



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**KONTEYNER TAŞIMA SÜREÇLERİNİN HUKUKİ BOYUTU, YAŞANAN SORUNLAR,
ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM YOLLARI**

Yüksek Lisans Tezi

Volkan EFECAN

MAYIS 2016



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI

**KONTEYNER TAŞIMA SÜREÇLERİNİN HUKUKİ BOYUTU, YAŞANAN SORUNLAR,
ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM YOLLARI**

Yüksek Lisans Tezi

Volkan EFECAN

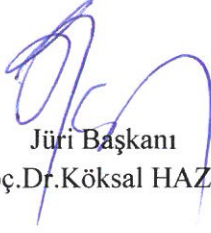
Danışman

Yrd. Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

MAYIS 2016

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

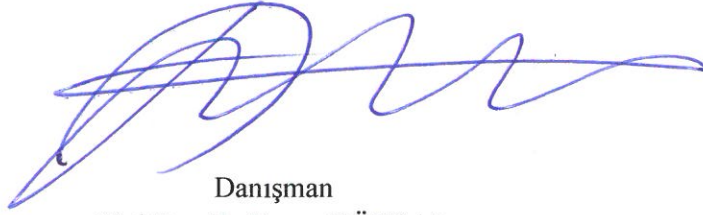
Volkan EFECAN tarafından hazırlanan “Konteyner Taşıma Süreçlerinin Hukuki Boyutu, Yaşanan Sorunlar, Alınan Tedbirler ve Çözüm Yolları” başlıklı bu çalışma 18/05/2016 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.



Jüri Başkanı
Doç.Dr.Köksal HAZIR

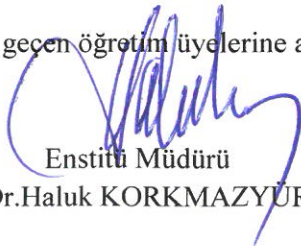


Jüri Üyesi
Doç.Dr. Mehmet İNCE



Danışman
Yrd.Doç.Dr.Tunay KÖKSAL

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Enstitü Müdürü
Prof.Dr.Haluk KORKMAZYÜREK

ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kuralları'na uygun olarak hazırlandığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgiler ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi.
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Öğrencinin Adı-Soyadı

(İmza)

Volkon Efecan


KONTEYNER TAŞIMA SÜREÇLERİNİN HUKUKİ BOYUTU, YAŞANAN SORUNLAR, ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM YOLLARI

Yüksek Lisans Tezi

Volkan EFECAN

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

2016

ÖZET

Uluslararası ticarete parçalı yüklerin standart kutu şeklindeki konteynerlerle daha hızlı, ekonomik ve emniyetli şekilde taşınmaya başlaması, taşıma yöntemi tercihin kırkambar veya kuru yük taşımacılığında konteyner taşımacılığına doğru kaymasına neden olmuştur. Böylelikle, konteynerin multimodal taşımalarda yoğun olarak kullanılması, konteyner ve konteyner taşımacılığının taşıma hukukunda önemli bir yer teşkil etmesine neden olmuştur.

Konteynerin veya eşyanın denizyolu, karayolu, demiryolu veya havayolu türlerinden hangisi ile taşındığı, taşıma türünün kendi niteliği gereği, maruz kalınacak yasal dayanaklar ve kurallar açısından farklılıklar arz etmektedir. Bir multimodal taşımada en az iki taşıma türü kullanıldığından ve bu multimodal taşımalar ağırlıklı olarak konteynerlerle yapıldığından, gerek ulusal gerek yabancı unsurların bulunması halinde anlaşmazlık esnasında konteyner taşımacılığının oturtulması gereken hukuki zeminin ve uyulması gereken kuralların ne olacağı sorusu ile karşılaşmaktayız.

Çalışmamızın ilk bölümünde, amaç, kapsam ve izlenen yönetime değinilirken, çalışmamızın ikinci bölümünde; Genel olarak, konteyner taşımacılığı, konteynerlerin teknik olarak tanıtılması ve değerlendirilmesi, ölçeklendirme, yapı özellikleri, uluslararası standardizasyonu, boyutları gittikçe büyüyen konteyner gemilerinin, boğaz ve kanal

geçebilirliklerine göre yapılan sınıflandırması, Türkiye ve Dünya’da konteyner taşımacılığının güncel durumundan, bu tür taşımacılığın avantaj ve dezavantajlarından bahsedilmiştir.

Üçüncü bölümde; ülkemizde ve dünyada konumuz ile ilgili ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlar, mevzuat kaynakları, yasal dayanaklar ve temel kavramlar, iç hukuk ve uluslararası sözleşmeler kapsamında güncel hukuki zemin irdelenmiştir. Bu bölümde göze çarpan en önemli husus, Taşıma işinin icrası öncesinde ve bazen sonrasında veya zarar oluşması halinde zarar yeri, eklenen klozlar ya da hangi taşıma türü esnasında oluştuğu gibi parametrelerle uyulacak kurallar topluluğuna karar verilmesi olmuştur.

Son bölümde ise konteyner taşımacılığında, uygulamada yaşanan teknik ve hukuki sorunlar, çözüm önerilerinden bahsedilmiştir. Konteynerin uluslararası ticarete son kırk yılda yaptığı hızlı girişle, yirminci yüzyılın başlarından bu yana “Harter Act” ile başlayan düzeltme faaliyetlerine hız verilmiş ve Rotterdam Kuralları ile içerisinde deniz yolu olan her türlü taşıma işine uygulanabilecek kurallar topluluğu oluşturulmuştur. Sorunların çözümünde ve taraflar arasındaki sorumluluk paylaşımında, özellikle çoklu taşımalara uygun hükümler sevk eden konvansiyonlardan, Rotterdam Kuralları, Hamburg Kurallarına göre daha apolitik ve çözüme odaklı karşılanmış fakat taşıyanların üzerine donatanın sorumluluklarının da bir kısmını yüklediği düşüncesiyle dünya çapında uygulanabilir duruma henüz gelememiş, yeterli ilgiyi görmemiştir. Diğer yandan çalışmamızda, yaşanan kural kargaşasının önüne matbu yük senetleri ve konşimento üzerindeki genel şartlar, sözleşme klozlarında hukuk seçimi, anlaşmazlıklar halinde ulusal mahkemelerin yerine tahkim, arabuluculuk ve uzlaşma metotları ön plana çıkarılmıştır.

Bilim Kodu :
Anahtar Kelimeler : Deniz Hukuku, Konteyner, Konteyner Taşımacılığı.

Sayfa Adedi : 109
Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

**THE LEGAL DIMENSIONS OF THE PORTAGE OPERATIONS,
PROBLEMS ENCOUNTERED, PRECAUTIONS TAKEN AND SOLUTIONS**

**KONTEYNER TAŞIMA SÜREÇLERİNİN HUKUKİ BOYUTU,
YAŞANAN SORUNLAR, ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM YOLLARI**

Yüksek Lisans Tezi

Volkan EFECAN

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

2016

ABSTRACT

For international trade, the huge reason of passing through from general cargo transportation to containerisation is to get used of boxes as containers which permit to transporters for standardising the goods during transportation operations. Thus, usage of containers in multimodal transportation densely caused the container and containerisation to be in an important place.

There are some differences about to be under which legislation during a conflict because of being under different legislations that belongs to different type (minimum two types) transportation type or different countries' legislations. With this respect, we are getting face to face about a question that which legislation is to be used during a conflict between either national or international parties.

In first section of the study, objective, scope, the method applied had been mentioned. In second section, generally, containerization, the identifying of containers technically and assessments, scaling, structure specifications, international standardization, the classifications of the ships which are getting bigger day by day according to the passing abilities through

channels and straits. Additionally, the advantages and disadvantages of Container Transportation are mentioned in this section.

In third section, national and global institutes and establishments which are about our subject, legislation sources, legal foundations, basic concepts searched under international national legislation rules. The most important respect that upon the job of carriage after there are some parameters to choose the most suitable or compulsory legislation rules, like upon the carriage, after it or after damage occurring, if damage occurs the place of damage, added clauses or type of transportation selected drew attention.

In last section, the technical and judicial problems of container transportation and suggestions for solutions. Under the effects of the fast entry to the international trade of container last forty years, from the beginnings of twentieth century, there have been important regulating attempts since “Harter Act”, finally, The Rotterdam Rules prepared as possible as involves in all transportation types. In solving the problems and sharing responsibilities between the sides, especially suitable rules for the multimodal carriage, Rotterdam Rules are more apolitical than Hamburg Rules and more functional but giving some responsibilities to the carrier by taking from the owner. That’s why it is not liked enough to be used commonly all over the world.

Additionally, in order to prevent more disorders, general terms in papers used for transportation agreements, arbitrage, arbitrable and conciliation method instead of court during a disorder featured during this study.

ScienceCode :
KeyWords : Maritime Law, Container, Containerisation
PageNumber : 108
Supervisor : Asst. Prof. Dr. Tunay KÖKSAL

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans öğrenimim boyunca ve tez çalışmamda gösterdikleri destek ve yardımlardan dolayı Tez Danışmanım Sn. Yrd. Doç. Dr. Tunay KÖKSAL ve emeği geçen Sn. Doç. Dr. Köksal HAZIR ve diğer hocalarıma çok teşekkür ederim.

Volkan EFECAN



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1
1.GENEL ÇERÇEVE	3
1.1. Tezin Amacı.....	3
1.2. Tezin Kapsamı.....	3
1.3. İnceleme Konusu Ve Ele Alınış Biçimi	3
1.4. İzlenen Yöntem	4
2.KONTEYNER TAŞIMACILIĞI	5
2.1. Konteynerin Tanımı ve Teknik Detayları	6
2.1.1. Konteynerlerin Ölçeklendirilmesi	6
2.1.2. Konteynerlerin Yapı Özellikleri.....	7
2.1.3. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri	8
2.1.3.1. Standart Konteyner (Standard Container)	8
2.1.3.2. Üstü Açılabilir Konteynerler (Hard Top Container)	8
2.1.3.3. Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)	8
2.1.3.4. Açık Konteynerler (Flatrack Container)	9
2.1.3.5. Platform Konteynerler (Platform Container)	9
2.1.3.6. Havalandırılmalı Konteynerler (Ventilated Container).....	9

2.1.3.7. Soğutmalı Konteynerler (Reefer Container)	9
2.1.3.8.Dökme Yük Konteynerleri (Bulk containers)	10
2.1.3.9.Tank Konteynerler (Tank Container)	10
2.2. Konteyner Gemileri.....	10
2.2.1. Genel Maksatlı Yük Gemileri (General Cargo Vessels)	11
2.2.2. Çok Amaçlı Konteyner Gemileri (Multi Purpose Vessels).....	11
2.2.3.Yarı Konteyner Gemisi (Semi Container Vessels)	11
2.2.4. Günümüz Konteyner Gemileri Sınıflandırması	12
2.3. Dünya’da Konteyner Taşımacılığı	13
2.4. Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı	15
2.5. Konteyner Taşımacılığının Avantajları	16
2.6. Konteyner Taşımacılığının Dezavantajları.....	17

3. KONTEYNER TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ KURUM VE KURULUŞLAR, MEVZUAT KAYNAKLARI, GÜNCEL HUKUKİ ZEMİN

3.1. Konteyner Taşımacılığı ile ilgili Ulusal Kurum ve Kuruluşlar	19
3.1.1.Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı	19
3.1.2.Deniz Ticaret Odası Ve Örgüt Ağı.....	20
3.1.3.Türk Loydu Vakfı.....	21
3.1.4.Diğer Kuruluşlar.....	21
3.1.4.1.Gümrük Ve Ticaret Bakanlığı	21
3.1.4.2.Hudut Ve Sahiller Genel Müdürlüğü	22
3.2. Konteyner Taşımacılığı ile İlgili Uluslararası Kuruluşlar	22
3.2.1. Uluslar Arası Denizcilik Örgütü, Imo, (International Maritime Organization).	22
3.2.2. Ekonomik İşbirliği Ve Kalkınma Örgütü, (Oecd), (International Organization Of Economical Co-Operations)	22
3.2.3. Uluslararası Çalışma Örgütü, Ilo (International Labour Organization)	23
3.2.4. Unctad (United Nations Conference On Trade And Development)	23
3.2.5. Uluslararası Deniz Ticaret Odası Ics (International Chamber Of Shipping)	24
3.2.6. Bimco (Baltic And International Maritime Council)	24
3.2.7. CMI (Committee Maritime International)	25
3.3. Temel Kavramlar ve Mevzuat Kaynakları	25
3.3.1. Konteyner’in Hukuki Niteliği	26
3.3.2. Konşimento’nun Hukuki Niteliği.....	28

3.3.2.1. Konteyner Taşımacılığı'nda Kullanılan Konşimento	29
3.3.3. Yeni TTK, Tüzük Ve Yönetmelikler	30
3.3.4.Konteyner Taşımacılığı İle İlgili Uluslararası Sözleşmeler	
3.3.4.1.Hague / Hague Visby Kuralları.....	31
3.3.4.2. Hamburg Kuralları	32
3.3.4.3. Rotterdam Kuralları.....	32
3.3.5. Yeknesaklığın Mevcut Olmıyışından Duyulan Kaygı.....	35
3.3.6. Uluslararası Sözleşmelerin İç Hukuk ile Olan İlişkisi	36
3.3.7. Uluslararası Sözleşmelerin İç Hukuka Etkisi.....	37
3.3.8. İç Hukuk ve Uluslararası Sözleşmelere Göre Konteyner Taşımacılığında Güncel Hukuki Zemin	38
3.3.9. İç Hukuk ve Uluslararası Sözleşmelere Göre Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu.....	41
3.3.10. Alt Taşıyan, Müteakip Taşıyan Sorumluluğu	45

4. TÜRKİYE'DE KONTEYNER VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ YAŞANAN SORUNLAR ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

4.1. Konteynerin Taşıma İşine Uygunluğu	46
4.2. Gemiden Yapılan Varış Öncesi Güvenlik Bildirimlerinin Aksaması ve Operasyona Etkisi.....	46
4.3. Yük ile İlgili Belgelerin Teslim Alınması.....	47
4.4. Yükün Taşıyan Tarafından Eksik Teslim Alınması.....	47
4.5. Konteynerlerin Geç Teslimi	48
4.5.1. Yükün Gönderilene Geç Teslimi.....	49
4.5.2. Yükün Taşıyana Geç Teslimi	49
4.6. Yükleme Masrafları.....	50
4.7. Konteynerlere Yapılan Yükleme Ve Boşaltma (Stowing) Esnasında Doğan Sorumluluk	50
4.8. Taşıyanın Konteynerin İçini Denetleme Sorumluluğu.....	50
4.9. Konteynerlerin ve Yükün Markalama İşlemleri.....	51
4.10. Konteynerlerin Mühürlenme işlemi ve Mührün Fonksiyonu.....	51
4.11. Konteyner Yükleme ve Tahliye İşlemleri	54
4.11.1. Yükleme Öncesi Konteyner Kontrolü.....	55
4.11.2. Yükün Gemiye Yüklenmesi İşlemi	56
4.11.3. Konteyner Yükünün Manifestoda Belirtilenden Farklı Olması	56

4.11.4.Konteynerlerin hasara uğraması.....	57
4.11.5 Hızlı Terminal Operasyonlarında Konteynerlere Verilen Hasarın Farkedilememesi	58
4.11.6. Yüklenen Konteynerlerin Takibi.....	59
4.11.7. Uygun Olmayan Yükleme Planı	60
4.11.8. Güverteye Alınan Yüklerin Durumu.....	61
4.11.9. Hafif Yükler Üzerine Ağır Yükün Alınması	63
4.12. Tehlikeli Yüklerin Yükleme Planına Etkisi, Yaşanan Zorluklar	64
4.13. Soğutuculu Konteynerin Sefer Esnasındaki Durumu.....	65
4.14 Gönderenin Zararı Bildirim Biçimi.....	66
4.15. Emniyetli Rota - En Kısa Rota ve Sapma Kavramlarının Hukuki Boyutu	67
4.15.1. Haksız Sapmanın Hukuki Sonuçları	68
4.16. Konteyner Taşımacılığında Yapılabilecek Sahtekârlıklar.....	69
4.16.1. Konşimento Düzenlenmesi İle İlgili Sorunlar Ve Çözüm Yolları.....	71
4.16.1.1. Konşimento Üzerinde Yapılan Hileler	72
4.17. Sorunların Çözümünde Alternatif Yollar, Newyork Sözleşmesi	74
4.17.1. Uzlaşma	74
4.17.2.Arabuluculuk	74
4.17.3. Tahkim	75
4.17.3.1. Konteyner Taşımacılığı ve Deniz Ticaretinde Tahkim Yolu.....	76
4.17.3.2. Tahkim Merkezleri	77
4.17.3.3. Tahkim Türleri.....	78
4.17.4. Tahkim İle İlgili Ulusal Düzenlemeler.....	79
4.17.5. Newyork Sözleşmesi	80
4.17.6. Hamburg Kurallarında Tahkim	80
4.17.7. Tahkimin Avantajları	81
4.17.8. Tahkimin Dezavantajları	82
4.18.Taşıma Senetlerinin Düzenlenmesi ve Eklenen Klotlar	82
4.18.1. Paramount Klotu.....	82
4.18.2. Himalaya Klotu.....	83
4.18.3. Indemnity Klotu.....	84
4.18.4. New Jason Klotu.....	84
4.18.5. Çatma Klotu.....	85
4.19. Gümrük Rejiminin Konteynerlere Uygulanması, Kırmızı Sarı Yeşil Hat	85

4.20. Ulusal Tek Pencere Sistemi	86
4.20.1. Ulusal Tek Pencere Sistemi İçin Öneriler	87
4.20.2. Ulusal Tek Pencerenin Denizcilik Yönü	89
4.20.3. Liman Topluluk Sistemi (PCS)	90
SONUÇ	91
KAYNAKÇA	94
ÖZGEÇMİŞ	109



KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar - Açıklamalar

AB: Avrupa Birliği

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

BM: Birleşmiş Milletler

BM-AEK: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu

CMI: Comite Maritime International

DTO: Deniz Ticaret Odası

DWT: Deadweight Tonnage

FBL: Forwarder's Bill of Lading

FCL: Full Container Load

FIATA: International Federation Of Freight Forwarders Associations

FIO: Free in and out – Free in liner out

GRT: Groston

HK: Hamburg Kuralları

ICC: International Chamber of Commerce

ILO: International Labour Organization

IMO: International Maritime Organization

Md: Madde

NVOC: Non-vessel Operating Carrier

OECD: Organization for Economic Cooperation and Development

RK: Rotterdam Kuralları

s.: Sayfa

SDR: Special Drawing Right

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

UNCITRAL: United Nations Commission on International Law

TP: Tek Pencere

VK: Visby Kuralları

GİRİŞ

Konteyner taşımacılığı tüm dünyada, özellikle deniz ve okyanuslara kıyısı olan ülkelerde parsiyel yüklerin düşük maliyetle taşınmasına imkân sağlaması ve kullanılan standart konteynerler sayesinde taşınan eşyanın fiziksel boyutlar açısından standardize edilmesi sebebiyle yaygınlaşan bir taşıma sistemidir. Konteyner ile yapılan taşımacılık hem daha sorunsuz hem de operasyonel olarak daha hızlı, daha az personelle ve düşük riskli olarak gerçekleştirilmektedir. Günümüzde proje kargo ve tanker yükü dışında hemen her yük konteynerle taşınabilme imkânına sahiptir.

Özellikle konteynerin istif, yükleme ve tahliye işlemlerindeki hız ve düşük maliyet açısından avantajı ve bu bağlamda kapıdan kapıya taşımacılığın yaygınlaşması konteynerin birden fazla araçla taşınma ihtiyacını doğurmuştur. Bu da taşıma işinin icrası esnasında yaşanması muhtemel aksaklıkların, kaza ve ihmallerin hangi açıdan, hangi parametrelere göre değerlendirileceği sorununu doğurmuştur.

Konteyner taşımacılığı hızlı, pratik ve ekonomik bir taşıma şekli olmasına karşın birçok hukuki sorunu ve sorumluluk paylaşımını bünyesinde barındırır. Bundan dolayı uluslararası ticaret ve lojistikteğin ana bileşenlerinden olan taşımacılık işi ve gerek ulusal gerekse uluslararası hukuk günümüz ekonomi dünyasının ayrılmaz parçaları haline gelmiştir. Dünyada ülkelerin ve ürünlerin rekabetçiliğinde tedarik zincirleri ve bunların içinde malların hızlı ve düşük maliyetle hareket etmesi hayati önem taşımaktadır. Lojistik elbette sadece taşımacılıktan ibaret değildir. Ama taşımacılık özellikle de konteynerlerle yapılan deniz taşımacılığı lojistiğin en önemli bileşenlerindedir. Yapılan işin sınırlararası olması ve her ülkenin kendi iç hukukunun olması ve davalara, hukuksal açıdan, bütünsel bir yaklaşım sergilemeleri, değerlendirme yapmaları sebebiyle hukuki sorunlara en açık olan kısmıdır. Bu konudaki hukuki problemler gün geçtikçe değişmekte ve çeşitlenmektedir. Deniz taşımacılığında konteynerin kullanılması, iletişim ve teknolojinin gelişmesinden

ötürü, taşımacılığın gelişiminde fayda sağladığı gibi bir takım sakıncaları da beraberinde getirmiştir. Maliyetlerin yaşanan gecikmeler, prosedürlerin zamanında yerine getirilememesi gibi nedenlerle artması ve yaşanan hukuki sorunlar sektörün hassas noktasıdır. Çalışmamızda konteyner taşımacılığı'nın hukuki boyutunun analizinde Alman Kanunu'ndan ve Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek oluşturulan yeni TTK, uluslararası konvansiyonların hukuki süreçlerde oynadığı rol, birbirleri ile olan farklılıkları, yaşanan sorunlar ve çözüm yolları incelenmiştir. Yeni TTK'nın "taşıma işleri" başlıklı dördüncü kitabı ve "deniz ticareti" başlıklı beşinci kitabı ve diğer uluslararası sözleşmeler incelendiğinde taşıyanın sorumluluğu genel çerçevede önem arz etmektedir. Oldukça detaylı olan konumuzun belirli bir çerçeve içerisinde kalabilmesi için, üçüncü bölümde taşıyan etrafındaki mevcut hukuki zemin ve mevzuat kaynakları, son bölümde de yaşanan sorunlar, taşıyanın sorumluluğu merkezinde irdelenmiştir. Çalışmamızın son bölümünde incelenen sorunlar arasında, yükleme öncesi yükün hazırlanması, yükleme ve tahliye periyodu, tahliye sonrası teslimat ve diğer muhtemel sorunlar ele alınmıştır.

1.GENEL ÇERÇEVE

Çalışmamızın genel çerçevesini Konteyner Taşımacılığı'nda yaşanan hukuki belirsizlik, operasyon esnasında oluşan muhtemel sorunlar ve çözüm yolları, yeni hukuki çözüm metodları, ulusal mevzuat, uluslararası sözleşmeler ve aralarındaki farklılık arzeden konular oluşturmaktadır. Çalışmamızın konusu, taşıma işi esnasında yaşanan sorun ve sorunun çözümü için başvurulacak yasal dayanak ve yöntem olduğundan, depolama, sigorta gibi konulara değinilmemiştir.

1.1.Tezin Amacı

Bu çalışmada,uluslararası ticaretin en önemli bileşenlerinden olan Konteyner Taşımacılığı'nın hukuki boyutu, pratikte yaşanan sorunlar, bu sorunların çözümünde kullanılacak yöntem ve yasal dayanakların belirlenmesi amaç edinilmiştir.

1.2.Tezin Kapsamı

Çalışmanın kapsamı, en önemli referansımız olan 1 Temmuz 2012'de yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu, konumuz ile ilgili 3 temel sözleşme, Hague/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları, konteyner taşıma işinin icrası esnasında yaşanan sorunlar ve çözüm yolları, yine yasal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler kapsamında incelenmiştir.

1.3.İnceleme Konusu Ve Ele Alınış Biçimi

Bu çalışmada konteyner taşımacılığının uygulamada yaşanan güncel hukuki sorunlarve yasal dayanaklar incelenecektir.

Bunun için öncelikle taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümlerin tespiti gerekmektedir. Bu bakımdan gerek ulusal gerek uluslararasıtaşımaların tabi olduğu yasal düzenlemelere işaret edilecektir. Uluslararası taşımaları düzenleyen

sözleşmeler kendi uygulanma alanlarını belirlerken, bir taşımanın hangi şartlarla uluslararası taşıma sayılacağını açıkladıklarından, inceleme konusu, referans teşkil edebilmeleri açısından Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Ticaret Kanunu üzerine oturtulmuştur.

Bundan başka muhtelif uluslararası sözleşmelerin özellikle taşıyıcının sorumluluğu (sorumluluk şartları ve sorumluluktan kurtulma halleri) bakımından öngördükleri düzenlemelere uygulamasal öneminden ötürü değinilmesi kaçınılmazlık arz etmektedir. Bu bakımdan düzenlenecek taşıma belgeleri de belli bir ölçüde ele alınmıştır. Bütün bu noktalarda söz konusu olan farklılıklar, uluslararası taşıma muhtelif türlerine yönelik olarak değişik düzenlemelere yer verilmiş olması itibariyle ilgi çekicidir ve birden fazla taşıt aracı kullanılarak yapılan karma (çok türlü, multimodal) taşımalar konusunda sorunlar yaşanmasına sebep olmaktadır. Uluslararası taşımalar çoğu defa farklı türde araç kullanılarak gerçekleştirildiklerinden, karma taşımalarda birlikte bu sorunlar sık sık gündeme gelmektedir.

Bu bakımdan uluslararası taşımalar konusunda ayrı bir önem taşıyan konteyner taşımacılığı ana başlığımız olmuştur. Ayrıca taşıma türü bakımından arz ettiği önem ve kombine ve/veya multimodal taşıma olarak ele alınması, yukarıda değinildiği üzere, farklı uluslararası sözleşmelerin farklı düzenlemeleri nedeniyle sorun teşkil eden multimodal taşımanın tek başına incelenmesini zorunlu kılmaktadır.

1.4.İzlenen Yöntem

Çalışmamızda genel olarak literatür taraması kullanılmış, bu alandaki sektörel ve akademik eserler incelenmiş olup Dünya’da ve Türkiye’deki deniz ticareti’nin koordinasyonu ile ilgili yasal dayanaklar ve mevzuat taramak suretiyle incelemelerde bulunulmuştur. Konu ile ilgili internet siteleri ziyaret edilerek uluslararası kuruluşlar, sözleşmeler, rehberler, standartlar ve tavsiye niteliğindeki makaleler dikkate alınmıştır.

2. KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Dünya deniz taşımacılığının büyük bir bölümü konteynerle yapılmaktadır. Çünkü günümüzde konteyner taşımacılığı kapıdan kapıya taşımacılık anlayışını getiren bir taşımacılık türüdür(URL1). Globalleşme ile birlikte taşımacılık doğu batı koridorunda artarak Uzakdoğu-Avrupa ve Amerika Kıtaları arasında yoğunlaşmıştır. Kapıdan kapıya taşımacılık modunun gelişmesi beraberinde Kuzey Amerika-Güneydoğu Asya gibi birbirleriyle okyanus aşırı uzaklığa sahip ticaret merkezlerinin arasında yeni liman ve terminallerin kurulmasına olanak sağlamıştır.

Denizyolu konteyner taşımacılığı, ağırlıklı olarak dökme yük taşımacılığının tam tersi olarak daha küçük miktarlardaki kargo yüklerinin taşınması, kırkambar taşımalarında yaşanan zaman kayıplarının asgariye indirilme ihtiyacı ve yük hasarını minimize etme ihtiyacı sonucu ortaya çıkmıştır. 1960'lı yıllara kadar gemi ambarlarında konteyner ile taşınabilecek miktardaki yüklerin serbest bir şekilde bulunmakta ve taşınmaktaydı (Demiroğlu Hakan; (Ocak 2008). Bu durum; yapılan taşımanın maliyetini arttırmakla beraber işçiliğin yoğun olarak kullanıldığı ve zamanın kaybedildiği uzun operasyonel süreçlerden oluşmaktaydı. Bu olumsuz durum karşısında taşıma şirketleri maliyetleri düşürmek ve zamandan tasarruf edebilmek için konteyner taşımacılığına daha fazla önem vererek günümüzde de kullanılan konteynerlerin oluşması sağlandı. Bu daha sonra Liner taşımacılık adı altında Ekspres hatların oluşmasını ve belirli bir tarifeden çıkmadan gerekirse taşıma maliyetlerini ikinci planda bulunduran yeni bir taşıma şeklinin oluşmasına neden oldu.

1960'lı yıllarda konteyner taşımacılığının gelişmeye başlaması sayesinde maliyetlerin azalması, taşıma ücretlerindeki düşüş denizyolu yük taşımacılığında konteyner taşımacılığının öneminin artmasını sağladı. 1966 yılında ilk açık deniz konteyneri servise girmiş oldu. 1966 yılından sonraki süreçte denizyolu konteyner yük taşımacılığı her tür yükün taşınmasında yaygın olarak kullanılmaya başladı (URL2).Günümüzde bir ekspres geminin aylar sonrasında, belirli bir saatte hangi limanda olacağı ve liman periyodu belirli olabilmektedir.

2.1. Konteynerin Tanımı Ve Teknik Detayları

Türk Dil Kurumu'nun sözlüğünde Fransızca kökenli bir kelime olarak yerini alan konteyner kelimesi; “eşya taşımak için imal edilmiş, defaten kullanılabilen özelliğe sahip standart ölçüleri olan kutular, sandıklar” şeklinde tanımlanabilir (URL3). Konteynerlerle ilgili Gümrük Sözleşmesi'ne göre konteyner ise; Taşıma işlerinde kullanılan ve içerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam, yeniden yüklenmesini gerektirmeden, bir veya daha fazla taşımacılık türü ile eşyanın taşınmasını kolaylaştıracak şekilde özel olarak imal edilmiş, özellikler modlar arası taşıma işine uygun, kolayca doldurup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş, pratik ve iç hacmi bir metreküp veya daha fazla olan bir taşıma aracıdır (URL4).

Konteyner Taşımacılığı'nda 1964 yılında standartlaşmış olan TEU (TwentyfeetEquivalentUnit) ve FEU (FortyfeetEquivalentUnit) terimleri kullanılmaktadır. ISO' ya göre TEU boyutları; 20 feet uzunluk, 8 feet genişlik ve 8 feet 6 inç yükseklik (6.1x2.44x2.59 m) ve FEU ise 40x8x8 ft 6 inç boyutlarındadır(URL5). Günümüzde çokça kullanılan ve boyuna göre 20'lik, 40'lık, 45'lik konteyner denilen, diğerlerine göre 1 feet daha yüksek olan “highcube” konteynerler dünya denizlerinde sürekli yer değiştirmektedirler.

2.1.1. Konteynerlerin Ölçeklendirilmesi

TEU terimi İngilizce “Twenty-footEquivalentUnit” kelimelerinin kısaltmasıdır. Konteynerize edilmiş yükler için bir endüstri standardı olarak 1969 yılında İngiltere'de gemi inşası ve deniz taşımaları üzerine çalışan Richard F. Gibney tarafından bulunmuş ve kullanılmaya başlanmıştır. İleride muhtemel konteyner sayısının artması ve dünya üzerindeki yük çevriminin kontrol altında tutulabilmesi adına bazı standardizasyon çalışmalarına ihtiyaç vardı.Çeşitli gemilerin ve farklı boyutlardaki konteynerlerin istatistiklerini kolayca tutabilmek için Richard bu terminolojiyi üretti. “1 TEU 20 feet'lik konteyneri ifade etmektedir ve 34 metreküplük bir hacme sahiptir. Konteynerler uzunluklarına göre 5 kategoride üretilmektedir. Bunlar;20 ft (6,1 m), 40 ft (12,19m), 45 ft (13,7 m), 48 ft (14,6 m) ve 53 ft (16,2 m) şeklindedir (URL6).

Günümüzde yoğun olarak 20 ft (1 TEU), 40 ft (2 TEU) veya 45 ft. (2,25 TEU) konteynerler kullanılmaktadır. Konteyner kapasitesi hesaplanmasında (gemiler, limanlar vs.) TEU (Twenty-FootEquivalentUnits) ölçü birimi kullanılmaktadır. 1 adet 20 ft. Konteyner 1 TEU'luk ölçü birimine, 1 adet 40 ft. Konteyner ise, 2 TEU veya 1 FEU (Forty-FootEquivalentUnits)'luk ölçü birimine karşılık gelmektedir. Standart bir 20 ft. konteynerin;

- Kapı genişliği 2,34 metre,
- Yüksekliği 2.292 metre,
- İç hacmi 33,2 m³,
- Maksimum yük kapasitesi (payload) 28.230 kg,
- Boş ağırlığı 2.250 kg ve
- Maksimum toplam ağırlığı (darası ve yükün kendisi) 30.480 kg'dır (URL7).

2.1.2. Konteynerlerin Yapı Özellikleri

Konteynerler imal edilirken birçok detay göz önünde bulundurulur. Konteyner duvarlarının imalatı yapılırken düşük fiyatlı ve sağlam olması nedeniyle çoğunlukla çelik konstruksiyon tercih edilir. İç kısımda tabanı imal ederken ise diğer malzemelere göre fiyat olarak yüksek ancak güçlü, ezilmez, esnek ve onarım sırasında kolayca değiştirilebilen hatta yükün rahat dizilmesini sağlayan özel tahtalar kullanılmaktadır. Ayrıca, konteynerlerin imalatında sadece konteynerin taşıyacağı ürün düşünülmeden konteynerin boşken taşınmasını kolaylaştıracak çalışmalar da yapılmaktadır. Konteynerin alt kısımlarına forklift tırnaklarının girebileceği yuvalar tasarlanarak, forkliftler tarafından taşınabilme olanağı sağlanmaktadır. Hatta elleçleme kısmında ise raylı vinç (gantrycrane), mobil vinç ve spreader ile elleçlenebilmesi için konteynerlerin köşelerinde özel güçlendirilmiş kilit yerleri yapılmaktadır. Bu sayede elleçlemede kolaylık sağlanmış ve süreç minimize edilmiş olacaktır.

Konteynerlerin tabanında ve ana iskeletin yapımında çelik profiller kullanılmaktadır. Konteynerlerin yan duvarlarında ise 3 farklı madde

kullanılmaktadır. Yan duvarlarda kullanılan malzemeler;dalgalı çelik sacgüçlendirilmiş alüminyum sac,camyünü ile güçlendirilmiş plastik kaplamalı kontrplak olup bunların her biri darası en hafif ve en sağlam taşıma kabını oluşturmak için optimize edilmiştir (URL8).

2.1.3. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri

Genel anlamda konteynerler içine sığabilecek tüm yüklerin taşınması için uygundur. Ağırlıklı olarak pahalı, yüksek kapasitedeki ve soğutma tertibatına ihtiyaç duyulacak ürünlerin taşınması için tercih edilir. Genel manada ise, konteynerler içine sığabilecek tüm yüklerin taşınması için uygundur. Deniz taşımacılığında kullanılan birçok konteyner tipi bulunmaktadır.

2.1.3.1. Standart Konteyner

Standart konteynerler genel yükler için tasarlanmıştır. Ayrıca genel yük taşıma amaçlı konteyner olarak da adlandırılmaktadır.

Standart konteynerlerin bazılarının tek bazılarının ise iki kapısı vardır. Kapısından sığabilecek tüm kuru yükler için uygun bir taşıma aracıdır (URL9).

2.1.3.2. Üstü Açılabilir Konteynerler (Hard Top Container)

Üstü açılabilir konteynerler ürünün fiziksel olarak konteynere sığmadığı ve yükün konteynerin yüksekliğinden uzun olduğu durumlarda tercih edilir. Makine taşımalarında yoğun olarak tercih edilir. Standart konteynere sığmayan bazı ürünleri bu tip konteynerlerin açılabilir çelik tavanı olması nedeniyle kolaylıkla taşıma imkânı sağlanabilir. Bazı durumlarda konteynerin dışına taşan yüksek kargolar nedeniyle konteynerin üstü açık bırakılabilir ya da bir branda ile örtülebilir (URL10).

2.1.3.3. Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)

Üstü açık konteynerler yüksekliği fazla olan yüklerin taşınması amacıyla üretilmişlerdir. Bu konteynerlerin üzeri açık bırakılabileceği gibi ayrıca branda ile de kapatılabilir. Standart konteynerde taşınması zor olan bazı ürünler bu konteynerde brandanın esnek olması sayesinde taşınabilmektedir (URL11).

2.1.3.4. Açık Konteynerler (Flatrack Container)

Açık konteynerlerin standart konteynerlerden farkı yan duvarları ve tavanının olmamasıdır. Bu nedenle, standart ve üstü açık konteynerlere üst taraftan ve yan taraftan sığmayan yüklerin taşınmasında kullanılır. Özellikle ağır, yüksek veya geniş boyutlardaki iş makinesi, araç ve jeneratör gibi yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir (URL12).

2.1.3.5. Platform Konteynerler (Platform Container)

Platform konteynerler yüksek ağırlıktaki ve hem üstten, yandan hem de arka taraftan taşıması bulunan yükler için tercih edilir. Platform konteynerin tabanı çok güçlü olması nedeniyle ağır yükleri taşımada kolaylık sağlar. Çoğunlukla minibüs, yat gibi yükleri taşımada kullanılır (URL13).

2.1.3.6. Havalandırmalı Konteynerler

Kalkış noktasından varış noktasına kadar bozulması muhtemel ürünlerin havalandırılarak taşınmasını sağlayan konteyner türleri olarak adlandırılırlar. Özellikle kahve çekirdeği, fındık gibi ürünlerin taşınmasında tercih edilirler. Konteynerin içerisinde taşınan ürünlerin bozulmaması için hem altta hem üst tarafta havalandırma kanalları bulunmaktadır. Bu kanallar hem su girişini engellemeyi hem de ürünlerin havalandırılmasını sağlamaktadır.

Havalandırmalı konteynerler ayrıca pasif havalandırmalı veya kahve konteynerleri olarak ta bilinirler. Havalandırmalı konteyner özellikle Afrika limanlarından alınan yüklerde sıkça kullanılır. Yüksek nem farkının olduğu bölgeler arasında oldukça yaygındır (URL14).

2.1.3.7. Soğutmalı Konteynerler

Taşıma süresi boyunca sıcaklığının değişmemesi gereken dondurulmuş gıdalar, meyveler gibi yüklerin taşınması için yoğun olarak kullanılmaktadır. Bu konteynerler diğer konteyner türlerinden farklı olarak buzdolapları gibi kendi iç sıcaklıklarını kontrol edebilme özelliğine sahiptir. Konteynere birleşik şekilde soğutma ünitesine sahiptirler. Gemiye yüklendiklerinde ise geminin elektrik sisteminden yararlanarak kendilerine yeterli enerjiyi sağlamaktadırlar. Ayrıca,

konteynerin dışından içerideki sıcaklık değeri konteynerin üzerinde bulunan göstergeler sayesinde tespit edilebilir. Konteynerin dışında bulunan sıcaklık göstergesinden sefer boyunca sıcaklık değişimlerini de kontrol etmek mümkündür. Bu konteynerlerin taşınması ile ilgili bazı sorunlar oluşmakta olup 3. bölümde değinilmiştir (URL15).

2.1.3.8. Dökme Yük Konteynerleri

Bu konteynerlere dökme yükleri doldurma işlemini yapabilmek için konteynerin üst kısmında 455 mm'lik 3 adet kapak mevcuttur. Yine aynı şekilde konteynerden yüklerin boşaltılması için ise ön kapağın altında 2 adet kapak mevcuttur. Yoğun olarak tahıl gibi dökme yük taşımalarında kullanılmaktadır. Bu tür konteynerler genelde dökme yük gemilerinin minimum yükleme kapasitesinin altındaki yük meblağlarında kullanılır (URL16).

2.1.3.9. Tank Konteynerler

Tank konteynerler sıvı veya gaz haldeki yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Silindir şeklinde bir tank çelik dikdörtgen yapı yapının içine yerleştirilmiştir. Taşıma sırasında yükün sarsıntılar sonucu çalkalanmasını önlemek amacıyla tankın minimum %80'i dolu olmalıdır. Ancak sıcaklık ile oluşacak genişlemenin tehlike oluşturmaması için de tankın doluluk oranı %95'i geçmemelidir. Şarap, su, boya, yanıcı gaz, petrol türevi sıvı maddeler taşınması için tasarlanmıştır (URL17).

2.2. Konteyner Gemileri

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 931. Maddesinde belirtildiği üzere, tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, "gemi" sayılır. Suda ekonomik çıkar sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen bu tür bir gaye için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına kullanılırsa kullanılсын "ticaret gemisi" sayılır (URL18, URL19).

Standart ticaret gemileri ile taşınan yükler genellikle yükleme, taşıma ve boşaltma sırasında bazı hasarlara maruz kalmaları, gemi ve liman personelinin

yüklere yakın ve direkt temas halinde olmaları dolayısıyla bazı tehlikelere maruz kalmaları nedeniyle yükler konteynerlere konularak taşınmış ve bu konteynerlerin taşınması için yapılan gemilere de konteyner gemileri denilmiştir. Konteyner gemilerinde yükleme ve boşaltmanın çok hızlı yapılabilmesi, insan faktörünün hatalarının minimize edilmesi ve personel sayısının azaltılabilmesi büyük avantaj olarak kabul edilmektedir (Akdoğan,1988: 27).

Konteynerler farklı tip gemiler ile taşınabilmektedir.

2.2.1. Genel Maksatlı Yük Gemileri (General Cargo Vessels)

Bu gemiler kuru yük veya dökme yük taşımak üzere dizaynedilmiştir.Genel amaçlı yük gemileri eski tasarım gemiler olup artık üretimden kaldırılmıştır fakat dünyanın her yerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Eğer iyi yüklenmiş ve emniyete alınmış iseler konteyner için güvenli bir seyir sağlayan gemilerdir (URL20).

2.2.2. Çok Amaçlı Konteyner Gemileri (Multi PurposeVessels)

Bu tip gemiler açık yapıdadır. Ambar kapağı alanları nispeten güverte alanından daha büyüktür. Bu durum vinçlerin direkt olarak konteynerlere ulaşmasına izin verir. Denizaşırı taşımacılık yapan bu tip gemilerin genellikle yükün 2/3'ü ambar içerisinde, 1/3'ü ise güvertede taşınmaktadır. Bu tip bir oranlama geminin denge unsurları ile de yakından ilgilidir (URL20).

2.2.3. Yarı Konteyner Gemisi (Semi ContainerVessels)

Boyutları, güverte yükleme ekipmanları, yük taşıma kapasitesi gibi özellikleri standart konteyner taşımacılığına uygun olarak tasarlanmıştır. Bu tip gemiler aslında kargo gemisi iken konteynerler için ambarlar eklenerek konteyner gemisi haline getirilmiştir. Bu gemilerin en belirgin özelliği, limana ait gentrykreynlere, mobil kreyne veya spreaderlielleçlemeye gerek kalmadan, kendi üzerindeki sabit vinçler aracılığıyla yükleme, tahliye ve şifting operasyonları yapabilmektedir. Yarı konteyner gemilerinin avantajı bu tip araç ve gerece sahip olmayan Afrika ülkeleri gibi üçüncü dünya ülkeleri veya gelişmemiş küçük limanlarda, içsu limanlarında konteyner yüklemesi yapabilesidir. Bu tip gemilerin özel konteyner gemilerine

göre dezavantajları da mevcuttur. Operasyon süresi nispeten daha uzundur. Limanlarda daha az süre kalması ve dolayısıyla zaman tasarrufu imkânsızdır. Gemilere yükleme, dökme yük gemilerinin yüklendiği kadar zaman almaktadır (Sır, 1988: 30).

2.2.4. Günümüz Konteyner Gemileri Sınıflandırması

Günümüzde çeşitli konteyner yükü ve yük metrajları bulunmaktadır ve bu konteynerleri taşımak için farklı boyutlarda konteyner gemilerine ihtiyaç duyulmaktadır.

- Panamax; 290 metre uzunluğundadır. Ortalama 13 metre su çekimine sahiptir. Genişliği ise Panama Kanalından geçmesine imkân sağlayacak büyüklüktedir, ortalama olarak 32,2 metredir. Bu gemilerde genişlik sınırlaması olması geminin üzerine 13 sıra konteynerden fazla konmasına imkân sunmamaktadır. Ortalama olarak 4.800 TEU' ya kadar yük taşıyabilirler. Bu gemideki yükleri elleçleyecekgentri vinçlerin kollarının uzanma mesafesinin 13 konteyner yan yana ve 14-15 konteyner üst üste yerleşmesine karşılık gelecek şekilde olmalıdır.
- Post-Panamax; ilk Post-Panamax gemiler 1980' lerin sonunda tamamlanmıştır. Fakat bu gemiler Panama Kanalından geçmek için çok geniştir. Ortalama yük kapasitesi 4.300 TEU civarındadır.Bu gemiler ise ortalama olarak 6.000-7.000 TEU taşıyacak şekilde tasarlanmıştır. Yeni üretilen bu Post-Panamax gemiler yaklaşık olarak 48 metre genişliğinde ve güverte üstünde 16-17 sıra konteyner taşıma kapasitesine sahiptir. Su çekimi ise 13,5-14 metre dolaylarındadır. Konteyner elleçleme vincinin 17 sıra yana ve 15-16 sıra üstte uzanacak şekilde olması gerekmektedir. Süper Post-Panamax; 9.000 TEU taşıma kapasitesine sahiptir. Gemi genişliği 44-46 metredir. Su çekimi ortalama olarak 14 metredir. Güverte üstüne 18 sıra, altına ise 16 sıra konteyner koyma kapasitesine sahiptir. Elleçleme işlemini yapacak vinçlerin 16-17 konteyner üstte ve 18 sıra yana uzanma özellikleri olmalıdır. Mega Konteyner Gemileri; en büyük konteyner gemileri bu gemilere örnek verilebilir. 15.000 TEU veya daha fazla elleçleme kapasitesi olan gemilerdir. 400 metre uzunluğu, 70 metre genişliğindedir. Güverte

üstünde 28 sıra yan yana konteyner dizilebilme kapasitesine sahiptir. Konteynerleri elleçleme için farklı tipteki birkaç vinç beraber kullanılmaktadır (URL21).

2.3. Dünya’da Konteyner Taşımacılığı

Uluslararası ticaretin gelişmesi açısından tüm Dünya genelinde deniz taşımacılığının önemi büyüktür. Çünkü Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %90’lık bölümü denizyolu ile yapılmaktadır (URL22).

Dünya genelinde deniz taşımacılığının tercih edilmesinin başlıca nedenleri arasında; uzak mesafelere yüksek miktardaki ürünleri tek seferde ve hızlı bir şekilde daha ucuza ulaştırabilmesidir. Bir geminin yakıt, kumanya, personel ile donatılıp yüklenmesi işi her ne kadar maliyetli gibi görünse de yüksek miktarda yük yüklendiğinden birim maliyet oldukça ekonomiktir. Ayrıca kıtalararası taşımacılıkta, ürünlerin gidecekleri ülkeye kadar geçecekleri tüm sınırlardan sorunsuz bir şekilde geçmesi vakit kaybını da önlemektedir. Deniz taşımacılığı, deniz aşırı taşımacılıkta tercih edilen en avantajlı taşımacılık şeklidir. Çünkü diğer taşımacılık modları olan havayoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur. Fakat deniz taşımacılığının bu avantajlarını kullanabilmek için büyük yatırımların yapılması, ülkelerin lojistik altyapılarının ve hukuki zeminin sağlam temellere dayalı olması gerekmektedir. Bu bağlamda Deniz ticareti çok büyük yatırım gerektiren ve kullanılan araçların pahalı olduğu bir sektördür (URL23).

1950’li yılların sonunda ilk ticari konteyner faaliyetinin başladığı dönemden ilk bölmeli konteyner gemisinin 1960’lı yıllarda oluşturulmasına kadar geçen süre konteyner taşımacılığının başlangıç yılları olarak bilinmektedir. Dünya deniz taşımacılığının bu dönemde artmaya başlaması nedeniyle konteynerler yeni yeni gelişmeye başlamıştır. Konteynerlerin deniz taşımacılığında bu dönemde kullanılmaya başlaması beraberinde belirsizlikleri de getirmiştir. Bu belirsizlikler neticesinde riskli görülen konteyner taşımacılığına yapılan yatırımlar kısıtlı düzeyde kalmıştır (URL24).

1960’lı yıllarda henüz limanlarda yerini almamış olan konteynerlerin taşımacılıkta sağladığı avantajlar sayesinde hızla dünya ticaretinin vazgeçilmez bir parçası olacağına sinyallerini vermiştir. 1970’li yıllar ise adaptasyon aşaması olarak

bilinmektedir (URL25). Bu aşamada konteynerlerin taşıma şekli olarak dünya üzerinde kabul görmeye başlamasıyla beraber, intermodal tesislere yapılan yatırımlar hız kazandı. Çok sayıda konteyner terminalinin ve bölmeli (cellular) konteyner gemisinin inşası ve dönüşümü yapıldı. Konteynerlere özel, gerekli personel sayısını azaltmaya yönelik, yüksek güvenilirlikli ekipmanlar tasarlandı ve seri üretime geçildi. Bu gelişmelerin sonucu olarak konteyner taşımacılığı üzerindeki risk faktörü azaldı. Hatta yükleme işinde gemi personelinin ağırlığını azaltıp, yükleme müteahhitlerinin ve terminalin sorumluluklarını arttırdı.

1990'lı yıllarda ise konteyner taşımacılığı gelişme dönemi içerisine girmiştir. Bu dönemde konteyner taşımacılığı, özellikle Çin'in dünya ekonomisinde etkin rol oynamaya başlamasıyla dünya ticaret düzeninde ve üretim stratejilerinde ciddi şekilde etkiler oluşturmaya başlamıştır. Ortaya çıkan yeni üretim kaynakları, uzun mesafe (transatlantik ve trans pasifik) konteyner servislerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu aşamada, yeni sınıf post-panamax konteyner gemileri dünya denizciliğinde etkili bir taşıma aracı olarak kendini kabul ettirmiştir. Bununla beraber konteynerle taşımacılık özellikle demiryolu ve barç servisleri (iç su yolu taşımaları) ile karanın daha iç bölgelerine ulaşmaya başlamıştır (URL26).

1990'lı yıllardan günümüze olan süreçte deniz yolu taşımalarında konteyner kullanımı hız kazanmış ve o günlere göre kat kat artmıştır. Konteyner taşımacılığı o yıllardan sonra birçok evreden geçmiştir (URL27).

2000'li yıllarda ekonominin gelişmesi ile birlikte daha hızlı, daha güvenilir ve daha az maliyetli taşımacılık isteği ön plana çıkmıştır. Bu yıllarda konteyner trafiğinin olgunlaşması, dünya ekonomisindeki olgunlaşma ile bağlantılı olarak gelişmiştir (URL28).

Son yıllarda gelişmiş ülkelerin konteyner trafiği incelendiğinde, konteyner potansiyeline sahip karışık eşyada büyük oranlarda konteynerleşmenin gerçekleştiği görülmektedir. Konteyner taşımacılığının getirdiği ekonomik avantajlar sayesinde tüm dünyada sıklıkla tercih edilen bir taşımacılık sistemi haline gelmiştir (URL29).

Dünya genelinde günümüzde diğer taşımacılık türlerine nazaran; karayolu, demiryolu, deniz yolu ve havayolu gibi tüm taşımacılık modlarından en az ikisinin bir arada kullanıldığı ve kapıdan kapıya taşımacılığa izin veren kombine taşımacılık

yaygınlaşmaktadır. Kombine taşımacılık ile konteyner taşımacılığın bir arada görüldüğü ülkelerde taşımacılık oranlarında artışların yaşandığı bilinen bir gerçektir (URL30).

Bugün itibariyle Çin Limanlarının Dünya genelinde konteyner elleçleme rakamları incelendiğinde ciddi bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir. Bu durum dünya ticaretinin son dönemde Çin yoğunlaşmasının en temel göstergelerindendir (URL31).

Tüm dünya genelinde ne kadar olumsuz yönü olsa da karayolu taşımacılığına kapıdan kapıya taşımacılığı desteklemesi nedeniyle ihtiyaç duyulmaktadır. Gelecek yüzyıllarda ise tek ulaştırma türü yerine daha çok kombine taşımacılık sisteminden yararlanılacağı kesinlik kazanmıştır. Bu yönde de gelişim izlenmektedir. Dolayısıyla karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu ortaklaşa hizmet sunmuş olacaklardır. İşletmeler; denizyolu, karayolu ve havayolunu bazı durumlarda tek ulaştırma tipi olarak seçmeye devam edecektir. Petrol, doğalgaz gibi bazı özel taşımalarda ise her zamanki gibi boru hattının devam etmesi ve ilerleyen dönemde de bu alanda yoğunlaşması beklenmektedir (URL32).

2.4. Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı

Dünya konteyner taşımacılığında Türkiye’nin payı sadece %0,8’dir. Bu oran Türkiye’nin konteyner taşımacılığındaki durumunu net bir şekilde ortaya koymaktadır. Dünya geneline oranla oldukça düşük bir konteyner taşımacılığımız bulunmaktadır. Oysaki konteyner taşımacılığının büyük bir kısmı deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır (URL33).

Türkiye, dünya üzerindeki coğrafi konumu ve kıtalar arası rotalara yakın oluşu nedeniyle, Türkiye’nin bölgedeki aktarma yükleri çekebilme olasılığı vardır. Son yıllardaki aktarma yüklerdeki yoğunlaşma da bu görüşü desteklemektedir. Komşu ülkelerdeki politik istikrarsızlık ve yanlış limancılık, Türkiye’nin avantajlarını arttırmaktadır. Ancak mevcut liman alt yapısı ile bölgedeki aktarma yükü karşılamak mümkün değildir. Türkiye’nin ana gemilere hizmet verebilecek ana limanlara ihtiyacı vardır. Ana limanlarda sadece fiziki altyapıya değil, aktarma yüklerin en kısa sürede aktarımını sağlayacak gümrük mevzuat kolaylıkları ve gümrük altyapısına da ihtiyaç vardır (URL34).

2.5. Konteyner Taşımacılığının Avantajları

Yukarıda farklı özellikleri anlatılan konteynerlerin taşımacılıktaki avantajları şöyle sıralanabilir;

- Birçok taşıma modülüne uyumludur yani kombine taşımaya uygundur.
- Konteynerlerde kullanılan özel malzemeler sayesinde içlerine su geçmemektedir. Böylece gemi güvertesinde ve limanda bulunan konteynerlerin içindeki yükler bozulmalara karşı korunmaktadır.
- Güvertede veya liman gibi açık alanlarda dahi üst üste ve yan yana sıralanabilmesi nedeniyle depolanması kolaydır, hacimleri yüksek kapasitede olduğu için tek bir seferde 30-40 tona kadar yük taşınabilir.
- Konteynerler kilitlenebilmektedir ve limanda oluşabilecek hırsızlıklara karşı güvenilirdir.
- Yapılarından dolayı limanlarda yükleme ve boşaltma operasyonları hızlı bir şekilde gerçekleştirilir ve liman kapasitesini artırma imkânlarına sahiptirler.
- Konteynerler yükün yükleme yerinden varma yerine kadar açılıp kapanmasına gerek kalmadan kolayca bir vasıttan diğerine aktarılabilirdiği için, konteyner taşımacılığı, çeşitli nakil vasıtaları ile yapılan kombine taşımacılığın da hızla gelişmesine sebep olmuştur.
- Konteynerler çeşitli boylarda ve çeşitli maddelerle ambalajlanan heterojen malların tek bir taşıma ve yükleme birimi haline getirilmesini sağlamıştır (Deniz, 1982: 17).

Sigorta masraflarında azalmaya neden olmaktadır. Malların depolama maliyetlerini azaltmaya neden olmaktadır. Taşıyanlar konteyner kullanılmasını teşvik için navlunda bir indirim yapmaktadırlar (Deniz, 1982: 22). Konteynerler içindeki malları hava ve iklim şartlarına göre korumaktadır (Çakıcı, 1978: 37). Gümrük kolaylığı sağlanmaktadır. Diğer bir fayda da yük hasarlarındaki azalmadır. Zarar hallerinin bir kısmı da kötü istif nedeni ile ortaya çıktığı için, ilgililerin, istifte

başarılı olmalarını temin edecek yeterli bilgiye sahip olmaları için çalışmalar yapılmaktadır (Deniz,1982: 22, Omağ, 1973: 409).

2.6. Konteyner Taşımacılığının Dezavantajları

Konteyner ve konteyner gemilerinin inşası maliyetli bir iştir ve bu iş için büyük altyapı çalışmalarına ve büyük yatırımlara ihtiyaç vardır. Konteyner ve konteyner gemilerinin bakım onarımı oldukça pahalıdır. Buna karşılık konteynerleşmenin alternatifi olarak görülen paketleme işlemi daha ucuzdur, konteynerler sürekli kullanıldıkları için bakım-onarım masrafları doğacaktır ve bu da yüksek maliyetleri beraberinde getirecektir. İstihdam yönünden de olumsuz bir yönü bulunmaktadır. Konteynerleşme işgücünü azaltacağı için istihdamda olumsuz etki yaratacaktır. Yükleme ve boşaltma işlemlerinde limanlarda yeterli alanın bulunmaması zaman kaybına ve yükte meydana gelebilecek hasarlara yol açmaktadır (URL35).

Sigorta açısından ise özellikle konteynerlerin güvertede taşınması kayıp ve hasarların oluşma riski açısından ciddi maliyetlere sebep olmaktadır. Ağır hava koşullarında, özellikle kış mevsimi veya okyanus geçişlerinde yaşanabilecek olası ciddi yük hasarları beklenebilmektedir. Güvertede bulunan geleneksel şekilde ambalajlanmış yüklerin darbesinden doğacak hasarlara oranla konteyner gibi sert, hacimli ve ağır bir cismin çarpmasından doğabilecek hasarların daha şiddetli ve ağır olabileceği doğaldır. Rıhtımdaki yükleme işleminden dolayı tekne, yükleme araçları ve bizzat konteynerler böylesine ağır hasarlara uğramaktadırlar. Tek şekil ve ölçü altında yapılmamış konteynerleri gemiye istif de benzer problemler ortaya çıkarmaktadır. İstif sırasında iyi dengelenmeyen konteynerler liman işçilerine cismani zararlar vermektedirler. Güvertede taşınan konteynerler ise riziko oranını arttırmaktadır. Ağır yalpaya düşen bir geminin sert stabilite kondüsyonunda güverte yüküne, bordadan alacağı muhtemel dalgalar nedeniyle ciddi zararlar verebileceği aşikârdır. Güvertede taşınan konteynerlerin kötü hava şartlarından, ani manevralardan korunması şarttır. Ayrıca konteynerizasyon nedeniyle ortaya çıkan Insured Bill of Lading denilen konşimento tipinde taşıyan sadece mesuliyet değil sigortayı da üzerine almış durumdadır ve bu nedenle navlun da yükselmektedir (Deniz, 1982: 27).

Yeterli yük bulunması konteyner gemilerinin hareketini planlar, belirler. Yük bulunmaması hali taşımayı ekonomik olmaktan çıkarmakta, limanda lüzumsuz bekleme zaman tasarrufu avantajını ortadan kaldırmakta ayrıca, eksik yükle hareket ise konteyner taşımacılığının ekonomik yönünü zayıflatmaktadır.Yine de kurulan ekspres hatlar (liner taşımacılık) kolayca terk edilmemekte, istikrar ön planda tutulmaktadır (URL36).



3. KONTEYNER TAŞIMACILIĞI İLE İLGİLİ KURUM VE KURULUŞLAR, MEVZUAT KAYNAKLARI, GÜNCEL HUKUKİ ZEMİN

Bu bölümde Türkiye’de Konteyner ve Deniz Taşımacılığı’na yön veren, gerekli yasal düzenlemeler hazırlayan, uygulama sorunlarının giderilmesinde rol oynayan ve Türk Denizciliği’nin gelişiminde katkıda bulunan kurum ve kuruluşlara, mevzuat kaynaklarına ve mevcut şartlara göre sorunların ve çözümlerinin oturtulması gereken hukuki zemine değinilmiştir.

3.1. Konteyner Taşımacılığı İle İlgili Ulusal Kurum Ve Kuruluşlar

Konteyner taşımacılığı ve deniz ticareti ile ilgili ülkemizde bulunan kurum ve kuruluşlar, sektörün yönlendirilmesi, mevzuat kaynaklarının düzenlenmesi ve modernleştirilmesi, taşımacılık işini yaşıyan olarak icra eden firmaların, yüklenicilerin ve gönderen/ alıcı firmaların sorunlarının değerlendirilmesi ve çözüme ulaştırılması amaçlı, birbirleriyle koordinasyon içerisindedirler. Bu kurum ve kuruluşlar aşağıda belirtilmiştir.

3.1.1. Ulaştırma ve Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Coğrafi açıdan denizciliğe oldukça elverişli olan ülkemizin denizcilik alanı uzun yıllar müsteşarlık bazında temsil edilmiştir. Atatür’ün Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllardaki teşviki ile demir yolu ve denizcilik alanında ciddi yatırımlar yapılmış iken, özellikle 20. yüzyılın ortasında Türkiye politik olarak, taşıma türlerinden karayoluna ağırlık verince denizcilik alanında yapılan yatırımlar da azalma görmüştür. Denizyolu taşımacılığı’na gereken önem verilmemiştir.

Ancak, ekonominin küreselleşmesi ve deniz ticaretinin uluslar arası boyutlara ulaşması, taşımacılığında en önemli ayağının denizyolu ile yapılan taşımacılık haline gelmesini sağlamıştır. Bu durumda müsteşarlık düzeyinde temsil edilen denizcilik sektörü hantal kalmış ve sorunların çözümünde Bakanlık düzeyinde temsil, ihtiyaç haline gelmiştir. Bu nedenle, 2011 yılında Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılarak yerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bırakmıştır. Daha doğrusu

hâlihazırda varolan Ulaştırma Bakanlığının ismi değiştirilmiştir. Bakanlık denizcilikle ilgili düzenlemeleri kendi alt hiyerarşisinde belirlemiş olduğu genel müdürlükler aracılığı ile gerçekleştirmektedir. Bu organlar;

- Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı (URL37)

Ülkemizde denizcilik sektörü ile ilgili en yetkili kurum Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır. Üst düzeydeki denizcilik faaliyetleri Bu bakanlık tarafından yürütülerek, birçok atılım mümkün hale gelmiş ve sektörde iyileşme çalışmalarına hız verilmiştir (URL38).

3.1.2. Deniz Ticaret Odası Ve Örgüt Ağı

Deniz Ticaret Odası, 26 Ağustos 1982 tarihinde kurulmuş olup denizcilikte standardizasyon ile ilgili faydalı çalışmaları olmuştur ve devam etmektedir. Deniz Ticaret Odası İstanbul merkezli Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz ve İstanbul Deniz Ticaret Odalarından oluşan bir birliktir. Bununla beraber; İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye ve Karadeniz Ereğlisi ve Batı Karadeniz Bölgesi şubesi isimleri ile şubesel bir örgüt ağı da bulunur. Deniz Ticaret Odası, sektör ile ilgili verileri toplar, düzenler, istatistikler oluşturur ve bunları kurum, kuruluşlar, eğitim kurumları ve özel sektör ile paylaşarak normlar oluşturulmasına destek olur. Uluslararası kuruluşlara üyedir. Deniz Ticaret Odası böylelikle, dış ticarete deniz taşımacılığını kolaylaştırarak geliştirmeyi hedefler. Deniz Ticaret Odası'nın üyeleri arasında, gemi sahipleri, gemi acenteleri, komisyoncular, elleçleme ve boşaltma işlemleri yapan kuruluşlar, sigorta şirketleri gibi deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren kuruluşlar bulunur. Deniz Ticaret Odası sektörü yakından takip ederek her yıl topladığı bilgileri yayın olarak da sektöre ve diğer ilgililere sunmaktadır (URL39), (URL40).

3.1.3. Türk Loydu Vakfı

Türk Loydu; 1962'de kurulmuş olup güvenilir ve alanında uzman klas kuruluştur. Belgelendirme ve onay verme gibi fonksiyonları bulunmaktadır (URL42).

Klâs kuruluşları, gemilerin teknik verimliliğini ve kondüsyonunu denetleyerek, sınıflar ve belgelendirir. Sınıflama faaliyeti, evelden oluşturulmuş kural ve kaidelere uygunluk bazında değerlendirilir. Belgeleme ise Uluslar arası Hukuk ve Yerel mevzuat kapsamında değerlendirilir (Koyuncu, 2008: 3).

Gemilerin sınıflandırılması, dünya çapında yapılan ve gerekli olan bir iştir. Yeni gemi alımları, satışı, gemilerin periyodik aralıklarla, denize denize elverişli olduğunun kontrolü gibi fonksiyonlarıyla sektörün önemli ve ayrılmaz bir bileşenidir. Gemilerin sınıflandırılması işi 17. Yüzyıla kadar gitmektedir. O dönemde kayıt tutmanın ve arşivlemenin zayıf olduğu aşikârdır. Bu yüzden Edward Lloyd isimli kişinin kahvehanesinde denizciler bilgi paylaşımında bulunur, gemilerin mevcut kondüsyonları değerlendirilirdi. Edward Lloyd zamanla kayıt işlemini bizzat yapmış ve arşiv oluşturmuştur. Böylelikle denizcilikte yeni bir alan oluşmuş ve sınıflamanın ilk örnekleri oluşmuştur (URL43).

3.1.4. Diğer Kuruluşlar

Yukarıda belirttiğimiz kuruluşların yanı sıra, denizcilikle ilgili ülkemizde, bir şekilde katkıda bulunan birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır.

3.1.4.1. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı:

Türkiye'de meslek birliklerinin, kurum ve kuruluşların, deniz ticaret odası dâhil diğer sivil toplum kuruluşlarının ağırlıklı olarak bağlı bulunduğu kurumdur. Bünyesinde barındırdığı devlet organları bakımından denizcilik ve uluslar arası ticaret için oldukça fonksiyoneldir (URL44).

3.1.4.2. Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü

Sağlık Bakanlığı'na bağlıdır ve karasularımız içerisinde sağlık ile ilgili sorunları irdeler, kayıtlarını tutar, gerektiğinde müdahale eder. Gemi adamlarının sağlık durumlarını kontrol eder ve periyodik olarak belgelendirir (URL45).

3.2. Konteyner Taşımacılığı ile İlgili Uluslararası Kuruluşlar

Deniz yolu ile taşımacılık işi uluslararası boyutu olan ve birçok düzenlemenin hâkim olduğu bir alan olduğundan, sektör ile ilgili, uluslararası bağlamda düzenemelerde bulunan birçok kuruluş vardır.

3.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü, IMO (International Maritime Organisation)

Uluslararası Denizcilik Örgütü, IMO'nun kuruluşu 1948 yılında BM üyeleri tarafından 1948 yılında Cenevre'de imzalanmıştır. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz uluslar arası nitelikten dolayı, sektörün ihtiyaçlarını belirlemek ve bu alanda gerekli düzenlemeleri yapmak için kurulmuştur. Bu sayede, denizciliği, modernleştirerek çağa ayak uydurmasını sağlamak mümkün olmuştur (URL46).

19. yüzyıl başlarında denizcilikle ilgili ikili anlaşmalar yolu ile bazı düzeltme ve iyileştirme çabaları olmuş olsa da her ülkenin kendi iç hukukunun olması ve anlaşmazlıkların devat etmesi üzerine bu örgütün kurulması ihtiyaç haline gelmiş ve nihayetinde BM tarafından 1948'de kurulmuştur. Kurulduğu günden beri oluşturduğu alt komitelerle birçok soruna ışık tutmuş ve ciddi düzenlemeler yapmıştır (URL47), (URL48).

3.2.2. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü, (International Organization of Economical Co-Operations), (OECD)

OECD'nin kuruluşu 1960'ta imzalanan Paris Sözleşmesine dayanmaktadır. Kuruluşundaki gaye 2. Dünya savaşının izlerini ekonomik anlamda silmek ve Avrupa ülkelerinin tekrar refaha kavuşması olarak nitelendirilebilir. OECD'nin asıl amacı, Marshall Plânının Avrupa'da uygulanmasıdır. Günümüz itibarıyla aralarında Türkiye'nin de bulunduğu tam 33 ülke OECD 'ye üyedir. Edinilen amaç, sanayileşen batı ülkelerinin kendi arasında kurduğu dayanışmadır. OECD komitelerinde başta

deniz ticareti olmak üzere, haksız rekabeti önleyen bir dizi düzenlemeler yapılmaktadır (URL48).

3.2.3. Uluslararası Çalışma Örgütü, ILO, (International Labour Organisation)

Uluslar arası Çalışma Örgütü de yine denizcilik alanında, özellikle denizci personelin çalışma koşullarını denetleyen, bu konuda düzenleme yapan kuruluşlardan biri olarak görev yapmaktadır. İnsan gücünün eskisi kadar olmasa da ciddi bir yer tuttuğu sektör, istihdam açısından oldukça geniştir. Ağır çalışma koşulları, deniz ve liman personelinin üzerinde hassas durmaya gereksinim gösterir. Bu yönden Uluslar arası Çalışma Örgütü konu ile ilgili en yakın örgüttür.

Uluslar arası Çalışma Örgütü de denizcilik alanında düzenleme yapma yetkisi olan uluslar arası kuruluşlardan biridir. Denizcilik, liman işletmeciliği, denizyolu ile taşımacılık oldukça geniş bir istihdam potansiyeline sahip olduğu için bu sektörde çalışanların hakları da uluslar arası normlarla güvence altına alınmaktadır. Ayrıca, bu sektörün çalışanları, sektörün kendine has özellikleri ile farklı çalışma koşullarına sahip olduğu için konu hakkında düzenleme yapma ve tavsiyelerde bulunma konusunda en yetkin kuruluş ILO'dur. ILO'nun gemi adamlarının uluslar arası sularda tanınmasını sağlayan kimlik kartları ile ilgili sözleşmesi 1948 yılına aittir. Böylece, gemi adamı statüsünün taşıdığı anlam uluslar arası boyutta kabul görmüştür (URL49).

3.2.4. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

BM örgütsel yapısı içerisinde ışık tutulan ve gerekli desteğin sağlandığı birçok sektör vardır. Ekonomik yardımlaşma, işbirliği, kalkınma ve uluslar arası ticaret ile ilgili örgütlü yapıya haiz en temel kuruluş UNCTAD'tir. Kurulumundaki hedef, adından da anlaşılacağı gibi milletlerin iktisadi yapılarının kontrolü ve geliştirilmesi, gelişmiş ülkelerin veya gelişmekte olan ülkelerin dirsek temasının artırılması olarak nitelendirilebilir (URL50).

UNCTAD denizcilik sektörünün üzerinde özel olarak durmaktadır. Öyle ki bu alanda özel bir çalışma grubu oluşturulmuştur. United Nations Commission on

International TradeLaw(URL50). UNCITRAL bahsetmekte olduğumuz uluslararası sözleşmelerin odağındadır (URL51).

3.2.5. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS (International Chamber of Shipping)

Dünya genelinde üretilen ürünlerin, hizmet akışının deniz ve okyanuslar üzerinden kıtalararası boyutta yapıldığını düşünülduğünde, denize kıyısı ister olsun ister olmasın, tüm dünya ülkelerinin gözlerini deniz ticaretine çevirmeleri ve yaşanan yeni gelişmelere odaklanmaları kaçınılmazdır. Bu gereksinim, tüm dünyada, deniz ticaretinde söz sahibi olan Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasına sebep olmuştur. Uluslar arası Ticaret Odası bünyesinde ticaret odası bulunan aralarında Türkiye'nin de bulunduğu tüm ülkeleri kapsar (URL52). Uluslar arası Deniz Ticaret Odası 1921 yılında kurulmuştur. Örgüte Üyelik firmanın kendi ülkesinde bulunan odaya kaydı ile oluşur. ICS teknik, ekonomik ve politik sorunlarla ilgilenir. (URL53), (URL54).

3.2.6. Bimco (Baltic And International Maritime Council)

Bimco, Türkçe ifade ile Baltık Milletlerarası Denizcilik Komitesi bu alanda en büyük denizcilik komite örgütüdür. Örgüt kendi üyelerinin hak ve menfaatlerini koruma amacını gütmektedir.

Üyelerinin çokluğu, gemi sahibi firmaların dışında sektörde yeralan diğer kuruluşların da üye olmasındandır. Bimco'nun üyeleri için işlevi, denizcilikte kullanılan formları matbulaştırarak standardize etmek ve yaşanacak sorunların henüz oluşmadan, önlenmesi ve tarafların haklarının korunmasının sağlanmasıdır. Denizcilik alanında Bimco, yeni oluşturulan kuralların pratikte yer bulmasını, oluşturduğu matbu formlarla sağlar. Türkiye'nin de desteklediği Bimco'ya üye olanların da aralarında bulunduğu yaklaşık 3000 üye bulunmaktadır (URL55), (URL56).

3.2.7.Uluslararası Denizcilik Komitesi, CMI (Comitee Maritime International)

Bu komitenin amacı Denizcilik alanında Deniz Ticaret Hukuku ile ilgilenmektir. Denizyolu ile yapılan özellikle konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ile kullanılan matbu formlar ve genel şartların standardize edilmesi ve bunun dünya genelinde olması örgütün amaçlarındandır. Modernleşmei iletişimin klaylaşması ve teknolojinin gelişmesi, birçok yasal değişikliği de günden güne gündeme getirdiğinden, böyle işlevsel bir örgütün varlığı kaçınılmaz olmuştur. Bunun dışında örgüt, gelişmekte olan ülkelerdeki eğitim ile de yakından ilgilenir. Az gelişmiş ve gelişmekte olan orta ölçekli firmalarla işbirliği yaparak deniz ticaretine katkıda bulunur (URL57).

3.3.Temel Kavramlar Ve Mevzuat Kaynakları

Konteyner Taşımacılığı ile ilgili sorunların çözümünde referans kabul edeceğimiz mevzuat kaynakları, 6102 sayılı TTK, tüzük ve yönetmelikler, deniz taşıması ile ilgili uluslararası sözleşmelerdir.

Konteyner taşımacılığı'nda, taşıma işine ilişkin hangi kuralların geçerli olacağı ve sorunun oturtulacağı hukuki zemin konusunda farklı şartlara göre farklı uygulamalar görülmektedir. Taşıma işinin tarafları yani taşıyan ya da gönderilen ve taşıyan imzaladıkları anlaşmada uyulması gereken uluslararası kurallar bütünü açık bir şekilde belirtebilirler. Veya kullanılan matbu formda, taşıma türüne uygun taşıma senedinde genel şart olarak belirtilebilir. Bunların dışında, uluslararası sözleşmelerin, uluslararası hukuk kurallarına göre uygulanacak yetkili hukuk bağlamında uyuşmazlıkta ele alınır. TTK.'nın 902. maddesine göre taşımacılık işi ne ile yapılıyorsa bu taşımacılık türüne ait uluslararası bir anlaşma varsa, bu anlaşmanın hükümleri öncelikli olur ve uygulanır. Yabancılık unsuru taşıyan bir sözleşmede ise, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır (Adıgüzel,2015: 256).

Bahsekonu konvansiyonların uygulanma şartları yine bu konvansiyonların içeriğinde yer almaktadır. Böylelikle, her uluslararası konvansiyon, zarar yerinin bilinip bilinmemesine ve kendi uygulama şartları kapsamında yetkili hukuk olacaktır (Adıgüzel,2015: 256). Yani, zarar yerinin bilinmesi ve bunun deniz yolu ile taşıma

işi sırasında olması halinde Türkiye'nin deniz taşımacılığı ile ilgili taraf olduğu sözleşmeye göre hüküm verilir.

Türkiye şuan sadece 1924'te imzalanan Hague (Lahey) kurallarına taraf olmuştur. 6102 Sayılı TTK ise Hamburg Kuralların'dan etkilenmiŝ, Lahey Kurallarıyla çeliŝmeyen kısımları iç hukuka alınmıştır. Eğer konteyner taşıma işi, muhtemel multimodal taşıma kapsamına giriyorsa, ister iç hukuk isterse uluslararası konvansiyonlar olsun, multimodal taşımaya uygun özel hükümler öncelikli olur (Adıgüzel, 2015: 256).

Konteyner Taşımacılığı ile ilgili sorunların çözümünde referans kabul edeceğimiz mevzuat kaynakları, 6102 sayılı TTK, tüzük ve yönetmelikler ve deniz taşıması ile ilgili, ilerde değineceğimiz uluslararası sözleşmelerdir.

3.3.1. Konteyner'in Hukuki Niteliği

1972 tarihli konteynerlerle ilgili Uluslararası Gümrük Sözleşmesi ile bu sözleşmenin uygulanması hakkında çıkarılan yönetmeliğin 4. maddesinin 5. Fırkasına göre, konteyner, "taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve (i) İçerisine eşya koymak için bir kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış; (ii) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam; (iii) Yeniden yüklenmesini gerektirmeden, bir veya daha fazla taşımacılık türü ile eşyanın taşınmasını kolaylaştıracak şekilde özel olarak imal edilmiş; (iv) zellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış; (v) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş ve (vi) İ hacmi bir metre küp veya daha fazla olan bir taşıma aracı; kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş birtaŝıma aracı olarak tasarlanmıştır" (URL58).

Pratikte konteyner, tasarım ve üretim aŝamalarında da "Nasıl kolay ve hızlı yüklenip boŝaltılabilir" sorusu üzerinde durulmaktadır. Bu hem konteynerin iinin yüklenmesi ve boşaltılması hem de konteynerin kendisinin elleçlenmesi için geçerlidir.

Konteyner her ne kadar ambalaj masraflarından tasarruf sağlasa da bir ambalaj da sayılmaz, çünkü bu fonksiyon konteynerin kullanım amacına değil,

devamlılık niteliğine sahiptir. Konteyner ambalajdan farklı olarak malı muhafaza amacıyla değil, taşımada verimliliği, sürati sağlama, taşıma masraflarını azaltma gibi hususları gerçekleştirmek üzere kullanılmaktadır. Yani ambalaj bir malın dışına geçici olarak koruma amacı üstlenmiş olsa da aslında farklı yüklemelerde defaten kullanılacak pratik bir ekipman olarak algılanmalıdır (Deniz, 1982: 76).

Konteyner, her yük çeşidine ve özelliğine göre imal edilir. Konteyner hukuki açıdan doğrudan doğruya yük olmadığı gibi nakil vasıtası ve ambalaj da değildir. Taşımada sürati sağlayan ve masrafları azaltan, hareket edebilen muhafaza kabıdır. Konteyner taşımacılığı önemli bir taşıma tekniği olarak kendini belli etmiştir ki, bu sistemde navlun ve diğer masraflarda (sigorta ambalaj vs.) azalma olmakta, yük zararları da aynı şekilde asgariye inmektedir. Bunun yanı sıra taşımada hızlı gerçekleşme sağlanır. Konteynerli taşımacılığın emniyeti ve kolaylığına rağmen bazı hususlarda sorunlar doğabilir. Özellikle, deniz yolu ile taşımalarda ortaya çıkan hasarların kesin olarak ne zaman ve gemiye gelinceye kadar hangi taşımacının taşınması esnasında meydana geldiğini saptamak güçlük arz eder. Bunlar, konteynerin tamamen kaybolması, kırılma hasarları, konteynerin çalınması, paslanma hasarlarıdır. Uygulamada bu tip risklerin sigorta ile karşılanması yoluna gidilmektedir. Gemi ile konteyner taşımacılığında da konşimento düzenlenir ve klotlar eklenebilir. Taşıyıcının sorumluluğunun tespiti için konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerde nerede ve kim tarafından doldurulduğu, içindeki emtiadan taşıyıcının bilgisinin olup olmadığı, nerede kimlerin huzurunda kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gerekir. Bu hususlar ise konşimento kayıtlarından anlaşılabilir. Konteynerli Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu limandan limana yapılan konteynerli taşımalarda yükün teslim alınmasına ilişkin esaslar konvansiyonel taşımalara nazaran herhangi bir fark göstermez. İstif taşıyan tarafından yapılmış ise istiflemek üzere yüklerin, aksine yükleten tarafından yapılıyorsa konteynerize yükün teslimi söz konusudur. Yükün gemiye kadar taşınması safhasında gemi taşıyan sıfatını taşıyorsa sorumlu olur. Konteyner yükleten tarafından istif edilip taşıyana tevdi edilmesi halinde taşıyan istif kusurundan sorumlu olmaz. Konteynerli Taşımalarda Konşimentoya Konulan Çekinceleri ise şu şekilde sıralayabiliriz. Konteynerli taşımalar genelde FCL (tam konteynerli taşıma) esasları dairesinde yapılır ve konşimentoya “Shipper’s Load and Count, yükleyici tarafından sayılarak

yüklenmiştir ve “Said toContain” yükleyicinin beyanına göredir şeklindeki ibareler bulunduğu takdirde, taşıyanın sorumlu olmadığı karinesi ortaya çıkar (Hepgülerler, (2010).

3.3.2.Konşimento’nun Hukuki Niteliği

Yeni TTK’ya göre “Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir (URL59).

Bu belge ayrıca taşıyanın eşyayı gönderenden teslim aldığını kanıtlar. (Kender: 121). Konşimentoların tesellüm belgesi, emtiayı temsil, taşıma sözleşmesi ve karine fonksiyonları bulunmaktadır (Tekil, 1998: 253-255).

Konşimento mal gemiye alındıktan sonra ve yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından düzenlenir. Konşimento ilk bakışta yükletenin talebine bağlı olarak düzenleniyor gibi görülebilir. Fakat bugün uygulamada, her taşımada akreditif muamelelerinde zorunlu olarak konşimento düzenlenmektedir. Taşıyandan başka kaptan veya donatanın bu konudaki yetkili temsilcisi de örneğin acentesi da konşimento düzenleyebilir.(Tekil, 1998: 158). Konşimento düzenlenmesi ile ilgili olarak, bilgilerin yanlış girilmesi, kopyası ile işlem yapılması ciddi sorunlar teşkil etmektedir.

Konşimento tesellüm ve yükleme konşimentosu olarak ikiye ayrılmaktadır. Tesellüm konşimentosu henüz mal gemiye yüklenmemiş iken taşıyan tarafından teslim alınması halinde verilen konşimentodur (Akdoğan, 1988: 155). Yükleme konşimentosu ise mal gemiye yüklendikten sonra düzenlenen, bir kopyasının alıcıya gönderildiği konşimentodur (Kender, 2012: 122).

TTK.’nın 1100. Maddesine göre konşimento taşınacak yükün cinsi, miktarı, haricen belli olan vaziyeti ve markalarına dair kayıtlar hakkında karine teşkil eder. TTK.’nın 1110. Maddesine göre ise yükler taşıyana kapalı kaplarda veya ambalajlı olarak teslim edilmiş ise taşıyan “belli değil”klozu koyabilir. Bu takdirde konşimento adı geçen kayıtlar bakımından karine teşkil etmez ve ayrıca 1100. Maddenin son fırcası uyarınca bir şerhin yazılması halinde de konşimento karine teşkil etmez

(Deniz, 1982: 42). Pratikte konşimento temiz tutulup “*mate’sreceipt*” üzerinde remarklar yazılmaktadır.

3.3.2.1. Konteyner Taşımacılığı’nda Kullanılan Konşimento

Konteyner taşımacılığında asıl olan iki tip konşimento kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi tesellüm konşimentosu olan Atlantic Container Line’in konşimentosudur. Konşimentonun arkasına malların yüklendiği yazıldığı takdirde yükleme konşimentosu haline gelmektedir. Konşimentoya göre zararın hangi safhada meydana geldiği anlaşılamiyorsa taşıma esnasında meydana gelmiş sayılacak ve sorumluluk Lahey Kurallarına göre belirlenecektir. Bu konşimentonun bir özelliği de taşıyana yükleri güverteye koyabilme imkânı tanınmasıdır. Güverteye yük alma tercihi taşıyanın inisiyatifinde olup gerekli tedbirleri aldıktan sonra güverte yüklemesi yapabilir. Konşimentoya göre taşıyan deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmekte, gemiye kadar veya gemiden sonra yapılacak olan taşımanın ise teminini üzerine almaktadır (Deniz, 1982: 47).

İkinci tip konşimento ise MerseyGroupage konşimentosudur. Bu tip konşimentonun özelliği ise ne gemi çalıştıran ne de geminin sahibi olmayan konteyner işleticileri tarafından düzenlenmesidir. Bu kişiler yükleri toplayan, konteynere istif eden ve teslim alma yerinden varma yerine kadar taşınmasını temin eden kişilerdir. Bu konşimento ise yükleme konşimentosudur. Teslim yeri, nerede istif edildiği yazılıdır. Konşimento mallar gemiye yüklendikten sonra düzenlenmekte ancak yükün taşıyana tesliminden sonra geçerli itibaren geçerli olmaktadır (Deniz, 1982: 47). Yük ile ilgili Konşimento kayıtları ihtilaf durumunda önemlidir ve incelenmesi gerekir.

Son dönemlerde ve uygulamada konteyner taşımacılığında konşimentonun vasfını yitirdiği görülmektedir. Özellikle yükleme konşimentosunda amaç satıcının satış bedelini temin olduğu, teoride doğru olmasa da konşimento kopyasının alıcıya ulaştırılmasıyla ve konteyner taşımacılığında yükleten malı ilk taşıyana teslim ettiği anda satış bedelini alabildiği için, yükleme konşimentosuna gerek kalmadığı kabul edilmektedir (Deniz, 1982: 146). Ayrıca konteyner taşımacılığı genellikle karma taşımaların konusu haline geldiği için burada Through bill of lading denilen

konşimento tipi düzenlenir olmuştur (Deniz, 1982: 147). Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda da konşimento değerli evrak olmaktan çıkmıştır.

3.3.3. Yeni TTK, Tüzük ve Yönetmelikler

Hollanda'da 1991 yılında yapılan taşıma hukuku reform kanunu ile taşıma hukukuna dair köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Bu reformda, genel bir taşıma sözleşmesi kavramının ve taşıma sözleşmesine yönelik kuralların tüm taşıma türleri için geçerli olması en önemli değişiklik olarak görünmektedir. Bu yaklaşım, daha sonradan Alman taşıma hukukunda, 6102 sayılı TTK ile de Türk Hukuku'nda görülmüştür. Lahey kuralları ile genel olarak paralel olan 5. Kitap 931. maddeden itibaren deniz ticaretine ayrılmıştır. Günlük iş akışından ziyade sözleşme-anlaşma yapısını değiştirecek değişiklikler bulunmaktadır. Genel olarak eski kanunun dilinin güncellenmesi, kullanılmayan hüküm ve tanımları iptali, daha sade, anlaşılır, günümüz ticaretine uygun bir kanun hazırlanması çabasıyla hazırlanmış olup Yeni TTK, eski TTK'daki taşıma senedini değerli evrak olmaktan çıkarmıştır. Uygulamada kullanılmayan ve pek çok sorunlar çıkaran taşıma senedinin kıymetli evrak olma niteliği yerine CMR m.9 daki gibi taşıma senedinin ispat kuvvetine tanınan değer daha önemli hale gelmiştir. Taşıma senedi taşıyıcı tarafından da imza edilmişse eşyaya dair yazılan bilgilerin kayıtlara uygun olduğunun taşıyıcı tarafından da denetlenip teyit edildiği varsayılır. Yeni TTK ile taşıyıcının ziya ve hasar sorumluluğu ile gecikme sorumluluğu aynı ilkelere bağlanmıştır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında genel ve sebepler ayrılmış ve tanımlanmıştır (URL60).

Taşıma Kanunu'nun öngördüğü tazminattan aşağısı sözleşmede yer alsa bile geçerli değildir. Acentalar da tanımlanmış, taşıyıcı gibi sorumluluk sahibi aynı zamanda göndericinin hakkını da taşıyıcıya karşı korumakla hak sahibi ve görevli. Aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerden doğacak ihtilaflardan dolayı acenta, müvekkili adına dava açabileceği gibi kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir. Acentanın yetkisini aşarak yaptığı sözleşmelere müvekkili onay vermezse acenta sorumlu olacak. Taşıma işleri komisyoncuları da imzaladıkları sözleşme kapsamında taşıyıcı gibi sorumluluk taşımaktalar. Gönderen ve Taşıyıcı arasında Taşıma Sözleşmesi düzenlenir.

Denizde Yükleten ve Taşıyan arasında Navlun Sözleşmesi kapsamında; Gönderenin borcu Taşıma Ücreti (denizde Navlun), Taşıyıcının yükümlülüğü ise eşyayı teslim aldığı şekilde bir noktadan diğerine ulaştırırken özen gösterip korumak, ve bu işi zamanında yapmaktır. Gönderen ayrıca taşıyıcıya refakat belgelerini teslim etmekten bundan sonra da taşıyıcı bu evrakların kaybından meydana gelebilecek zararlardan sorumludur. Türk Ticaret Kanunu dışında Deniz Taşımacılığı dolayısı ile Konteyner Taşımacılığı ile ilgili kanun ve yönetmelikler, Kabotaj Kanunu, Kıyı Kanunu, Turizmi Teşvik Kanunu, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname, Gemi Sicili Nizamnamesi, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük, Gemi Acenteleri Yönetmeliği, Limanlar Yönetmeliği, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'dir.

3.3.4.Konteyner Taşımacılığı İle İlgili Uluslararası Sözleşmeler

Denizyolu ve dolayısı ile Konteyner Taşımacılığı ile ilgili uluslararası sözleşmeler sırasıyla;

- 1924 – Lahey Kuralları / Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
1968 – TheHague-Visby Rules / TheHague Rules as AmendedbytheBrussels Protocol (Visby Rules)
- 1971 – Carriage of GoodsbySeaAct (England)
- 1978 – Denizyoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Dair Birleşmiş Miiletler Sözleşmesi (United Nations Convention on Contractsforthe International Carriage of GoodsbySea – Hamburg Rules)
- 1982 – Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (Unclos)
- 1982 – United Nations Convention on theLaw of theSea (Unclos)
- 1993 – International Convention on MaritimeLiensandMortgages2'dir (URL61), (URL62).

3.3.4.1. Hague / HagueVisby Kuralları

Deniz taşıyanları yıllar boyu, pazarda üstlendiği misyon ve elinde bulundurduğu güç avantajını kullanarak temel hukuki sorumluluklarını bile

kendilerinden muaf tuttukları hükümlerle taşıma sözleşmeleri hazırlayıp taşıyana dikte etmeye devam etmişlerdir. Bunun sonucunda da uluslararası toplum, pazarda rekabet şansı az olan tarafların yanında, onların haklarını koruyacak kurallar topluluğu oluşturma ihtiyacı hissetmiş ve bu alanda çalışmalar başlamıştır. Böylelikle 25 Ağustos 1924 tarihli Konşimento'ya dair bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon'un (Brüksel Konvansiyonu) hazırlanması ile sonuçlanmıştır. Kullanılmaya başladığı dönemde oldukça başarılı olmuş olup modernleşme ile birlikte uygulamada bazı sorunlar yaşanmaya başlamış ve yeni konvansiyonlar oluşturulma ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç daha sonra Hırvatistan'ın en büyük liman şehri olan Rijeka'da toplanan CMI (Comite Maritime International) Genel kurulu'nda uygulama alanının genişletilmesi ve değişiklik gerektiren bölümlerin düzenlenmesi için alt komisyon kurulması ile devam etmiş ve 19-22 Şubat 1968'de Visby'de toplanan diplomatik konferansta "1924 Tarihli Konşimento İle İlgili Bazı Kuralların Değiştirilmesine İlişkin Protokol" kabul edilmiştir. Böylelikle 20. Yüzyılın son çeyreğinden 21. Yüzyıla kadar baskın rejim olarak etkinliğini sürdürmüştür (Kara, 2014: 5-6).

3.3.4.2. Hamburg Kuralları

Lahey Kurallarının reform çabaları Visby Kurallarından sonra da devam etmiş ve taşıyan ve taşıtan arasındaki sorumluluk paylaşımı da dahil olmak üzere yeni bir alternatif kurallar topluluğu oluşturma gereksinimi ile UNCITRAL'e tavsiyelerde bulunulmuştur. UNCITRAL, 1969 yılında "Uluslararası denizcilik Çalışma Grubu"nu oluşturmuş ve Lahey Kuralları'nı deniz taşımacılığı bakımından yeniden değerlendirme, düzeltme ve gerekirse yeni bir uluslararası anlaşma oluşturulması amacıyla görevlendirmiştir. Devam eden çalışmalar sonucunda "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi" tasdik eden Türkiye'nin de aralarında bulunduğu birçok devlet tarafından onaylanmamış ve beklenen desteği görmemiştir. Esasında Hamburg Kuralları önceki tüm konvansiyonları da kapsayan ve tek çatıda birleştiren bir kurallar topluluğu olarak tasarlanmıştır (Kara, 2014: 9).

3.3.4.3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları yani Eşyaların Kısmen veya Tamamen Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (Convention on Contracts for International Carriage

of Goods Wholly or Partly by Sea), taşıma hukukuna işilkin tek çatı altında toplamaya yönelik en yeni konvansiyondur. Konvansiyon dünyanın en gelişmiş liman kentlerinden biri olan Rotterdam'da 23 Eylül 2009'da imzalanmıştır. RK günümüze kadar toplam 24 devlet tarafından imzalanmış fakat yürürlüğe girmesi için 20 devlet tarafından kabul edilmesi (ratification) gerekmektedir (Adıgüzel, 2015:53). 17 Temmuz 2012 itibariyle sadece İspanya ve Togo konvansiyonu kabul etmişlerdir. RK'nın, denizyolu ile taşımada kuralları bütünleştirme, tek çatı altında toplama ve kuralların günümüz sistemine ve teknolojisine uyarlama amacı olmasının yanında pragmatik bir nitelik taşıması, konvansiyonun ana felsefesini oluşturmaktadır. Rotterdam Kuralları'nın oluşturulmasındaki amaçlar; sektörün ticari gereksinimlerini gidermek, kuralları yenilemek ve modern hale getirmek, geniş kapsamlı bir kurallar bütünü hazırlamak ve hukuktaki yeni gelişmelere uyum sağlamaktır (Kara, 2014: 23).

Hamburg Kuralları da incelendiğinde görülen Politik yaklaşım bu kuralların oluşturulması esnasında göz önünde bulundurulmuş olup aynı hataya düşülmemeye çalışılmıştır. Uygulamada yüz yüze kalınan sorunların çözüm çabası Rotterdam Kuralları'nda dikkat çekmektedir (Adıgüzel,2015:53).

Taşıma sözleşmesinde yer alan; yükün taşıyıcıya ve alıcıya teslim noktaları ile yükleme veya boşlatma limanlarının kurallara taraf olan ülkelerden birinde olması durumunda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları bu noktada en çok Hague Kuralları'na göre farklılık göstermektedir zira bu kurallar, ancak konşimentonun düzenlediği ülkenin kurallara taraf olması durumunda uygulanabilmekteydi (Kara, 2014).

Adıgüzel'e göre, Rotterdam Kuralları yürürlüğe girdiğinde, dört taşıma yöntemini düzenleyen uluslararası konvansiyonlar ile RK arasında bir ihtilaf olması halinde, unimodal taşımalara bu konvansiyonlar önceliklidir (ADIGÜZEL, 2015: 56).

Rotterdam Kurallarından önceki kurallara göre taşıyanın taşınan yük üzerindeki sorumluluğu; yükleme limanında yükün yüklenmesi ile başlayıp boşaltma limanında yükün gemiden tahliyesi ile sona ermektedir. Rotterdam Kuralları'nda ise bu durum farklılık arz etmektedir. Taşıyan, sahada yük elleçleme, yükleme ve tahliye

işlerinden, yükü depolamaktan freight forwarding hizmetlerine kadar tüm süreçten sorumlu tutulmaktadır. Buna ilave olarak ilgili ülkede eğer iç deniz, kara ve demir yolu taşımasını içine alan ve geçerli bir hukuki zemin yoksa Rotterdam Kuralları taşıma sürecinin bu adımlarını da kapsamına almaktadır. Fabrika kapısında konteyner içine istiflenip, gönderilene teslim edilen bir konteynerin kapaklarının açıldığı anda hasarlandığı görülen bir malın hangi noktada hasarlandığını çözmek oldukça zor bir durumdur, Rotterdam Kuralları ile bu malın hangi noktada hasarlandığı problemi ortadan kalkabilir, Taşıyan kimliği ile hareket eden taraf malın taşıyıcıya teslim noktasından alıcıya teslimine kadar yük ile alakalı sorumlu olup, hasarın kendi özensizliği veya kusurundan kaynaklanmadığını ispatla yükümlü olacaktır (URL63).

Rotterdam Kuralları, taşıtanın taşıyana karşı sorumluluklarını detaylandırmıştır. Böylelikle, taşıtanın malı teslimine ilişkin standartlar belirlemiştir. Ayrıca taşıtanın yük hakkında taşıyana doğru bilgiyi sağlaması yükümlülüğü net bir şekilde ifade edilmiştir. Tehlikeli madde taşımalarına ilişkin özel kurallar belirlenmiştir. Buna göre taşıyan taşıtana tehlikeli maddenin karakteri hakkındaki bilgiyi, malın tesliminden önce sağlamak ile yükümlüdür. Ayrıca yükün yolculuğu süresince tehlikeli maddenin kanun hükümlerine, regülasyonlara ve diğer düzenleyici kurallara göre taşıtan tarafından işaretlenmesi gerekmektedir. Bu anlamda taşıtanların hangi noktada ne gibi sorumlulukları olduğu konusuna da nitelik kazandırılmıştır (Adıgüzel, 2015,56).

Önceki kuralların aksine Rotterdam Kuralları, deniz taşımacılığına ilave olarak bir başka taşıma şeklini içeren(kara veya havayolu) ve belirli bir navlun miktarı karşısında yükün taşınmasını konu alan tüm taşıma sözleşmelerini kapsamaktadır. Elektronik taşıma kayıtlarının da bu kapsam dâhilinde olması, kuralların e-ticareti takip ettiğini ve yasal altyapıyı hazırladığını gözetmektedir (URL63).

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyan; yükün kaybı, hasarlanması ve gecikmesinden sorumludur. Pek tabidir ki bu çok geniş bir ifade olarak algılanabilir zira, taşıyanın da Rotterdam Kuralları çerçevesinde tanımlanmış olan ve sorumluluktan muaf sayılabileceği durumlar sıralanmıştır. Önceki kurallar incelendiğinde bu konuda en kapsamlı muafiyet kalemlerinin, liste halinde Hague ve

Hague/Visby Kuralları'nda ele alındığı görülmektedir. Bunlara göre; malın gecikmesi, hasarlanması veya kaybı; “kaptan, pilot veya gemi adamının veya taşıyana hizmet edenlerin gerçekleştirdiği seyir hatasından veya işletme hatasından” kaynaklanıyorsa taşıyanın herhangi bir sorumluluğu yok idi fakat Rotterdam Kuralları bu maddeyi de, bu maddeye sığınarak taşıyanın sorumluluktan muaf olması ihtimalini de ortadan kaldırmıştır. Hague Visby ve Hague Kuralları'na göre taşıyan; malın hasarlanmasından, gecikmesinden veya kaybolmasına sebebiyet veren hadisenin taşıyanın gerçek kusuru veya ihmali sebebiyle meydana gelmediğini şayet sorumluluktan muaf olabilmekteydi. Rotterdam Kuralları oldukça geniş kapsamlı olarak yorumlanabilecek bu maddeyi de kapsamı dışarısında bırakmıştır (URL63).

Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğu konusunda getirdiği bir diğer yenilik ise; denizde mal kurtarma veya çevreye verilebilecek olası bir zararı engellemek adına alınan önlemler sebebi ile yükte meydana gelebilen hasarlanma, gecikme veya kayıptan taşıyanı sorumlu tutmaması olarak görülmektedir. Bu hususta hedeflenmiş olan, iletişim imkanlarının kısıtlı olduğu, ve sefere çıkıldıktan sonra, iletişimin donatan ve gemi kaptanı arasında sınırlı kaldığı dönemlerde, sorumluluğun haklı larak taşıyandan uzak olması, gem, kaptanının pratikteki yetki ve sorumluluklarının daha ağır oluşu, görevlerini ifa ederken inisiyatif almak durumunda kalmalarıdır. Yeni oluşturulan kurallar denize elverişlilik konusunda da taşıyana ciddi sorumluluklar yüklemiştir. Hague/Visby ve Hague Kuralları'na göre taşıyan, yalnızca seferin başlangıcında gemisini denize elverişli tutmak ile yükümlü iken artık tüm sefer boyunca gemiyi denize elverişli tutmak durumundadır (URL65).

3.3.5. Yeknesaklığın Mevcut Olmayışından Duyulan Kaygı

Önceki Milletlerarası Sözleşmeler gibi Rotterdam Kuralları'da eşya taşınmasını düzenleyen kurallar ile ilgili yeknesaklığı oluşturmak amacıyla büyük bir kesim tarafından desteklenmiş, bu güçlü irade sözleşmenin kabulüne olduğu gibi, hem resmi kararın önsözünde hem de metnin 2. Maddesinde yansıtılmıştır. *UNCITRAL'in kuruluşuna dair Genel Kurul kararının ilk açılış cümlesi “uluslararası ticaret hukukunun uyumlaştırılması ve birleştirilmesini sağlamayı” ve bir sonraki madde ise “yeknesaklığın mevcut olmayışından duyulan kaygıyı” hatırlatmakta,4.ve 5.maddeler, Genel Kurul'un, “daha fazla yeknesaklığın sağlanmasının yararlı olacağına” dair inancını ifade etmektedir.*(Kara, 2014:23)

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın ve diğer sözleşmelerin yeknesaklığı sağlayamamalarındaki sebeplerden en önemlisi, milli mahkemelerin, konvansiyonları rejimin uygulanmasından ziyade, milli hukukun diğer yönleriyle kendi iç bütünlüğünde, ilgili tutarlılığının korunma çabasıdır (Kara, 2014:24).

3.3.6. Uluslararası Sözleşmelerin İç Hukuk İle Olan İlişkisi

Denizler hangi amaçla kullanılırsa kullanılsın uyulmak zorunda olunan birtakım kurallar, standartlar ve teamüller vardır. Zaman zaman karasuları hududu, zaman zaman çevre ile ilgili problemler, taşıma işinin ağırlıklı olarak uluslararası boyutta olması, ülkeler arasında sorunlara neden olmaktadır. Herhangi bir konteyner yükü okyanus geçişi sırasında hasarlanabilir. Afrika'dan boş konteynerler aracılığı ile onlarca kaçak göçmen Kuzey Amerika sahillerine varabilir, soğutuculu bir konteyner Rusya açıklarında arızalanabilir ve yük bozulmasına sebep olabilir, herhangi bir ülkeye ait petrol yüklü bir tankerden sızıp akaryakıt, pek çok ülkenin kıyılarını tehdit edebilir, çevresel sorunlara neden olabilir. Dolayısıyla, ülkeler, her ne kadar kendi hukuk sistemlerinde taşıma ve deniz ticaretine yer verseler de denizlerin kullanımı ile ilgili birtakım kurallara, sözleşmelere uymak zorundadırlar (URL66).

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Türkiye konvansiyonu 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun'la (RG: 22.2.1955/8936) onaylamış ve 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ayrıca konvansiyonun temel prensiplerini, 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'ndan (Handelsgesetzbuch - HGB) iktibas yoluyla 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na almıştır. 1968 tarihli "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol" (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924). Visby Protokolü, Lahey Kuralları'nın bu husustaki düzenlemesine herhangi bir değişiklik getirmemiştir. Lahey/Visby Kuralları, 23.6.1977'de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmadığı gibi, 6102 sayılı TTK'nın kabulünden önce hükümlerinin ic hukuka alınması yoluna da gidilmemiştir. "The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea". Konvansiyon 1.11.1992'de yürürlüğe

girmiş; Türkiye tarafından onaylanmamış ve 6102 sayılı TTK'ya kadar hükümleri iç hukuka alınmamıştır (URL67).

Yapılan düzenlemelerin nedeni taşıyan ile taşıtan arasındaki dengeyi bulmayı ve dengenin taşıyan lehine haksız şekilde dönüşmesini önlemektir. Yapılan düzenlemelerin ağırlık noktasını taşıyanın sorumluluğu kavramı oluşturmaktadır. Hukukumuzda yukarıda belirtildiği üzere dolaylı olarak Lahey kuralları geçerlidir. Ancak TTK'nın temel olarak, 6102. sayılı kanunla, Hamburg Kurallarının öngördüğü sistemi kabul ettiği belirtilmektedir (URL68).

Bu tarihi gelişmeleri belirtme sebebimiz deniz ticaretinin uluslararası niteliği sebebiyle iç hukuk düzenlemelerinin uluslararası düzenlemelerden bağımsız değerlendirilemeyecek oluşudur (URL69), (URL70), (URL71).

3.3.7. Uluslararası Sözleşmelerin İç Hukuka Etkisi

Konteyner taşıma işinde, gerek ulusal gerek uluslar arası taşımalarda, taşımaya ilişkin hangi konvansiyonun uygulanacağı konusunda farklı şartlara göre farklı uygulamalar görülmektedir. Taşıma işinin tarafları yani gönderen ya da gönderilen, taşıyan imzaladıkları sözleşmede uyulması gereken uluslararası kurallar bütünü açık bir şekilde belirtebilirler. Veya kullanılan matbu formda, taşıma türüne uygun taşıma senedinde genel şart olarak belirtilmiş olabilir. Bunların dışında, uluslararası sözleşmelerin, uluslararası hukuk kurallarına göre uygulanacak yetkili hukuk bağlamında uyuşmazlıkta ele alınır. TTK'nın 902. maddesine göre taşımacılık işi ne ile yapılıyorsa bu taşımacılık türüne ait uluslararası bir anlaşma varsa, bu anlaşmanın hükümleri öncelikli olur ve uygulanır. Yabancılık unsuru taşıyan bir sözleşmede ise, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri uygulanır (Adıgüzel,2015: 256).

Daha önce de belirttiğimiz gibi bahse konu konvansiyonların uygulanma şartları yine bu konvansiyonların içeriğinde yer almaktadır. Her uluslararası konvansiyon, zarar yerinin bilinip bilinmemesine ve kendi uygulama şartları kapsamında yetkili hukuk olacaktır. Yani, zarar yerinin bilinmesi ve bunun deniz yolu ile taşıma işi sırasında olması halinde Türkiye'nin deniz taşımacılığı ile ilgili taraf olduğu sözleşmeye göre hüküm verilir. Türkiye şuan sadece 1924'te imzalanan Hague (Lahey) kurallarına taraf olmuştur.

Eğer konteyner taşıma işi, muhtemel multimodal taşıma kapsamına giriyorsa, ister iç hukuk isterse uluslararası konvansiyonlar olsun, multimodal taşımaya uygun özel hükümler öncelikli olur (Adıgüzel, 2015: 256).

3.3.8. İç Hukuk ve Uluslararası Sözleşmelere Göre Konteyner Taşımacılığı'nda Güncel Hukuki Zemin

Konteyner taşımacılığı ile ilgili milletlerarası alanda yapılması hazırlanması gereken sözleşmeler Hamburg Kuralları ile birlikte yakın tarihte oluşturulmaya başlanmıştır. Kuralsız ortamda, taşıtan büyük risk almakta iken Taşıyanın sorumsuzluğu ön plana olmuş ve bu şekilde süregelmiştir (URL72).

Dünya ticaretinde ve taşımacılığında yaşanan gelişmelere paralel olarak taşıma sözleşmelerinin yaygınlaşması, ileri teknoloji ile donatılmış gemiler ve güçlü deniz taşıma şirketlerinin oluşması sonucu, sorumsuzluk avantajını elinde bulunduran taşıyanların, taşıtanlara karşı güçleri günden güne azalarak taşıtan hakları ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu süreç uluslararası alanda uygulanacak yeni kurallar getirilmesini zorunlu kılmıştır (URL73).

İlk defa 1983'te ABD'de "HarterAct" ile taşıyanın sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır (The Harter Act and Its Limitations, I. L. Evans, Michigan LawReview). HarterAct düzenine göre donatan ticari kusurdan ileri gelen zararlardan sorumludur. Bu düzenleme ile taşıyanın gemiyi yola, yüke ve denize elverişli hale getirme ve yüke özen borcu emredici hale getirilmiş, aksini öngören her türlü karar ve sorumsuzluk kaydı reddedilmiştir (URL74).

Zamanla ileride de değineceğimiz Hague, Visby, Hamburg kurallarını da düşündüğümüzde süreç Rotterdam Kuralları'na kadar ilerlemiştir. Rotterdam Kurallarına göre taşıyanın sorumlulukları "*Taşıyan, işbu Konvansiyona tabi olarak ve taşıma sözleşmesinin koşulları uyarınca, yükleri varış yerine taşıyacak ve bunları alıcıya teslim edecektir.*" demek suretiyle taşıyanın ana sorumluluğu belirlenmiştir. Bu durum Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile de belirlenmiş ise de burada tam bir açıklık söz konusudur (URL75).

Bu kurallara göre teslimin üzerinde anlaşılan varış limanında yapılması gerekir. Aksi takdirde başka bir limanda yapılan teslim sözleşmenin ihlali anlamına

gelmektedir. Yine aynı kapsamda eşyanın gönderilenden başka bir kimseye teslim edilmesi de sözleşmeye aykırılık anlamına gelmektedir (URL76).

Taşıyanın asgari yükümlülükleri de *"Yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alma, yükleme, elleçleme, istifleme, taşıma, muhafaza etme, boşaltma ve teslim etme"* olarak sayılmaktadır (URL77). Ancak taraflar bazı istisnaları göz önüne alarak bu yükümlülüklerden istifi, yüklenmesi ve tahliyesi gibi bazılarının yükleten, kâğıt üzerindeki yükleten ya da gönderilen tarafından üstlenilmesini kararlaştırabiliyor. Bu yükümlülükler, sözleşme üzerinde taşıyanın sorumluluğu kapsamına alınıyor ve sonrasında sorumluluk paylaşımı görevlerin kimler tarafında üstlenildiği merkezinde belirleniyor. Taşıyanın kusur veya ihmalleri sebebiyle kuralları ihlal etmesinden sorumlu olduğu kişilerin; herhangi bir ifa eden taraf, geminin kaptan veya mürettebatı, taşıyanın ya da ifa eden tarafın çalışanları ve taşıyanın direkt veya dolaylı olarak talimatıyla taşıyanın sözleşme bazında sorumluluklarını yerine getiren kişiler olduğu belirtiliyor. Bu kişilerin kusur veya ihmallerinden kaynaklanan nedenlerle taşıyanın sorumluluklarının aksaması, gecikmesi gibi hallerde taşıyan birincil olarak sorumlu tutuluyor. Bu açıdan Rotterdam Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndaki taşıyanın kendi görevlendirdiği kişi veya yükleniciler ve gemi adamları ifadesini netleştirerek genişlettiği, sorumluluktan kurtulmak için gerekli özeni, yükün alıcıya teslimine kadar olan süreçte gereken özeni gösterdiğine dair ispata tabi tuttuğu anlamına gelmektedir. Zamanla oluşturulan her sözleşme ve kural topluluğu, bir öncekine göre taşıyanın eylem, kusur ve ihmallerinden sorumlu olduğu kişileri ve sorumluluk yelpazesini genişletmiştir (URL78).

Rotterdam Kuralları'nda aksi yönde hüküm verilmedikçe sorumluluğu belirleyen süre teslim noktaları arasındaki süre için yüke özen borcu da bu süre boyunca geçerli olur. Bu kapsamda bu borç taşımanın sadece deniz ayağında değil Teslim Alma'dan başlayarak diğer taşıma biçimleri boyunca da hüküm ifade eder (URL79).

6012 sayılı TTK'da gemiyi sırasıyla denize ve yola elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ile ilgilidir. Lahey Sistemi taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma sorumluluğunu yolculuğun başında ararken Rotterdam Kuralları bunu

seferin öncesi, sonrası ve sefer sırasına yayarak elverişli olma yükümlülüğünün kapsamı genişletilmiştir (URL80).

Bugün gelinen noktada, oluşan yeni manzaranın kaynağı, donatan ya da gemi ile taşıyan arasında sürekli bir iletişim imkânının bulunması, taşıyanın, taşıdığı yük ve kullandığı araç olan gemi ile ilgili sorumluluğun yükletilme çabasıdır. Buna ek olarak, taşıyanın gemiyi yola, yüke ve denize, yükün teslimine kadarki süreçte sürekli elverişli halde bulundurma gereği ve özen borcunun taşıma kabı olarak kullanılan konteynerler üzerinde de devam etmesi sayılabilir (URL81).

Taşıyanın yüke özen borcunu dolaylı ve direkt olarak iki açıdan ele alabiliriz. Yükün teslim alınması, yüklenmesi, istiflenmesi gibi unsurlar doğrudan özen borcunun içinde yer alırken, geminin seferin öncesi, başı ve sefer sırasında elverişli halde bulundurulması dolaylı özen borcu içinde sayılabilir. Lahey Kuralları ve Lahey/VisbyKuralları'na paralel olarak Rotterdam Kuralları'nda da geminin elverişli halde bulundurulması borcu kusursuz bir sorumluluk olarak değil özen yükümlülüğü şeklinde düzenlenmiştir. Ancak fark bu yükümlülüğün söz konusu sefer bakımından sürekli hale getirilmiş olmasıdır (URL82).

Kurallar kapsamında, taşıyanın asıl yükümlülüğünün yükün ziya, hasar ve gecikmesinden kaynaklandığı ortadadır. Ziya ve hasarın sözleşmede tanımı olmamakla birlikte Ticaret Hukukunda da yer alan genel tanımlar burada da yer almaktadır. Gecikme ise, yükün zamanında varış veri veya teslim noktası olarak belirlenen noktaya ulaşamaması olarak tarif edilmiştir. Gecikmeden kaynaklanan zarar yükün fiziksel olarak zarara uğraması olabileceği gibi ekonomik anlamda meydana gelebilecek zararlar da buraya dâhildir. Gecikmeden kaynaklanan zararın ekonomik zarara ilişkin sorumluluk, gecikme yaşanan yük için, ödenen taşıma ücretinin iki buçuk katına eşit bir meblayı geçmemesi şeklinde sınır belirlenmiştir (URL82).

Taşıyanın sorumluluklarından kısmi veya tamamen kurtulabileceği haller; yükün ziya, hasar veya gecikmeye neden olan ya da meydana gelmesine zemin teşkil eden olayın taşıyanın sorumlu olduğu süreçte meydana geldiğinin ispatı halinde taşıyanın sorumlu olacağı, taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi için söz konusu olayın oluşmasında kendisinin veya kusur ve ihmallerinden dolayı sorumlu olan

kişilerin kusurundan kaynaklanmadığını ispat etmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Taşıyanın bir diğer olanağı ise ziya, hasar veya gecikmenin sorumsuzluk hallerinden birinden kaynaklandığını ortaya koymasıdır. Taşıyan, zararın oluşmasında kendisi veya fiillerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabilir. Yine geminin elverişli halde bulunması yükümünün yerine getirilmemesinden kaynaklanan sorumluluğu taşıyana savunma hakkı tanımış ve geminin elverişsizliğinin ziya, hasar veya gecikmeye neden olmadığı ya da bu yükümlülüğünü yerine getirmek için gereken her türlü özen ve dikkati göstermiş olduğunu ispatlaması halinde sorumluluk halinden kurtulma şansı tanımıştır. Rotterdam Kuralları, ne Lahey/Visby Kuralları'nda ne de Hamburg Kuralları'nda olan başlangıçtaki ispat yükümlülüğünü düzenlemiş; müşterinin, ziya, hasar ya da gecikmenin taşıyanın sorumluluk periyodunda gerçekleştiğini ispat etmesi halinde ispat yükümlülüğünün taşıyana geçeceğini kayıt altına almıştır. Bu noktada Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları'ndan ayrılarak taşıyana seçim yapma hakkı vermektedir. Taşıyan ya kendisinin veya fiillerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını, ya da zararın Konvansiyonda sayılan denizcilik rizikolarından veya diğer bazı özel durumlardan dolayı meydana geldiğini karşı tarafa ispat etmek durumundadır (URL83).

3.3.9. İç Hukuk ve Uluslararası Sözleşmelere Göre Taşıyan'ın Hukuki Sorumluluğu

Konteyner taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun tespiti için konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere kimin tarafından ve nerede yüklendiği, istifinin ve bağlama işlerinin kim tarafından yapıldığı, içindeki mallardan veya satılacak şeylerden taşıyanın haberdar olup olmadığı, nerede kimlerin denetiminde mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, zarara uğrayıp uğramadığının bilinmesi gerekli ve önemlidir. Ayrıca konteynerlerle yapılan uluslar arası deniz yolu ile taşımada ulusal hukuk kurallarının yanı sıra, daha önce de belirtildiği üzere uluslar arası hukuk hükümleri de söz konusu olmaktadır. Lahey kuralları konşimentoyu imzalayan ülkelerden en az birinin bu anlaşmaya taraf olması durumunda uygulanır. Konvansiyonun uygulanması için tarafların iki farklı ülkeden olmaları gerekmez. Ayrıca konşimento dışında diğer benzeri evraklar da şartların uygulanması için yeterli olabilir (Adıgüzel, 2015: 282).

Yürürlükteki TTK.'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kuralların ana kaynağı Konşimentoya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (1924 Brüksel Sözleşmesi) Lahey/Hague Kuralları'dır. 1924 Lahey Kuralları, uluslararası eşya taşımacılığı alanında taşıyanın sorumluluğuna bir başka deyişle taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesaklık sağlamak amacıyla yapılan, İngiliz-Amerikan hukukunda uygulanan kloz sistemine dayalı ilk uluslararası antlaşmadır. Konvansiyonun 1. Maddesine göre taşıyan yükün gemiye yüklendiği andan gemiden boşaldığı ana kadar sorumludur. Böylece taşıyanın yükleme limanında yükün zilyetliğinin kendisine geçtiği zaman (henüz yük gemiye yüklenmediği için) veya boşaltma limanında yük gemiden boşaldıktan sonra sorumlu olmayacağı söylenebilmektedir. Bu durum taşıyıcı firmalar için oldukça avantajlı bir durumdur ve günden güne taşıyıcının sorumluluk alanı uluslararası sözleşmelerle genişletilmektedir. Fakat ülkemiz dâhil birçok ülke halen Hague/Visby kurallarına resmen taraftır (URL84).

1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin (Lahey Kuralları'nın sözleşme haline getirilmiş şekli) bazı hükümleri 1968 Tarihli Brüksel Protokolü ile değiştirilmiştir (Visby Kuralları). Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin içeriğinde hükümler barındıran 1968 Brüksel Protokolü ile sorumluluğun koli ve ünite ile sınırlandırılmasının yanı sıra boşaltma yerindeki cari piyasa değeri ile sınırlı sorumluluk kabul edilmiş, bu sınırlamalardan taşıyanın adamlarının piyasa değeri ile sınırlı sorumluluk kabul edilmiş bu sınırlamalardan taşıyanın adamlarının da yararlanabileceği öngörülmüştür. Bunlardan başka navlun sözleşmesine konu olan kayıp veya hasarının tazmini için taşıyan aleyhine açılacak her türlü yükün davada, bu davanın sözleşmeye ya da sözleşme dışı sorumluluğa dayanmasına bakılmaksızın taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan hükümlerin geçerli olduğu ancak bununla beraber zarar taşıyanın kasten ya da özensiz bir davranışı ile ya da her halükarda bir zarar doğacağı bilinci içinde yaptığı bir ihmal veya eylemden doğmuşsa, sorumluluğa ilişkin sınırlamaların uygulanmayacağı ve aynı şekilde davranan taşıyanın adamlarının da sorumluluk sınırından yararlanmayacakları ve aynı şekilde davranan taşıyanın adamlarının da sorumluluk sınırından yararlanmayacakları kabul edilmiştir (Kubilay, 2001: 27).

Visby Kuralları ile getirilmiş ve konteyner taşımacılığı açısından önemli olan bir başka yenilik “containerclause”dur. Bu kloz ile eşya taşınmasında konteyner, palet veya benzer bir cihaz kullanılmış ise bunların içeriğinin taraf iradeleriyle konşimentoda belirtilmiş olması durumunda, her konteynerin veya içindeki her bir ambalajın bir koli veya parça olarak değerlendirilebileceği hükme bağlanmıştır (Ateş, 2008: 12).

Deniz yolu ile taşımacılığı düzenleyen kurallardan Lahey ve Visby Kuralları, taşıyanın hangi sebeplerden dolayı sorumluluktan kurtulacağını belirtmiştir.

Uluslararası bu kurallarda sayılan sebepler şunlardır:

- Sefer esnasında, geminin sevk ve idaresinde taşıyanın çalışanları, gemi personelinin hareket, ihmal veya kusurları. Taşıyanın hata ve ihmalden ileri gelmeyen yangın (yardımcıların veya adamların sebep olduğu dâhil),
- Denizde veya gemi işletmesine elverişli sularda oluşan tehlike ve kazalar
- Arızı ve doğal afetler,
- Savaş hâli,
- Terör gibi kamusal güce karşı yapılan faaliyetler,
- Halk hareketi ve yetkili organlarca cebir veya el koyma,
- Karantina tehditleri,
- Gönderen veya mal sahibinin kusurundan kaynaklı hareket ve ihmaller,
- İşlerin grev, lokavt, tasfiye gibi sebeplerden dolayı kısmen ya da tamamen durması,
- Karışıklık ve isyan durumları,
- Denizde can ve mal kurtarma ve buna ilişkin yapılan faaliyetler,
- Yükün doğası gereği hacim veya ağırlığın fire vermesi,
- Ambalajlama, markalama veya işaret eksikliği ya da yanlışlığı,
- İspatı taşıyıcıya ait olmak üzere taşıyıcının, acente ve adamlarının ihmal ve kusurlarından ileri gelmeyen her türlü sebep bunlarla birlikte taşıyan, can ve mal kurtarma amaçlı ya da makul olan rota değişikliklerinden meydana gelebilecek hasar ve zayıdan hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır.

1978 Hamburg kuralları uyarınca ise taşıyan yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında yükün zilyetliği kendisinde olduğu sürece

sorumludur. Böylece yükün zilyetliği taşıyanda olmak kaydıyla, yükleme öncesi ve boşaltma sonrası taşıyanın sorumluluğu için tek standart getirmiştir ki, o da yükün kaybına, hasarlanmasına veya gecikmesinedir. Lahey ve Visby Kuralları'nda yükteki zıya ve hasara ilişkin ihbar süresi 3 gün ile sınırlı iken Hamburg Kuralları ile bu süre 15 güne çıkarılmıştır. Bunun yanında Hamburg Kuralları'nda getirilen bir diğer değişiklik ise taşıyanın sorumluluğunun koli ve parça başına özel çekme hakkı ile sınırlandırılmıştır (Ateş, 2008: 18).

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

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

tutulması ihtimalini de ortadan kaldırmıştır. Bunun yerine Rotterdam Kuralları bu konudaki ilk ispat hususunu taşıtana bırakmıştır. Taşıtan eğer ki kayıp, hasar veya gecikmenin taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat edebiliyorsa taşıyan sorumlu olacaktır. Bu halde de taşıyan kayıp, hasar veya gecikmenin kendi hatası veya 18. Maddedeki kişilerden birine atfedilecek olmadığını ispat ederse veya hasar, kayıp veya gecikmenin 17/3. Maddedeki durumlardan meydana geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulmaktadır (URL85).

3.3.9. Alt Taşıyan, Müteakip Taşıyan Sorumluluğu

6102 sayılı TTK'da uluslararası konvansiyonlarda var olan fiilî taşıyıcı/taşıyan kavramı ve bu kişilere ilişkin sorumluluk düzenlemesi iç hukuka alınmıştır. Böylelikle birden fazla kişi tarafından bir taşıma işinin icrası sırasında meydana gelecek zararlarda, zarar görenlerin sadece akdi taşıyıcı/taşıyana değil, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan, fakat taşıma işi bir nedenle kendisine devredilen taşıyıcı/taşıyanlara taşıma kendisi tarafından icra edilirken oluşan bu zarar için başvurulabilme imkânı getirilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nda fiilî taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğu düzenlemeleri, modern uluslararası taşıma hukuku konvansiyonlarıyla iç hukuk uyumunu sağlamakta, taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen veya yolcuları zarar sonucu doğan tazminat taleplerinin karşılanması açısından koruyucu bir nitelik arz etmektedir. Ancak himalaya klozu ve indemnity klozu bu sorumluluğu asıl taşıyana yüklemektedir.

4. TÜRKİYE'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA YAŞANAN SORUNLAR, ALINAN TEDBİRLER VE ÇÖZÜM YOLLARI

Taşıma işinin icrası sırasında karşılaşılan sorunlar, alınan tedbir ve çözüm yollarına ana başlıklar halinde değinilmiştir.

4.1. Konteyner'in Taşıma İşine Uygunluğu

Konteynerin farklı yük çeşitlerine göre dizayn edilen modelleri olsa da dünya genelinde süratle artmasının temel nedenlerinden bazıları, yüzlerce çeşit ürünün bu taşıma kapları sayesinde tekdüze hale gelmesi ve elleçleme ekipmanlarının bu tekdüze hale getirilmiş standardize konteynerlere uygun olarak dizayn edilmesi sayesinde, hızlı ve emniyetli yük operasyonlarının yapılması, böylelikle, maliyetlerin azalması ve rekabet şansının artması olarak gösterilebilir.

Taşıyan tarafından, taşıma işinden önce bu konteynerlerin bir önceki taşıma işinden, yeni bir yüklemeye uygun şekilde geçmesi gerekir. Bu bağlamda,

Yük sahibi veya temsilcileri başka bir deyişle taşıyan, yükü yükleyeceği konteyneri kontrol etmeli, yüküne uygun olduğundan emin olmalı ve iyi bir kondüsyonda taşıyana teslim etmelidir. Uygunsuz veya kirli, kendi kullanımına uygun olmayan konteyneri gerekli gördüğünde reddedebilmelidir. Malların ambalajlanarak konteynerlere istifinin uygunluğu (stuffing) ve malların taşıma işine uygun olmasını kontrol etmelidir. Hague/Visby kuralları ve genel şartlar ışığında taşıyanın özensizliği söz konusu olmadığı sürece, hiçbir şekilde konteynerin uygun olmayışı ya da kusurundan ötürü oluşacak hasar, kayıp veya zıya'dan sorumlu değildir(URL85).

4.2. Gemiden Yapılan Varış Öncesi Bildirimlerinin Aksaması ve Operasyona Etkisi

Gemiden yapılan varış öncesi bildirimler, teknolojinin gelişmesi ile daha kolay ve pratik bir hal almış olmakla beraber, deniz ticaret filolarının yaşlılığı,

network ağında yaşanan problemler gibi çözümü gemi personelinin elinde olmayan durumlardan dolayı ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Raporlama gemi için kimi zaman işkenceye dönüşmektedir. Bu gibi durumlarda geminin raporlama sistemleri üzerinde alternatifler yaratılması, günümüzde yaygınlaşan mail alışverişinin yanında ek sistemlere mutlaka yer verilmelidir. ISPS kod gereği yapılan bildirimler geektğinde deniz ticaret filolarının kara departmanları tarafından da takip edilmeli ve gerekirse destek olmaktan çekinilmemelidir.

4.3. Yük ile İlgili Belgelerin Teslim Alınması

TTK'nın 1049. Maddesi gereği deniz yolu ile yük taşıyan her taşıyan, yükle ilgili tüm gerekli bilgi ve belgeleri zamanında taşıyana teslim eder. Bu teslim, yükleme esnasında veya gerekirse öncesinde kaptana, ya da yükü teslim ettiği taşıyanın kendisine veya adamlarına olabilir. (URL86)

4.4. Yükün Taşıyan Tarafından Eksik Teslim Alınması

Yükün taşıyan eksik teslim alınması ile ilgili TTK'nın 1039. madde hükmü şu şekildedir. Deniz yolu ile konteyner taşımacılığın hazırlığında taşıyanın ilk yükümlülüğü yükü taşıyanı usulüne uygun teslim etmesi, teslim yeri sözleşmede belirtildiği gibi taşıyanın iş yeri veya taşıyanın isteği üzerine limanolabilir. Taşıyan, kararlaştırılan eşya tamamen teslim edilmemiş olsa bile taşıyanın isteği üzerine yola çıkmakla yükümlüdür. Taşıyan bu durumda navlunu tam olarak ödemek zorundadır. Yükün kısmen teslimine rağmen geminin yola çıkması durumunda taşıyan sözleşmeden vazgeçmiş sayılmaz. Bu nedenle taşıyan, geminin kendisine ayrılan kısmından istifade etme hakkına sahiptir. Bundan dolayı taşıyan, taşıyanın rızası olmadan gemiden yükten dolayı boş kalan yere başka mal yükleyemez, aksi durumda taşıyan bu suretle elde etmiş olduğu ücreti, alacağı taşıma ücretinden mahsup etmek zorunda kalacağı gibi taşıyan bundan doğabilecek zararlarını da tazmin etmekle yükümlüdür. Taşıyan bekleme süresi sonuna kadar eğer eşyayı ya da yükü teslim etmezse taşıyan bundan dolayı sözleşmeden doğan taahhütlerine bağlı kalmaz. Gemi başkaya taşıma işleri için kullanılabilir (URL87).

4.5. Konteynerlerin Geç Teslimi

Taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nun 894. maddesinde yapılan atıf gereği taşıyıcı, taşınma eşyasını taşınmak üzere teslim almasından teslim edinceye kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıya ve hasarı ile teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur. Buna göre taşıyıcı, taşınma eşyasını sözleşmede kararlaştırılan yere ulaştırılamaması, geç ulaştırılması ya da teslim aldığından farklı şekilde teslim edilmesi nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumludur. "Sorumluluğun Başlaması ve Sona Ermesi" Türk Ticaret Kanunu'nun 875. Maddesinin birinci bendinden de anlaşılacağı üzere taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için eşyayı taşınmak üzere teslim alması yeterli olup taşımanın fiilen başlamış olması gerekli değildir. Eşyanın teslim alınması iki taraflı bir hukukî işlemdir. Dolayısıyla taşıyıcı, eşyayı taşıma sözleşmesinde belirtilen borcunu ifa etme iradesi göstermelidir (URL87), (URL88).

Yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının hakları, Türk Ticaret Kanunu'nun 867. maddesinde düzenlenmiştir. Gönderen, eşyayı süresi içinde yüklemese veya yükleme yükümlülüğünün bulunmadığı hâllerde eşyayı hazır bulundurmazsa, taşıyıcı, makul bir süre vererek gönderene eşyanın yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtar eder. Birinci fıkraya hükmüne göre verilen süre içinde eşya yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir ve 865 inci maddenin ikinci fıkrasına göre haklarını kullanabilir. Birinci fıkraya hükmüne göre verilen süre içinde, kararlaştırılan yükleme kısmen yapılmışsa veya eşya kısmen hazır bulundurulmuşsa, taşıyıcı eksik yüklenen eşya ile yola çıkıp, 866 ncı maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentlerine göre istem haklarını kullanabilir. Yükleme süresine uyulmaması, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcının istem hakkı yoktur (URL89).

Taşıma süresi ile ilgili Türk Ticaret Kanunu'nun 873. Maddesi ise, Taşıyıcı, eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle yükümlüdür şeklindedir (URL86).

4.5.1. Yükün Gönderilene Geç Teslimi

TTK'nın 1057, 1058 ve 1059. Maddelerinde belirtildiği üzere, gönderilen kendi yükünün varşı limanına ulaşmasını müteakip yükün ivedi bir şekilde kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Taşıyanda hızlı bir şekilde indirmesi gereken yükü tahliye edip limandan ayrılmak ister; çünkü yükle ilgilitalarafların sürastarya borcunun doğmaması, liman ücretleri ve gemi kirası gibi masrafların artmamasıgibi çıkarları bulunmaktadır. Gönderilen yükü teslim alacağını bildirmiş ve fakat tesellmde gecikmiş ise taşıyan veya onu temsilen kaptan, gönderilene haber verdikten sonra, yükü geçici depoya veya ambara veya diğer emniyetli bir yere teslim edebilir. Gönderilen zamanında, yükün muayenesi için usulen müracaatta bulunmuşsa bumuayene yapılmadan teslim mümkün değildir. Kaptan ancak taşıma borcunun denmesikarşılığında yükü teslim edeceğini bildirir ve gönderilen bu borçları ödemekten kaınırsabekleme sresinin dolmasını beklemeden de yükü tevdi edebilir (URL90).

Gönderilen yükü teslim almayacağını veya yapılan bildirimde yükü teslim almak için harekete geçmemişse bu takdirde kaptan yükü umumi bir ambara veya diğeremniyetli bir yere tevdi etmeye yalnız yetkili değil mecburdur ve gönderilen ile birliktetaşıtanı da durumdan haberdar edecektir. Bu durum daha çok genel kargolar ile ilgilidir. Pratikte ise Geminin normal kalış süresi boyunca, dđer yüklerin tahliye edilmesine engel olmadığı ve gemi dengesini tehlikeye atmadığı sürece ambarda veya güvertede bekletilebilir. Alıcı tarafından teslim alınmayan konteynerler ise liman sahalarında geçici olarak bekletilmektedir (URL87).

4.5.2. Yükün Taşıyana Geç Teslimi

Taşınmak üzere teslim alınan eşya, kararlaştırılan sürede, herhangi bir süre kararlaştırılmamış ise normal şartlar altında taşımanın gerçekleştirilmesi için zorunlu olarak gereken sürede teslim edilmezse geç teslim söz konusu olur. Bu durumda Türk Ticaret Kanunu'nun 867. maddesi gereğince gönderen, malı belirlenen sürede ykleyemezse veya yükleme sorumluluğu olmadığı durumlarda hazır bulundurmazsa, taşıyan, ek süre verir. Ve yükün hazırlanması ve/veya yüklenmesi için ihtarda bulunur. Bu konuda TTK'nın 867. maddesi hükmü;

“Gönderen, eşyayı süresi içinde yüklemese veya yükleme yükümlülüğünün bulunmadığı hâllerde eşyayı hazır bulundurmazsa, taşıyıcı, makul bir süre vererek gönderene eşyanın yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtar eder. (2) Birinci fıkra hükmüne göre verilen süre içinde eşya yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir ve 865 inci maddenin ikinci fıkrasına göre haklarını kullanabilir. (3) Birinci fıkra hükmüne göre verilen süre içinde, kararlaştırılan yükleme kısmen yapılmışsa veya eşya kısmen hazır bulundurulmuşsa, taşıyıcı eksik yüklenen eşya ile yola çıkıp, 866 ncı maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentlerine göre istem haklarını kullanabilir”şeklindedir (URL89), (URL90).

4.6. Yükleme Masrafları

TTK'nın 1021 ve 1061. maddelerine göre taşıtan ve taşıyan yükleme işlem ve masraflarını dış ticarete teslim şekillerine göre iştirak ederler ve bunları paylaşırlar. Buna göre sözleşme şartları veya liman kuralları yahut yerel kurallarla aksi tayin edilmemişse yükü, masrafları kendisine ait olmak üzere gemiyekadar getirmek taşıtana, bundan sonrası yani yükü buradan alıp gemiye yüklemek, istifetmek ve bunlara ait masraflar taşıyana aittir. Türk Ticaret Kanunu'nun bu hükmü deniz aşırı dış ticarete, satıcı (ihracatçı) ile alıcı (ithalatçı) arasındaki masraf paylaşımını tespit eden FAS (free along side ship) şartına karşılık gelmektedir (URL 91).

4.7. Konteynerlere Yapılan Yükleme Ve Boşaltma (Stowing) Esnasında Doğan Sorumluluk

Konteynerin istiflenme işlemini kimin üstlendiği, bu işlem esnasında kimlerin refakat ettiği, kapağının ne zaman kapatıldığı ve mühürlendiği belirleyici unsurlar olarak kendini göstermektedir. Bu nedenle durum değerlendirmesi biçiminde sorumluluk paylaşımını incelemek yerinde olacaktır.

4.8. Taşıyanın Konteyner'in İçini Denetleme Sorumluluğu

Matbu evraklar üzerindeki genel şartlar, iç hukuk ve uluslararası sözleşmelere göre, Taşıyan, gerekli gördüğü halde konteyneri açarak içeriğini denetleyebilir. Fakat böyle bir mecburiyeti yoktur. Denetleme işlemi gönderen, gönderenin adamları ve idari durumlar tarafından yapılmaktadır. Tedarik edilen konteynerlerin gönderilen veya alıcının binalarında boşaltılması halinde, Alıcı veya Gönderilen boş konteynerlerin temiz ve kullanılabilir bir durumda ve her türlü yükün taşınmasına uygun bir vaziyette boşaltma limanı veya teslim edilme yerine veya Taşıyan

tarafından belirtilmiş olan bir başka yere, belirtilmiş olan zaman içerisinde geri getirmekten sorumludur. Eğer konteyner taşıyan tarafından belirtilen süre içerisinde iade edilmezse, konteynerin iade edilmemesinden dolayı oluşacak demuraj kayıp ve masraflardan taşıtan sorumlu olur. Taşıtan kendisinin, çalışanlarının veya acentesinin eylemleri veya ihmalleri nedeniyle malların konteynere yüklenmesi veya istiflenmesi veya konteynerin kullanılması sebebiyle, ancak bu sebeplerle sınırlı kalmayarak, doğrudan veya dolaylı olarak konteynerin uğrayabileceği kayıp ve hasarlar için taşıyanı tazmin etmeyi kabul eder. Taşıyan, tacir için veya herhangi bir başka taraf için mal ile yüklenmemiş olan boş konteynerleri nakletmeyi kabul ederse, söz konusu bu taşıma için aynı konşimento hüküm ve maddeleri doğrultusunda işlem yapılacak olup bu tür bir taşıma için resmi bir konşimento düzenlenmeyecektir (URL85).

4.9. Konteynerlerin ve Yükün Markalama İşlemleri

Türk Ticaret Kanunu'nun 1023. maddesine göre taşıtan yükün ya da eşyanın cins, hacim, sayı ve tartısı ile markası hakkında yanlış beyanda bulunduğu takdirde, bundan dolayı oluşabilecek zararlardan taşıyana karşıkusurları olmasa dahi, diğer şahıslara karşı kusurları hâlinde sorumludur Taşıyan, yükün ölçü, sayı ve tartısı, yani miktarı hakkındaki bilgilerin gerçeğe uygun şekilde yapılmasından çeşitli şekilde yarar sağlar. Taşıma planını, sistemini bu duruma göreayarlar. Bu bilgileri, yükletenin yazılı bildirisine konişmentoya yazmak zorundadır (URL68).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1024. maddeye göre ise, eşya ile ilgili markalar, eşyaların teşhisini ve diğer eşyalarla karıştırılmamasınısağlayacak şekilde dizayn edilmelidir. Eşyalar düzenli bir şekilde işaretlenerek sayı veyaharflerle karıştırma olayı önlenmelidir. Liman ve rıhtım idareleri çok defa bu husustadüzenlemeler yapar.Söz konusu eşya gemiyi ya da diğer yükü tehlikeye sokarsa kaptan bunları karayaçıkarmaya ve acil durumlarda denize atmaya yetkilidir. Bu durumda kaptan karşı tarafatazminat ödemez ve navlun alacağı da ortadan kalkmaz (URL68).

4.10. Konteynerlerin Mühürlenme İşlemi ve Mührün Fonksiyonu

Mühürler, konteyner taşımacılığının en önemli öğelerinden birisidir. Güvenilir, açılmayan, açıldığı takdirde ise bunu belli edecek konteyner mühürleri üzerine ciddi araştırmalar yapılmaktadır. POLAT'a göre; mallar gemiye yüklendiği

zaman artık bu yükü açacak ikinci kişi alıcının kendisi olmakta ve yük binlerce deniz mili açılmadan seyahat etmektedir. Taşıma zincirindekilerin görevi konteyneri hareket ettirmek ve konteyner mührünün açılmamasını sağlamaktan başka birşey değildir. Konteynerin mühürlü olması, konteynerin açılmadığı anlamına gelmekte ve bu da suçlular için hırsızlığa bir davet niteliği taşımaktadır. Konteyner mühürleri düşük maliyeti olabilen ve genellikle sığağa, tahrife ve fiziki kuvvet gibi müdahalelere karşı zayıf olan ürünlerdir. Bazen de konteynerların kapı kısımları tamamen sökülmemekte ve daha sonra perçin çivileri ile yerine takılabilmektedir. Bu şekilde mühürde bir zarar olmamaktadır. Bu sorunlar yeni mühür türlerinin oluşturulmasını sağlamıştır (URL92).

Polat'a göre, konteyner mühürlerinin kontrolü için bu işi yapan insanlar istihdam edilebilmekle birlikte maliyet nedeni ile birçok kargo şirketi bu tür istihdamı gerçekleştirmemektedir. Mühürler kontrol edilmediği için hırsızlığın nerede olduğu da bilinmemektedir. Diğer bir sorun ise gerçekten kargonun yüklü olup olmadığıdır. Bunların yanında, geri dönüşüm için gönderilen plastiklerin içinde bu deklareye uymayan sağlık ve dezenfekte kontrolü gereken ürünler çıkması, toptan şekilde paketlenmiş tekstil ürünleri arasında kaçak sigara ve tütün mamulleri yerleştirilmesi, kaçak göçmen taşınması, çeşitli yöntemlerle uyuşturucu saklanması, yük yerine değersiz çöp, materyal ve atıkların eklenerek konteyner ağırlığının artırılmaya çalışılması da konteynerlerin kapalı taşıma kapları olmasından yararlanılarak yapılan sahtekarlıklara örnek olarak verilebilir (URL92).

Bazen konteynerlere yüklenen yükün doldurulması taşıyan tarafından yapılır. Bazen konteynerler yüklenen tarafından doldurulup kapalı olarak taşıyana teslim edilir. Doldurulan konteynerin kapıları kapatılır, kapı kolu çeşitli şekillerde bağlanır ve mühürlenir. Konteyneri taşıyan istiflemiş ise taşıyan onun içindekiler hakkında bilgi sahibi olmayabilir. Taşıma sırasında açılması da mümkün olmayıp teslim alındığı gibi nakil ve teslim edilir. Bazı durumlarda konteynerin mühürü, yükleme, boşaltma veya sefer esnasında kırılıp değiştirilebilir. Konteyner taşınmasında da konşimento düzenlenir ve klozlar eklenebilir. Taşıyanın buradaki sorumluluğunu tespit için, konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından yüklendiği, içindeki yükün taşıyıcının bilgi dâhilinde olup olmadığı, nerede kimler tarafında kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı,

hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gereklidir. Bu hususlar ise konşimentodaki kayıtlardan anlaşılabilir. Konteynerler genellikle yükleyen tarafından istiften sonra mühürlenerek taşıyana teslim edilmektedir. Konteynerlerin içlerinin doldurulduktan (stuffing) sonra mühürlenmesi iş sahibi ve/veya acentesi nin yetki ve sorumluluğundadır. Ayrıca mühürsüz dolu konteyner işletme tarafından dolu istife kaldırılamaz ve işletmeye bu konuda herhangi bir sorumluluk yükleyemez. Konvansiyonel taşımalarda yükün kapalı kaplarda taşınması hali istisnai bir durumdur ve böyle bir halde “*belli değil*”klozu fonksiyonunu tam olarak yerine getirir. Oysaki konteyner taşımacılığında asıl olan yüklerin kapalı konteynerlerde taşıyana teslim edilmesidir ve belli değil klozu gerekçelendirmeden tam olarak fonksiyonunu gerçekleştiremez. Burada gerekçe ile açıklanamaz istenen istiflenen yüklerin niteliği hakkında taşıyan tarafından bilgi sahibi olunmadığının gösterilmesidir.(Hepgülerler, 2011)

Konteynerin kimin tarafından ve kimlerin huzurunda istifinin yapıldığı, mühürleme işleminin ne zaman gerçekleştirildiği hususları son derece önem arz etmektedir. Bu nedenle bu konuyu durum değerlendirmesi biçiminde incelemek yerinde olacaktır (URL93).

İthalat ve ihracat durumlarında konteyner ve içindeki mallarla ilgili başka bir boyut işin gümrük uygulamaları tarafıdır. Operasyonların bir kısmını oluşturan kontrol, muayene ve tespit amaçlı liman ya da taşıma terminali tarafından gerçekleştirilen işlemler konteyner içindeki yüklerin kapalı kaplarda taşınması ve taşıyanın konteyneri kapalı ve mühürlü olarak teslim alması aşamalarını değiştirebilmektedir. Tespit konteynerlerin gümrük nezdinde açılıp içindeki eşyanın nevi ve kap adedi olarak beyana uygun olup olmadığının belirlenmesi için konteyner içindeki eşyaların tek tek sayılabilecek şekilde boşaltılması gümrük tarafından kontrol edilmesi ve tekrar doldurulup konteynerin kapanması işlemidir.. Ülkemize giriş çıkış yapan konteynerlerin büyük bir kısmı fiziksel olarak kontrol edilmeksizin sadece mühür kontrolü yapılmaktadır. Bu konu ile ilgili prosedür çalışmamızın 3. bölümünde incelenmiştir. (Erdal, 2008: 140).

4.11. Konteyner Yükleme ve Tahliye İşlemleri

Konteynerler, fiziki görünüşü itibari ile büyükçe ve sağlam bir sandıktır. Konteynerler dış etmenlere karşı oldukça dayanıklı ve defaten yüklenip boşaltılmaya karşı uzun ömürlüdür. Fakat yükleme ve tahliye esnasında veya sefer esnasında her ürünün olduğu gibi konteynerlerin de zayıf noktaları olabilir ki bunlar mühürlenmiş kapıların tutamaçları, yan yüzey kaplamaları, havalandırma menfezleri, soğutuculu konteynerler için sıcaklık-nem düzenleyici sistemleridir. Konteynerlerin gerek içerisine yükleme yapılırken, gerekse gemiye yüklenirken dikkat edilmesi gereken hususlar ise;

Yükün ağırlığı tabana eşit olarak dağıtılmalıdır. Konteynerin ağırlık merkezi mümkün olduğu kadar aşağıda ve merkeze yakın olmalıdır. Özellikle karışık yükler söz konusu olduğunda bu durum mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. Boşaltmanın hızlı ve kolay yapılabilmesi için mümkünse aynı tür eşyaların bir arada olmasına dikkat edilmelidir. Ağır eşya hafif yüklerin üzerine konmamalıdır. Sıvı ürünler kuru ürünlerin üzerine kesinlikle yerleştirilmemelidir. Eşyanın güvenliği için yükü; zemine, yan duvarlara, arka duvara yaslamak gerekir. Yükün bağlanması, yerleştirilmesi, sıkıştırılması ve desteklenmesi için güçlü malzemeler kullanılmalıdır. Duvarlar ve eşya arasında kullanılmayan boşluklar uygun biçimde doldurulmalıdır. Kum (destek) torbaları ve özel hazırlanmış parçalar bu boşlukları doldurmak için kullanılır. Kum torbaları, hem yükü yerinde muhafaza eder hem de şok önleyici tampon görevi görür. Ambalajlar, kaymaması için konteynerin tavanına kadar üst üste yerleştirilmelidir. Diğer durumlarda destek torbaları kullanılarak yükün güvenliği sağlanmalıdır. Alıcı ülkede eşya sınırı daha düşük olabilmesi düşünüldükçe asla fazla yüklemeyilmemelidir. Kapılar ve eşya örtülerinin iyice kapatılması gerekir. Kapının arkasındaki yükler emniyetli olmalıdır. Eşyayı boşaltan kişi herhangi bir tehlike olmaksızın kapıları açabilmelidir. Konteyner ve araçların kapıları, güvenilirliğin sağlanabilmesi için dikkatle kilitleyerek mühürlenmeli ve numaralandırılmalıdır. Bunumara bir belgeye kaydedilmelidir. Eşyanın güvenliği için yükü; zemine, yan duvarlara, arka duvara yaslamak gerekir. Yükün bağlanması, yerleştirilmesi, sıkıştırılması ve desteklenmesi için güçlü malzemeler kullanılmalıdır. Duvarlar ve eşya arasında kullanılmayan boşluklar uygun biçimde doldurulmalıdır. Kum (destek) torbaları ve özel hazırlanmış parçalar bu boşlukları doldurmak için

kullanılır. Kum torbaları, hem yükü yerinde muhafaza eder hem de şok önleyici tampon görevi görür. Ambalajlar, kaymaması için konteynerin tavanına kadar üst üste yerleştirilmelidir. Bu yöntem, yüklerin kendi kendilerini destekleyebildiği durumlarda uygulanmalıdır. Diğer durumlarda destek torbaları kullanılarak yükün güvenliği sağlanmalıdır (URL68).

Tehlikeli madde taşıyan konteynerler uygun ve açık bir biçimde işaretlenmelidir. Bu konteynerler ulusal mevzuata uygun olmalıdır. Konteynerlerin kapıları açıldığında tehlikeli maddeleri taşıyan eşyaemniyetli olmalı ve dökülmemelidir. Eşyanın ağırlık merkezi konteynerin ağırlık merkezinde değilse taşıyıcı bilgilendirilmeli ve uyarılmalıdır (URL11).

Konteyner kapasitesi ne kadarsa o kadar yük konulmalı, kesinlikle bu sınır aşılmamalıdır. Alıcı ülkede eşya sınırı daha düşük olabilmesi düşünülerek asla fazla yükleme yapılmamalıdır (URL68).

Kapılar ve eşya örtülerinin iyice kapatılması gerekir. Kapının arkasındaki yükler emniyetli olmalıdır. Eşyayı boşaltan kişi herhangi bir tehlike olmaksızın kapıları açabilmelidir (URL68).

Konteyner ve araçların kapıları, güvenilirliğin sağlanabilmesi için dikkatle kilitleyerek mühürlenmeli ve numaralandırılmalıdır. Bu numaralar bir belgeye kaydedilmelidir (URL22).

4.11.1. Yükleme Öncesi Konteyner Kontrolü

Konteynerlere yükler yüklenmeden önce konteynerler dikkatlice kontrolden geçirilmelidir. Öncelikle konteynerlerin tipi, kapasitesi ve numarası (prefix) kontrol edilir. Prefix denilen numara, sayıdan önce gelen dört harfli bir koddur, taşıma firmasını ve izinbelgesinin özelliğini (yük türünü ve hangi hatların kullanılacağını) gösterir. Konteynerle ilgili belgeler kontrol edildikten sonra konteynerlerin fiziki olarak incelemesi yapılır. Yani su geçirip geçirmediği, temizlik durumu, hasar olup olmadığı, kapıların açılıp kapanması, kilitlemesi ve mühürlenme imkânları kontrol edilir. Yükkonteynerlerinin ayrıca taşınan yükün özelliğine uygun olması gerekir. Bu nedenle yükler konteynerlere yüklenmeden önce bir denetçi konteynerlerin içini dikkatlice gözden geçirmelidir. Yükün özelliğini bozacak ya da

özelliğini kaybettirecek ışık, sızıntı gibiriskler tespit edildiğinde bunların giderilmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır (URL22).

Konteyner kapılarının yükler yere düşmeden açılmasına, mühürlerin istenen taşıma koşullarını sağlamasına ve mühür numarası ile kodunun okunaklı olmasına dikkat edilmelidir.

4.11.2. Yükün Gemiye Yüklenmesi İşlemi

Yükün taşıtan veya onu temsilen yükleten tarafından gemiye getirilmesi ve gemi tarafından da teslim alınması “yükleme” işlemini ifade eder. Taşıtan (gönderen veya yükleten), yükleme görevini yerine getirirken yükün miktarı, cins ve özelliği hakkında doğru beyanda bulunmak, ithal, transit ya da ihracı yasak veyahut tehlikeli eşya yüklememek ve yükleme sırasında kanun hükümlerine uygun hareket etmek durumundadır. TTK'nın 1023. maddesine göre taşıtan yükün ya da eşyanın cins, hacim, sayı ve tartısı ile markası hakkında yanlış beyanda bulunduğu takdirde, bundan dolayı oluşabilecek zararlardan taşıyana karşı kusurları olmasa dahi, diğer şahıslara karşı kusurları hâlinde sorumludur. Taşıyan, yükün ölçü, sayı ve tartısı, yani miktarı hakkındaki bilgilerin gerçeğe uygun eşya ile ilgili markalar, eşyaların teşhisini ve diğer eşyalarla karıştırılmamasını sağlayacak şekilde dizayn edilmelidir. Eşyalar düzenli bir şekilde işaretlenerek sayı veya harflerle karıştırma olayı önlenmelidir. Bu hususla alakalı olarak, yüklenen yük herhangi bir nedenden dolayı, TTK'nın 1024. maddesine göre söz konusu eşya gemiyi ya da diğer yükü tehlikeye sokarsa kaptan bunları karaya çıkarmaya ve acil durumlarda denize atmaya yetkilidir. Bu durumda kaptan karşı tarafa tazminat ödemez ve navlun alacağı da ortadan kalkmaz (URL22), (URL94).

4.11.3. Konteyner Yükünün Manifestoda Belirtilenden Farklı Olması

Dünya ticaretinin büyük kısmı konteynerlerle yapılırken, bu taşıma kabının genellikle kapalı kutular şeklinde olması kaçakçılığa ve sahtekârlığa zemin hazırlamaktadır. Bu gibi durumlarda konteynerler fiziki muayene gereğiyle içleri açılınca, deklare edilenden farklı bir yük ile karşılaşılmaktadır. Bu sahtekârlık yöntemi sıklıkla aşağıdaki amaçlar doğrultusunda yapılmaktadır.

- Geri dönüşüm için gönderilen plastiklerin içinde bu deklareye uymayan sağlık ve dezenfekte kontrolü gereken ürünler taşınması.
- Paketlenmiş tekstil ürünleri arasında kaçak sigara ve tütün mamulleri taşınması.
- Konteynerlerin içerisinde kaçak göçmen taşınması.

4.11.4. Konteynerlerin hasara uğraması

Eşyanın hasara uğraması, eşyayı değer değer kaybına uğratan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder. Bu anlamda hasar, eşyanın paslanması, ıslanması, kirlenmesi, kırılması, eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi, kırılması biçiminde ortaya çıkabilir (Arkan,2003: 51). Hasar bakımından esas ölçüt, eşyadaki maddi kötüleşme sonucu bir değer azalmasının meydana gelip gelmediğidir. Bu nedenle taşıma sırasında, yükün borsa fiyatının düşmesi ya da mevsimin geçmesi nedeniyle değerinin azalması, hasar olarak kabul edilemez (Demirçivi Mineliler Zeynep, (2007, İzmir)).

Eşya taşınmak üzere teslim alındığında özelliklerini belli ölçüde kaybetmiş ancak hâlen bir ekonomik değer taşımakta ve teslim hazırdır ise hasardan bahsedebiliriz. Bu durumda değer kaybının da sürekli olması ve gerçek değerine çıkarılamaması veya gerçek değerine çıkarılması için belirli bedeller ödemeyi gerektirmesi lazımdır. Hasar taşınan eşyanın tamamında veya bir kısmında meydana gelmiş olabilir. Bir kısım eşyanın hasarlı ve sağlam eşyanın birlikte teslim hazırdır bulundurulması mümkün olmaktadır. Eşyanın bir kısmında meydana gelen hasar, diğer kısmın da ekonomik değerini azaltıyorsa eşyanın tamamında meydana gelmiş bir hasardan söz edilecektir.

Konteyner hasarı konusunda Türk Ticaret Kanunu'nda 1112. maddede;

“Yolculuk esnasında yük ile ilgili olanların menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür.

- Kaptan, bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, yük ile ilgililerin menfaatlerini göz önünde bulundurmaya ve mümkünse talimatlarını almaya ve durumun gereğine göre bu talimatları yerine getirmeye zorunludur. Talimat alınması mümkün olmadığı takdirde, kaptan kendi takdirine göre hareket eder; ancak

yükle ilgili olanları, bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek için üzerine düşeni yapar.

- Kaptan, bu gibi durumlarda eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnetmeye yetkilidir.
- Kaptan, yükle ilgili olanların zamanında bizzat yapabilecek durumda olmamaları koşuluyla, eşyanın zıyaından ve hasara uğramasından doğan istem haklarını, mahkemelerde veya mahkeme dışında kendi adına kullanmaya yetkilidir” hükmü bulunmaktadır.

1113. maddede ise, “Yükün hasarı yüzünden 1061 ve 1062 inci maddeler gereğince tazminat verilmesi gerekirse, taşıyan malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltılmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder: hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir.” şeklinde hüküm bulunmaktadır (URL96).

4.11.5. Hızlı Terminal Operasyonlarında Konteynerlere Verilen

Hasarın Farkedilememesi

Konteynerlerin hızlı terminal operasyonlarında yükleme esnasında hasarlanması sık karşılaşılan bir durumdur. Gemi personelinin yükleme operasyonuna nezaret etmek gibi bir görevi olsa da, kapalı kutular halinde taşınan yükün ve içerisindeki malın uğradığı hasarlar gözle etkin şekilde kontrol edilemiyor olabilir. Bu hasar olacağı gibi bağlama ve yükün doğru istif ile ilgili de olabilir.

Konteynerler genellikle yükleten tarafından sahadaki istiften sonra mühürlenerek taşıyana teslim edilmektedir. Konteynerlerin içlerinin doldurulduktan (stuffing) sonra mühürlenmesi, yük sahibinin veya acentesinin yetki ve sorumluluğundadır. Ayrıca mühürsüz dolu konteyner işletme tarafından dolu istife kaldırılamaz ve işletmeye bu konuda herhangi bir sorumluluk yükleyemez. Konvansiyonel taşımalarda yükün kapalı kaplarda taşınması hali istisnai bir durumdur ve böyle bir halde “*belli değil*” klozu fonksiyonunu tam olarak yerine getirir. Oysa ki konteyner taşımacılığında asıl olan yüklerin kapalı konteynerlerde taşıyana teslim edilmesidir ve belli değil klozu gerekçelendirmeden tam olarak fonksiyonunu gerçekleştiremez. Burada gerekçe ile açıklanmak istenen istiflenen yüklerin niteliği hakkında taşıyan tarafından bilgi sahibi olunmadığının gösterilmesidir. Başka bir deyişle, konteyner taşımacılığı’nda kutuların yani

konteynerlerin içeriğinde ne olduğunun bilinmediğine dair remark, yükün özelliklerinin taşıyan tarafından irdelenmediğidir (Hepgülerler, 2010).

4.11.6 Yüklenen Konteynerlerin Takibi

Geminin sefere çıkmasından itibaren, eşya varış limanına varana kadar günlük takibiyapılır ve herhangi bir problemin ortaya çıkması hâlinde ya da gecikme durumundamüşteriye ve taşıyıcı acentelere haber verilir. Eşyanın sevkiyatı ile ilgili geminin adı,acentesi, sefere çıkış tarihi, rotası vb. bilgiler varış yerine iletilir (URL22).

Taşıyıcı, taşımanın başlamasını veya devam etmesini engelleyen bir durumun ortaya çıkması veya gönderilene teslimini engelleyen bir durumun ortaya çıkması hâlinde taşınasözleşmesini yerine getirmediğini belirterek gönderene ve gönderilene bu durumubildirmekle yükümlüdür.Eşyanın yüklenip yüklenmediği takip edilerek olası gecikme ve diğer problemlerde taşıyanıbilgilendirmek için yurt dışındaki acentelerden düzenli yükleme raporlarıistenir.Eğer konişmento, eşya varış yerine gelinceye kadar eşyayı teslim alacak tarafın elineulaşmadıysa yurt dışındaki acenteden gemi işletme acentesine konişmentosuz teslim edilmeyazısı göndermesi istenir ve ulusal mevzuata göre teslim edilmesi iletilir (URL68).

Konişmento olmadan eşyanın ya da malın tesliminde bazı unsurlara dikkat edilmelidir. Orijinal konşimentoların mail olaak gönderilmiş kopyaları veya fotokopileri kabul edilmemelidir çünkü alıcının elinde orijinal konşimento olduğuna dair kanıt teşkil etmemektedir. Yükleme limanı acentesi, orijinal konişmento olmaksızın alıcıya malın teslim edilmesi ile ilgili talimatları armatöre teyit ettirmelidir. Orijinal konişmento olmaksızın kargonun teslim edilmesi ile ilgili iyimüşterilerden gelebilecek olan zorlamalara yenik düşülmemelidir. Orijinal konişmento olmaksızın en saygın müşterilere mal teslim edilmesi bile taşıyan ve acentesinin yükleyici ile alıcı arasındaki sorunlara sebep olabilir. Eğer alıcı, bedelini ödemiş olduğu malların kendisine teslim edilmesini sağlayabilirse ve malların hasarlı olduğu ortaya çıkarsa mal bedelini büyük olasılıkla ödemeyecektir. Hatta malların bedelini yükleyici ile arasındaki bir başka çekişmeden doğan zararını karşılamak amacı ile kullanacaktır. Böylece taşıyan ile acentesi ödemesi yapılmamış olan yükleyici ile ilgilenmek durumunda kalacaktır. Buna ilaveten bilerek alınan bu

ticari risk ne taşıyanın ne de müşterinin sigortakapsamında olmayacaktır. Armatör orijinal konişmento olmaksızın kargonun teslim edilmesi nedeniyle ortaya çıkabilecek sonuçlara karşı "sigorta" değildir (URL22).

4.11.7. Uygun Olmayan Yükleme Planı

Konteyner gemilerinde yükleme planı genellikle kara departmanlarında görev yapan "planner" denilen deniz tecrubesi olan deniz kökenli görevliler tarafından yapılmaktadır. Daha önceleri gemi personelinin aktif olarak ifa ettiği bu görev, günümüzde teknolojinin gelişmesinin de etkisiyle kara desteği ile yürütülmektedir. Bu durumun nedenleri, internet üzerinden veri transferinin kolaylaşması, liman kalış sürelerinin ve sıklığının artması olarak sıralanabilir.

Gemi kaptanları geminin liman varış ve kalkış kondüsyonlarını teknik olarak değerlendirirken, taşıyan veya temsilcileri, ticari açıdan değerlendirebilmektedir. İşte bu farklı bakış açısı kimi zaman gemiyi tehlikeli durumlara sokabilmektedir. Konteyner gemilerinde en çok yaşanan denge problemleri, gm ve meyil konusundadır. Özellikle güverte üzerine yük alındığında ve dolu konteynerlerle tamamen yüklü bir gemide gm değeri düşmektedir. Günümüzde, sadece tahmini olarak, bilgisayar yardımıyla hesaplanabilen bu değer sifıra yaklaştıkça tehlike çanları çalmaya başlar. Öyle ki kimi hat acenteleri ki gemiyi ve personelini, bozuk stabilite kondüsyonlarında sefere çıkmaya zorlamaktadırlar. Bu durum geminin yola elverişliliğine aykırı olabilir ve bu durum TTK ve uluslararası sözleşmelerde özen borcu ile taşıyanı yükümlülük altına sokabilir. Bu konu, TTK'da gemiyi sefere elverişli bulundurma sorumluluğu konusu ise ilgilidir. Hague (Lahey) sistemi taşıyanın gemiyi yola yüke ve denize elverişli bulundurma zorunluluğunu, sefere çıkıldığı an itibariyle sonlanacak şekilde belirlemiştir. Oysaki Rotterdam Kuralları bu sorumluluk sürecini tüm sefere, yükün teslim alınıp alıcıya teslim edilmesi ile sonlanan bir süreye yaymıştır. Sözleşmeler arasında konu ile ilgili bir ayırımın oluşmasının en önemli nedeni; gemi ile donatan veya taşıyan arasındaki sürekli iletişim imkânı ve riskin taşıtan üzerine yüklenebileceği görüşüdür. Bu sorumluluğun içerisine yüklerin taşındığı taşıma kapları olan konteynerler de dâhil edilmiştir (URL97).

Taşıyanın özen borcunu iki kısma ayıracak olursak bunlar dolaylı ve dolaysız özen borcudur. Yük ile ilgili özen borcu dolaysız, gemi ile ilgili özen borcu dolaylı yani donatan üzerindedir. Rotterdam Kuralları da Lahey ve Lahey/Visby kuralları gibi, taşıyanın özen borcunu kusursuz bir sorumluluk değil, dolaylı bir özen borcu olarak belirtmiştir. Yük ile ilgili özen borcu, yük istifi, teslimat gibi sayılabilir. Tek fark sorumluluk periyodunun sürekliliğidir (URL98).

4.11.8. Güverteye Alınan Yüklerin Durumu

Gönderen ve taşıyan veya taşıyanın acentesi konteynerlerin veya açık yüklerin güverte altına taşınması ile ilgili herhangi bir yazılı uzlaşmaya varması hali dışında taşıyan, yükü güverte üzerinde gerekli özeni göstermek şartıyla taşıyabilir. Bunun için gönderilene herhangi bir ihbarda bulunması gerekmez (URL99).

Hamburg Kurallarına göre yükletenle yapılan anlaşma ya da özel ticari örfler ya da emredici hükümlere ve düzenlemelere uygun olmak kaydıyla, taşıyan güvertede taşımaya yetkilidir. Eğer taşıyan ve yükleten eşyanın güvertede taşınması gerektiği yada taşınabileceği hususunda anlaşmışlarsa, taşıyan konişmento ya da deniz yoluyla taşıma sözleşmesini ispat edici diğer bir belgeye bu husustan beyan eklemelidir. Böyle bir beyan bulunmadığında taşıyan güvertede taşıma konusunda anlaşıldığını ispatlama yükünü taşır; bununla birlikte, taşıyan, gönderilen dâhil, konişmentoyu iyi niyetle elde etmiş 3. Kişiyekarı böyle bir talep hakkına sahip değildir. Bu maddenin 1. fıkrası hükmüne aykırı olarak eşya güvertede taşınmışsa ya da taşıyan güvertede taşıma için bu maddenin 2. fıkrasına göre bir anlaşmaya başvurma hakkına sahip değilse, taşıyan 5. maddenin 1. fıkrası hükmüyle bağlı olmaksızın güvertede taşıma sonucu eşyanın zıyaya da hasarından teslimdeki gecikmeyle birlikte sorumludur ve taşıyanın sorumluluğunun kapsamı halin icabına göre bu Konvansiyonun 6. ya da 8. maddesine uygun olarak belirlenir. Güvertenin altında taşıma yapılacağına dair açık bir anlaşmaya aykırı olarak eşyanın güvertede taşınması 8. madde anlamında taşıyanın fiili ya da ihmali sayılır (URL100).

Yeni kurallar çoğu zaman yük hasarında, üyeleri P&I kulüpleri ile ihtilafa düşüren güverte üzerinde yük taşımalarına ilişkin yeni hükümler getirmiştir. Rotterdam Kuralları kanun hükümleri veya konvansiyonlar sebebi ile güverte üzerinde taşınması gereken yüklere izin vermektedir. Örneğin tehlikeli yük

kapsamındaki taşımalar veya doğası gereği ambar içerisine alınamayacak yükler. Şayet taşıyan taşıtan ile yaptığı taşıma kontratı dâhilinde yükü güverte altında taşıyacağını tahahhüt ediyor ve aksini gerçekleştiriyorsa Rotterdam Kuralları'nda yer alan taşıyanın sorumluluktan muaf tutulma hallerinden faydalanamaz. Önceki kurallar ise konuyu daha genel bir ifade ile ele almaktadır. Kısaca konşimento üzerinde not edildiği takdirde yükün güvertede taşınmasına müsaade edilmektedir.

TTK'nın, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma hakkında, Taşıyıcının özeni ile ilgili özel hallerden m. 878'e göre; *“Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılmasına”* hükmüne bağlanabiliyorsa taşıyan sorumluluktan kurtulur (URL86).

Konteyner gemileri prensip olarak her bir konteynere kaldırma ekipmanları ile direkt erişimi sağlayacak şekilde, ponton veya hidrolik kapaklı, eski gemilerde gladoralı, az da olsa güvertesiz dizayn edilmişlerdir. Bu gemiler olarak konteyner taşıyacak şekilde dizayn edilmişlerdir veya konteyner yüküne adapte edilmişlerdir. Konteynerli taşımalarda bu tür taşımaların nitelikleri gereği belirli sayıda konteyner güvertede taşınmak zorundadır. Yükleme planları oluşturulurken konteyner muhteviyatı özel durumlar hariç dikkate alınmamaktadır. Bu özel durumlar yükleme planı ile ilgili yaşanan sorunlar başlığı altında incelenmiştir. Sonuç olarak, yükleme güverte ve ambar içi olarak değerlendirildiğinde, stabilite ve yük istif kurallarına uygun olarak rastgele yapacaklardır. Zaten konteyner gemileri güvertede yük taşımaya uygun gemilerdir. Fakat yük hasarı ve zayı ambar içine göre daha fazladır.

Konteyner gemileri güvertede yük taşımaya uygun şekilde inşa edildiklerinden konteynerin denize düşmesi gibi tehlikeleri minimize edecek donanıma da sahip olmaları beklenir. Bu donanım yeterli ise ve konteynerin sabitlenmesinde gereğince kullanılmışsa, konteynerin güverteye istif şeklinde de bir kusur yoksa artık geminin elverişli olduğundan bahsedilir. Ancak gerekli donanımın yokluğu gemiyi elverişsiz hale getireceğinden bir zarar meydana geldiğinde bu güvertede taşımaktan değil, elverişsizlikten doğmuş olacaktır. Eğer konteyner gemiye yeterince sabitlenmemişse (lashing) istif hatası var demektir. Bu durumda gemi işletmeyen taşıyanın hangi hükümlere göre sorumlu olacağını belirlemek için istifin kim tarafından yapıldığı önem taşıyacaktır (Tangün, 2006: 198).

4.11.9. Hafif Yükler Üzerine Ağır Yükün Alınması

Hafif yükler üzerine ağır yüklerin alınması konteyner taşımacılığında sık karşılaşılan, denizciler tarafından bertaraf edilmeye çalışılan bir durumdur. Özellikle liner çalışan Konteyner gemilerinde, yük trafiğinin ve uğrak liman sayısının yoğun olduğu, destinasyon açısından ambarın çoklukla bölmelendirildiği yükleme kondüsyonlarında karşılaşılr (URL86).

Elleçleme maliyetlerinin çok yüksek oluşu, liman kalış sürelerinin shifting gibi zaman alan operasyonlar ile arttırılmasının göze alınamaması gibi sebeplerle bazen bu durumda gemi limandan kalkmakta ve ağır deniz koşullarında yük hasarı veya geminin denge problemi riskini arttırmak gibi sorunlara neden olmaktadır. Varış limanında yük teslimine kadar herhangi bir sorun yaşanmaması ile de gemi personeli ve kaptanı gereksiz bir inisiyatif almaktadır. Özellikle güverte üzerinde hafif yüklerin üzerine ağır yüklerin alınması, sert başlı (stiff) kalkış kondüsyonlarında, düşülebilecek ağır yalpadan dolayı tehlike arz etmektedir. Geminin denge hesaplarının kalkış öncesi birçok Avrupa limanında olduğu gibi incelenerek gemi kalkışından önce yola elverişliliği üçüncü şahıslar tarafından kontrol edilmelidir. Bu bağlamda yükleme operasyonlarına genel bakış açısı, bu operasyonların sadece hızlı olmasından dolayı konteyner taşımacılığının hızlı olması değil, yükleme operasyonlarının emniyetli ve hızlı bir şekilde yapılması şeklinde olmalıdır.

Bu hususta TTK, taşıyıcının zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluğunu 875. maddesinde taşıyan,

- Eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.
- Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.

- Gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun” şeklindedir. Bu hükümden de anlaşılacağı gibi taşıyan, her ne kadar yükleme planını gemi kaptanı onayına sunsa da, kendi kontrolündeki yükleme planlayıcıları ile hazırlanan yükleme planlarının sorumluluğundan kurtulamaz (URL89).

4.12. Tehlikeli Yüklerin Yükleme Planına Etkisi, Yaşanan Zorluklar

Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı'nın “Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmeliği” gereği; bu konteynerler ulusal mevzuata uygun olmalıdır. Konteynerlerin kapıları açıldığında tehlikeli maddeleri taşıyan eşya emniyetli olmalı ve dökülmemelidir. Eşyanın ağırlık merkezi konteynerin ağırlık merkezinde değilse taşıyıcı bilgilendirilmeli ve uyarılmalıdır.

Taşıyana, alt Taşıyana, Kaptana veya geminin acentesine daha önceden yazılı bir deklarasyon sertifikası verilmediği sürece tehlikeli içeriğe haiz malların ve radyoaktif materyallerin taşınması talep edilmemelidir. Yukarıda belirtilen söz konusu bu yazılı deklarasyon sertifikasında aşağıda maddeler halinde zikredilen hususlar beyan edilmeli olup bunlar;

- Malların ve mümkün olabilmesi halinde Konteynırların, düz treylerlerin ve bu gibi unsurların yeterince ambalajlandığı hususu;
- Malların doğru teknik adı ve sınıfı,
Yukarıda belirtilen hususa yönelik olarak Taşıyandan sevkiyata rıza gösteren özel bir istif talimatı da alınmak zorundadır.

Yukarıda belirtilen hüküm ve şartlara uyulmamasından kaynaklanan her nevi zarar veya kayba karşı taşıtan sorumludur(URL85).

Tehlikeli yüklerin gemiye yüklenmesi, yükleme teamüllerine uygun olmak kaydı ile imdgkod'da belirlenen kurallara göre yapılır. Bu kuralların uygulanması ile ilgili bazı limanlarda bilgisayar programından yararlanılırken bazı limanlarda herhangi bir kontrolden geçmemektedir. Örneğin, Ashdod, Houston, Rotterdam gibi limanlarda gemi üzerinde, imdgkod'da belirtilen kurallara aykırı bir pozisyonda yüklenen tehlikeli yük, ortaya çıkacak masraflar dikkate alınmaksızın yerinden shift

edilmekte ve ancak düzeltme yapıldıktan sonra yola elverişlilik belgesi verilmektedir. Bu durumda, özellikle bilgisayar teknolojisinin tam olarak gelişmediği dönemlerde inşa edilen ve onaylı yükleme programlarında tehlikeli yük yükleme ile ilgili modül bulunmayan gemiler ile ilgili önlemler alınmalı, tehlikeli yük yükleme kurallarını sadece gemi 2. Kaptanının kontrolüne bırakılmamalıdır.

4.13. Soğutuculu Konteyner'in Sefer Esnasındaki Durumu

Ülkemiz armatör firmalarından Arkaslinekonşimento arka yüzündeki genel şartlar arasında;

“ ...3. Taşıyanın yukarıda belirtilen 2. maddedeki hüküm ve şartlara uyulması koşuluyla ve soğutulan Konteynırları etkin bir şekilde tutabilmek amacıyla Taşıyanın taşıma işleminin başlangıcından önce gerekli özeni göstermiş olması şartıyla Taşıyan sıcaklık kontrol eden makinelerin, tesislerin, kurulumların veya Konteyner içerisindeki herhangi bir aparatın arızasından, kırılmasından, soğukluk kontrolü işlemini durdurmasından kaynaklanan mallarda oluşan hasar veya kayıplarından dolayı sorumlu olmayacaktır.” ve

“3.9. Taşıyan hiçbir şekilde gerek kendisine ait olan veya gerekse kiralanan soğutuculu Konteynırların veya treylerlerin çalışmasından dolayı sorumlu olmayacaktır.” şartları bulunmaktadır (URL85).

Yani firma soğutuculu konteynerlerin çalışmamasından dolayı sorumluluk kabul etmemektedir. Bunu da matbu formuna standart olarak eklemiştir. Fakat soğutuculu konteynerin gemiye yüklenmesinin, prizlerinin güç kaynağına bağlanması ve termostatik dışında sefer esnasında da belirli aralıklarla kontrol edilmeleri gerekir. Bunun nedeni herhangi bir arızanın yük sahibine bildirilmesi borcudur. Ayrıca bir konteyneri soğutmak maliyet gerektirir. Geminin shaft veya dizel jeneratörlerinden beslenen reefer konteynerler gemiye ekstra enerji yükü oluştururlar. Yani soğutmalı konteynerler kasıtlı olarak prislerinden sökülebilir. Ya da enerjileri keyfi veya zorunlu olarak, kalıcı veya geçici olarak kesilebilir. Her geminin belirli bir enerji yükü kapasitesi vardır ve bu kimi zaman değişkenlik arz etmektedir. Konteynerler, Taşıyanın soğutucu konteynerlerin çalışmasından kendi firmasını matbu evrak üzerindeki genel şartlarda sorumsuzlaştırması farklı sorunların yaşanmasına da sebep olabilir.

Bu hususta ve buna benzer diğer hususlarda, matbu evrak üzerindeki uluslararası sözleşmelere, iç hukuka aykırı bir ibare varsa geçersizliğin sadece bu

aykırılıkla sınırlı kalacağı belirtilmiştir(...28. Geçerlilik Bu belgede yer alan herhangi bir hükmün özel sözleşmeyle ayrı düşülemeyen geçerli bir uluslararası sözleşme veya ulusal yasayla çelişmesi halinde, bu belgenin hükümleri yalnızca söz konusu çelişki ölçüsünde geçersiz olacaktır...). (Arkas konşimento arka yüzü),(URL85).

Yukarıda bahsettiğimiz klozun konşimento arka yüzünde yer almasındaki gaye aşağıdaki TTK.'nın 854. maddesinin sorumluluğun kaldırılmasına veya hafifletilmesine ait hükümlerin geçersizliği hakkında vermiş olduğu hükümdür.

TTK Madde 854/1; “Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm ayıdır”(URL86).

Bunun dışında Taşıyan, Taşıtana soğutuculu konteynerleri gemiye kabul etmek için başka şartlar öne sürebilir. Bunlar,

- Yükün sıcaklık ve nem bilgilerinin önceden taşıyana bildirilmesi,
- Yükün taşıtan tarafından, konteynerin doldurulup gemiye yüklenmesi süresince soğutulmuş olarak hazır edilmesi,
- Malların konteynere uygun şekilde istif edilerek, soğutma işine engel olmaması,
- Termostatik kontrollerinin ve konteynerin teknik takibinin yükleme yapılarına kadar devam ettirmesi,

şeklinde olabilir (URL85).

4.14. Gönderenin Zararı Bildirim Biçimi

Doktrinde eşya taşıma sözleşmesi olup olmadığı tartışmalı olan taşınma eşyası taşıması, ülkemizde uzun süredir “evden eve taşıma” adıyla sıklıkla uygulanan taşımalarıdır. Mobilyaların sökülmesi, ambalajlanması ve yerine kurulması gibi edimlerin önemi nedeniyle TTK’da taşınma eşyası taşımaları, Alman Ticaret Kanunu’ndan esas alınarak kaleme hükümlerle özel bir düzenlemeye kavuşturulmuştur. Getirilen yeni düzenlemeyle, genel eşya taşımalarından farklı olarak, özellikle gönderenin yükümlülükleri ve sorumluluğu hafifletilirken, eşyanın sökülmesi, yüklenmesi, boşaltılması ve yeni yerinde kurulması ile ambalajlanması ve

işaretlenmesi yükümlülüğü, kural olarak, taşıyıcıya yüklenmiştir. Ayrıca gönderenin ve taşıyıcının sorumluluk sınırlandırılması ile bildirim yükümlülüğüne ilişkin özel hükümler derç edilmiştir. Taşınma eşyası taşımalarına ilişkin getirilen bu düzenlemeler genel anlamda uygulama ile paralel gözükmektedir. Özellikle teslim sonrasında gönderenin bildirim yükümlülüğünün yazılı şekle bağlanmaması ve gönderenin tüketici olduğu taşımalarda taşıyıcının, göndereni sözleşme yapılırken sorumluluk hakkında bilgilendirmemesi durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybedeceğinin düzenlenmesi isabetli olmuştur. Ayrıca taşıyıcının en geç malın teslimi sırasında, zararın bildirim şekli ve süresi ile bu bildirim yapılması durumunda hukukî sonuçlar hakkında tüketici gönderileni bilgilendirmemesi durumunda taşıyıcıya karşı talep hakkının sona ermeyeceğinin hükme bağlanması tüketiciyi korumaya yönelik hukukî düzenlemelerle de uyumludur. Bununla birlikte taşıyıcının bildirim yükümlülüğünü düzenleyen TTK'nın 889 ve 900. maddeleri, uygulamada yaşanabilecek uyuşmazlıkların başında gelecek niteliktedir. Zira sözleşmenin güçlü tarafı olan taşıyıcılar, bu yükümlüklerini hazırladıkları standart sözleşmelere koyacakları hükümlerle aşmaya çalışacaklardır. Genel işlem şartları veya haksız şartlar niteliinde olacak bu hükümlerin Borçlar Kanunu ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamında geçersiz olacağı açık olmakla birlikte, ortaya çıkacak muhtemel boşluklar belki de yeni bir hukukî düzenleme yapılmasına gerek kalmaksızın uygulama tarafından doldurulacaktır (TOPSOY, Fevzi (2014, Ankara), (URL88)).

4.15.Emniyetli Rota - En Kısa Rota ve Sapma Kavramlarının Hukuki Boyutu

Kaptan ve taşıyan, sefer esnasında sözleşme ile daha önceden belirlenmiş olan rotayı izlemek durumundadır. Sözleşme hükümlerinde rota ile ilgili herhangi bir remark yoksa varış limanına ulaşabilmek için en elverişli yolu izlemekle yükümlüdür. “Elverişli Yol” tabiri sadece ve her zaman “En Kısa Yol” demek değildir. Bununla birlikte emniyetli sürat ve emniyetli rotanın göz önüne alınması gerekir. Genellikle en emniyetli yol iki liman arası en kısa mesafe üzerinde aranır. Akidle ortaya konan en “Elverişli Yol”dan ayrılma, normal şartlarda imzalanan sözleşme dışındadır ve tazminatı gerektirir. Fakat bazı özel durumlar vardır ki gemi kasten rotasından sapar ve bunu haklı bir sebebe dayandırır. Bu durumda tazminat

gerekmez. TTK'nın 996'ncı maddesi uyarınca gemi rotasının değişmesine sebep olan fakat tazminat gerektirmeyen özel durumlar, savaş hali veya kötü hava gibi daha evvel hazırlanan sefer planındaki rotanın, değiştirilmesini zorunlu, yine TTK'nın 1091. Maddesi uyarınca can ve/veya mal kurtarma amaçlı rotanın değiştirilmesi gerekiyorsa veya ergangi bir haklı sebebe dayanıyor ise, örneğin; Yakıt ikmali amacıyla bir limana veya platforma uğramak için gerçekleşen sapma. Bunlar dış etkenler olup, gemi sevk ve idaresinde görevli personel ve tekne ile ilgili de bazı haklı sapma nedenleri oluşabilir. Bunlar aniden rahatsızlanan deniz personelinin hastaneye yetiştirilmesi amacıyla bir limana gidilmesi, ani yük kayması, sonradan oluşan elverişsizlik hali sonrası yükün korunması amacıyla sapma, sözleşme ve diğer matbu evraklardaki genel şartlardan olan "sapma şartları" ile taşıyanlara belli sebeplerden ötürü veya genel olarak sapma hakkı verilmektedir. Sözleşmelerin tamamına yakınında ve de matbu evraklar üzerindeki genel şartlarda yer alan grev, buz ve savaş klostları gibi sebepler de prensip olarak taşıyanın/kaptanın sapma yetkisini haklı kılmaktadır. Gemi üzerinde mevcut şartları en iyi gözlemleyen gemi kaptanıdır. Ve yaptığı değerlendirmeler daha sonra açıklayabilmek kaydıyla önemlidir. Sapma, yani rotanın revize edilmesi, yasal dayanaklara uygun olarak yapılmışsa, bu durum taşıyanı sorumluluktan muaf tutar. Fakat herhangi bir sebeple yolun uzadığı gerekçesiyle ek navlun talebinde bulunamaz. Rota ihlali denizde can veya mal kurtarma işi ile alakalı ise, zarar durumunda yük sahibi bu durumunu ispat etmek zorundadır. Bunun dışında rota ihlalden dolayı yolun uzaması, seferin aksaması gibi sebeplerle oluşacak gecikmenin haklı sebeplerden kaynaklandığını taşıyana ispat ile yükümlüdür (URL 98).

4.15.1. Haksız Sapmanın Hukuki Sonuçları

Türk Ticaret Kanunun'un 972 ve 973. maddelerine göre gemi kaptanı kendi inisiyatifinde sefer öncesi belirlenen rotadan veya emniyetli rotadan saparsa, rotanın haklı gerekçe olmadan değiştirilmesinden dolayı kaptan, donatan ve 3. Şahsa, Türk Ticaret Kanunu'nun 973. maddesinde belirtildiği üzere ve yine 972. maddede yük ile alakalı olarak sorumludur. Rotanın değiştirilmesi veya ihlali ile ilgili olarak gemi sahibi de Türk Ticaret Kanunu'nun 947. Maddesi uyarınca sorumludur ancak bu sorumluluk derecesi yük sahibine veya adamlarına karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesindedir. 1061. ve 1116. maddeler uyarınca

taşıyan yük zararları için yükle ilgili şahıslara karşı emredici olarak sorumludur. Bununla birlikte kanunun 1062. Maddesine göre sapma, rota ve mesafe nin yanlış hesaplanması, seyir bilgisinin yanlış kullanılması gibi gemi adamlarının teknikkusuru sonucu olmuş taşıyan yük zararlarından sorumlu olmaz. Sapma sonrası seferin bütün riski taşıyanındır. Fakat sapma yaşanmasaydı, yine de aynı zararın oluşabileceği savını taşıyan ispat edebilirse, o zaman sorumluluktan kurtulabilir. Haksız sapmadan dolayı oluşacak olan tazmin borcu yine TTK.'nın 1114. maddesinde belirlenmiştir (URL99).

4.16. Konteyner Taşımacılığı'nda Yapılabilecek Sahtekârlıklar

Konteynerlerin kullanım nedeni daha hızlı, daha az insan ve maliyetle malların emniyetli bir şekilde taşınabilmesidir. Konteynerlerin olduğu bir yükleme operasyonunda taşıma işlerini icra edenler önceleri gibi kırkambar gemilerindeki düzende, her yük ile birebir alakalı olmamakta, taşıdıkları kutularda ne olduğuna dair, manifesto ve tutamaçlardaki mühürlerin dışında ne olduğu ile alakalı bir yükümlülükleri bulunmamaktadır. Önceleriveya halen devam eden genel kargo, proje kargo taşımacılığında gönderen ile alıcı arasındabirçok farklı çalışan olmaktadır. Bir kısmı yüke refakat ederken bir kısmı yükleme ve tahliye operasyonları ile ilgili operasyonları sürdürürdü. Böylelikle bir kontrol mekanizması kendi kendine gelişmişti. Tüm teknik işler donanımlar yardımıyla insanlar tarafından yapılıyordu ve personel yük ile yakın temasta idi. Sorumluluk sırasıyla zincir üzerinde hareket ederken, yük nihai hedefi olan alıcıya ulaşmakta idi. Günümüzde konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ve taşınan malın kutulara dönüşmesi bu durumun değişmesine neden olmuştur (POLAT, Ali; (2008/53), İstanbul, 2008).

“2002 yılında US Department of Energy (Los Alamos) tarafından yapılan bir araştırmada araştırmacılar her türlü mührü alt edebilmişlerdir. Bu ise mührün koruduğu her ne ise buna ulaşabildikleri anlamına gelmektedir”(URL92).

İthalat-İhracat firmalarının içinde olduğu, farklı şekillerde karşımıza çıkan sahtekârlık süreçlerinde ciddi artış gözlemlenmektedir (URL124). Sigorta firmaları, başvurular arasında olmayan ürünün satışı, kargo evrakları üzerinde sahtecilik, yasadışı yollara başvurarak, akreditif mektuplar üzerinde hak talep etmek, asılsız teminat mektubu, kargonun konteynerin mühürlerinin kırılarak çalınması gibi birçok

anormal durum ile karşılaşmaktadırlar. Örneğin, sahte konişmento ile yükün çalınması; gerçeğinin birebir aynısı hukuki ve orijinal olarak hazırlanmış konişmento kullanılarak çalma girişimi en çok karşılaşılan sahtekârlık girişimlerinden biridir. Bu sahtekârlıkta muhtemelen, gönderen veya alıcı ile yakın temasta olan bir kişi ile bilgi alışverişinde bulunmuş ve orijinal konişmento üzerindeki bilgiler kopyalanmıştır. Bunun nedeni, yükün tesliminden önce, yükün niteliği, yükleyen firmanın bilgileri, gönderilenin detayları ve orijinal Konişmentoya ihtiyaç olmasıdır. Bunun sonunda sahtekârın şansı da yerindeyse, yükün alıcısı, orijinal konişmentoyu görünce yükü teslim eden gemi kaptanı veya acentesi baş başa kalmaktadır. Sigorta firmasının ise oluşan zararı ne zaman, hangi şartlarla karşılayacağı ise ayrı bir muammadır. Daha da kötüsü standart sigorta kimi zaman bu durumda oluşan bir zararı karşılamayabilmektedir. Mümkün olduğunca yük evraklarının güvenliği üzerinde durulmalı ve taşıma süreçlerinde teslim esnasında dikkatli olunmasını gerektirmektedir. Bir aksaklık anında karşılanamayacak derecede yüksek maddi sorumluluklarla uğraşmamak için, her iki limandaki acenteler, yük evraklarının orijinal olup olmadığından, nerden geldiğinden emin olmalıdır. Bunların dışında, bazı dolandırıcılar, sahte internet sitesi düzenleyerek ihracat firması görünümünde yeni müşterilerini aramaktadırlar. Bu siteler üzerinden sahte takip numarası vererek, sahte yük bilgilerinin takibini gerçekmiş gibi tasarlayabilecekleri görülmüştür. Dolandırıcılar kimi zaman bu tür şaşırtıcı eylemlerde bulunabilirler. Normal görünün bir çekle sahtekârlığın iç yüzü görünmeyebilir (URL92).

Türkiye’de ithalat yapan firmaların karşılaştığı bu olaylarda eğer bilinen taraflar ile çalışılmıyor ise karşıdan gelen tekliflerin gerçekliğinin onayı için ekstra dikkatli olma gereği vardır. Özellikle “mükemmel fırsat”, “kaçırılmaması gereken harika bir teklif” şeklindeki sunumlardan uzak durulmalıdır.

Yine Polat’a göre, sigorta kuruluşlarından hasar veya zıya durumunda talep edilen yüksek bedeller de sık karşılaşılan durumlardandır. Örnek olarak; Alfa limanından alınan konteyner beta limanında açılmaktadır. Karayolu ile Charlie limanına vardığında ise alıcının deposunda sayılmakta ve bir konteynerden 50 kolinin eksik olduğu fark edilmektedir. Ürünler Maliyet fiyatına satılıp, kar miktarı sigorta firmasından talep edilir (URL92).

Yukarıda bahse konu sahtekârlıkların minimize edilmesi için kargo konteynerleri ile yapılan taşımacılıkta gerek hukuki gerek cezai sorumlulukların, diğer deniz taşımacılığı türlerinden farklı bir biçimde değerlendirilmesi, taşıyanın sorumluluğunu üstlendiği asıl değer olan yükün gerçekte ne olduğu kadar taşıyan tarafından ne olarak beyan edildiğinin de açıklığa kavuşturulması, konteynerlerin mal olarak değil bir taşıma aracı olarak değerlendirilmesi gerekir.

4.16.1. Konşimento Düzenlenmesi İle İlgili Sorunlar Ve Çözüm Yolları

Gemi kaptanının gemisine yüklenen yük için konşimento düzenleme, düzenlenen konşimentoyu imzalama, yükü orijinal konşimentoyu görünce alıcıya veya temsilcilerine teslim etme gibi görev, hak ve sorumlulukları vardır. Konteyner Taşımacılığı'nda uygulamada çoğunlukla hat acenteleri üzerinden hazırlanan yük evrakları, yükleme sırasında hazırlanan "mate's receipts" ve üzerindeki remarklarla uyumlu şekilde hazırlanmalıdır. Her ne kadar vasfını zamanla yitirse de Konşimento genelde temiz tutulurken, "mate's receipt" üzerinde remarklara yer verilebilir. Konşimentonun, gemiye yüklenen yükün miktarını ve niteliğini tam olarak vermesi önemlidir. Çünkü yanlış bildirim, alıcının hukuki haklarını azaltabilir. Şöyle ki hukuki anlaşmazlıklarda çok önemli bir belge olan konşimento ve konşimento kayıtları yük ile ilgili tutarsızlık arzettiğinde, konşimento kayıtlarının bağlayıcılığı da sekteye uğramış olur. Böyle bir durumda, yanlış beyan içeren bir konşimento ile doğru ve güçlü bir savunma yapmak mümkün olmayacaktır. Gemi kaptanlarının, yük sahiplerinin ve acentelerin yaşayabilecekleri bu gibi durumlar için konşimentoların içeriğini incelemeyen imzalamamaları gerekir. Gemi sahibi böyle bir durumda alıcı protesto çekene kadar haberdar olmayabilir. Genellikle bu sahtecilik şu şekilde olur; Kasıtlı olarak yüklenen yükün miktarı değiştirilir. Yanlış şekilde tanımlanır, erken ya da geç tarihli evrak düzenlenir. Böylelikle hukuki boşluklar oluşturulmaya çalışılır. Bu işlemleri farklı amaçlar için gerçekleştirebilirler. Armatör, ceza ile karşılaşmamak için güvenilir, uzman kişilere yük evraklarını hazırlatmalıdır. Yükün yüklenmesi esnasında da mümkün ise ek gözetmenler bulundurmalıdır. Bu konuda taşıyan matbu evraklar üzerine konteynerin içeriğini denetlemeyle yükümlü olmadığına fakat bu hakkının saklı tutulduğuna dair remarklar eklemektedir. Konşimento işlerinde bir anlaşmazlık yaşamamak için şu hususlara dikkat edilmelidir. Evrakların ibrazı istendiği zaman, tam takım olarak takdim edilebilmeli (URL85).

4.16.1.1. Konşimento Üzerinde Yapılan Hileler

Uluslararası ticaretin finansmanında yük taşımacılığında kullanılan enstrümanlarda oluşacak riskler ticari hayatta en çok akreditiflerde söz konusu olmaktadır.

POLAT'agöre bankalar, evrakların akreditif koşullarına uyumlu olup olmadığı konusunda hassas davranmaları gerektiğini belirtmektedir. Genelde bankaların işleyişi belgelere dayalıdır. Ticareti yapılan ürünlerin varolması veya kalitesi ile ilgilenmezler. Zaten böyle bir beklenti de yoktur. Konteyner taşımacılığında Gönderilenin kaybı genelde akreditif sırasında oluşur. Yükü gönderen, akreditif şartlarına uygun sahte belgeler düzenlerken, Teyid bankası ödemeyi yapar. Amir bankayı borçlandırır. Alıcı yükün kendisine doğru yola çıktığını düşünür. Gemi ancak kendi limanına geldiğinde gemiye yüklenip yüklenmediğini anlayabilmektedir. Satıcı, akreditif güvencesindeki tutarı bankadan tahsil eder. Alıcı, mal gelip gümrükten teslim alınıncaya kadar sahtekârlığı göremeyecektir. Bazen, konşimento üzerinde tarih kısmında oynama yapılarak, f,yatajantajı elde edilebilir. Satıcılar bazen de bilinmeyen üçüncü şahısları devreye sokabilmektedir. Alıcı yapılan sahteciliği farkına varınca, satıcı kendisinin de dolandırıldığını savunacaktır. Satıcı, alıcının transfer edilebilen bir akreditif açtırarak başka bir ülkedeki ortağı üzerinden başka bir bankaya satış bedelini aktarabilir. Üçüncü taraf olan bu şirket veya 3. şahıs sahtekârlık yapınca satıcı da kendisinin dolandırıldığını iddia edebilir. Bundan dolayı, transfer edilebilir bir akreditif açıldığında, alıcı transferin kime yapıldığını da kontrol etmelidir. Bu bahsedilen her zaman mümkün olmasa da alıcının güçlü olduğu durumlarda karşılıklı güven karinesi altında gerçekleşebilir. Akreditif ve Dış ticaret ile ilgili belgeler üzerinde güvenlik amaçlı çok az nitelik bulunmaktadır. Konşimento tek başına çok değerli bir ürünü temsil edebilmekte fakat üretilmesi kolay bir evraktır. Liner B/L üreten şirketler boş konşimento belgelerini navlun komisyoncularına verebilmekte ve onlara bu belgeleri pratik olma amaçlı doldurtmakta, mühür ve imzayı onların yapmasına izin verebilmektedirler. Birçok ticari sistemde olduğu gibi, akreditifler de dürüştşadamları tarafından kullanılacağı varsayılmıştır. Sahtekârlardan korunmak için kullanılan bir enstrüman değildir (URL92).

Bu sebeplerden ötürü konşimento işlerinde bir anlaşmazlığa yer verilmemesi için bazı hususlara dikkat edilmelidir. Evrakların ibrazı istendiği zaman, eksiksiz, tam takım olarak sunulabilmeli, yapılan değişiklikler armatörün veya temsilcisinin yahut acentenin yetkili bir kişisi tarafından yazılı olarak onaylanmış olmalı, konşimentonun, belirli yükün ambalajının yetersiz olması nedeniyle yükün hasarlı olduğu hakkında bir şerhi taşıması halinde, temiz konşimento (Clean Bill of Lading) olmamasından dolayı finansal ödeme için banka tarafından kabul edilebilir olmalıdır. Konşimento, “On Board” yani “Evrak Gemide” ibaresi taşınmalıdır. Bu şerhi taşıyan konşimento, acentesi tarafından tarihlenmemiş, imzalanmamış ve/veya paraflanmamış olmamalıdır. Konşimento, emre muharrer düzenlenmiş ise açık cirolu olmaması. Akreditif şartları CF veya CIF kontratlarından bahsediyorsa konşimento ya da navlun ücreti faturaya dâhil edilmişse "*freight prepaid*" (*Navlun peşin ödenmiştir*) ibaresini taşınmalıdır. Akreditif, konşimentonun doğrudan doğruya nama yazılı olması gerektiğini yazıyorsa, konşimento emre muharrer hazırlanmamalı, konşimento akreditifte son yükleme tarihi olarak belirtilen tarihten sonraki bir tarihi taşımamalı, yükleme tarihinden itibaren 21 gün içinde tevdi edilmelidir (URL100).

Konşimentodaki malın detayı ordinodakinden farklı olmamalıdır. Akreditifte gerekli olması nedeniyle, navlun miktarı muhakkak gösterilmeli, yükleme yazılı olandan farklı bir limanda yapılmış olmamalıdır (URL85).

Bu öneriler genellikle yük acentesinin veya hat işletmecisinin hazırladığı konşimentonun düzgün hazırlanması ve sonrasında oluşacak zaman kayıpları ve aksaklıkların önüne geçmesi, daha çok taşıyanın sorumluluğu bulunduğu alanlarla ilgili olup konşimentonun yanlış veya eksik düzenlenmesi halinde gönderenin sorumluluğu TTK 860-865. maddelerde aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

“Gönderen, kusuru olmasa da; Yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeyen, Taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden, Tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmaktan, 860 ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan, kaynaklanan, taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür.” (URL101).

Ayrıca Taşıtanın doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü TTK'nın 1145. maddesinde hükme bağlanmıştır.

- 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.
- Taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklıdır” (URL102).

4.17. Sorunların Çözümünde Uzlaşma, Arabuluculuk, Tahkim, Newyork Sözleşmesi ve Taraf Devletler

Uyuşmazlıkların çözüm yollarından yaygın olarak tercih edilen yöntemler uzlaşma, arabuluculuk ve tahkimolarak sıralanabilir.

4.17.1. Uzlaşma

Uzlaşma, her iki tarafa eşit uzaklıkta, adil tarafsız birinin anlaşmazlığın giderilmesi için tavsiyelerde bulunduğu, yardımcı, yol gösterici olduğu, resmiyeti olmayan bir yöntemdir.

4.17.2. Arabuluculuk

Arabuluculuk ise uzlaşmaya göre daha işlevseldir ve her iki tarafa eşit uzaklıkta duran bir üçüncü kişitarafından süreç yönetimi şeklindedir. Arabulucu, anlaşmazlığa düşen taraflarla düzenli toplantılar düzenleyerek, her iki taraf için makul ve her iki taraftan kabul edilen çözüm metodları üretir.

Arabuluculuk, uzlaşmadan daha işlevsel olmakla birlikte, tahkim yöntemine göre daha az kurallara bağlıdır. Aşağıda bahsedeceğimiz Tahkim metodunda hakem veya hakem heyetinin karar verme yetkisi varken, arabulucunun karar verme gibi bir yetki ve sorumluluğu bulunmamaktadır. Arabulucunun görevi uyuşmazlık konularını, talep ve anlaşmaya varma seçeneklerini ikili veya çoklu görüşmelerle müzakere etmek, durumu anlamak ve sonuca vardırıma zemin hazırlamaktır.

“International Chamber of Commerce” (“ICC”) ve “American Arbitration Association” (“AAA”) gibi uluslararası birçok kuruluş arabuluculuk ile de ilgili kurallar koyar ve çözüm yolu olarak kullanılmasını destekler. Arabuluculuk isteğe bağlıdır ve bu yöntemin kullanılması için taraflar kendi aralarında anlaşmış olmaları

gerekmektedir. Bahsedilen kuruluşlar ve benzerleri model kurallar oluşturur ve gerek tahkim gerek yargı yolu öncesi taraflara yol gösterirler (Türk, Doğan, 2005).

Taraflar gelecekte karşılaşılabilecekleri muhtemel uyuşmazlık hali için imzaladıkları sözleşmelere arabuluculuk remarkı eklemek isteyebilirler. Böylelikle, uyuşmazlık durumunda çözüm ilk olarak arabulucuya başvurmak olacaktır. Uyuşmazlık doğduğunda önceden sözleşme genel şartlarında belirtilmemişse ayrı bir arabuluculuk sözleşmesi de imzalanabilir. Bu yollardan her ikisinde de arabulucunun nitelikleri, masrafların sınırı, toplantı yerleri ve diğer ilgili konular belirtilmelidir. Ancak asıl dikkate değer ayrıntı, her iki tarafın arabuluculuk sürecinin sona ermesi için süre veya otomatik sona erme mekanizması öngörmesidir. Aksi halde taraflar arasındaki uyuşmazlık, arabulucu aracılığıyla dahi çözülmemesi durumunda süreç uzar ve sorunun çözümü hususunda taraflar için sorun teşkil eder (URL103).

Arbuluculuk farklı aşamalarda da gerekli olabilir. Uyuşmazlık en başta başka bir yöntem uygulanmayacaksa kullanılır. Arabuluculuk yeterli gelmezse ve sonuç alınamıyorsa tahkim yoluyla devam edilir. Bu nedenle sözleşmelere, arabuluculuğun sonuca ulaştıramaması halinde çözüm yoluna tahkim alternatifi ile devam edilebileceğine dair ibare eklenmesi söz konusu olur.

Arbuluculuk, tahkim veya dava aşamasında karar verilmeden önce de söz konusu olabilir. Taraflar arabuluculuk yoluyla anlaşmaya varırlarsa, sulh anlaşmasının hakem kararında veya mahkeme kararında ortaya konmasını talep edebilirler. (URL103)

Ülkemizde Arabuluculuk Kanunu'nun Yürürlüğe girmesinin ardından, "Arabuluculuk Daire Başkanlığı" kurulmuş olup, 30 Temmuz 2012 tarihi itibarıyla faaliyetine başlamıştır (URL 104).

4.17.3. Tahkim metodu

Uluslararası ticari ilişkilerde sözleşmelerin her iki tarafın rızasına uygun, açık ve fonksiyonel düzenlenmesi oldukça önemlidir. Fakat önceden veya anlaşma esnasında hazırlanan sözleşmeler her ne kadar titiz bir şekilde hazırlansa da bazı sebeplerden dolayı taraflar arasında anlaşmazlık kaçınılmaz olabilmektedir. Böyle bir durumda yargı yoluna gidilmeden önce tahkim yolu oldukça etkin ve hızlı çözümler

sunmaktadır. Her iki taraf, içine düşülen anlaşmazlık ister yerel ister uluslararası olsun her zaman tahkim merkezlerine başvurabilir. Bu yolla çözüm maliyeti azalırken hızı artar. Sunulan bu farklı çözüm yolları tarafların barışçıl bir şekilde anlaşmalarına, mevcut ticari ilişkilerini koruyarak devam ettirmelerine yardımcı olur. Bu bağlamda tahkim, anlaşmazlığın bir hakem veya hakem kurulunca, yerel mahkemelerin dışında alternatif bir çözüm olarak tanınır. Tahkim tercihi, anlaşmazlıkların çözümünde zorunlu olmayan, isteğe bağlı olarak iki tarafın rızası ve yazılı anlaşması ile uygulanan bir yöntemdir. Anlaşmazlıkların çözümünde milletlerarası tahkim yolunun seçilmesi ile yerel mahkemelerin yargı yetkisi önemli ölçüde bertaraf edilir (URL64), (URL105).

4.17.3.1. Konteyner Taşımacılığı ve Deniz Ticaretinde Tahkim Yolu

Konteyner taşımacılığı ve deniz ticaretinde yaşanan uyuşmazlıkların, devlet mahkemelerinin dışında hakem adı verilen özel kişilerce tarafından çözüme kavuşturulması olup devlet mahkemelerinden daha fazla başvuru alan etkin ve sonuca yönelik bir çözüm şeklidir. Ulusal hukuk sistemlerinin deniz ticaretinde ve konteyner taşımacılığında yaşanan sorunların çözümünde yetersiz kalması, devletlerin hukuk sistemlerinin yaşanan sorunlar ile ilgili çözüm yöntemlerinde uyguladıkları farklı yöntemler yaşanan sıkıntıları arttırmaktadır (URL88).

Deniz yolu taşımacılığı ve konteyner taşımacılığında genellikle matbu formlar kullanılır ve tahkim klozu bu formlarda standart olarak yerini alabilir. Taraflar belirtilen hakem ile sorun yaşanması veya anlaşmazlık halinde, yargı için mütabık kalmış olurlar. Bu şekilde iki taraf, sözleşmede bulunan tahkim klozu ile veya önceden standart olarak hazırlanmış matbu form ile anlaşmazlıkların çözümü konusunda bağlayıcı bir unsur elde etmiş olur. Tahkim hususu, UNCITRAL Model kanununda ve 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu ve Newyork Sözleşmesi (1458) 'nde belirtilmiştir. Devlet mahkemelerinin yetkilerini bertaraf ettiğinden özel bir yargılama metotudur (Bozkurt Yüksel, Armağan Ebru; 2011, İzmir).

Tahkim yolunun devlet mahkemelerinden daha fazla tercih edilmesindeki en önemli sebepleri, alanında uzman, yeterli mesleki ve teknik bilgisi bulunan özel kişileri sorunların çözümüne ortak olması ve deniz ticaretinde ve taşımacılık sektöründe hızlı işlem gereksiniminin sözleşme imzalanmadan önce uzun

müzakereler yaparak anlaşmaya varılması yerine, daha önceden standardize edilmiş olan, üzerinde yer alan sabit klozların bulunduğu matbu formları kullanılmasıdır. Bu durumda genel işlem şartları oluşturulmuş olur ve sorunların çözümü için referans haline gelir. Bu nedenlerden ötürü çözüm süreci bir iki aya kadar hızlandırılabilir. Tahkimin en önemli çözüm aracı ise matbu formlar üzerindeki standart klozlar veya atıflarla kurulan çarter sözleşmeleridir. Buna rağmen, sözleşme düzenlenmesi öncesinde belirlenmesi veya sözleşme sonrasında belirlenmesi mümkündür. Aynı bir sözleşme veya aynı sözleşme üzerine ibare olarak eklenebilir. Sözleşme dâhilinde doğan bir anlaşmazlık veya sözleşme dışı farklı bir nedenden ötürü oluşan bir anlaşmazlıktan ötürü de başvurulabilir (Akan, “Yargıtay Kararların Işığında Tahkim Uygulaması”, İstanbul Barosu Deniz Ticareti Hukuku Sorunları Paneli-I).

Tahkimden bizim sistemimizde bahsedebilmemiz için, her iki tarafın tahkim merciiini açıkça belirtmesi ve kabul etmesi gerekir (Yavuz, 2009: 150.). Bu şart olmaksızın tahkimin hiçbir hukuki geçerliliği bulunmamaktadır (Ertabak, 2009: 47).

4.17.3.2. Tahkim Merkezleri

Tahkim Kurulları birçok ülkede bulunmaktadır. Bunların en yaygın kullanılanları; Londra Deniz Tahkim Derneği (London Maritime Arbitrators Association, LMAA), Moskova Deniz Tahkim Derneği (Moscow Maritime Arbitration Commission), New York Deniz Tahkim Derneği (Society of Maritime Arbitrators, SMA), Deniz Tahkim Derneği (German Maritime Arbitration Association, GMAA)'dir. Milletlerarası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce, ICC)'nin tahkim prosedürü de yaşanacak uyuşmazlıklarda uygulanabilir yapıdadır (Ekşi, 2010: 16-19). Deniz ticaret hukukuna ilişkin uyuşmazlıklarda “Chambre Arbitrale Maritime De Paris” (CAMP) uzmanlaşmış bir kuruluş olarak tercih edilebilir (Pınar Akan, “Yargıtay Kararların Işığında Tahkim Uygulaması”, İstanbul Barosu Deniz Ticareti Hukuku Sorunları Paneli-I).

Araştırmalar Londra'nın en çok tercih edilen uluslararası tahkim merkezi olduğunu göstermektedir (Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVII, Y.2013, Sa. 1-2 125). Bunun nedenleri arasında, yargılama esnasında tarafsız duruşu,

ingiliz hukukunun dünyada geçerliliği, bu alanda uzman birçok avukatın Londra’da bulunması gösterilebilir (URL106).

4.17.3.3. Tahkim Türleri:

Konteyner Taşımacılı’nda iki tip tahkim vardır. Bunlar Ad Hoc tahkim ve Kurumsal Tahkimdir.

- Ad Hoc Tahkim herhangi bir kurumun muhatap alınmadığı, tarafların kendi aralarında organize ettiği tahkim metodudur. Anlaşmazlık halinde, taraflar hakem seçer, uygulanacak yasal dayanağı belirler, hakemlerin yetki ve sorumluluklarını da kapsamak üzere tahkimle ilgili kuralları belirler. Bu hususta, taraflar kendi özgün kurallar bütününe takip etmek yerine önceden hazırlanmış UNCITRAL (CNUDCI) Tahkim Kuralları gibi taslak metinler üzerinden de çalışabilirler. UNCITRAL’in taslak kuralları “Ad hoc tahkim”de taraflar açısından milletlerarası uyuşmazlıklarda en yaygın kurallar bütünüdür.

- Kurumsal Tahkim ise,

Yukarıda bahsedilen ad hoc tahkimin aksine bütün organizasyonun belirli bir hakem veya hakem topluluğu (heyet) tarafından yapılması ve süreci yönettiği tahkim türüdür. İkili veya üçlü görüşmeler görüşmeler onların gözetiminde olur. Bu yöntemle taraflar sadece tahkim klozu kullanarak, tahkim için gerekli kalabalık kurallar bütününe hazırlamaktan kurtulurlar. Dünyada birçok tahkim kuruluşu bulunmaktadır. Taraflar uluslararası kuruluş olarak, International Court of Arbitration of the ICC (“ICC Court”) veya American Arbitration Association (“AAA”) veya London Court of International Arbitration (“LCIA”) veya Inter-American Commercial Arbitration Commission veya Swiss Rules of International Arbitration veya deniz ticaret hukukuna ilişkin anlaşmazlıklarda uzman bir kuruluş olan Chambre Arbitrale Maritime de Paris’i (“CAMP”) tercih edebilirler. Kurumsal tahkim güvenilirlik ve taraflara sunulan hizmetten ötürü tercih edilmektedir. Tahkim kurallarına her zaman kolaylıkla ulaşılabilir. Bu kurallar uzun çalışmalar ve deneyimler sonucu kaleme alındıklarından usule ilişkin sorunlara ve olası kilitlenme hallerine uygun çözümler sağlar (Arslan, İ., Aydın S., (2013, Ankara)).

Kurumsal tahkimin, tahkim kurum hizmetlerinin yüksekliği, tesislerin kullanımı için talep edilen ekstra ücretler gibi dezavantajları da vardır bu yüzden Kurumsal Tahkim beklenilenden daha maliyetli olabilir. Burada tercih yapmak önceliklere göre taraflara aittir (URL64).

Uluslararası tahkimden bahsedildiğinde, tahkimi sadece belli kurallar bütünü olarak belli bir kuruluş ile sınırlandırmamak gerekir. Her kurallar bütünüün birbirlerine göre uyumsuzluğın konusu ve şartlarına göre zayıf ve kuvvetli yanları vardır. Taraflar uygulanabilir tahkim kuralını ve yetkili kuruluşu belirlerken sözleşmenin konusu, tarafların tabiiyeti ve tahkim masrafları gibi değişik etkenleri de göz önünde bulundurmalıdır. Her durum uzman avukatlar tarafından değerlendirilmeli ve tahkim kuruluşu ve kuralları bu bağlamda saptanmalıdır (URL107).

4.17.4. Tahkim İle İlgili Ulusal Düzenlemeler

13 Ağustos 1999'da anayasamızın 125. Maddesine konulan hükümler ile, Kamu hizmetleri ile alakalı anlaşma ve imtiyaz şartlaşmalarında herhangi bir ihtilaf halinde ulusal veya uluslararası tahkim kuruluşlarına başvurulabileceği belirtilmiştir. Bunun için ancak yabancılık unsuru taşınması şartı aranmıştır. Bu tahkim sözleşmeleri hazırlanırken de nerele uyulacağı, 4501 sayı, 21.01.2000 tarihinde "Kamu Hizmetleri ile İlgili İmtiyaz Şartlaşma ve Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Tahkim Yoluna Başvurulması Halinde Uyulması Gereken İlkelere Dair Kanun" ile hüküm altına alınmıştır (URL108).

Yabancı unsur arzeden, tahkim yeri olarak da Türkiye seçilmişse, bu kanun hükümleri taraflar veya hakem tarafından anlaşmazlıkların çözümü ile alakalı dayanak ve yöntemler 21 Haziran 2001 tarih, 4686 sayılı Uluslararası Tahkim Kanunu ile düzenlenmiştir. Tahkim sonuçlarının tanınması ile ilgili, 27.11.2007 tarih ve 5418 sayılı Uluslararası Özel Hukuk ile İlgili Yasanın 50. Maddesinden 63. Maddesine kadar yer alan hükümler uygulanmaktadır (URL 107).

4.17.5. 1958 Tarihli New York Sözleşmesi

Bu konvansiyon, tahkim sonucu belirlendikten sonraki periyodu düzenler. Sözleşmenin ilk maddesi: "Sözleşme gerçek veya tüzel kişiler arasında çıkan

uyuşmazlıklarda, tanınması ve icrası istenen devletten başka bir devlet toprağında verilen tahkim kararlarının tanınmasına ve icrasına uygulanır. Sözleşme aynı zamanda tanınması ve icrası istenen devlette ulusal sayılmayan tahkim kararları hakkında uygulanır (URL109).

Sözleşmede düzenlenen hakem kararları geçici (ad hoc) tahkimde verilen kararları, hem de daimi kuruluşlar tarafından alınan tahkim kararlarını kapsamaktadır. Bu sözleşmeye istinaden yabancı hakemler tarafından alınan kararlar sözleşmeye taraf olan devletleri bağlar niteliktedir. Bu kararların geçerli olması için tahkim kararının yazılı bir sözleşme ile alınmış olması şarttır. Türkiye Newyork sözleşmesine 1991 yılında imza atmıştır.(URL109).

4.17.6. Hamburg Kurallarında Tahkim

Deniz Ticaretinde, çağımıza ayak uydurmaya çalışılma gayretleri sonucunda oluşan Hamburg Kurallarının 22. maddesinde Tahkim Yolu konusundaki hükmü şu şekildedir.

- Bu maddenin hükümleri çerçevesinde, taraflar bu Konvansiyona göre eşyanın taşınmasına ilişkin olarak aralarında doğabilecek olan her türlü uyuşmazlık için yazılı bir anlaşmayla tahkimi öngörebilirler.
- Bir çarter sözleşmesi ortaya çıkan anlaşmazlıkta tahkimi öngören bir hüküm varsa ve çarter sözleşmesine dayanarak düzenlenmiş konişmento bu hükmün konişmento hamili için bağlayıcı olacağına dair özel bir şerh içermiyorsa, taşıyan konişmentoyu iyi niyetle iktisap etmiş hamile karşı bu hükme dayanamaz.
- Tahkim yargılaması davacının tercihinine bağlı olarak aşağıdakiyerlerde başlatılabilir. (a)(i) Davalının işletme merkezi, ya da bu bulunmadığında davalının mutad meskeninin; ya da (ii) sözleşmenin yapıldığı yerde davalının bir iş yeri, şubesi ya da acentesi bulunmak şartıyla sözleşmenin yapıldığı yerin; ya da (iii) yükleme limanı ya da boşaltma limanının bulunduğu bir devletin sınırları içerisinde bir yerde; ya da (b) tahkim şartında ya da anlaşmasında bu amaç için belirlenmiş herhangi bir yerde.
- Hakem ya da hakem heyeti bu Konvansiyonun hükümlerini uygularlar.

- Bu maddenin 3. ve 4. fıkraları bütün tahkim şartı veya anlaşmalarının bir parçası sayılır ve bunun sonucu olarak söz konusu şart veya anlaşmanın bu hükümlerle çelişen her bir koşulu hükümsüzdür.
- Bu maddedeki hiçbir hüküm, deniz yoluyla taşıma sözleşmesine göre bir talep hakkı doğduktan sonra taraflar arasında yapılmış tahkime ilişkin bir anlaşmanın geçerliliğini etkilemez.” (URL110).

4.17.7. Tahkim’in Avantajları

Tahkim yolunun ticari anlaşmazlıkların çözümünde ciddi avantajları vardır. Ki bunların en önemlisi hızlı ve sonuca odaklı olmasıdır. İkinci olarak, uluslararası nezaket ve tarafların eşitliği gereği, söz sahibi yargı olarak, iki taraftan birinin yerel mahkemesi belirlenmesi uygun değildir. Tarafların milli mahkemelerine taraflardan diğerinin duyacağı olası güvensizlik, itirazlara ve dolaylı olarak zaman kaybına neden olması tercih sebebi de etkenlerdendir. Üçüncü olarak, milli mahkeme seçimi uygulanacak usul hukuku ve yetkili mahkemenin tespiti gibi sorunları da beraberinde getirir. Üçüncü olarak, tahkimde işlemde bulunan anlaşmazlık ile ilgili gizlilik ilkesi esas olduğundan tarafların mahremiyeti korunur ve anlaşmazlık çözümlenene kadar gelişmeler saklı kalır. Dördüncü olarak, uluslararası ticari uyuşmazlıklar genellikle çok karmaşıktır ve özel uzmanlık gerektirir. Bu nedenlerden ötürü, taraflar sorunların çözümünde konu hakkında derinlemesine bilgi, deneyim ve tecrübeye haiz uzman kişilerle çalışmak isterler (URL108).

Son olarak daha önce de değindiğimiz Newyork Konvansiyonu’na taraf olunması, tahkim çözümünün daha çok tercih edilmesi ve sonuçlarının daha çok dikkate alınmasını sağladığı aşikârdır. Kısacası, milletlerarası anlaşmazlıkların çözüm arayışında milletlerarası mahkemenin olmayışı, farklı ulusal mahkemelere olan güvensizlik, farklı milliyetten olan tarafların birbirine olan güvensizlik, hukuki teamüllerin milli mahkemelerde daha üstün tutulması ve kararların bu yönde alınması, gizlilik ve uluslararası hakem kararlarının daha kolay tanınması uluslararası tahkimin gelişmesine ve tercih edilmesine yol açar (URL111).

4.17.8. Tahkim’in Dezavantajları

Uluslararası tahkimin sakıncalarından da söz etmek gerekir ise, New York Konvansiyonu’na taraf olmayan ülkelerde uluslararası hakem kararlarının tanınması

ve tenfizinin karışık bir hal alabildiği, hatta bazı ülkelerde mümkün olmadığı ifade edilmelidir. Ayrıca, uyuşmazlık konusu miktarların az olması halinde uluslararası tahkim pahalı bir yol olabilir (URL111), (URL108).

4.18. Taşıma Senetlerinin Düzenlenmesi ve Eklenen Klozlar

Konteyner Taşıma işi öncesinde taraflar kendi hür iradeleri ile multimodal bir taşıma senedi oluşturma konusunda serbesttirler. Genelde matbu şekilde taşıma senetleri düzenlenmektedir. Multimodal konteyner taşımalarında uygulanacak tek bir kurallar topluluğu olmaması, taraflar arasında oluşturulan taşıma senetlerine ek klozlar eklenmesine, özgün bir içerik oluşturulmasına ve kurallar konulmasına fırsat vermektedir. Taşıma senetlerine, taşıma işinde denizyolu, genelde türlerden birini oluşturduğundan, çoğunlukla deniz yolu ile taşıma işlerinde kullanılan konşimento veya taşıma senedi şartlarından esinlenilmiştir.(Adıgüzel, 2015: 347). Konumuz ile ilgili en sık kullanılan klozlar; Paramount, Himalaya, İndemnity ve New Jason klozudur.

4.18.1. Paramount Klozu

Belirli bir hukuka veya bir düzenlemeye atıf yapan kloz, pratikte paramountklozu olarak adlandırılmaktadır (Ülgener,Çarter Sözleşmeleri, 2010: 124). Bu kloz özellikle ABD'den yapılan yüklemelerde düzenlenen konşimentolara, sonra da düzenlenen taşıma senetlerine konduğu görülmüştür(Adıgüzel, 2015: 348). ParamountKlozu tarafların taşıma işi ile ilgili hangi hukuku veya konvansiyonu uygulayacaklarını belirledikleri klozdur.

Klozu uygulama türleri değişebilmektedir. Taşıma senedine “Tahliye limanı hukuku uygulanacaktır” veya “ paramountklozu metne dâhildir” şeklinde de kloz eklenebilir. Paramountklozunun genel bir ifadeyle eklenmesi COGSA 1936 hükümlerinin uygulanmasını esas alan bir nitelik taşımaktadır (Adıgüzel, 2015: 348). Seçilen hukuk veya uluslararası sözleşme esasları multimodal bir taşımaya bütün halinde uygulanacağı gibi, taraflar her bir safha için farklı kuralları da benimseyebilir.

Adıgüzel'e göre temelde Paramountklozunun taşıma senetlerine konulmasının sebebi, belli olmayan zarar yerinde hangi hukukun uygulanacağını belirlemesidir. Bu da dolaylı olarak network sisteminin multimodal taşıma için kabul edildiği anlamına gelmektedir (Adıgüzel, 2015: 351).

4.18.2. Himalaya Klozu

Konteyner Taşımacılığı'nda taşıma işi ağırlıklı olarak deniz yolu ile gerçekleştiğinden, sözleşme veya konşimentoya konulan klotların, multimodal taşıma sözleşmeleri içinde de kullanılmasına neden olmuştur. Himalayaklozu, taşıyanın yardımcılarının veya adamlarının sorumluluklarını kısmen veya tamamen ortadan kaldıran klot olarak ortaya çıkmıştır (Adıgüzel:2015 s. 350). Yani taşıyanın yardımcı üçüncü şahısları bağımsız olarak taşıyan veya gönderilenle değil taşıyan ile muhataptırlar. Bu klotun konteyner taşımacılığı'nda yaygınlaşmasının en önemli sebeplerinden biri, taşımacılık sektöründeki yüklenici gibi taşıyanın yanında nispeten küçük sermaye sahiplerinin, oluşan küçük hasarlarda, taşıyan veya gönderilenin hak talep etmesidir (Adıgüzel:2015 s. 351). Türk Ticaret Kanunu, uluslararası sözleşmeler açısından da bu klotun konulmasına herhangi bir engel bulunmamaktadır (Adıgüzel, 2015: 351).

Ülkemizde Konteyner, Kuruyük ve Ro-Ro Taşımacılığı ile ilgilenen Ulusoy adlı firmaya ait matbu yük senedi üzerindeki himalayaklozu örneği,

“Himalaya Maddesi; Taşıyanın hiçbir görevlisi, çalışanı veya temsilcisinin (Taşıyan tarafından zaman zaman tutulan bağımsız yükleniciler dâhildir) herhangi bir durumda Malların Yükleyicisi, Gönderildiği Kişi veya sahibine ya da bu Konşimentonun hamiline karşı işini yaparken veya işi ile bağlantılı olarak gerçekleştirdiği herhangi bir fiil, ihmal veya kusurdan doğrudan ortaya çıkan veya kaynaklanan herhangi bir kayıp, hasar veya gecikme için hiçbir sorumluluğunun olmayacağı ve bu maddede yukarıda belirtilen hükümlerin genel niteliği saklı kalmak kaydıyla, bu belgede yer alan her muafiyet, sınırlama, şart ve imtiyazın ve Taşıyan için geçerli olan veya Taşıyanın bu belge çerçevesinde hak sahibi olduğu her hak, sorumluluk muafiyeti, savunma ve dokunulmazlığın Taşıyanın yukarıda belirtilen şekilde hareket eden her görevlisi, çalışanı veya temsilcisi için de geçerli olacağı ve onları da koruyacağı ve bu maddenin yukarıda belirtilen tüm hükümlerinin amaçları çerçevesinde, (yukarıda belirtildiği üzere bağımsız yükleniciler dâhil olmak üzere) Taşıyanın kendisinin zaman zaman görevlileri, çalışanları veya temsilcileri olan veya olabilecek tüm bu tür kişiler adına ve hesabına temsilci veya yediemin sıfatıyla hareket ettiği veya bu şekilde değerlendirileceği ve tüm bu tür kişilerin bu

Konşimentodaki veya bu Konşimento ile kanıtlanan sözleşmenin bu ölçüde tarafları olacağı veya bu şekilde değerlendirileceği açıkça kabul edilmektedir.” şeklindedir (URL112).

4.18.3. Indemnity Kloz

Denizyolu ile yapılan taşımalarda navlun sözleşmesine veya konşimentoya konan ve konteyner taşımacılığında da yer edinmiş olan diğer bir kloz türüdür. Himalayaklozuna göre alt taşıyıcıların direkt olarak haksız fiil sorumluluğundan kurtulmasını, taşıtan veya gönderilenin alt taşıyıcıya sorumluluk nedeniyle tazminat davası açamayacağını belirten klozdur. Ancak klozun içeriği gereği, haksız fiilden dolayı oluşan zararda, Taşıyanın yardımcılara tazminat davası açma hakkı tamamen ortadan kaldırılmamakta, bu hususta, alt taşıyıcının taşıyana dönerek etmiş oldukları zararı talep etme hakkı teşkil etmektedir. Yani bir 3'lü çevrim oluşmaktadır. Zaten bu yüzden “circularindemnityclause” adı verilmiştir. 3. Kişilere karşı himalayaklozunun oluşturduğu sorumsuzluk boşluğu, indemnityklozu ile kapatılmaya çalışılmaktadır ve her iki kloz, yük teslimlerinde ciro edilebilen konşimentolarda beraber kullanılır(Adıgüzel, 2015: 351).

4.18.4. New Jason Klozu

Savaş halleri ve yüksek risk bölgelerinde seyir için, gemi işletmecisinin kusurlu olarak gemiyi savaş bölgesine sevk etmesinin dışında New JasonKlozu kullanılabilir. Bu kloza göre sefere çıkıldıktan sonra oluşan herhangi bir zarara sebep olan her türlü kaza, tehlike, hasar ya da felakette, ihmal olup olmasına bakılmaksızın, taşıyıcı sorumlu tutulmaz. Mal sahipleri, nakliyeciler, anlaşma tarafları taşıyanın zararını karşılamak için genel ortalama (müşterek avarya) hükmüne bağlı olarak kayıplarından fedakârlık yaparlar ya da zararı karşılamak için taşıma işinde taşıttıkları yük oranında belli bir para ödemeyi taahüt ederler. Eğer kurtarılan gemi taşıyana aitse veya taşıyıcı tarafından işletiliyorsa, kurtarma ücretinin tamamı kurtaran gemiye ödenmelidir (URL113).

4.18.5. Çatma Klozu

Bir seferde ya da geminin yönetimi sırasında, eğer bir gemi diğer bir geminin dikkatsizliği ya da yanlış bir hareketi veya kaptan, tayfa, kılavuz ya da diğer

çalışanların ihmal ya da hatası yüzünden başka bir gemiyle çatışırsa, burada taşınan yükün sahipleri taşıyıcının bütün kaybını ve zararını diğer taşıma yapmayan gemiye ya da onun sahiplerine ödeyeceklerdir. Adı geçen yük sahiplerinin talepleri taşıma yapmayan diğer geminin ya da onun sahiplerinin belirtilen yüklerin sahiplerine ödenmiş ya da ödenebilir durumda ise, diğer geminin taleplerine göre yerine getirilir/geri alınır ya da düzeltilir. Yukarıda belirtilen koşullar, armatörler, operatörler ya da herhangi bir gemi yada gemilerden sorumlu olan kişilerin, çatışan gemilerden başka ya da onların yanındaki mevzularda veya çatışma ya da bağlantıyla alakalı konularda hatalı oldukları durumlarda uygulanabilir (URL113), (URL114).

4.19. Gümrük Rejiminin Konteynerlere Uygulanması, Kırmızı Sarı Yeşil

Hat

Konteyner Taşımacılığı'nda gümrük işlemleri tescil işlemleri ile başlar. Tescil işlemi iki kısımdan oluşur. İlk kısım, İthalatçı ya da ihracatçı firmanın ya da gümrük müşavirinin internet ortamında bilgilerini ilgili gümrük idaresine ibraz etmesi ve gümrük sisteminde onaylanması ve numaralandırma işlemidir. İkincisi ise tarih ve numaralandırılmış beyanname ve eklerinin yasal temsilci ya da gümrük müşavirince ihraç/ithal-transit gümrük idaresine ibraz etmesidir. Birinci tescilde herhangi bir değişiklik yapılması gerekiyor ise gümrük idaresi tescil servis sunmadan herhangi bir cezai hüküm olmadan düzeltilebilir. Ancak gümrük idaresinin tescil departmanına sunulduğu andan itibaren tüm resmi sorumluluklar başlar. Yanlışlıklar kasıtlı veya bilmeden farkı gözetmeksizin Gümrük Kanunu'nun 241. madde başta olmak üzere tüm sorumlulukları taşır. Gümrükte hatlar ise aşağıdaki gibi mevzuata girmiştir. Sarı hat, Evrak Kontrolü; Gümrük tescil departmanına sunulan belgelerin incelenip gerekli işlemlerin tamamlandığı belirlendikten ve onaylandıktan sonra ilgili muayene memuruna sevk edilmesi gerekir. Bu sevk esnasında gümrük programı otomatik olarak elektronik ortamda değerlendirdiği verilere göre ihraç-ithal işleminin hangi hatta devam edeceğini ve ilgili memuru belirler. Bu sonuç sarı hat ise evraklar kontrolü yapılarak malın yüklenip yurt edilmesi için kolcuyasevkedilir. Ancak diib rejimi / hiib. rejimi kapsamında bir ürüne ait ise ya da firma, eşya ile ilgili şüphe hâsılise, idare amirinin onayı ile kırmızı hatta sevk edilir. Kırmızı Hat: Evrak/Mal kontrolü, tam tespit gümrük tescil işlemi sonucu çıkan hat kırmızı ise ilgili muayene memuru tarafından evraklar ve de eşyanın tam tespiti yapılır. Bu tespit sırasında ilgili

memur gerek görür ise eşyanın kıymet tespiti için İthalatçı veya İhracatçıdan taahhütname alarak söz konusu maldan 2 adet resmi numune alarak ilgili ihracatçı birliklerine sevk eder. Eşyaya ait gtipno'sunun doğru olup olmadığını yada ithalata dayalı ihraç edilen bir ürün içerisinde girdi varsa gerçek olup olmadığının doğruluğu için laboratuvara gönderebilir. İhraç/ithal eşyasında tescilli bir marka varsa tescil belgesini ister. İbraz edilmez ise idare amirliğine şerh düşerek mala geçici olarak el koyar. Marka sahibine yazılı ihbarda bulunur. Ya da marka sahibinin önceden bir mahkeme kararı varsa eşyaya el koyar. Mahkemeye sevk edebilir. Tartı işlemi yaptırabilir. Mavi hat, sonradan kontrol gümrükçe onaylanmış kişi belgesi statüsünde bir işlem ise bilgisayar sistemi bakanlık verileri doğrultusunda kısa bir evrak kontrolü ile eşyanın ihraç-ithaline müsaade eder. Eksik evrak var ise yinede sonradan tamamlanmak kaydı ile işlem devam eder. Ancak yasal süre içerisinde gümrük idaresi kapsamında yetkili kişi ya da kişilerce işletme yerinde kontrol edilir. Belge geçici olarak askıya alınır. Yeşil hat; eşyanın belge kontrolüne veya fiziki muayeneye tabi tutulmadığı hattır (URL116), (URL117), (URL118), (URL119).

7.20. Ulusal Tek Pencere Sistemi

Ulusal Tek Pencere (TP), BM-AEK'nın "TP Kurulumunda Tavsiye ve Kılavuzlar" adlı evrakında yer alır. Bu tavsiye niteliğindeki belgede, TP şu şekilde tanımlanmaktadır,

"Ticaret ve taşımacılık ile ilişkili tarafların, ithalat, ihracat ve transit ile ilgili bütün idari gerekliliklerin yerine getirmek için, standartlaştırılmış bilgi ve belgeleri tek bir giriş noktasıyla kullanmalarını sağlayan sistem."(URL2).

Tek Pencere, bilgi ve belgelerin standartlaşmış kalıplar halinde, oluşturulan düzene uygun olarak tek bir geçiş noktasından aktarılmasına yönelik kamu hizmetidir. Geleneksel kamu işleyişinin modern, kalıplaşmış hantal sistemden uzak, yeni çözümler üretebilen yeni sistemlerin işleyişini sağlayan yönetim biçimidir. Bu sayede, vatandaşlar ve işletmeler kamusal hizmetler için tek bir arayüzden edineceklerdir. Ülkemizde Tek Pencere Sistemi kurulum aşamaları ciddi oranda tamamlanmış olup hizmet vermeye başlamıştır (URL120).

Sınırlar arasındaki alışverişe uygun olarak tasarlanan Tek Pencere Sistemi, sınırlararası mevzuata uygunluk sistemi, gümrük yönetim sistemleri ve kamusal

altyapı yönetim sistemleri arasında karşılıklı işbirliği gözetmekte bunların hızlı, sorunsuz ve sürdürülebilir bir düzen içerisinde tamamlanmasını sağlamayı hedeflemektedir. Ayrıca Tek Pencere Sistemi'nde, ticaret, taşımacılık ve lojistik yönetimiyle etkili iletişim ve iş çevresinde işbirliği sistemleri değerlendirilmektedir. Uygulamada TP, özel sektör kullanıcıları ile kamu arasındaki veri transferini hızlandırmayı, sınırlararası ticarete katılanlara kazanç sağlamayı hedefler (URL2).

7.20.1. Ulusal Tek Pencere Sistemi için Öneriler

Ulusal Tek Pencere sistemi için yine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Uzmanlarınca hazırlanan "Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi"nde bulunan öneriler şu şekildedir,

- "Malların denizyolu, demiryolu ve karayoluyla taşınmasında gümrük işlemlerini kolaylaştırmak için yeni yöntemler geliştirmek.
- İşlemlerin denetimini sağlayarak ve tutarsızlıkların belirlenmesini kolaylaştırarak, limanlardaki ve kara sınırlarındaki emniyet ve güvenlik seviyesini arttırmak.
- Liman tesislerinde (konteyner ve demiryolu terminalleri, depolar, serbest bölgeler ve diğer geçici depolama alanları) saklanan yük ve konteynerleri etkileyen gümrük prosedürleri süresince kullanılmakta olan bütün bilgilerden tam olarak faydalanmak.
- Gümrük izlenebilirlik bilgilerini diğer liman ve demiryolu izlenebilirlik bilgi kaynaklarıyla birleştirerek, hem resmi hem de ticari uygulamalar için daha yüksek katma değer hizmetleri sağlamak.
- Sıkışıklığı ve gecikmeleri azaltmak, yoğun işgücü kaynağı sağlamak, müşteri memnuniyetini arttırmak ve taşımacılık piyasasında rekabet gücü yüksek konumlandırma sağlamak" şeklindedir (URL2).

Tek pencere sisteminde, desteklenmesi gereken diğer işlevler aşağıdaki gibidir:

- Uyuşturucu trafiği, kaçak malların konteynerler ile taşınmasını önlemek için konteyner kontrolü.
- Dikey uyumluluğun temini,
- Risk analizi; malları kırmızı, turuncu veya yeşil olmak üzere ilgili devrelere yönlendirir. Kırmızı devrede; fiziksel muayene, turuncuda; belge kontrolü, yeşilde ise; anında geçiş uygulanır.

- Bilgi sisteminin mimarisi, risk analizi uygulamasında tam aşamalılığa imkân tanınmalıdır”. (URL2).

Gümrüklerde hızlı ve verimli işleyişi sağlamak amacıyla uzun zamandan beri çalışmaları sürdürülen Tek Pencere Sistemi “e-Belge” uygulaması üzerinden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Ekonomi Bakanlığı arasında elektronik veri değişimi yapılabilmesine yönelik teknik çalışmalar tamamlanarak aktif hale getirilmiştir. Gümrük Kanunu’nun 60’uncu maddesinin 2/b fıkrası “*Gümrük beyanı bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla yapıldığında gümrük idaresi beyannameye eklenmesi gereken belgelerin beyanname ile birlikte ibrazını istemeyebilir. Bu durumda söz konusu belgeler gümrük idaresi istediğinde ibraz edilmek üzere beyan sahibince muhafaza edilir*” hükmünü taşıdığı için gümrük BİLGE Sistemi detaylı beyan modülünde 44 no’lu alanında beyan edilen, “Kişisel Koruyucu Donanımların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi 2016/11)” gereğince Ekonomi Bakanlığı tarafından düzenlenen TPS-Kişisel Koruyucu Donanım İthalat İzni’nin 06.04.2016 tarihinden itibaren Tek Pencere Sistemi e-Belge uygulaması kapsamına alınması uygun bulunmuştur. Bundan sonraki işlemlerin nasıl yapılacağı ise,

Ekonomi Bakanlığı tarafından, yükümlüsünce yapılan belge başvurularının değerlendirilmesi neticesinde düzenlenen 0873 (TPS-Kişisel Koruyucu Donanım İthalat İzni) belge kodlu izin belgeleri Tek Pencere Sistemi aracılığıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na gönderilecektir. Bu sayede evrak işleri belirli oranda azalmakta ve sistemin işlerliği test edilmektedir (URL121).

Bu şekilde gönderilen belgeler için Tek Pencere Sistemi tarafından verilecek 23 haneli belge numarası/belge satır numarası (Örnek: Referans No: 454392/1) ile belge tarihi yükümlü tarafından beyannamenin 34 nolu kutusunda “Belge Referans No” ve “Belge Tarihi” kısımlarında beyan edilecektir. Söz konusu belgeye ilişkin bilgiler Ekonomi Bakanlığı tarafından doğrudan elektronik ortamda iletileceğinden, beyanname ekinde ayrıca kâğıt ortamında ıslak imzalı belge aranmayacaktır. Gümrük işlemleri sırasında ihtiyaç duyulması durumunda belge içeriğinin ilgili memurlarca Tek Pencere Sistemi üzerinden sorgulanması mümkün bulunmaktadır. Bu durumda evrak kalabalıklığının önüne geçilerek elektronik ortamda bilgi akışı sağlanmaya başlamış olmaktadır. Buna paralel olarak, supalan, dâhilde işleme, geçici ithalat izinleri elektronik ortamda verilecek tek pencere uygulaması kapsamına alınması, izin numaraları beyannamenin 44 no’lu hanesine yazılması, teminat mektuplarıyla

ilgili elektronik ortamda bankalarla uyumunun sağlanması, ek tahakkuk veya ceza kararı takip programında değişiklik yapılarak detaylı beyana bağlanması ve ilgili beyanname üzerine otomatik olarak işlenmesi düzenlemeleri de gümrük işlemlerine hız katacaktır. Bu düzenlemelerden sonra, özellikle ithalatçı şirketlerin ve gümrük müşavirlerinin işlerini kolaylaştıracaktır (URL122).

4.20.2. Ulusal Tek Pencerenin Denizcilik Yönü

Limanlar, denize kıyısı olan ülkelerin en önemli merkezleri, sınırları ve stratejik geçiş noktalarını oluşturur. Bu bağlamda tek pencere sisteminin denizcilik, deniz taşımacılığı alanında olması gereken özellikler; gemi üzerinden yük teslim alacan gönderilenin Liman Makamları ve Liman Başkanlığı'nda tamamlaması gereken tüm prosedürleri tek bir ekrandan tamamlaması, Elektronik veri transferi; dijital imzalarla yapılan elektronik ileti, mühürlü ve imzalı bir belge ile aynı geçerliliğe sahip olması; sistemler yerine prosedürlere odaklanması; her bir birimin yetkinliği, hukuki mevzuat, bilgi akışı ve şartnameler oluşturulması, bunların yanında, Tek Talep Belgesi,

- Gemi Taşımacılık Talebi Yönetimi – Liman Makamı (Liman İdaresi),
- Gemi Gümrüklemesi → Liman Başkanlığı (Denizcilik İdaresi)
- Ulusal Gümrük Kontrolünün Başlatılması → Gümrük Bakanlığı (Alt Birim) olarak sıralayabiliriz (URL2).

4.20.3. Liman Topluluk Sistemi (PCS)

EPCSA'ya (Avrupa Liman Topluluk Sistemleri Birliği) göre, bir Liman Topluluk Sistemi aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır:

“Deniz ve hava limanları topluluklarının rekabetçi konumunu iyileştirmek amacıyla, kamu ve özel paydaşlar arasında akıllı ve güvenli bilgi alışverişine imkân tanıyan; liman ve lojistik alanında verimli süreçleri, verilerin tek elden iletimi ve taşımacılık ve lojistik zincirlerinin birleştirilmesi yoluyla optimize eden, yöneten ve otomatikleştiren tarafsız ve açık bir elektronik platform” (URL2).

Liman Topluluk Sistemi; liman topluluğundaki şirketlerin işletim süreçlerini uyumlaştırmak ve kolaylaştırmak için hizmetler sunan teknolojik bir platformdur. Üretilen ve mübadele edilen bilgilerin yüksek miktarda olması nedeniyle, verimli

bilgi yönetimi ulaştırma alanında yer alan her şirketin rekabet gücü için kilit bir etkidir (URL88).

Bu tür sistemlerle, limanlar lojistik şirketlerinin, müşterilerine kaliteli hizmet sunmaları ve böylelikle, daha rekabetçi olmaları için bir işbirliği aracı sağlarken, onlarınaşağıdaki alanlarda sağlanan iyileştirmelerle birlikte yükte müşteri sadakatini elde etmelerine ve arttırmalarına da imkân vermektedir. Liman topluluk sisteminin artıları; Kusurafırsat tanımayan ve elektronik ortamda süregelen otomatikleştirilmiş işlemler; Hassassüreçler ortasında kalan şirketlerin arasında bağlantı kurulması; Deniz, kara ve liman operasyonlarında görev alanların birbirleri ile olan entegrasyonu;Taşıma işinde kullanılan araçların teknolojinin desteği ile birbirine ve bir merkeze bağlanarak, bilgi akışını canlı tutmak olarak sıralanabilir (URL123).

SONUÇ

Dünya üzerinde ticaretin hızla gelişmesi, teknolojik gelişmeler ve iletişimin kolaylaşması, taşıma işinin icrası sırasındaki sorumluluk paylaşımından sektörde kullanılan matbu formlar veya taşıma sözleşmelerindeki klozlara kadar birçok alanda değişiklikler, sorunlar ve çözüm arayışı gelişmesine sebep olmuştur.

1800'lü yıllardan beri süregelen özellikle deniz taşımacılığındaki kural oluşturma ve taşıma işini bu kurallara göre icra etme "*Harter Act*"ten beri devam etmekte olup 1924 yılında uluslararası zeminde Hague kuralları ile vücut bulmuştur. Daha sonra ek protokollerle Hague/VisbyKuralları, Hamburg Kuralları ve 2009 yılında da Rotterdam Kuralları ülkelerin imzasına sunulmuştur. Resmi olarak hâlihazırda Hague Kuralları'na taraf olan ülkemizin bu uluslararası sözleşmelere yaklaşımı, kuralların tam olarak oturması, dünya genelinde kabul görmesi ve sonuçlarının irdelenmesinin ardından iç hukuka alınması ve tam olarak faaliyete sokulması şeklindedir. 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu da incelendiğinde deniz yolu ile eşya taşıma ile ilgili kanun maddelerinin Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek çağımıza ayak uydurma çabası gözlemlenmektedir. Ülkemizde yapılacak taşıma için karma taşımalarda, kanunun bu iş ile ilgili hükümleri kesin olarak uygulanır. Uluslararası taşımalarda ise, taşıma sözleşmesinin taraflarının yetki verdiği bir hukuk ya da kurallar topluluğu olmaması durumunda kullanılır. Ayrıca Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler önceliklidir. Fakat bu kurallar sadece zarar yerinin belirli olduğu durumlarda vücut bulabilir. Burada taşıma işinin hangi taşıma safhasında yapıldığı önemlidir.

Konteyner taşımacılığını da içine alan multimodal taşımalar ile ilgili tüm uluslar tarafından kabul edilip uygulanan herhangi bir kurallar topluluğu bulunmamaktadır. Burada taşıyanın salt deniz üzerinde taşıma işinin dışında diğer işlemlerle ilgili de sorumluluklarının olması, bu işlemlerin yapıldığı yerde farklı kuralların olması ve birçok farklı yasal dayanağın sözkonusu olması yeknesaklığın önüne engel teşkil etmektedir. Bu yüzden oluşturulan karma taşıma sözleşmesi veya matbu taşıma senetlerindeki genel şartlar ile taraflar arasında kabul edilen kurallar

topluluğunun geçerli olması anlamına gelir ve mevcut taşıma işi için gerekli hükümler belirlenmiş olur.

Uluslararası sözleşmeler incelendiğinde, düzenli hat konteyner taşımacılığı'na en uygun ve ihtiyaçlara cevap veren uluslararası sözleşmenin Rotterdam Kuralları olduğu görülmektedir. Rotterdam kurallarının uygulanabilmesi için taşıma işinin denizyolu içermesi, hattın liner olması gerekir. Taraflar aralarında anlaşır, günümüz taşımacılık anlayışı, kapıdan kapıya teslim şartları da kullanılabilir.

Rotterdam Kuralları'nın ülkemizde benimsenmesi hususunda süregelen tartışma veya görüş bildirimlerinde ayrılıklar mevcuttur. Bunun en önemli nedeni deniz yolu ile taşıma esnasında, donatanın sorumluluklarının bir kısmının taşıyanın sorumluluklarına dâhil edilmesi, taşıyanın yük ile ilgili sorumluluk periyodunun teslim noktasında teslim alınması ile gönderilene teslim edildiği ana kadar olmasıdır.

Ülkemizdeki meslek kuruluşları, özellikle taşıma işleri komisyoncuları, Rotterdam Kuralları ile ilgili, uluslararası meslek örgütleri raporları doğrultusunda, içeriğine bakıldığında birçok soruna ve modernleşmenin yarattığı yenilenme gereksinimine cevap veren bu yeni çözüme odaklı, faydacı, pragmatik kurallar topluluğunun taşıyanın sırtına ciddi yük getireceğini belirtmişlerdir. Taşıyan için olumsuz gibi görünen bu gelişmenin dünyanın en büyük deniz ticaret filosuna sahip Danimarka menşeli ABD'nin deniz taşımacılığı sektöründe söz sahibi firması Maersk tarafından desteklenmesi, durumun pek te düşünüldüğü gibi olmadığını işaret etmektedir.

Taşıyanın üzerindeki sorumluluğun uluslararası sözleşmelerle günden güne artmasının sebebi kanımızca, teknolojinin gelişmesi ve iletişim imkânlarının artmasıyla birlikte, sefer esnasında gemiye veya karada ameli olarak taşıma işini icra edenlere müdahale ve direktiflerde bulunulabilmesiyle ilgilidir.

Ülkemizdeki taşıyan firmaların metbu evrakları, taşıma sözleşmeleri incelendiğinde Hague/Visby Kurallarının kullanımı hususunun kloz olarak yerini aldığı ve anlaşmazlık halinde bu kuralların geçerli olduğu belirtilmektedir. Bunun dışında taşıyanı koruyan ek hükümlerin de bulunduğu görülmektedir. Bu konulan ek klozlar ile ilgili TTK hükümleri de incelenmiş olup varılan sonuç, sözleşmenin

imzalandığı yere de bağılı olarak TTK'da yer almayan taşıyanın lehine herhangi bir genel şart geçersiz kılınacak ve TTK hükümleri geçerli olacaktır.

Türk Ticaret Kanununun Rotterdam kurallarını kısmen de olsa, gerekli kısımlarının maddeler halinde alınarak, günümüz liner konteyner taşımacılığı'na adapte edilmesi, ileride Rotterdam kurallarının tüm dünyada geçerli kurallar topluluğı olması durumunda zorluk çekilmemesini sağlayacaktır.

Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda da yer bulan, yüksek maliyetli olmasına rağmen uyuşmazlık hallerinde uygulanan tahkim, iç hukuka da alınmış ve sonuca odaklı yöntemler olarak hâlihazırda dünyada yaygın olan çözüm metotudur. Uzlaşma, arabuluculuk, tahkim metotları ülkemizde daha çok yaygınlaşmalıdır.

KAYNAKÇA

I.KİTAPLAR; MAKALELER VE RAPORLAR

ADIGÜZEL, Burak; Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012

ADIGÜZEL, Burak; Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, 1. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015

Pınar Akan, “Yargıtay Kararların Işığında Tahkim Uygulaması”, İstanbul Barosu Deniz Ticareti Hukuku Sorunları Paneli-I.

AKDOĞAN, Refik; Deniz Ticareti, 4. Baskı, Zihni Eğitim Yayıncılık, İstanbul, 1988

AKINCI, Ziya; Milletlerarası Tahkim, 2. Baskı, Ankara, 2007

AKINTÜRK, Turgut/KARAMAN, Derya Ateş; Borçlar Hukuku, İstanbul, 2011

AKTEN Necmettin: Rotterdam Kuralları 2008, İstanbul Barosu Dergisi, Ocak 2012

ARAL Fahrettin, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2010

ARKAN Sabih, “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İstanbul, 2003 (İktisadi Kalkınma Vakfı, No: 14)

ARKAN Sabih, Karma Taşımalarla İlgili Hukukî Sorunlar, Prof. Dr. Jale

G. AKİPEK'e Armağan, Konya, 1991,

ATEŞ, Ebru; Taşıyanın Sorumluluğu'nu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Tarihli Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi, İstanbul, 2008

AYDIN, Alihan; CMR'yeGöreTaşıyıcınınZıya, HasarveGecikmedenDoğanSorumluluğu, İstanbul 2002

AYBAY Atilla/AybayAydın/AybayGündüz/Aybay Rona, DenizcilerVeİşletmecilerİçinDenizHukuku, AybayYayınevi, İstanbul, 1998

BOZKURT YÜKSEL, Armağan Ebru; Uncitral Ve Uncitral Model Kanunu'na Genel Bir Bakış, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi. TAAD, Cilt:2, Yıl:2, Sayı:4, 20 Ocak 2011

CONRADO, IaraCosta Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO, Master Thesis, Lund University Faculty Of Law, Spring 2011

ÇAĞA, Tahir, DenizTicaretihukuku 1, ArıkanYayınevi, 3. Basım, İstanbul, 1982

ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, DenizTicaretihukuku II, Arıkan Yayınevi, 3. Basım (NavlunSözleşmesi), İstanbul, 2006

ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, DenizTicaretihukuku I, Arıkan Yayınevi, 3. Basım, (Giriş, Gemi, Donatan Ve Kaptan), İstanbul, 2005

ÇAKICI, Latif, Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık (Konteynerlerle Kombine Taşımacılık), Ankara, 1978

DEĞİRMENCİ Kula Nil, Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri, Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Sayı:2, Cilt:1

Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Sayı:2 Cilt:1 2010

DEMİRÇİVİ MİNELİLER, Zeynep, Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya Ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluk, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 9, Özel Sayı, 2007, S. 957-984.

DENİZ İnci, Konteyner Taşımacılığı Ve Hukuki Sorunları, İstanbul Üniversitesi

Yayınları, 1. Basım, İstanbul 1982

Deniz Sektörü Raporu 2011; Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2012

Ekşi, Nuray; Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, 2. Basım, İstanbul, 2010

ERDAL Murat (Editör), Konteyner Deniz Ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınevi, İstanbul, Ekim 2008

EREN Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011

Ertabak, Ünal; Tahkim Sözleşmesi İle İlgili İhtilaflar, İstanbul, 2009

Ertan, Kerem; Deniz Hukuku’nda Londra’da Tahkim, İstanbul, 2010

ERTAŞ Şeref, Eşya Hukuku; Bağış Yayınları, 12. Basım, Ankara, 2015

Gençtürk, Muarrem; Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006

Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVII, Y.2013, Sa. 1-2

GÜNAY Barış M. Türk Ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı

Hakkı, Yetkin Yayınevi, Ankara, 1. Basım, Ocak 2009

GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento

Ve Konişmentonun İspat Kuvveti, 10, 11, 12 Mayıs 2012 tarihinde gerçekleştirilen

“6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken” konulu sempozyum

HEPGÜLERLER Ezgi, Deniz Yolu Taşımacılığında Görev Alanların Görev Ve Sorumlulukları, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek

Lisans Tezi, Antalya 2010

HEPGÜLERLER Ezgi, Deniz Yolu Taşımacılığında Görev Alanların Görev Ve

Sorumlulukları, Seçkin Yayınevi, 1. Basım, Ankara, Temmuz 2011

Evans, I. ,TheHarterActandItsLimitations, Michigan LawReview, Vol. 8, No. 8 (Jun. 1910), pp. 637-655

İstanbul Tahkim Merkezi (Istac), Tahkim Ve Arabuluculuk Kuralları, Yayın No: 2016-1, İstanbul, Ocak 2016

KALPSÜZ Turgut, Deniz Ticareti Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınevi, Ankara, 1971

KARA Hacı, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2014

KAYA, Sait; Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları, Ar&Ge Bülten, Şubat 2008

KENDER Rayegan/Çağa Tahir, Deniz Ticareti Hukuku I, 15. Basım, İstanbul, 2014

KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL, Ergon/YAZICIOĞLU, Emine; Deniz Ticaret Hukuku, Temel Bilgiler, İstanbul, 2012

KILIÇOĞLU Ahmet M. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Yayınevi, 19. Basım. Ankara 2007

KOÇANAĞULLARI, Özlem; Deniz Yolu İle Yapılan Konteyner Taşımalarında FCL ve LCL Klotlarının Hukuki Sonuçları (Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Projesi), İzmir 2007

KOYUNCU, Serdar İbrahim; Himalaya Clause, Navlun Sözleşmelerinde

Üçüncü Kişiler Lehine Sorumsuzluk Şartı, İstanbul 2003

KÖKSAL, Tunay; Uluslararası Tahkim Rehberi, Adalet Yayınevi, 1. Baskı,

Ankara, Temmuz 2013

KÖKSAL, Tunay ve Diğerleri: Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku, Adalet Yayınevi, Ankara 2012

KÖKSAL Tunay, Uluslararası Ticarete Pratik Bilgiler Ve Yaygın Kullanılan Belgeler, Adalet Yayınevi, Ankara, Haziran 2009

KUBİLAY Huriye, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, Barış Yayınları, İzmir 2001

KURAN Merih Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, Türkmen Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, 2007

Okay, Sami; Deniz Ticareti Hukuku, C.2, 2. Basım, İstanbul, 1971. (Deniz Ticareti)

OMAĞ Merih Kemal, Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, 1973, Sayı:2

ÖZDEMİR Türkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, 1. Basım, Ocak 2006

POLAT, Ali; Uluslararası Ticarete Risk Yönetimi, İstanbul Ticaret Odası, YAYIN NO: 2008-53, İstanbul, 2008

ŞANLI, Cemal; “Konişmenonun Devri, Alacağın Temliki ve “Perdeyi Kaldırma

Teorisi” Uygulamasında Sözleşmede Yer Alan Tahkim Şartının Konişmentoyu Devralan, Alacağı Temellük Eden ve Perdenin Arkasında Kalan Bakımından Geçerliliği Sorunu”, MHB Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Y. 22, s. 2, 2002

TANGÜN, Kürşat, Gemi İşletmeyen Taşıyan, Galatasaray Üniversitesi, Sosyal

Bilimler Enstitüsü, (Özel Hukuk Anabilim Dalı), Yayınlanmamış Doktora Tezi,

İstanbul 2006

SİR İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı Ve Türkiye'deki Uygulaması, Sorunlar, Çözümler Ve Öneriler, Deniz Ticaret Odası, İstanbul 1988

TEKİL Fehiman, Deniz Hukuku, Alkım Yayınevi, 5. Basım, İstanbul 1998

TOPSOY, Fevzi Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri, Ankara Barosu Dergisi 2014/ 2

TÜRK, Doğan; (Haziran 2005), İnşaat Sözleşmelerinde Uyuşmazlıklar Ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı

ŞAMLI, Kübra Yetiş; Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, LXXI, S. 2, s. 479-496, 2013

Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı; Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi, Ankara, 2014

ÜLGEN, Hüseyin; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul

Ticaret Odası, Yayın No: 1988-27

ÜLGENER Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler-Sefer Çarter Sözleşmeleri, Der Yayınevi, İstanbul, Nisan 2010

YAVUZ, Cevdet, (2009), "Türk Hukukunda Tahkim Sözleşmesi ve Tabi olduğu Hükümler", II. Uluslararası Özel hukuk Sempozyumu "Tahkim", İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi.

II. URL LİNKLERİ

URL1: <http://www.emreipekci.com/konteyner-tasimaciligi-html/>, E.T. 11.12.2015

URL2:http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf, E.T. 11.12.2015

URL3:http://tdk.gov.tr/?option=com_karsilik&view=karsilik&kategori1=abecesel&kelime2=K, E.T. 11.12.2015

URL4: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/04/20050416-7.html>, E.T. 11.12.2015

URL5: <http://www.disticaret.biz.tr/2016/02/teu-ve-feu-nedir.html>, E.T. 11.12.2015

URL6: <http://www.lojistikdunyasi.com/teu-nedir.html>, E.T. 11.12.2015

URL7: <http://www.emreipekci.com/konteyner-tasimaciligi-html/>, E.T. 19.12.2015

URL8: <http://www.aridemircelik.com/konteyner-nitelikleri.html>, E.T. 19.12.2015

URL9:http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf, E.T. 21.11.2015

URL10: <http://www.emreipekci.com/konteyner-tasimaciligi-html/>, E.T. 19.11.2015

URL11:http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Paletler%20Ve%20Konteynerler.pdf E.T. 01.12.2015

URL12: <http://www.aridemircelik.com/konteyner-nitelikleri.html>, E.T. 01.12.2015

URL13:<http://www.korelyapi.com/ckfinder/userfiles/files/KONTEYNER%20TEKN%20C4%B0K%20B%20C4%B0LG%20C4%B0%20DERS%20C4%B0.pdf>, E.T. 01.12.2015

URL14: <http://www.aridemircelik.com/konteyner-nitelikleri.html>,E.T. 01.12.2015

URL15: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Konteyner> E.T, 01.12.2015

- URL16: <http://tulparteknik.com.tr/danismanlik/5-dokme-yuk-konteyner-bk1bk2-tasarim-danismanligi>, E.T. 11.11.2015
- URL17: <http://tulparteknik.com.tr/danismanlik/5-dokme-yuk-konteyner-bk1bk2-tasarim-danismanligi>, E.T. 13.11.2015
- URL18: http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/kanun-mevzuat-yonetselik/turk_tic_kan_kitap_cilt_02.pdf, E.T. 13.11.2015
- URL19: <http://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde-931/>, E.T. 11.13.2015
- URL20: <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1>, E.T. 02.10.2015
- URL21: <http://www.nasmaritime.com/kitap/kontgem-15112010-snas.pdf>, E.T. 02.10.2015
- URL22: <http://worldlogistics.com.tr/wp-content/uploads/2015/12/dunya-turkiye-uluslararası-deniz-tasima.pdf>, E.T. 4.09.2015
- URL23: <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/da3b1a869b709e7.pdf>, E.T. 03.09.2015
- URL24: https://tr.wikipedia.org/wiki/Konteyner_ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1, E.T. 02.09.2015
- URL25: <http://www.eximwell.com/#!loj-st-k-b-lg-ler/tft0>, E.T. 01.09.2015
- URL26: <https://polen.itu.edu.tr/bitstream/11527/9034/1/7951.pdf>, E.T. 01.09.2015
- URL27: <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/da3b1a869b709e7.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL28: <http://www.nasmaritime.com/kitap/kontgem-15112010-snas.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL29: <http://www.eximwell.com/#!loj-st-k-b-lg-ler/tft0>, E.T. 11.12.2015

- URL30: <http://web.itu.edu.tr/oguts/KTRoLa.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL31: <http://www.soneresmer.com/downloads/puplications/d1.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL32: <http://web.itu.edu.tr/oguts/KTRoLa.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL33: <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/zel%20htisas%20Komisyonu%20Raporlar/Attachments/254/Lojistik%20Hizmetlerinin%20Geli%20C5%9Ftirilmesi.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL34: <http://www.soneresmer.com/downloads/puplications/d1.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL35: <http://ulk2015.deu.edu.tr/0018.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL36: <http://ulk2015.deu.edu.tr/0018.pdf><http://ulk2015.deu.edu.tr/0018.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL37: <http://www.ubak.gov.tr>, E.T. 11.12.2015
- URL38: <http://www.ubak.gov.tr>, E.T. 19.12.2015
- URL39: <http://www.denizticaretodasi.org>, E.T. 11.12.2015
- URL40: <http://adudspace.adu.edu.tr:8080/jspui/bitstream/11607/467/1/10029381.pdf>, 11.12.2015
- URL41: <http://adudspace.adu.edu.tr:8080/jspui/bitstream/11607/467/1/10029381.pdf>, E.T. 11.12.2015
- URL42: <http://www.turkloydu.org>, E.T. 11.12.2015
- URL43: <https://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/historic-heroes-of-lloyds/edward-lloyd>, E.T. 11.12.2015
- URL44: <http://www.gumrukticaret.gov.tr>, E.T. 11.12.2015
- URL45: <http://www.hssgm.gov.tr>, E.T. 11.12.2015

URL46: www.imo.org, E.T. 11.12.2015

URL47: <http://sbed.mku.edu.tr/article/viewFile/1038000603/1038000395>, E.T. 01.12.2015

URL48: <http://adudspace.adu.edu.tr:8080/jspui/bitstream/11607/467/1/10029381.pdf>, E.T. 11.12.2015

URL49: <http://library.fes.de/pdf-files/iez/10695.pdf>, E.T. 11.12.2015

URL50: <http://www.unctad.org>, E.T. 28.10.2015

URL51: <https://www.google.com.tr/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=unctad+uncitral+ne+demek>, E.T. 27.10.2015

URL52: <http://www.denizticaretodasi.org>, E.T. 26.10.2015

URL53: (<http://www.ics-shipping.org>), E.T. 30.10.2015

URL54: <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/tarihce.aspx>, E.T. 21.10.2015

URL55: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/viewFile/1023022303/1023020842>, E.T. 27.10.2015

URL56: <https://www.bimco.org>, E.T. 18.10.2015

URL57: <http://www.comitemaritime.org>, E.T. 18.10.2015

URL58: https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc077/kanuntbmmc077/kanuntbmmc07703930.pdf, E.T. 18.10.2015

URL59: <http://edergi.marmara.edu.tr/maruhad/issue/viewFile/5000001564/5000000569>, E.T. 17.10.2015

URL60: <http://www.slideshare.net/ufukbenlioglu/yeni-ttkda-tama-ve-sigorta-hukuku>, E.T. 11.12.2015

URL61: <http://www.aksoylaw.com/maritimelaw/>, E.T. 19.10.2015

URL62:http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber/20130322_141741_64032_1_64.pdf , E.T. 23.10.2015

URL63: <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=4678>, E.T. 04.08.2015

URL64: <http://www.erdem-erdem.com/articles/urunlerin-deniz-yolu-ile-uluslararasi-tasimaciligina-iliskin-anlasma-birlesmis-milletler-tarafindan-onaylandi/>, E.T. 03.08.2015

URL65: <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=4678>, E.T. 03.08.2015

URL66: <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/view/1023022308>, E.T. 05.08.2015

URL67: http://mfjournal.deu.edu.tr/index_dosyalar/download/elektronik%20sayi.pdf, E.T. 04.08.2015

URL68: <http://docplayer.biz.tr/1943224-Tasiyanin-yuke-ozen-yukumlulugu-giris.html>, E.T. 09.09.2015

URL69: <http://www.kesicigoktasegemen.av.tr/pdfExpirt.php?id=14> E.T. 07.11.2015

URL70: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>,E.T. 07.11.2015

URL71: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>, E.T. 08.11.2015

URL72: <http://www.ozdogrular.com/content/view/16976/255/> E.T. 16.09.2015

URL73: http://www.dunya.com/hasan-akdo%C4%9Fan_159_0_yazar.html E.T. 27.01.2016

URL74: http://www.jstor.org/stable/1274905?seq=1#page_scan_tab_contents E.T. 19.01.2016

URL75:[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf) , E.T. 16.09.2015

URL76:[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), E.T. 17.09.2015

URL77:[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), E.T. 17.09.2015

URL78: <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=4678>, E.T. 14.08.2015

URL79: http://www.dunya.com/author_article.php?id=159, E.T. 14.08.2015

URL80: http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/kanun-mevzuat-yonetmelik/turk_tic_kan_kitap_cilt_02.pdf, E.T. 13.08.2015

URL81:[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), E.T. 13.08.2015

URL82: <http://www.ozdogrular.com/content/view/16976/1/> ,E.T. 13.08.2015

URL83: http://www.dunya.com/hasan-akdo%C4%9Fan_159_0_yazar.html,E.T. 13.08.2015

URL84:www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/download/1023022308/1023020847, E.T. 11.09.2015

URL85: www.arkasline.com.tr , E.T. 08.09.2015

URL87: <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-tasima-isleri-ttk-m-850-930/>, E.T. 08.09.2015

URL87: <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-tasima-isleri-ttk-m-850-930/>, E.T. 07.08.2015

URL88: <http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/2014-2/1.pdf> E.T. 13.08.2015

URL89: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110214-1-1.htm>, E.T. 27.12.2015

- URL90: <http://www.turkticaretkanunu.net/madde-867-esyta-tasima-tasima-sozlesmesi-tasiyicinin-haklari/>, E.T. 26.12.2015
- URL91: <http://www.imdgkod.org/yukleme-masraflari.html> E.T. 27.12.2015
- URL92: <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0019553.pdf> E.T. 30.12.2015
- URL93: http://www.limar.com.tr/sikca_sorular_sorular.html E.T. 03.01.2016
- URL94:<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.Asp?MevzuatKod=1.5.6102&MevzuatIIiski=0&sourceXmlSearch=6102&Tur=1&Tertip=5&No=6102>, E.T. 04.01.2016
- URL95: <http://webb.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/dergimiz9ozel/zmineliler.pdf>, E.T. 04.01.2016
- URL96: <http://www.turkhukuk sitesi.com/mevzuat.php?mid=1022>, E.T. 04.01.2016
- URL97: http://www.muhasibeweb.com/haber_detay.php?id=407_Uluslararası-deniz-tasimaciliginda-tasiyanin-sorumlulugu-ve-gumruk.html, E.T. 04.01.2016
- URL98:<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.Asp?MevzuatKod=1.5.6102&MevzuatIIiski=0&sourceXmlSearch=6102&Tur=1&Tertip=5&No=6102>, E.T. 05.01.2016
- URL99: http://www.euro-marine.eu/hague-VisbyRules.html#page_3, E.T. 02.02.2016
- URL100:<http://www.istanbulbarosu.org.tr/proje/dergi/18/files/assets/basic-html/page322.html>,E.T. 04.02.2016
- URL98: <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-besinci-kitap-deniz-ticaretimadde-931-1400/>, E.T. 14.01.2016
- URL99: <http://www.imdgkod.org/haksiz-sapmanin-hukuki-sonuclari.html>, E.T. 14.01.2016
- URL100: <http://www.oaib.gov.tr/Ihracat-Belgeleri/199/Konsimentolar>,E.T. 16.01.2016

- URL101: <http://www.ankarabarasu.org.tr/siteler/ankarabarasu/tekmakale/2014-2/1.pdf> E.T. 16.01.2016
- URL102:[http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/kanun-mevzuat-yonetmelik/turk tic kan kitap cilt 02.pdf](http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/kanun-mevzuat-yonetmelik/turk_tic_kan_kitap_cilt_02.pdf), E.T. 16.01.2016
- URL103:<http://www.adb.adalet.gov.tr/Sayfalar/Teskilat/mevzuat/kanun.html>, E.T. 17.02.2016
- URL104: <http://www.adb.adalet.gov.tr/Duyurular/2013/haziran/faaliyet.html>, E.T. 17.02.2016
- URL105: <http://webb.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/DergiMiz7-ozel/PDF/birsel1.pdf>,E.T. 18.02.2016
- URL106: <http://www.whitecase.com/publications/article/battle-seats-paris-london-or-new-york>, E.T. 17.12.2015
- URL107: <http://www.intes.org.tr/content/tahkim.pdf>,E.T. 21.12.2015
- URL108:<http://www.oaib.org.tr/Sss/13/Uluslararası-Ticari-Uyumsuzlukların-Cozumünde-Tahkim-Hakkında-Bilgi-Verebilir-misiniz>, E.T. 09.01.2016
- URL109:http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/NYConvention.html, E.T. 03.09.2016
- URL110: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html>, E.T. 09.11.2015
- URL111: <http://webb.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/DergiMiz7-ozel/PDF/birsel1.pdf>, E.T. 09.11.2015
- URL112: http://www.ulsoysealines.com/files/Konsimento_TR.pdf,E.T. 05.12.2015
- URL113:http://dosya.marmara.edu.tr/huk/fak%C3%BCItdergisi/prof.dr.ergun%20%C3%B6ner/4yrd.do_dr.p_nar_alkan.pdf, E.T. 05.12.2015
- URL114: <http://www.turkhukusitesi.com/showthread.php?t=18352>, E.T. 18.10.2015

- URL115: www.tsb.org.tr/HTMLToPDF.aspx?tID=1964&yID=0, E.T. 18.10.2015
- URL116: <http://disticaretatolyesi.blogspot.com.tr/2011/12/gumrukke-hatlar.html>,
E.T. 19.10.2015
- URL117:http://www.udybelgesi.com/g%C3%BCmr%C3%BCk_ve_kacakcilik_mevzuati_tanimlar_ve_aciklamalar.asp, E.T. 26.10.2015
- URL118: <http://www.orgtr.org/tr/gumruk-rejim-kodlari-wwworgtrorg->, E.T.
26.10.2015
- URL119:http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/G%C3%BCmr%C3%BCk%20Mevzuat%C4%B1.pdf, E.T. 27.10.2015
- URL120: <http://www.abuzmanlari.org.tr/web/Portals/0/pdf/9.PDF> E.T. 28.01.2015
- URL121: <http://www.gtb.gov.tr/haberler/gumruklerde-tek-pencere-sistemi-basladi>,
E.T. 29.01.2016
- URL122: <http://www.dunya.com/tek-pencere-sistemi-yayginlastiriliyor-163974yy.htm>, E.T. 30.01.2016
- URL123:<http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuhfm/article/viewFile/1023022281/1023020822>,E.T. 30.01.2016
- URL124: <http://www.disticarettetyaklasimlar.com/forum/index.php?topic=2781.0>

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı,adı :Efecan, Volkan
Uyruğu :T.C
Doğumtarhiveyeri :01.09.1985 - Mersin
Medenihali :Bekâr
Telefon : 0532 569 18 98

Eğitim

Derece	EğitimBirimi	Mezuniyettarihi
Lisans	Karadeniz Teknik Üniversitesi	2006
Lise	Tevfik Sırrı Gür Y.D.A.	2002

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
8 yıl	Arkas Holding	Uzakyol Zabit, 1. Zabit
1 yıl	Medkon Gemi İşletmeciliği	Uzakyol Kaptanı

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Tenis.