukukunun genel hükümlerine göre bazı nitelendirmeler yapılması gerekmektedir. Öncelikle tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme niteliğindeki kırkambar sözleşmesinin asıl edimleri kuşkusuz belirlenmiş eşyanın bir noktadan diğerine hasarsız biçimde ve zamanında taşınması ile navlun borcunun ödenmesidir. Bu durumda konteyner demurajına ilişkin talep ve yükümlülükler, bu sözleşmedeki karşılıklılık ilişkisine sahip bir yan edim yükümlülüğü olarak karşımıza çıkar. Burada taşıyanın konteyner demurajı bakımından navlun sözleşmesindeki asli edimler dışında, ayrıca dava ve talep edebilecek bir ifa menfaati olduğu kabul edilmelidir. Konteyner demurajının borçlusu ister taşıtan ister gönderilen olsun, konteyner ister liman sahasında beklemekte isterse gönderilenin tesislerine getirilmiş olsun; konteynerin serbest süre içinde taşıyana iade edilmemesi borçlar hukuku bakımından yalnızca borçlu temerrüdü oluşturur. Kırkambar sözleşmelerinde alacaklı temerrüdü ise sadece gönderilence teslim alınmayan yük bakımından oluşmakta ve bu durum sıklıkla konteyner demurajı borcu ile karıştırılmaktadır.

Konteyner demurajının talep edilebilmesi için yükle ilgililerin kusuru ya da taşıyanın herhangi bir zarara uğraması şartları aranmadığından, bu alacağın bir tür tazminat ya da olumlu zarar kabul edilemeyeceğinin kabulü gerekir. Yine kusur şartı bakımından ifaya ekli cezai şartın da bu müesseseyi açıklayamayacağı; zira cezai şarta hak kazanılması için mutlaka borçlunun bir kusurlu davranışı olması gerektiğinin doktrinde baskın görüş olarak kabul edilmekte olduğu da tespit edilmiştir. Sonuç olarak Türk hukuku bakımından kanaatimizce konteyner demurajı, deniz ticaretine özgü geciktirici şarta bağlı bir borç taahhüdü olarak karşımıza çıkar. Buradaki geciktirici şart olan temin edilen konteynerin serbest sürenin sonunda iade edilmemesi sonucunda yükle ilgili borç altına girmiş kabul edilecektir. Yine konteyner demurajı alacağının işlemesine yükün teslim alınıp alınmaması da hukuken etki etmeyecek, yalnızca borçlu sıfatında bir değişiklik yaratacaktır. Gönderilenin varma limanında yükün kendisine teslimini talep etmesi halinde varma limanında oluşan demuraj alacağının borçlusu TTK m.1203 uyarınca gönderilen olacak, aksi halde taşıyan demuraj talebini taşıtana yönlendirecektir. Taşıyanın konteynerin kendisine iadesi ile konteyner demurajı talepleri birbirinden farklı alacaklar olduğundan taşıyan, işlemiş konteyner demurajı alacağının yanında konteynerin kendisine iadesini de talep edebilir. Konteynerin taşıyana iadesi imkansızlaşırsa bu borcun tazminat borcuna dönüşerek artık temin edilen özelliklerdeki konteynerin piyasa değeri olduğu kabul edilmelidir.

Anglo-Amerikan hukuk sisteminde konteyner demurajı bir tür götürü tazminat olarak kabul edilmektedir. Kanaatimizce bu kabulde, cezai şart taleplerinin bu sistemde hukuka aykırı kabul edilerek geçersiz sayılmasının etkisi büyüktür.

Türk hukukunda konteyner demurajına ilişkin bir hüküm bulunmadığından, kanaatimizce konteyner demurajı uyuşmazlıklarına emredici hükümler, sözleşme hükümleri, demuraj tarifesi hükümleri, ticari örf ve adet hükümleri sırasıyla; boşluk halinde ise sürastaryaya ilişkin uygulanması mümkün hükümler ise elverdiği ölçüde kıyasen uygulanabilecektir.

Türk hukuku ve pek çok hukuk sisteminde herhangi bir fark yaratmamakla birlikte hem yükleme hem de varma limanlarında demuraj, konteynerin liman sahasında bulunduğu süre boyunca, gecikme bedeli (*detention*) ise konteynerin teslim alınarak liman sahasından çıkarılması ile işleyen bir alacak kalemi olarak karşımıza çıkar.

Konteyner demurajı standart kırkambar sözleşmesi ya da konişmento şartları ile kararlaştırılabilir. Konteyner demurajının bu iki metinde de düzenlenmemiş olması halinde talep edilemeyeceği, onun yerine TTK m.1174/3'te düzenlenen gecikme tazminatı talebinin mümkün olabileceği; bu alacağın ticari teamül kabul edilerek piyasadaki rayiç çerçevesinde mahkemelerde re'sen belirlenemeyeceği kanaatindeyiz. Konteyner demurajının üçüncü kişi gönderilenden talep edilebilmesi için standart sözleşme şartlarının ya da taşıyanın demuraj tarifesinin bir örneğinin kendisine verilmesi ya da konişmentoda demurajdan gönderilenin de sorumlu olacağına ilişkin bir kayıt bulunması gerekir. Taşıyanın tarifesi ya da kırkambar sözleşmesi genel şartları ile konişmento şartlarının çelişkili olduğu durumda ise konişmentoya öncelik verilir. Yine taşıyanın internette yayınladığı demuraj tarifesi ile gönderilene ibraz edilen tarife birbirinden farklı ise konteyner demurajı, gönderilenin elindeki tarifeye göre işletilebilir.

Konteyner demuraj ücretinin miktar olarak belirlenmesinde taşıyanın konteyneri planlandığı şekilde deniz ticaretinde kullanamaması sebebiyle uğradığı zarar, konteyner leasing ya da kiralama yolu ile elde edildiyse üçüncü kişiye yapılan ödemeler, konteynerden mahrum kalan taşıyanın aynı limana bir başka konteyner tedarik etmesine ilişkin yapacağı masraflar ile birlikte şüphesiz taşıyanın konteynerini bir an önce tekrar elde edebilmek için karşı tarafı baskı altına almasına hizmet eden bir cezanın bir arada hesaplandığını söylemek mümkündür. Ne var ki bu çalışma kapsamında incelenen konteyner demurajı tarifelerinde tüm bu kalemlerin net bir şekilde hesaplandığı ya da en azından belirtildiğine rastlanmamıştır. Konteyner demurajı alacağının kapsamı incelendiğinde bu alacağa konteyner değeri ile paralel bir sınırlamanın getirilmesinin uygun olmayacağı, onun yerine bu alacağın belirli bir azami gün sayısınca işletilmesinin daha isabetli olacağı sonucuna varılmıştır.

Konteyner demurajı alacağı, konteynerin taşıyanın tarifesinde belirlenen serbest süre içinde taşıyanca belirlenen noktaya iade edilmemesi halinde gün ve konteyner başına talep edilebilir (muaccel) hale gelecektir. Serbest sürenin başlangıcı ise yükleme limanında konteynerin taşınacak yükü kabule hazır biçimde yükle ilgilinin tesellümüne hazır bekletildiği andan, varma limanında ise konteynerin içindeki yüke ilişkin gümrük kontrolüne olanak tanıyacak şekilde yükle ilgilinin emrine hazır tutulduğu an kabul

edilmelidir. Emre hazır tutulma anı, gönderilenin yükün kendisine teslimini talep etmesi halinde yük teslim talimat formunun kendisine verildiği an; yükün kendisine teslimini talep etmemesi ya da talep etmesine rağmen navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmemiş olması hallerinde ise konteynerin liman sahasında gümrük kontrolüne uygun şekilde bırakıldığı an olarak kabul edilmelidir. Serbest süre karşı tarafa herhangi bir ihtar ya da bildirime gerek olmaksızın söz konusu andan itibaren işletilmeye başlamalı ve takvim günü olarak aralıksız hesaplanmalıdır.

Konteyner demurajının alacaklısı, taşımayı fiilen gerçekleştiren ve konteynerini navlun sözleşmesi uyarınca yükle ilgiliye temin eden taşıyandır. Konteyner demurajının borçlusu ise kural olarak taşıtan olup; varma limanındaki demuraj bakımından borçlu, burada yükün kendisine teslimini talep emesi halinde gönderilen olacaktır. Konişmentoda bunların her ikisinin de birlikte (müteselsilen) borçlu olduğuna dair koyulan kayıtlar kanaatimizce geçerlidir.

Konteyner demurajı alacağı TTK m.1201 anlamında navlun sözleşmesinden kaynaklanan bir alacak olması sebebiyle taşıyana yük üzerinde hapis hakkı verir. Yine bu alacak, İngiliz hukukunun seçildiği pek çok standart konişmento genel şartlarında, taşıyana hukuka uygun biçimde son derece kapsamlı düzenlenmiş bir lien hakkı da vermektedir. Taşıyanın yük üzerinde hapis hakkını kullanması ve bu sebeple oluşan konteyner demurajı bakımından ise, kanundan kaynaklanan bir hakkın kullanılması sebebiyle bu halde demuraj alacağının işlemeye devam edeceği kabul edilmelidir. Konteyner demurajı borcunun kapsamına taşıyanca temin edilen konteynerin bedeli dahil olmadığından, konteynerin ya da muadilinin piyasa değerinin taşıyana iadesi konteyner demurajı ile birlikte talep edilebilir. Konteyner demurajı alacağı kanaatimizce likit bir alacak kalemi değildir. Bu alacağa temerrüt faizi uygulanabilir ve deniz ticaretinden kaynaklanan her alacak gibi konteyner demurajı alacağı da bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir.

Konteyner demurajı kural olarak aralıksız hesaplanmakla birlikte bu alacağın mücbir sebep yahut beklenmeyen hal gibi borçlunun kusurunun bulunmadığı sebeplerle geçici olarak imkansızlaşması hallerinde söz konusu geçici süre boyunca işletilmeye devam edilemeyeceği; kalıcı olarak imkansızlaşması halinde ise imkansızlığın vuku bulduğu tarihten itibaren sona ereceği sonucuna ulaşmaktayız. Söz konusu imkansızlık halinin

borçlunun kusurundan kaynaklanması ihtimalinde ise durum borçlar hukuki doktrininde de tartışmalı olmakla birlikte kanaatimizce konteyner demurajı borcunun konusu olan konteyner ortadan kalktığından fer'i bir alacak olan demuraj talebi hukuki dayanağını kaybedecektir. Burada taşıyanın TTK m.1174/3'te düzenlenen gecikme zararları hükmüne başvurabileceğinin kabulü daha isabetli görünmektedir.

Bu çalışmanın ikinci bölümünün sonunda ülkemiz limanlarında denizyolu ile ihracat ve ithalat yapan dört büyük taşıyanın konteyner demurajına ilişkin genel şartları incelenmiş; hepsinde ortak hükümler olarak demuraj-gecikme zararı ayrımına gidilmediği ve taşıyanın bu alacak için yük üzerinde hapis hakkının bulunduğunun belirtildiği saptanmıştır. Bu taşıyanlardan aynı zamanda tek Türk şirket olan sadece Arkas Line'ın, konteyner demurajı alacağına 70 günlük bir azami sınır getirdiği göze çarpmaktadır.

Konteyner demurajı alacağı bakımından çarter sözleşmelerindeki sürastaryada uygulandığı şekilde "sürastarya bir kez başlarsa durmaz" kuralının, özellikle herhangi bir üst sınır belirlenmeden talep edilebilen bu alacak bakımından geçerli kabul edilebilmesi mümkün görünmemektedir. Bu sebeple geçici ve sürekli imkansızlık halleri, aşırı ifa güçlüğü, taşıyanın kusuru ile sebep olduğu gecikmeler ve hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık hallerinde konteyner demurajı alacağının işlemeyeceği kabul edilmelidir.

Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan genel işlem koşullarına ilişkin düzenlemenin her iki tarafının da tacir olduğu ve ticari işletmeye ilişkin yapılan (ticari) sözleşmelere uygulanıp uygulanmayacağı doktrinde tartışmalı olsa da bizim de katıldığımız baskın görüş, bu hükümlerin ticari sözleşmeler bakımından da emredici kabul edileceğidir. Kanaatimizce navlun sözleşmelerinin dışında kalan deniz ticaretine ilişkin standart sözleşmeler de bu kurala dahildir. Ne var ki kırkambar ve konişmento düzenlenmiş yolculuk çarteri sözleşmelerinde içerik denetimi bakımından, emredici olarak düzenlenmiş özel hüküm kabul edilecek TTK m.1243 ve 1244 karşısında, genel işlem koşulları düzenlemelerinin uygulanması kanaatimizce mümkün görünmemektedir.

Navlun sözleşmelerinde genel işlem koşulları denetiminin mümkün kabul edilmesi ihtimalinde ise konteyner demurajına ilişkin hükümler için bu denetimin ne şekilde

gerçekleştirilebileceğine kısaca değinmek gerekir. Öncelikle çalışmamızda incelediğimiz standart kırkambar sözleşmesi ya da konişmento genel şartlarında yer alan konteyner demurajı hükümleri, bu sözleşme bakımından asıl edim niteliğinde olmadığından genel işlem koşulları denetimi dışında bırakılamayacaktır. Konteyner demurajına ilişkin şartların internette herkesin ulaşabileceği şekilde yayınlanmış olmasından ve sözleşme görüşmeleri aşamasında kabulünden yola çıkarak bu şartların yürürlük denetiminin düzenlendiği TBK m.21/1 bakımından açıklama, müzakere ve kabul şartlarını sağladığının kabulü gerekir. Yine konteyner demurajı şartlarının dünya çapında uygulanmakta oluşu ve taşıyanın konteyner tedarikinin navlun sözleşmesinin doğrudan ifasına hizmet etmesi, TBK m.21/2'de düzenlendiği şekilde kırkambar sözleşmesinin niteliğine ve konteynerde denizyolu ile eşya taşınması işinin özelliğine aykırı kabul edilemeyecektir. Standart konteyner demurajı hükümlerinde sözleşme hukukunun temel ilkeleri uyarınca olduğu gibi TBK m.23 anlamında da düzenleyen aleyhine yorum ilkesinin geçerli olduğu açıktır. Son olarak genel işlem koşullarında düzenlenen içerik denetiminin navlun sözleşmelerine uygulanamayacağını belirtmiş olmakla birlikte, aksine uygulamada hakim bu denetimi gerçekleştirirken TTK m.55 (f)/1 ve 2'de belirlenmiş ölçüt uyarınca, olaya uygulanabilecek hukuka ve sözleşmenin niteliğine önemli ölçüde aykırı bulduğu şartların yazılmamış sayılmasına hükmedebilecektir. Konteyner demurajı bakımından bu şartlara örnek olarak kanaatimizce gün başına fahiş miktarda demuraj ücreti belirlenmiş olması, serbest sürenin belirlenmemiş olması, konteynerin taşıyana iadesinin tarifede belirlenen şartlar uyarınca mümkün olmaması gibi haller verilebilir.

Bu çalışmanın araştırma aşamasında, konteyner demurajı alacağına yönelik mahkemelerin önüne gelen uyuşmazlıkların büyük bir bölümünün konteynerin içindeki yük ile birlikte varma limanı gümrük idarelerinin hakimiyetinden çıkarılamaması sebebiyle ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Bu sebeple varma ve hareket limanı Türkiye olan konteyner yüküne ilişkin güncel hukuki rejimin incelenmesi gerekliliği doğmuştur. İthalat yolu ile Türk gümrük bölgesine alınacak ve ihracat yolu ile Türk gümrük bölgesinden çıkarılacak yük ile konteynere ilişkin Türk gümrük mevzuatı, bu ikisine farklı rejimler uygulanıp uygulanmadığının tespiti amacıyla ayrıntılarıyla incelenmiştir. Konteyner demurajı alacağı bakımından bu incelemenin sonunda ulaşılan sonuç, hem

ithalat hem de ihracat işlemleri bakımından taşıyanın (acentesinin) işleticisi kabul edildiği konteyner ile içindeki yükün tamamen farklı hukuki rejimlere tabi olduğu olmuştur. Bu tespitin sonucu olarak, özellikle ithal yüke yönelik alınan tasfiye, imha ya da satış kararlarının konteyner demurajına etkisi bakımından konteyner demurajının; konteynerin yükten ayrıldığı ana dek işlemeye devam edeceği sonucuna ulaşılmıştır. Türk gümrük mevzuatı bakımından yükle ilgililerin yükü konteynerden ayırmak için pek çok seçenek bulunması sebebiyle yükün tasfiyesine karar verilmiş olsa dahi bu karar konteyner demurajı borcunu imkansızlaştırmayacak ya da işlemesini durdurmayacaktır. Bu sonucun önlenebilmesi için çalışmamızda, yükle ilgilerin alabilecekleri bazı tedbirler ve çözüm önerilerine yer verilmiştir. Bunlar sigortalama, yükün vakit kaybetmeden konteynerden ayrılarak bir antrepoya tevdii, gümrüğe terki, taşıyanla borcun müzakeresi ve pazarlık, yük üzerinde adli ve idari takibat olması halinde konteynerden tahliyesinin talep edilmesi, FOB ve FAS taşımalarda satıcının konişmentoyu kendi emrine düzenletmesi, taşıma işleri komisyoncularının gönderilen yükün teslimini kendilerinden talep etmeden taşıyandan yükün kendilerine teslimini talep etmemeleri olarak sayılabilir.

Konteyner demurajı alacağının medeni hukukun temel ilkelerinden olan hakkın kötüye kullanılması yasağı uyarınca bazı kısıtlamalara tabi olduğu da kabul edilmelidir. Öncelikle herhangi bir üst sınır belirlenmeksizin gün başına talep edilen konteyner demurajı alacağının hukuken tüm deniz ticareti sözleşmelerinden kaynaklı alacaklar gibi bir yıllık zamanaşımı süresi boyunca, sözleşmeden dönme ya da tazminat talebi gibi herhangi bir davranış külfetinden bağımsız şekilde işlemeye devam edeceği kabul edilmelidir. Yargıtayın da temerrüde düşen borçluya karşılık alacaklının borcun artmasını önlemeye yönelik herhangi bir davranış yükümlülüğü altında olmadığını tespit eden 1991 tarihli bir Hukuk Genel Kurulu kararı bulunmaktadır. Ne var ki kanaatimizce konteyner demurajı borçlusunun taşıyana başvurarak, ona herhangi bir külfet yüklemeden aynı nitelikteki bir başka konteyneri tarifede belirlenmiş noktaya teslimini teklif etmesi halinde taşıyanın bu teklifi reddi TMK m.2/2 anlamında hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık oluşturacaktır. Taşıyan, bunun dışında konteynerin satın alınması, konteynerin piyasa değerinin ödenmesi, alacağa belli oranda bir indirim yapılması, muadil konteynerin ve taşıma masraflarının ödenmesi gibi teklifleri kabul etmek yükümlülüğü altında değildir.

Konteyner demurajı alacağının bir başka hukuki sınırı da kanaatimizce Yargıtayın TTK m.22'de düzenlenmiş olan tacirin maddede sayılan ücret veya cezanın indirilmesini mahkemeden talep edemeyeceğine yönelik hükme ilişkin kısıtlayıcı yorumudur. Yüksek mahkemenin 1974'ten beri süregelen yerleşmiş içtihadı uyarınca tacirin ücret ve cezanın indirilmesini talep etmesi yasağı, söz konusu borcu tacirin iktisaden mahvına sebep olacak derecede ağır ve yüksek olması halinde TBK m.27'ye aykırı kabul edilerek mahkemece ortadan kaldırılabilecektir. Borçlunun kusuruna bağlanan alacaklar olan cezai şart ve temerrütten kaynaklanan tazminat hallerinde dahi uygulanacak olan bu içtihat kanaatimizce borçlunun kusurundan bağımsız ve herhangi bir üst sınır belirlenmeden talep edilen konteyner demurajı alacağı bakımından da uygulanmalıdır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Adıgüzel, Burak. **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2015

Aikens, Richard ve Richard Lord ve Michael Bools. **Bills of Lading.** Second Edition. Great Britain: Informa Law, 2016

Akan, Pınar. **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2007

Akın, Teoman. **Yük-İstif.** İstanbul: Mart Matbaacılık Sanatları, 2000

Akıncı, Sami. **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri.** İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1968

Akıntürk, Turgut. **Eşya Hukuku.** İstanbul: Beta Basım, 2009

Akıntürk, Turgut ve Derya Ateş Karaman. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri**. 24. Baskı, İstanbul: Beta Basım, 2015

Aksoy, Sami. **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015

Aksoy, Sami. **Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019

Akyol, Şener. **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme.** 1.Basım. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008

Antalya, Gökhan. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I.** 2. Baskı. İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2019

Antalya, Gökhan. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt III.** İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017

Atamer, Kerim. **Deniz Ticareti Hukuku -I-.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017

Atamer, Kerim. **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018

Aybay, Gündüz (Ed.). **Deniz Hukuku.** İstanbul: Aybay Yayıncılık, 1998

Aybay, Gündüz. **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları.** İstanbul: Aybay Yayıncılık, 2000

Aydoğdu, Murat ve Nalan Kahveci. **Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri.** İzmir: İleri Kitabevi, 2013

Aydoğdu, Murat. **Türk Borçlar Hukuku'nda Genel İşlem Koşullarının ve Tüketici Hukuku'nda Haksız Şartların Denetimi.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014

Aydoğdu, Murat. **Genel İşlem Koşulları Şerhi.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2018

Aytekin, Metin Uğur. **Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019

Baughen, Simon. **Summerskill on Laytime.** Fifth Edition. London: Sweet & Maxwell, 2013

Baughen, Simon. **Shipping Law.** Sixth Edition. London: Routledge, 2015

Berberoğlu Yenipınar, Filiz. **Deniz Ticaret Hukuku Usul-Uygulama.** İstanbul: Aristo Yayınevi, 2018

Bican, Buğrahan. **Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020

Bolca, Tunca. **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018

Boyd, Steward C. ve Steven Berry ve Andrew S. Burrows ve Bernard Eder ve David Foxton ve Christopher F. Smith. **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading.** Twenty-first Edition. London: Sweet & Maxwell, 2008

Brans, Christiaan. **Marine Cargo Surveys.** 2nd Edition. United Kingdom: Witherby Seamanship Publishing, 2011

Brodie, Peter R. **Illustrated Dictionary of Cargo Handling.** Third Edition. London: Lloyd's List, 2010

Burrows, Andrew (Ed.). **English Private Law.** Second Edition. New York: Oxford University Press, 2007

Colinvaux, Raoul. **Carver's Carriage by Sea Volume 1.** London: Stevens & Sons, 1982

Colinvaux, Raoul. **Carver's Carriage by Sea Volume 2.** London: Stevens & Sons, 1982

Cooke, Julian ve John D. Kimball ve Timothy Young ve Andrew Taylor ve David Martowski ve Leroy Lambert. **Voyage Charters.** Third Edition. London: Informa, 2007

Coşkun, Gürkan. **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk.** Ankara: Yetkin Yayınları, 2018

Cömert, G. Venüs. **Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022

Cudahy, Brian J. **Box Boats: How Container Ships Change the World.** New York: Fordham University Press, 2006

Cumalıoğlu, Emre. **Kırkambar Sözleşmesi.** Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2011

Çağa, Tahir. **Deniz Ticareti Hukuku I.** 10. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995

Çağa, Tahir. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 5. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995

Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I.** 13.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2004

Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 7.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2004

Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku III.** 4.Baskı. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2005

Çakıcı, Latif. **Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık).** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:421. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1978.

Çalık, Ahmet. **Ana Hatları ile Yeni TTK Hükümleri Çerçevesinde Deniz Ticaret Hukuku Değişiklikleri.** İzmir: Duvar Yayınları, 2011

Çetiner, Bilgehan. **Hapis Hakkı.** İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010

Debattista, Charles. **The Sale of Goods Carried by Sea.** Second Edition. London, Edinburgh, Dublin: Butterworths, 1998

Degerlund, Jane (Ed.). **Containerization International Yearbook.** United Kingdom: Informa, 2002

Demirkıran, H. Murat. **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu.** İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım, 2008

Deniz, İnci. **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları.** İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1982

Deniz Kaner, İnci. **Deniz Ticareti Hukuku.** 3. Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013

Deniz Kaner, İnci. **Deniz Ticareti Hukuku II.** 2. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014

Dinar, Cem. **Türk Medeni Kanunu Kapsamında Hapis Hakkı.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016

Dinç, Mutlu. **Türk Ticaret Kanunu.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014

Dirican, Gökhan. **Eser Sözleşmesinde Temerrüde Dayalı Cezai Şart ve Yargıtay Uygulaması.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007

Djadjev, İlian. **The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo.** Switzerland: Springer, 2017

Erdal, Murat (Ed.). **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği.** 2.Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2017

Eren, Fikret. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 19. Baskı. Ankara: Yetkin Yayınları, 2019

Ertaş, Şeref. **Eşya Hukuku.** 9. Baskı. İzmir: Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, 2011

Gaskell, N.J.J. ve Debattista C. ve R.J. Swatton. **Chorley and Giles' Shipping Law.** Eighth Edition. London: Pitman Publishing, 1987

Gaskell, Nicholas ve Regina Asariotis ve Yvonne Baatz. **Bills of Lading: Law and Contracts.** London: Lloyd's of London Press, 2000

Gençtürk, Muharrem. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006

Gorton, Lars ve Rolf Ihre ve Arne Sandevarn. **Shipbroking and Chartering Practice.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995

Gökçeoğlu, Kamil Haluk. **Cezai Şart ve Güncel İçtihatlar.** İstanbul: Kazancı Hukuk Yayımevi, 2007

Grubb, Andrew ve Andrew Tettenborn ve David Wilby (Ed.). **Butterworths Common Law Series The Law of Damages.** Second Edition. United Kingdom: Lexis Nexis, 2010

Güleç Uçakhan, Sema. **Maddi Tazminat Esasları ve Hesaplanması.** 7. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2004

Güner Özbek, Meltem Deniz (Ed.). **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea "An Appraisal of the Rotterdam Rules".** Berlin Heidelberg: Springer, 2011

Hatemi, Hüseyin ve Emre Gökyayla. **Borçlar Hukuku Genel Bölüm.** 5. Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2021

Havutçu, Ayşe. **Açık İçerik Denetimi Yoluyla Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması.** İzmir: Güncel Hukuk Yayınları, 2003

Hepgülerler, Ezgi. **Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011

Herber, Rolf. **Seehandelsrecht: Systematische Darstellung.** 2. Baskı, Berlin: De Gruyter,1999

Hill, Christopher. **Maritime Law.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995

Hoeks, Marian. **Multimodal Transport Law.** Netherlands: Kluwer Law International, 2010

International Association of Classification Societies (IACS). **Container Ships.** Londra: IACS Wtherbys Publishing, 2005

İnal, H. Tamer. **Tüketici Hukuku.** Üçüncü Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014

İnal, H. Tamer. **Borca Aykırılık Dönme ve Fesih.** 5. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2015

İzveren, Adil ve Nisim Franko ve Ahmet Çalık. **Deniz Ticaret Hukuku.** Ankara: Adalet Matbaacılık, 1994

Jamieson, Andrew. **Shipbrokers and the Law.** London, Hong Kong: Lloyd's of London Press, 1997

Jessen, Henning ve Michael Jürgen Werner (Ed.). **EU Maritime Transport Law.** Germany: Nomos, 2016

Kabaklıoğlu Arslanyürek, Yasemin. **Ceza Koşulu -Özellikle Zarar ve Tazminatla İlişkisi**, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018

Kalpsüz, Turgut. **Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild Giriş-Gemi.** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No:91, Ankara: Sevinç Matbaası, 1971

Kalpsüz, Turgut. **Gemi Rehni.** 5. Baskı. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2004

Kara, Hacı. **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu.** İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014

Karahasan, Mustafa Reşit. **Yeni Medeni Kanunu Eşya Hukuku İkinci Cilt.** İstanbul: Beta Basım, 2002

Karahasan, Mustafa Reşit. **Sorumluluk Hukuku.** İstanbul: Beta Basım, 1998

Karan, Hakan. **Elektronik Konişmento.** Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2004

Karan, Hakan. **Law on International Carriage of Goods.** 3rd Edition. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2013

Karan, Hakan. **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi.** 2. Baskı. Ankara: Yetkin Yayınları, 2020

Kaşak, Fahri Erdem. **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırı Olarak Kanunun Emredici Hükümlerine Aykırılık.** 2. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021

Kaya, Mustafa İsmail. **Acentelik Hukuku.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2014

Kılıçoğlu, Ahmet M. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 25. Bası. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2021

Kırkbeşoğlu, Nagehan. **Türk Özel Hukukunda Kısmi Hükümsüzlük.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011

Kindred, Hugh M. ve Mary R. Brooks. **Multimodal Transport Rules.** Netherlands: Kluwer Law International, 2003

Knott, John R. **Lashing and Securing of Deck Cargoes.** Second Edition. United Kingdom: The Nautical Institute, 1994

Kocaağa, Köksal. **Ceza Koşulu (Sözleşme Cezası).** 2. Baskı. Ankara: Yetkin Yayınları,2018

Kocaağa, Köksal. **Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi.** 2. Baskı. Ankara: Yetkin Yayınları, 2021

Koban, Emine ve Hilal Yıldırır Keser. **Dış Ticarette Lojistik.** 5. Baskı. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2013

Köksal, Tunay. Nur Jale Ece ve B. Yalın Özkara. **Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku.** Ankara: Adalet Yayınevi, 2012

Kramer, Adam. **The Law of Contract Damages.** Oxford and Portland, Oregon: Hart Publishing, 2014

Kubilay, Huriye. **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu.** İzmir: Fakülteler Kitabevi Barış Yayınları, 2001

Kula, Nil. **Türk Eşya Taşıma Hukuku.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018

Kula Değirmenci, Nil. **Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021

Kuntalp, Erden. **Karışık Muhtevalı Akit.** Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1971

Levinson, Marc. **The Box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger.** New Jersey: Princeton University Press, 2006

Maheshwar, Chilukuri. **Container Refigeration.** United Kingdom: Witherby Seamanship Publication, 2008

Maraist, Frank L. ve Thomas C. Galligan, Jr. ve Catherine M. Maraist. **Cases and Materials on Maritime Law.** Second Edition. United States of America: West, 2003

Margetson, Nicholas John**. The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules**. Netherlands: Uitgeverij Paris, 2008

Mocatta, Alan Abraham ve Michael J. Mustill ve Steward C. Boyd. **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading.** Eighteenth Edition. London: Sweet & Maxwell, 1974

Murray, Carole ve David Holloway ve Daren Timson-Hunt. **Schmitthoff's Export Trade.** London: Sweet & Maxwell, 2007

Nomer, Haluk N. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** 15. Bası. İstanbul: Beta Basım, 2017

Notteboom, Theo, Athanasios Pallis ve Jean-Paul Rodrigue. **Port Economics, Management and Policy.** New York: Routledge, 2022

Oğuzman, M. Kemal, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir. **Eşya Hukuku.** 24. Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022

Oğuzman, M. Kemal ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** Dördüncü Bası. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2005

Oğuzman, M. Kemal ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt I.** 18. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020

Oğuzman, M. Kemal ve M. Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt II.** 13. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017

Okay, Sami. **Deniz Ticareti Hukuku I.** Üçüncü Bası, İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1970

Okay, Sami. **Deniz Ticareti Hukuku II.** İkinci Bası, İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1971

Özdemir, Turkay. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006

Packard, William V. **Cargoes.** Second Edition. Shipping Books, 2004

Parsons, Theophilus. **A Treatise on Maritime Law Vol. I.** New Jersey: The Lawbook Exchange, 2004

Ping-fat, Sze. **Carrier's Liability under the Hague-Visby and Hamburg Rules.** Hague: Kluwer Law International, 2002

Prause, Fritz. **Das Recht des Schiffskredits.** 3. Baskı, Berlin: De Gruyter,1979

Rabe, Dieter ve Kay Uwe Bahnsen. **Seehandelsrecht.** 5. Baskı, München: C.H. Beck,2018

Reisoğlu, Safa. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** Yirmiikinci Bası. İstanbul: Beta Basım, 2011

Richardson, John. **The Hague and Hague-Visby Rules.** Forth Edition. London: Lloyd's of London Press, 1998

Richardson, John. **Combined Transport Documents.** London: Lloyd's of London Press, 2000

Rowbotham, J. Mark. **Introduction to Marine Cargo Management.** Second Edition. New York: Informa Law, 2014

Schoenbaum, Thomas J. **Admiralty and Maritime Law.** Fourth Edition. United States of America: Thomson and West, 2004

Schofield, John. **Laytime and Demurrage.** Fourth Edition. London: Lloyd's of London Publishing, 2000

Scott, Robert E. ve Jody S. Kraus. **Contract Law and Theory.** Fourth Edition. United States: Nexis Lexis, 2007

Selimoğlu, Yaşar Engin. **Eser Sözleşmesi.** 3.Baskı. Ankara: Adalet Yayınevi, 2016

Serozan, Rona. **Sözleşmeden Dönme.** 2. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007

Sevinç Kuyucu, Aslıhan. **Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023

Shipping Law. Tutorship the Distance Learning Programme of the Institute of Chartered Shipbrokers. London: Witherby's Publishing, 2005

Sinclair, Joseph. **Refrigerated Transportation.** Second Edition. London: Witherby Publishers, 1999

Souden, David. **All in the Same Boat the Story of BIMCO.** Great Britain: Granta Editions, 1995

Sözer, Bülent. **Deniz Ticareti Hukuku-I.** 4. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017

Sözer, Bülent. **Deniz Ticareti Hukuku-II.** 1.Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016

Süzel, Cüneyt. **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014

Süzel, Cüneyt. **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021

Sturley, Michael F. ve Aileen Jenner ve Ellen Flynn ve Gina A. Raduazzo. **Benedict on Admiralty.** Seventh Edition. United States of America: Matthew Bender, 1990

Sunal Erguvan, Sevgi. **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun).** İstanbul: Legal Yayıncılık, 2007

Şafak Sarıkaya, Elif. **Teorik Boyutuyla İfa İmkansızlığı.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022

Şendur, Tülin. **Gemi Kiralama ve Demuraj-Dispeç Hesapları.** Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2015

Şit, Başak (Ed.). **XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu.** Ankara: Sözkesen Matbaacılık, 2009

Tekil, Fahiman. **Navlun Mukaveleleri.** İstanbul: Bozak Matbaası, 1973

Tekil, Fahiman. **Deniz Hukuku.** Altıncı Bası. İstanbul: Alkım Yayınları, 2001

Tekin, Abdülkadir ve Ümit Engin Tekin. **4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na Göre Gümrük İşlemleri.** 3. Baskı. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021

Tekin, Safa Murat. **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017

Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop. **Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** Yedinci Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993

Thomas, R. E. ve G. M. Pepper. **Thomas' Stowage the Properties and Stowage of Cargoes.** Sixth Edition. Glasgow: Brown, Son & Ferguson, 2012

Tiberg, Hugo. **The Law of Demurrage.** London: Stevens & Sons, 1971

Todd, Paul. **Principles of the Carriage of Goods by Sea.** London:Routledge, 2016

Tunçomağ, Kenan. **Türk Hukukunda Cezai Şart.** İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fakülteler Matbaası, 1963

Tuzcuoğlu, Tuğçe. **Genel İşlem Şartları.** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020

Ulukaya, Selda. **Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018

Ülgener, M. Fehmi. **Sürastarya Süresi ve Ücreti.** Ankara: Adalet Matbaacılık, 1993

Ülgener, M. Fehmi. **Çarter Sözleşmeleri I.** İstanbul: Der Yayınları, 2017

Ülgener, M. Fehmi. **Çarter Sözleşmeleri II.** İstanbul: Der Yayınları, 2016

Ünsal, Muhammet. **Deniz Hukukunda Brokerlik.** Ankara: Seçkin Yayınları, 2019

Wahl, Albert. **Deniz Ticaret Hukuku.** Kazım Berker (Çev.) Ankara: Yeni Cezaevi Basımevi, 1948

Wilson, John F. **Carriage of Goods by Sea.** Seventh Edition. England: Pearson Education, 2010

Yağcıoğlu, Burcu. **Türk ve İsviçre Hukukunda Ceza Koşulu (Cezai Şart).** Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019

Yavaş, Aksoy. **Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk.** İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 2016

Yavuz, Cevdet. **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler. Birinci Cilt. 11. Baskı. İstanbul: Beta Basım, 2022**

Yazıcıoğlu, Emine. **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu.** İstanbul: Beta Basım, 2000

Yazıcıoğlu, Emine ve Kender/Çetingil. **Deniz Ticareti Hukuku.** 16. Baskı. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020

Yelmen, Adem. **Türk Borçlar Kanunu'na Göre Genel İşlem Şartları.** Ankara: Yetkin Yayınları, 2014

Yeşilova, Ecehan. **Konişmentonun İspat Kuvveti.** İzmir: Güncel Yayınevi, 2006

Yetiş Şamlı, Kübra. **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.** 2. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2013

Yıldırım, Abdulkerim. **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler.** Üçüncü Baskı. Ankara: Adalet Yayınevi, 2015

Yüce, Mehmet ve Ali Çelikkaya. **Örnek Uygulamalarla Gümrük Uyuşmazlıkları ve Çözüm Yolları.** Bursa: Dora, 2016

Zevkliler, Aydın ve K. Emre Gökyayla. **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri.** 16. Bası. Ankara: Turhan Kitabevi, 2016

Zeyneloğlu, Ahmet. **Taşıma Hukuku.** Ankara: Yetkin Yayınları, 1993

Süreli Yayınlar

Adıgüzel, Burak. "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt:71, Sayı:2, (2013), s.3-20.

Ağsakal, İbrahim. "Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi". **Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:2, Sayı:2, (2012), s.249-273.

Akçaal, Mehmet. "Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşullarına Dair Hükümleri Hakkında Genel Bir İnceleme". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XVIII, Sayı:1, (2014), s.49-69.

Akil, Cenk. "Hakimin Hukuku Kendiliğinden Uygulaması İlkesi". **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:57, Sayı:3, (2008), s.1-32.

Akipek Öcal, Şebnem. "Türk hukukunda Haksız Şartlar ve Sonuçları". **YÜHFD.** Cilt: XII, Sayı:2, (2015), s.201-217.

Akkayan Yıldırım, Ayça. "Cezai Şartın İşlevi Türk ve Amerikan Hukukları Açısından Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme". **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt:LXI, Sayı:1-2, (2003), s.357-414.

Aksoy, Hüseyin Can. "Ceza Koşulunun Borçlunun Borca Aykırı Davranıştaki Kusuruyla İlişkisi Nedir?". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:24, Sayı:2, (2018), s.999-1018.

Aksoy, Sami. "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:33, Sayı:1, (2017), s.137-176.

Aktaş, Batuhan. "Gümrük İşlemlerine Tabi Tutmadan Ülkeye Eşya Sokma Suçu Üzerine Bir İnceleme". **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:121, (2015), s.111-156.

Aktürk, İpek Yücer. "Tüzelkişi Tacirin Tüketici Sıfatı". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XX, Sayı:2, (2016), s.103-128.

Albayrak, Mustafa. “Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu’nda Düzenlenen Zoralım Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”. **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:53, (2004), s.221-237.

Algantürk Light, Didem. “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bare Boat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”. **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.** Yıl:4, Sayı:8, Güz (2005)/2, s.149-172.

Algantürk Light, Didem. “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:18, Sayı:2, (2012), s.517-523.

Algantürk Light, Didem. “6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi”. **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi.** Yıl:12, Sayı:24/2, (2013), s.1-11.

Algantürk Light, Didem. “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:16, Sayı:2-3, (2017), s.17-27.

Amasya, Serap. “Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi”. **Legal Hukuk Dergisi.** Yıl:8, Sayı:94, (2010), s.3511-3554.

Amasya, Serap. “Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Fiili Taşıyan Kavramı”. **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Sayı:2, (2020), s.1125-1151.

Andrewartha, Jane. “The Broker’s Liability for Premiums: Should Section 53 be Reformed?” **Journal of Maritime Law & Commerce.** Vol:42, No:3, (2011), s.399-419.

Anık, Gülgün. “Borçlunun Temerrüdünden Dolayı Sözleşmeden Dönme”. **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:59, (2005), s.214-235.

Antalya, Gökhan, “6098 Sayılı TBK’nın 20-25. Maddede Yer Alan “Genel İşlem Şartları” ile 6502 Sayılı TKHK’nın 5. Maddesinde Yer alan “Haksız Şartlar”ın Karşılaştırılması”. **Terazi Aylık Hukuk Dergisi.** Cilt:9, Sayı:99, (2014), s.44-46.

Antalya, Gökhan ve E. Doğa Doğancı. "Genel İşlem Koşullarında Saydamlık Kuralının, Bunun TBK m.20 vd.'daki Görünümlerinin ve TTK m.55 f.1 f ile TBK m.20 vd.'nın Birlikte Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:24, Sayı:2 (2018), s.823-860.

Arslan, İbrahim ve Sevgican Aydın. "Çarter Partideki Tahkim Klozunun Konişmento Hamiline Etkisi". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XVII, Sayı:1-2, (2013), s.123-139.

Atamer, Kerim. "Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties". **Journal of Maritime Law & Commerce**. Vol: 41, No:4, (2010), s.469-497.

Atamulu, İsmail. "Genel İşlem Şartlarında Şahsi (Bireysel) Anlaşmanın Mevcudiyetini İspat Yükü". **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XIII, Sayı:1, (2018), s.101-147.

Ateş, Alpaslan, Şengül Karadeniz ve Soner Esmer. "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri". **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi.** Cilt:2, Sayı:2, (2010), s.83-98.

Ateş, Derya. "Sözleşme İlişkilerinin Kurulmasında ve Borç İlişkilerinde Üçüncü Kişi". **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:151 (2020), s.329-360.

Ayan, Elif. "Genel İşlem Koşullarındaki Sorumsuzluk Kayıtlarının Hukuken Değerlendirilmesi". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:XX, Sayı:3, (2016), s.3-36.

Ayan, Özge. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Acentelik Kısmında Getirdiği Yenilikler". **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:12, Sayı:2, (2010), s.79-120.

Ayan, Serkan. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1530. Maddesi Gereğince Borçlunun Temerrüdü". **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:12, Özel Sayı, (2010), s.717-793.

Aydın, Sevgican. “Sefer Çarterpartilerinde Bekleme Sürelerinin TTK ve Tasarıda Düzenlenişi”. **Ankara Barosu Dergisi.** Yıl:68, Sayı:2, (2010), s.143-154.

Aydoğdu, Murat. “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı”. **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:13, Sayı:2, (2011), s.1-50.

Bağrıaçık, Safiye Nur. “Genel İşlem Şartları ve Denetlenmesi”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:11, Sayı:2, (2012), s.141-176.

Başar, Didem. “İfaya Eklenen Cezai Şart”. **Dicle Üniversitesi Adalet Meslek Yüksekokulu Dicle Adalet Dergisi.** Cilt:2, Sayı:4, (2018), s.49-77.

Berlingieri, Francesco. “An Analysis of Two Recent Commentaries of The Rotterdam Rules”. **Il Diritto Maritimo.** Vol:1, (2012), s.1-119.

Bevan, Andrew. “Mediterranean Containerization”. **Current Anthropology.** Vol:55, No:4, (2014), s.387-418.

Bordahandy, Pierre-Jean. “Containers: a conundrum or a concept?”. **Journal of International Maritime Law.** Vol:2, (2015), s.342-371.

Bordahandy, Pierre-Jean. “A Liability Attached to the Supply of Containers by Maritime Carrier: A Comparative Analysis of the French Decision M/V Matisse Cour D’Appel D’Aix-en-Provence 2EME Chambre - 15 Fevrier 2007”. **Australian and New Zealand Maritime Law Journal.** Vol. 21, (2007), s.178-182.

Bozkurt Bozabalı, Banu. “Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kayıtlarını Taşıyan Sözleşmelerde Azami Sürastarya Süresi: Beklemek mi Beklememek mi?”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:22, Sayı:3, Cevdet Yavuz’a Armağan, (2016), s.503-524.

Bozkurt Bozabalı, Banu. “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun

Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:32, Sayı:2, (2016), s.177-207.

Bozkurt, Banu. "Container Demurrage: Wait till when?". **European Transport Law Journal.** Vol:2, (2019), s.134-152.

Budiyanto, Muhammad Arif ve Takeshi Shinoda. "The effect of solar radiation on the energy consumption of refrigerated container". **Case Studies in Thermal Engineering**. Vol. 12, (2018), s.687-695.

Cansel, Erol ve Çağlar Özel. "Türk Borçlar Hukukunda Ceza Koşulu". **Yaşar Üniversitesi E-Dergisi.** Cilt:8, Özel Sayı, (2013), s.713-733.

Cengiz, Ali. "Acente Kavramı ve Acentelik Sözleşmesinden Doğan Hak ve Borçları". **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:1, Sayı:2, (2011), s.140-165.

Chanda, Soumyadipta. "A Comparison of Rights and Liabilities under a Charterparty and Bill of Lading". **U. S. F. Maritime Law Journal.** Volume:24, No:1, (2011-2012), s.65-82.

Cohen, Michael Marks. "Book Review: Laytime and Demurrage by John Schofield". **Journal of Maritime Law & Commerce.**Volume:43, No:4, (2012), s.593-598.

Constantino Chagas Lessa, Julia ve Ivan S. Barnaba. "Is International Trade Prepared for Multimodal Bill of Lading?- An Analysis of the Usage of Multimodal Bills in International Trade and Its Legal Impacts". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:23, Sayı:1, (2017), s.441-464.

Cumalıoğlu, Emre. "Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği". **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:10, Sayı:2, (2008), s.65-98.

Çağa, Tahir. "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı". **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:X, Sayı:2, (1979), s.323-352.

Çağlar, Tuğçe ve Soner Esmer. "Türkiye'de Boş Konteynerlerin Yeniden Konumlandırılması Sorunu Üzerine Nitel Bir Araştırma". **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.** Cilt:12, Sayı:31, (2015), s.242-256.

Çalık, Ahmet. "Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşıması". **Deniz Hukuku Dergisi.** Yıl:2, Sayı:1, (1997), s.54-67.

Çalık, Ahmet. "Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar". **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt:18, Sayı:2 (2012), s.443-450.

Çetingil, Ergon ve Diğerleri. "TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, (2006), s.1-297.

Damar, Duygu. "Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport". **Tulane Maritime Law Journal.** Vol:36:659, (2012), s.659-683.

Debattista, Charles. "Laytime and Demurrage Clauses in contracts of sale- links and connections". **Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.** Vol:4, (2003), s.508-524.

Değirmenci, Nil Kula. "Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme". **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi.** Cilt:1, Sayı:2, (2010), s.79-98.

Değirmenci, Nil Kula. "Article 12(3) of the Rotterdam Rules: In the Middle of Serious Concerns and Important Features". **Journal of Maritime Law & Commerce.** Vol: 45, No:2, (2014), s.233-276.

Demir Araz, Yeliz. "GENCON (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klozu". **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:5, (2004), s.85-118.

Dinç, Serhan. "Yargıtay Kararları Işığında, Tacir Olmanın Hüküm ve Sonuçları Hususunda 6102 s. TTK'nın Getirdiği Düzenlemeler." **Terazi Hukuk Dergisi.** Cilt:13, Sayı:137, (2018), s.51-65.

Erbek Odabaşı, Ü. Özge. “Borç İlişkisinden Doğan Yan Yükümlerin Edim Yükümleriyle Karşılaştırılması”. **İzmir Barosu Dergisi.** Eylül (2020), s.61-155.

Erbaş Açıkel, Aslıhan. “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması- Konteyner Klozu”. **Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2015), s.105-123.

Erdem, Mehmet. “Tazminatın Taraflarca Götürü Olarak Belirlenmesi”. **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Sayı:2005/1, (2007). s.315-338.

Fazi, Stefano ve Kees Jan Roodbergen. “Effects of Demurrage and Detention Regimes on Dry-port-based Inland Container Transport”. **Transportation Research Part C.** Sayı:89 (2018), s.1-18.

Fusillo, Michael. “Some Notes on Structure and Stability in Liner Shipping”. **Maritime Policy & Management.** Vol:33, No:5, (2006), s.463-475.

Gergen, Mark P. “A Defense of Judicial Reconstruction of Contracts”. **Indiana Law Journal.** Vol:71, (1995), s.45-99.

Gomez-Padilla, Alejandra ve Diğerleri. “An option contract model for leasing containers in the shipping industry”. **Maritime Economics and Logistics.** Vol:23, (2021), s.328-347

Goodwin, David. “Banking on the House: Freight Forwarder Bills of Lading and The CRO Case”. **Australian and New Zealand Maritime Law Journal.** Sayı:32, (2018), s.10-24.

Graham, M. G. “Stability and Competition in Intermodal Container Shipping: Finding a Balance”. **Maritime Policy and Management.** Vol:25, No:2, (1998). s.129-147.

Grasso, Joseph G. ve Elisabeth A. Pimentel. “Interpretation and Enforceability of Indemnity Provisions in Maritime Contracts: We Really Do Have to Ask, Is It Salty Enough?”. **University of San Francisco Maritime Law Journal.** Volume:24, No:2, (2011-12), s.376-408.

Gümüş, Mustafa Alper. “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 Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı-Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan Cilt II.** Cilt:22, Sayı:3, (2016), s.1221-1240.

Güner Özbek, Meltem Deniz. “Yeni Türk Ticaret Kanununda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:18, Sayı:3, (2012), s.233-254.

Gür, Tevfik Adnan. “Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt: 18, Sayı:2, (2012), s.451-461.

Havutçu, Ayşe. “Genel İşlem Şartlarının Sözleşme ile İlişkilendirilmesinde Düzenleyen (GİŞ Kullanan) İçin Getirilen Külfetler”. **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3 (2015), s.241-267.

Howard Jenkins, Sarah. “Contracting out of Article 2: Minimizing the Obligation of Performance & Liability for Breach. **Loyola of Los Angeles Law Review.** Vol:40, No:401, (2006), s.401-442.

Kaner, İnci. “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayırımı”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:10, Sayı:1-3, (1996), s.425-432.

Kapancı, Kadir Berk. “Sözleşmesel Sorumlulukta Tazminat Edimi ile Sözleşme Cezası Arasındaki İlişki”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Özel Sayı, Cilt:15, Sayı:1,II, (2016), s.661-684

Kapancı, Kadir Berk. “Dönme Cezası ve Cayma Parası Kavramları Arasında Kısa Bir Karşılaştırma”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:22, Sayı:2, (2016), s.247-270.

Kara, Hacı. “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XVII, Sayı:3, (2013), s.61-79.

Karaman Çoşgun, Özlem. “Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Doğan Sorumluluk”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:17, Sayı:1-2, (2011), s.377-392.

Karan, Hakan. “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”. **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:XX, Sayı:4, (2000), s.153-165.

Karan, Hakan. “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?”. **Journal of Maritime Law & Commerce.** Volume:42, No:3, (2011), s.441-451.

Kayak, Sevgi. “6098 Sayılı Kanunun Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt ve Kefalet Sözleşmesine İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”. **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:XXXI, Sayı:4, (2015), s.15-71.

Khé, Sriram. “The Box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger” Book Review. **The Professional Geographer.** Vol:60, No:2, (2008), s.289-291.

Köker, Nilüfer. “Acente ve Acentelik Sözleşmesi”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt:16, Sayı:2, (2017), s.185-229.

Kurt, Leyla Müjde (Çev.). “İsviçre Federal Mahkemesi’nin Sözleşmeden Dönme Sonucunda Ortaya Çıkan İade Taleplerinin Hukuki Niteliğine ve Tabi Olduğu Zamanaşımı Süresine İlişkin 16.5.1988 Tarihli Kararı”. **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:94, (2011), s.429-436.

Lau, Yui-Yip, Adolf K. Y. NG., Xiaowen Fu ve Kevin X. Li. “Evolution and Research Trends of Container Shipping”. **Maritime Policy & Management.** Vol:40, No:7, (2013), s.654-674.

Luczywek, Cezary. “The Legal Aspects of a Slot Charter Agreement BIMCO “Slothire” Standart Slot Charter Party Form”. **Prawo Morskie.** Cilt:XXXII, (2016), s.35-48.

Makins, Brian. “Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea in the 1990’s: The Hamburg Rules- a casualty”. **Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal.** Vol:8, Part 1, (1991), s.34-47.

Maney, Kevin P. ““Said to Contain”: Fear of Incurring Liability Creates a Disincentive for Cargo Carriers to Improve Shipping Container Security by Examining Cargo”. **Tulane Maritime Law Journal.** Vol:35, (2010), s.317-343.

Manly, Richard ve Matthew Bell. “Liquidated Damages and the Doctrine of Penalties: Rethinking the War on Terrorem”. **International Construction Law Review.** Vol:29, Issue:4, (2012), s.386-405.

Marten, Bevan. “Multimodal Transport Reform and The European Union: A Treaty Change Approach”. **Tulane Maritime Law Journal.** Vol:36, (2012), s.741-759.

Mercogliano, Salvatore R. “The Container Revolution”. **Sea History.** Vol:114, (2006), s. 8-11.

Meub, Michael H. “Borçlar Hukuku Reformu: Yeni İstisna Sözleşmesi Hukuku”. Mehmet Demir (çev.). **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:XXI, Sayı:4, (2002), s.29-41.

Misili, Sinan. “Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forvarder Teriminin Karşılığı”. **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXXIII, Sayı:2, (2015), s.269-304.

Mukherjee, Proshanto K. ve Abhinayan Basu Bal. “A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective”. **Journal of Maritime Law and Commerce.** Vol:40, No.4, (2009), s.579-602.

Murray, D.E. “The Hamburg Rules: A Comparative Analysis”. **University of Miami Inter-American Law Review.** Vol:12, Issue:1, (1980), s.59-93.

Nikaki, Theodora ve Barış Soyer. “A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?”. **Berkeley Journal of International Law.** Vol:30, Issue:2, (2012), s.303-348.

Oblak, Renato, Alen Jugovic ve Ana Peric Hazdic. “Defining Freight Rates as a Contribution to the Successful Operation of Container Shipping Companies”. **Management: Journal of Contemporary Management Issues.** Vol:21, Issue:2, (2016), s.145-163.

Odetola, Oluwadamilola. “Penalties and Liquidated Damages in a Changing World: Rethinking the Common Law Position”. **Afe Babalola University The Journal of Sustainable Development Law and Policy.** Vol:6, Issue:1, (2015), s.247-271.

Ozanoğlu, Hasan Seçkin. “İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart Kayıtları”. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1-2, (1999), s.65-118.

Özçelik, Ş. Barış. “Sözleşmeden Doğan Borçların İfasında Hukuki İmkansızlık ve Sonuçları”. **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:63, Sayı:3, (2014), s.569-621

Özdamar, Emine. “Ticari Satışlarda Temerrüde İlişkin Özel Durumlar”. **Terazi Aylık Hukuk Dergisi.** Cilt:8, Sayı:87, (2013), s.14-35.

Öztaş, Saadet ve Emel Burak. “Türkiye’de Faaliyet Kiralaması (Operasyonel Leasing)”. **Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2014), s.50-63.

Pallares, Lorena Sales. “A Brief Approach to the Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment”. **Journal of Maritime Law & Commerce.** Vol:42, No:3, (2011), s.453-463.

Panchal, Reka. “Claiming Demurrage for Unreturned Containers”. **Court Uncourt.** Vol:8 (2017), s. 8-10.

Parlak Börü, Şafak. “Götürü Tazminat Kavramına Bir Bakış”. **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:129, (2017), s.195-228.

Partalcı, Rumeysa. “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”. **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni.** Cilt:37, Sayı:2, (2017), s.761-797.

Pejovic, Caslav. “The Identity of Carrier Problem under Time Charters: Diversity Despite Unification of Law”. **Journal of Maritime Law and Commerce.** Vol:31, No:3, (2000), s.379-406.

Powell, Philip Michael. “The Mixed Up Exercise of Admiralty Jurisdiction over Mixed Contracts, Namely Umbrella Insurance Policies Covering Shore-Side and Sea-Side Risks”. **Ocean and Coastal Law Journal.** Vol:20, No:1, (2015), s.1-40.

Rath, Eric. “Containers: Their Definition and Implications”. **The Transportation Law Journal.** Vol:7, (1975), s.53-81.

Reynolds, Francis. “The Hague Rules, The Hague-Visby Rules and The Hamburg Rules”. **Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal.** Vol:7, (1990), s.16-34.

Rodrigue, Jean-Paul ve Theo Notteboom. “Looking Inside the Box: Evidence from the Containerization of Commodities and the Cold Chain”. **Maritime Policy & Management.** Vol:42, No:3, (2015), s.207-227.

Selim, Ali. “Lisanslı Depo İşleticisinin Teslim Alınmayan Ürüne İlişkin Bildirim Yükümlülüğü”. **Terazi Aylık Hukuk Dergisi.** Cilt:12, Sayı:132, (2017), s.120-124.

Serdar, İlknur. “TBK’nun Genel İşlem Şartları Hükümlerinin Kişi Bakımından Uygulama Alanı”. **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3 (2015), s.226-240.

Sevimli, Caner. “Gümrüklerde Yeni Dönem: 7.10.2009 Tarihi İtibariyle Gümrük Kanunu ve Yönetmeliğinin Getirdikleri”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:8, Sayı:1, (2009), s.95-103.

Silahtaroğlu, Elvin Batmaz. “Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması”. **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:5, Sayı:2, (2015), s.151-168.

Simon, Seymour. “The Law of Shipping Containers”. **Journal of Maritime Law and Commerce.** Vol:5, No:3, (1974), s.507-538.

Sirmen, Lale. “Genel İşlem Şartları Kavramı”. **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı :3 (2015), s.207-224.

Slack, Brian ve Elisabeth Gouvernal. “Container Freight Rates and the Role of Surcharges”. **Journal of Transport Geography.** Vol:19, (2011), s.1482-1489.

Sözer, Bülent. “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluğu ile İlgili Bazı Meseleler”. **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: IX, Sayı:1, (2012), s.465-503.

Stewart, Paul W. ve Christine H. Scheinberg. “Time and Demurrage and the Case for Uniformity”. **Transport Law Journal.** Vol:29, (2002), s.235-246.

Sungurtekin Özkan, Meral. “Medeni Yargılama Hukukunda Yetki Sözleşmeleri ve Genel İşlem Koşulları Bağlamında Değerlendirilmesi”. **İzmir Barosu Dergisi.** Yıl:80, Sayı:3, (2015), s.497-516.

Süzel, Cüneyt. “815 Sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”. **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:10, Sayı:135-136, (2015), s.29-76.

Süzel, Cüneyt ve Duygu Damar. “Rotterdam Kuralları”. **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt: XXVI, Sayı:2, (2010), s. 151-197

Şeker Öğüz, Zehra. “Gönderilenin Yükü Almamasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine”. **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXVI, Sayı:1, (2008), s.337-342

Taşkın, Melda. “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”. **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:15, Sayı:2, Prof. Dr. M. İlhan Ulusan’a Armağan II (2016), s.681-707.

Tekil, Fahiman. “Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.** Cilt:10, Sayı:1-3, (1996), s.407-423.

Theofanis, Sotirios ve Maria Boile. “Empty marine container logistics: facts, issues and management strategies”. **GeoJournal.** Vol:74, No:1, (2009), s.51-65.

Tiftik, Mustafa ve Zeynep Özcan. “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi”. **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt: 31, Sayı:1, (2015), s.23-58.

Tong-jiang, Su ve Wang Peng. “Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions and the UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”. **Transport.** Volume:24, No:4, (2009), s.345-351.

Topçuoğlu, Metin. “Genel İşlem Şartları ile Rekabet İhlali ve Sonuçları”. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XIX, Sayı:4, (2014), s.3-69.

Topsoy, Fevzi. “Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu”. **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı.** Cilt:18, Sayı:2, (2012), s.545-584.

Turanlı, Hüsnü. “Türk Hukukunda Alonj”. **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi.** Cilt:3, Sayı:1, (2017), s.119-128.

Tutar, Elce. “Cezai Şartın Hukuki Niteliğini Açıklayan Görüşlerin Dönme Cezası Bakımından Değerlendirilmesi ve Dönme Cezasının Benzer Kurumlardan Farkı”. **Terazi Aylık Hukuk Dergisi.** Cilt:12, Sayı:125, (2017), s.29-41.

Türkel, Doğuş Taylan. “Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Alacakları İçin Eşya Üzerindeki Hapis Hakkı ile Teslimden Sonraki Kanuni Rehin Hakkı”. **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi.** Cilt:34, Sayı:2, (2018), s.353-439.

Türkel, Doğuş Taylan. “Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu”. **D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi Prof. Dr. Durmuş Tezcan’a Armağan.** Cilt:21, Özel Sayı, (2019), s.2469-2544.

Türkel, Doğuş Taylan. “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme”. **D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:21, Sayı:2, (2019), s.707-776.

Tüysüz, Mustafa. “Deniz Ticareti Hukukunda Hazırlık İhbarı”. **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XIV, Sayı: 1-2, (2010), s.313-352.

Tüysüz, Mustafa. “Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması”. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XVI, Sayı:2, (2012), s.37-69.

Uluğ Cicim, İlknur ve Elif Çağla Çelik. “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması”. **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt:7, Sayı:2, (2017), s.81-99.

Uysal, Cüneyt. “Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru”. **Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi.** Sayı:1, (2015), s.89-122.

Uzunallı, Sevilay. “Genel İşlem Şartlarının Haksız Rekabet Hükümleriyle Denetlenmesi”. **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXXI, Sayı:2, (2013), s.383-420.

Üçüncü, S. Hilal. “Acentenin Temsil Yetkisinin Usul Hukuku Kapsamında Değerlendirilmesi”. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.** Cilt: XVII, Sayı: 1-2, (2013), s.961-996.

Ülgener, Fehmi. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmeleri”. **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.** Cilt: LXV, Sayı:2, (2007), s.353-370.

Valentine, Vincent F., Hassiba Benamara ve Jan Hoffman. “Maritime Transport and International Seaborn Trade”. **Maritime Policy & Management”.** Vol:40, No:3, (2013), s.226-242.

Vardar, Şükriye. “Konteyner Bulunamaması Sorunu”. **Denizden Merhaba.** Sayı:15, (2017), s.8-9.

Yağcıoğlu, Burcu. “Bağlanma Parası, Cayma Parası, Bunların Ceza Koşuluyla Benzerlikleri ve Farklılıkları”. **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Şeref Ertaş’a Armağan.** Cilt:19, Özel Sayı, (2017), s.1207-1270.

Yavuz, Mustafa. “Ticari Davalarda Ticari Örf ve Adetin Uygulanma Şartları”. **Terazi Hukuk Dergisi.** Cilt:15, Sayı:172, (2020), s.2572-2576.

Yeniocak, Umut. “Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Genel İşlem Koşullarının Yargısal Denetimi”. **Türkiye Barolar Birliği Dergisi.** Sayı:107, (2013), s.75-96.

Yılmaz, Ejder. “İcra İnkar Tazminatı Açısından Likid Alacak Kavramı”. **Bankacılar Dergisi.** Sayı:67, (2008), s.85-93.

Yu, Mingzhu. Jan C. Fransoo ve Chung-Yee Lee. “Detention Decisions for Empty Containers in the Hinterland Transportation System”. **Transportation Research.** Part B 110 (2018), s.188-208.

Diğer Yayınlar

Akkaya, Hilal. "Yargıtay Kararları Doğrultusunda Ceza Koşulu." **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019

Aladwani, Talal. "A Comparative Study of the Obligation of Due Diligence to Provide a Seaworthy Vessel under the Hague/Hague-Visby Rules and the Rotterdam Rules". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** Plymouth Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2015.

Altop, Atilla. "Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'ndaki Genel İşlem Koşulları Düzenlemesi". **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Reyegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı** içinde. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 2007, s. 254-260.

Altop, Atilla. "Seminer: Borçlar Kanununa Getirilen Yenilikler". **İzmir Barosu Dergisi** içinde. Yıl:77, Sayı:2, (2012), s.9-91.

Altun, Seda Evrim. "Kısmi İfa İmkansızlığı". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.

Amasya, Serap. "Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin İcrası". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.

Asariotis, Regina. "Reflections on the Rotterdam Rules". Malcolm Clarke (Ed.), **Maritime Law Evolving: Thirty Years at Southampton** içinde. London: Hart Publishing, 2013, s.131-162.

Atamer, Kerim. "Tacirler Arasındaki Sözleşmelere, Genel İşlem Koşullarıyla İlgili Hükümler (TBK m.20-25) Uygulanır mı?". İbrahim Bektaş ve İfakat Balık (Ed.), **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXX** içinde. Ankara: Sözkesen Matbaacılık, 2017, s.9-39.

Atamer, Yeşim. "Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi". **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu** içinde. Ankara: BATIHAE Yayını, 2012, s.9-73.

Atamer, M. Yeşim. “Genel İşlem Koşulu mu Bireysel Pazarlıkla Kurulan Sözleşme mi? Tüketici ve Tacir İşlemleri Açısından Karşılaştırmalı Olarak Başvurulabilecek Değerlendirme Kriterleri”. Çiğdem Kırca (Derleyen). **Yeni Türk Borçlar Kanunu ve Yeni Türk Ticaret Kanunu Sempozyumu** içinde. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013, s.103-137.

Atamer, Yeşim. “Ceza Koşulu- Götürü Tazminat- Sorumsuzluk Anlaşması: Hangisi? Karşılaştırmalı Hukuk Işığında Sözleşmelerin Yorumlanmasında Bazı Tutamak Noktaları”. Yeşim M. Atamer, Ece Baş Süzel ve Elliott Geisinger (Ed.). **Uluslararası İnşaat Sözleşmelerinde Gecikme ve Temerrüt** içinde. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s.87-131.

Aytoğan, Ahmet. “Deniz Taşımacılığında Ordino”. UTİKAD Yayınları, Nisan 2021 DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ORDİNO (utikad.org.tr) Son Erişim:13.05.2023

Baatz, Yvonne. “Charterparties”. **Southampton on Shipping Law Institute of Maritime Law** içinde. London: Informa, 2008, s.45-91.

Baird, Alfred J. “Global Strategic Management in Container Shipping”. Christel Heideloff ve Thomas Pawlik (Ed.). **Handbook of Container Shipping Management Volume 2: Management Issues in Container Shipping** içinde. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics, 2008, s.9-29.

Berlingieri, Francesco. “A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules” (2009) https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comparative-analysis-of-the-Hague-Visby-Rules-the-Hamburg-Rules-and-the-Rotterdam-Rules-1.pdf Son Erişim:13.05.2023

Berlingieri, Francesco. “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules.” **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Besong, Christine. “Towards a Modern Role for Liability in Multimodal Transport Law”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** University College London University of London, 2007.

Bernhofen, Daniel M., Zouheir El-Sahli ve Richard Kneller. “Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade”. **Center for Economic Studies & Ifo Institute Working Paper No:4136.** CesIfo, 2013.

Boile, Maria P. “Empty Intermodal Container Management”. **Final Report.** New Jersey: New Jersey Department of Transportation Bureau of Research and U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, 2006

Bouchery, Yann ve Stefano Fazi ve Jan C. Fransoo. “Hinterland Transportation in Container Supply Chains”. C.Y. Lee ve Q. Meng (Ed.). **Handbook of Ocean Container Transport Logistics** içinde. Switzerland: Springer International Publishing, 2015, s.497-520.

Cargo Loss Prevention Information from German Marine Insurers, GDV, German Insurance Association https://www.containerhandbuch.de Son Erişim: 13.05.2023

Ceylan, Ebru. “Genel İşlem Koşulları”. Herdem Belen ve İsmail Atalay (Ed.) **Prof. Dr. İsmet Sungurbey’e Armağan Cilt I** içinde. İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, 2014, s.172-188.

Chami, Diego Esteban. “The Obligations of the Carrier”. **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Clarkson Research Studies. **The Tramp Shipping Market Report,** Nisan 2004 Microsoft Word - ECSA EU Paper Draft 6.doc (clarksons.net) Son Erişim:13.05.2023

CMI 2012 Beijing 40th Conference of the Comité Maritime International Rotterdam Rules Session — Panel 4 Questions and Answers CMI 2012 Beijing (comitemaritime.org) Son Erişim:13.05.2023

Czerwenka, Beate. “The Proposal for a Reform of German Maritime Law”. Jürgen Basedow, Ulrich Magnus ve Rüdiger Wolfrum (Ed.), **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009&2010** içinde. Heidelberg: Springer, 2012, s. 55-68.

Çam, Seçil Deniz. “Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu Çerçevesinde Deniz Yolu ile Taşınan Yükün Gönderilene Teslimi”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016

Çavuşoğlu, Aslı. “Geçici İfa İmkansızlığı ve Hukuki Sonuçları”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020

Debattista, Charles. “The Goods Carried- Who gets them and who controls them?”. **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri**. Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Debattista, Charles ve Elisabeth Birch. “Ad Valorem Bills and References to Letters of Credit in Bills of Lading: A Practical Guide”. **Standart Club Charterers’ Bulletin.** Ağustos 2017 2608590-ad-valorem-bills-and-references-to-letters-of-credit-in-bills-of-lading-a-practical-guide.pdf (standard-club.com) Son Erişim:13.05.2023

Debattista, Charles. “Cargo Claims and Bills of Lading”. Yvonne Baatz ve Diğerleri, **Maritime Law** içinde. Oxford: Informa, 4.Bası, 2018, s.180-215.

De Brito, Marisa P. ve Rob Konings. “The Reverse Logistics of Empty Maritime Containers”. **1st International Conference of Logistics (INTLOG 2006).** Stockholm. 23-26 Eylül 2006, s.1-11.

Deniz, İnci. “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”. **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu.** Maçka, İstanbul. 26-27.01.1984, s.173-198.

Doğrucu, Muhittin. “Freight Forvarder (Taşıma İşleri Komisyoncusu) Hukuki Mahiyeti ve Bu Konudaki Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”. **Deniz Hukuku Derneği Sempozyumu.** Galatasaray Üniversitesi, İstanbul, 07.07.2006

Doğrucu, Muhittin. “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”. **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı** içinde. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 2007, s.536-546.

Economic Commission for Europe. **Terminology for Combined Transport**, New York and Geneva, 2001.

Ekin, Nurullah. "Mega Konteyner Gemisi", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2011.

Eftestol-Wilhelmsson, Ellen. "EC Agency Law and Intermediaries in Shipping". **Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2006.** Legal Studies Research Paper No:11, Helsinki, 2006, s.141-178. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1948526 Son Erişim:13.05.2023

Ertan, Şükran Seçil. "1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Euarjai, Krailerk. "International Carriage of Goods by Sea: Problems in Bills of Lading and Their Impact in Australia and Its Major Trading Partners in Asia". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Tazmanya Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1999

European Commission, **WORKPORT (Work Organisation in Ports) Final Report.** 2000 https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/workport.pdf Son Erişim:13.05.2023

Federal Maritime Commission, **Fact Finding Investigation No.28 Final Report.** "Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage and Free Time in International Ocean borne Commerce". 03.12.2018 https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/FF No. 28/FF-28_FR.pdf/ Son Erişim:13.05.2023

Federal Maritime Commission **Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act** 17.09.2019 2019-19858.pdf (govinfo.gov) Son Erişim:13.05.2023

Federal Maritime Commission "**Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act**" Final Rule (46 CFR Part 545 [Docket No. 19–05] RIN 3072–AC76) Federal Register / Vol. 85, No. 96 / May 18, 2020 / Rules and Regulations

https://www2.fmc.gov/readingroom/docs/19-05/19-05_fnl_rul_fr.pdf/ Son Erişim:13.05.2023

Fujita, Tomotaka. "Performing Parties and Himalaya Protection". **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Gökyayla, Emre. "Eser ve Vekalet Sözleşmeleri". M. Murat İnceoğlu (Ed.), **Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu Makaleler- Tebliğler** içinde. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012, s.287-295.

Gürsel, K. Turgut. "Konteyner Gemilerinde Yükleme-Boşaltma ve Emniyete Alma-Çözme İşlemlerinin Mekanizasyonu". A. İ. Aldoğan, Y. Ünsan ve E. Bayraktalkatal (Ed.), **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı** içinde. İstanbul: Yapım Matbaacılık, 1999, s.155-171.

Hancock QC, Christopher. "Containerization, Slot Charters and the Law". Rhidian Thomas (Ed.), **Legal Issues Relating to Time Charters** içinde. London: Informa, 2008, s.247-256.

Hesselink, Martijn W. "Unfair Terms in Contracts Between Businesses". Reiner Schulze ve Jules Stuyck (Ed.), **Towards a European Contract Law** içinde. Münich: Sellier European Law Publishers, 2011, s.131-147.

Honka, Hannu. "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea Scope of Application and Freedom of Contract". **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Hooper, Chester D. "Claims Handling Under Rotterdam Rules". **Comite Maritime International Yearbook 2016 Annuarie New York II Documents of Conference** içinde. New York, 2016, s.212-229.

Ilgın, Sezer. "Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1993

İlçayto, Begüm. “Deniz Yolu ile Konteyner İçinde Taşınan Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Getirilmesi ve Taşıyanın Hakimiyetinin Sona Ermesi.” **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019

International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA). **Demurrage and Detention in Container Shipping.** FIATA Secretariat, Switzerland, 2018 a48563de-3aaf-455b-ac6d-e87635ef7a6c_FIATA_World_Congress_2018_-_Presentation_New_Working_Group_Sea_-Best_Practice_Guide_on_demurrage_and_detention-.pdf (prismic.io) Son Erişim:13.05.2023

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2017 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2018.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. **2021 Deniz Sektörü Raporu.** İstanbul, 2022.

Kender, Rayegan. “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”. **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu.** Maçka, İstanbul. 26-27.01.1984, s.247-260.

Kozanhan, Kağan M.. “Denizyolu Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2012

Kuyucu, Gülfer. “Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Lamont-Black, Simone. “Freight Forwarders’ House Bills of Lading-Myth, Facts and Hope”. National University of Singapore Working Paper 2019/007, Nisan 2019, 007_2019_Simone.pdf (nus.edu.sg) Son Erişim:13.05.2023

Lee, Paul Tae-Woo ve Jasmine Siu Le Lam. “Developing the Fifth Generation Ports Model”. Paul Tae-Woo Lee ve Kevin Cullinane (Ed.), **Dynamic Shipping and Port**

Development in the Globalized Economy Volume 2: Emerging Trends in Ports içinde. London: Palgrave Macmillan, 2016, s.186-210.

Lorenzon, Flippo. "Multimodal Transport Evolving: Freedom and Regulation Three Decades after the 1980 MTO Convention". Malcolm Clarke (Ed.), **Maritime Law Evolving: Thirty Years at Southampton** içinde. London: Hart Publishing, 2013, s.163-180.

Lumetzberger, Lina. "Where is my Container? The Protection of Container Leasing Companies' Proprietary Rights". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Lund Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2010.

Mongelluzzo, Bill ve Joseph Bonney. "Demurrage Outcry". **The Journal of Commerce.** 27 Ekim 2014, s.24-25

Munari, Francesco. "Competition in Liner Shipping". Jürgen Basedow, Ulrich Magnus ve Rüdiger Wolfrum (Ed.), **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009&2010** içinde. Heidelberg: Springer, 2012, s. 3-29.

Muran, Hakan. "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.

Öcalı, Vural. "Impacts of Customs Applications". Pınar Akan (Ed.). **Current Problems in International Maritime Law (Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. Yiannopoulos** içinde. Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s.389-397.

Özdemir, Türkay. "Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu". **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005.

Pamuk, Nihal. "Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2011.

Ramberg, Jan. “Freight Forwarder Law.” **United Nations Commission on International Trade Law** içinde, New York: United Nations Publishing and Library Section, (2011), s.257-267

Rodrigue, Jean Paul ve Theo Notteboom. “Containerization, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks”. Hercules E. Haralambides (Ed.), **Port Management Seminal Papers From Maritime Economics and Logistics** içinde, London: Pelgrave Macmillan, (2015), s.5-29

Saka, Murat ve Oktay Çetin. “Konteyner Taşımacılığı İçin Yeni Bir Model Önerisi: Köseköy Kuru Limanı”. **III. Ulusal Liman Kongresi.** İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, 02-03 Kasım 2017, s.1-19.

Schoenbaum, Thomas J. “An Evaluation of the Rotterdam Rules”. **The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2011-2013** içinde, Jürgen Basedow ve Diğerleri (Ed.), Heidelberg: Springer, 2015, s. 21-43.

Serbes, Sinem. “Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler ve Yapılması Gereken İyileştirmeler”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.

Sevinç, Aslıhan. “5718 Sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk”, Baki İlkay Engin (Ed.), **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan II** içinde. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010, s.1585-1613.

Shi, Xiaoning, Hilde Meersman ve Stefan Voss. “The Win-Win Game in Slot-Chartering Agreement among the Liner Competitors and Collaborators”. **Proceedings of the Annual Conference of International Association of Maritime Economists** içinde, Dalian, China: 03.04.2008, s.1-26.

Smeele, Frank. “Bill of Lading Contracts Under European National Laws (Civil Law Approaches to Explaining the Legal Position of the Consignee Under Bills of Lading)”. D.R. Thomas (Ed.), **The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties** içinde. Informa, 2009, s. 251-280.

Stevens, Frank. “Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilties of Shippers”. **Carriage of Goods by Sea, Land and Air** içinde. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (Ed.), Informa Law from Routledge, Abingdon: 2013, s.25-42

Sturley, Michael F. “Jurisdiction under the Rotterdam Rules”. **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Sümer, Özlem. “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Londra Konvansiyonu’nun Türkiye Tarafından Tasdik Edilmesinin Hukuki Sonuçları”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.

Şahin, Hale. “Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi.” **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.

Tangün, A. Kürşat. “Navlun Komisyoncusu”. **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2000.

Tangün, A. Kürşat. “Gemi İşletmeyen Taşıyan”. **Yayınlanmamış Doktora Tezi.** Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2006.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. **Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri.** http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx Son Erişim:13.05.2023

Tetley, William. “Chapter 1: Application of the Rules Generally” http://www.dutchcivillaw.com/legislation/Hague-Visby%20Comments.pdf Son Erişim:13.05.2023

Tetley, William. “Transports de cargaison par mer, res Régles de Rotterdam, leur adoption par les Etats-Unis, le Canada, l’Union Européenne et les pays transporteus du monde?” **Responsibility, Fraternity and Sustainability in Law A Symposium in**

honour of Charles D. Gonthier. Montreal, Kanada: McGill University Hukuk Fakültesi, 20-21 Mayıs 2011, s.1-34.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD. **Lojistik Sektörü Raporu 2020.** utikadlojistiksektoruraporu2020-53923.pdf Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Port Marketing and the Challenge of Third Generation Port,** Son Erişim:04.03.2021 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdc4ac7_d14_en.pdf

United Nations Conference on Trade and Development. **Ports Newsletter No.19.** UNCTAD Secretariat, November 1999, https://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development**, Implementation of Multimodal Transport Rules**, 2001 https://unctad.org/en/Docs/posdtetlbd2.en.pdf Son Erişim: 13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2009.** Switzerland, 2009 Review of Maritime Transport 2009 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2010.** Switzerland, 2010 Review of Maritime Transport 2010 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2018.** Switzerland, 2018 Review of Maritime Transport 2018 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2019.** Switzerland, 2019 Review of Maritime Transport 2019 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2020.** Switzerland, 2020 Review of Maritime Transport 2020 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2021.** New York, 2021Review of Maritime Transport 2021 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2022.** New York, 2022 Review of Maritime Transport 2022 | UNCTAD Son Erişim:13.05.2023

UTİKAD Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Webinarı. 24.06.2020 UTİKAD Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Webinarı-24.06.2020 - YouTube Son Erişim:13.05.2023

Van Leuwen, Bert. "Intermodal Container Leasing". W**orld Leasing Yearbook.** 2016

Von Ziegler, Alexander. "Rotterdam Rules and the Underlying Sales Contract". **Comite Maritime International Yearbook 2013 Annuarie- Documents of the Conference.** Beijing, 2013, s.273-287.

World Trade Organization, **World Trade Statistical Review 2018.** www.wto.org/wtsr18 Son Erişim: 13.05.2023

Yalçın, Ender. "Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2014.

Yur, Tuğçe. "Deniz Ticaretinde Boş Konteynerin Yeniden Konumlanması ve Türkiye'ye Etkileri". **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.

Yuzou, Si ve Henry Hai Li. “The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier.” **UNCITRAL ve CMI Rotterdam Kuralları Semineri.** Rotterdam, Hollanda, 21.09.2009

Yücel, Özge. “Fahiş Cezai Şartın Tenkisi”. Süleyman Başterzi (Ed.), **Prof. Dr. Sarper Süzek’e Armağan III** içinde. İstanbul: Beta Basım, 2011, s.2945-2956.