

Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi (TTK M. 1184 ve 1185)

Untersuchung des Gutes und Schadensanzeige im Containertransport auf dem Seeweg (Art. 1184 und 1185 des Türkischen Handelsgesetzbuches)

Prof. Dr. Vural Seven*

Dr. Öğr. Üyesi Doğan Can Aydın**

ÖZ

Konteyner en genel haliyle, eşyaların içine yerleştirildiği bir taşıma gereci şeklinde ifade edilebilir. Günümüzde deniz yoluyla eşya taşımalarının önemi bir bölümü konteyner taşımacılığı şeklinde yapılmaktadır. Deniz yoluyla eşya taşımalarında eşyanın incelenmesi ve zıya, hasar veya geç tesliminin bildirimi taşıyanın sorumluluğunun tespitinde büyük bir öneme sahiptir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen incelemenin, konteyner ile yapılan taşımalarında uygulanma olanağının bulunmadığı görülmektedir. Çünkü hükmünde incelemenin, gönderilenin yükü teslim almasından önce yapılacağı düzenlendiğinden eşya gönderilene teslim edilmeden önce incelemenin başlamış olması gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim külfeti, deniz yoluyla konteyner taşımacılığı bakımından değerlendirildiğinde ise hükmün konteyner taşımalarının niteliklerine uygun olmadığı ve uygulanması bakımından yetersiz olduğu görülmektedir. Özellikle limandan limana yapılan

* Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (seven@tau.edu.tr). ORCID: 0000-0002-8241-3196.

** Uluslararası Final Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (dogan.aydin@final.edu.tr). ORCID: 0000-0002-5591-8623.



konteyner taşımalarında eşyaların incelenmesi ile zıya veya hasar bildiriminin yapılması için eşyanın tesliminden itibaren başlayan üç günlük sürenin yetersiz olduğu açıkça görülmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim külfetinin yerine getirilmesi özellikle konteyner ile yapılan eşya taşımaları bakımından oldukça zordur ve bu nedenle de bildirim süresinin gözden geçirilmesi ve artırılması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Konteyner, eşya taşıma, taşıyanın sorumluluğu, eşyanın incelenmesi, zararın bildirimi.*

Inspection of Goods and Notification of Damage in Maritime Container Transportation (Arts. 1184 - 1185 TCC)

ABSTRACT

In its most general sense, a container may be defined as a means of transport in which goods are placed for carriage. Today, a significant portion of the transportation of goods by sea is carried out through container shipping. In maritime transport of goods, the inspection of the cargo and the notification of loss, damage, or delay play a crucial role in determining the carrier's liability. It appears that the inspection procedure regulated under Article 1184 of the Turkish Commercial Code cannot be effectively applied to transport operations carried out by containers. This is because the provision stipulates that the inspection must be conducted prior to the consignee's receipt of the cargo; therefore, the inspection must commence before the goods are delivered to the consignee. When the notification requirement regulated under Article 1185 of the Turkish Commercial Code is evaluated in the context of maritime container transportation, it becomes evident that the provision does not correspond to the characteristics of container transport and remains inadequate in terms of practical application. In particular, in port-to-port container shipments, it is clearly observed that the three-day period commencing from the delivery of the goods for inspection and notification of loss or damage is insufficient. Fulfilling the notification requirement stipulated in Article 1185 of the Turkish

Commercial Code is particularly challenging in the context of containerized carriage of goods; therefore, the notification period should be reconsidered and extended.

Keywords: Container, carriage of goods, carrier's liability, inspection of goods, notification of damage.

GİRİŞ

Deniz yoluyla eşya taşımalarında konteyner kullanımı 1950'li yıllarda başlamış olmakla birlikte, günümüzde deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarının çok önemli bir kısmı konteyner kullanılarak yapılmaktadır. Taşımacılıkta konteyner kullanımı, uluslararası ticarette ve deniz yoluyla eşya taşımalarında neredeyse devrim etkisi oluşturarak taşıma işlerinin kolaylaşmasında ve teknolojik gelişmelere ayak uydurmasında önemli bir katkı sağlamıştır.

Konteyner, yapısı ve şekli itibariyle yükleri emniyetli bir şekilde taşımaya oldukça elverişli bir gereçtir. Ayrıca taşıma sırasında içinde bulunan eşyaların tek tek elleçlenmesine gerek olmaksızın konteynerin bir bütün olarak elleçlenebilmesi sayesinde konteyner kullanımı taşıma işlerinde hız, kolaylık ve mekanikleşmeyi sağlamaktadır. Konteyner, yükleri yükleme yerinden boşaltma yerine kadar en az maliyetle ve olumsuz etkilerden koruyarak taşımak için otomasyon taşıma sistemlerinin odağında yer almaktadır. Bu nedenle taşımacılıkta konteyner kullanımı, uluslararası ticaretin ve deniz yoluyla eşya taşımalarının gelişmesine büyük bir katkı sunmuştur. Konteynerin taşımacılıkta kullanılmasının birçok olumlu yönü olmakla birlikte bazı olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Ancak bu olumsuz yönlerin, konteynerin ortaya çıkardığı faydalar yanında önemsiz kalması nedeniyle taşımacılıkta konteyner kullanımı günden güne artış göstermektedir.

Deniz yoluyla eşya taşımalarında, eşyanın incelenmesi (TTK m. 1184) ve zıya, hasar veya geç tesliminin bildirimi (TTK m. 1185) zararın ve taşıyanın sorumluluğunun tespiti bakımından çok önemli bir yere sahiptir.

Çalışmamızda, konteyner taşımaları açısından büyük özellik arz eden ve öğretilerde tartışılan eşyanın incelenmesi ve ziya, hasar veya geç tesliminin bildirimi konusu, öğretilerdeki görüşler ve yargı kararları ışığında ayrıntılı olarak incelenmiş ve ortaya çıkan hukuki sorunlara çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

I. KONTEYNER

A. Konteynerin Tanımı ve Yapısı

Konteynerin, öğreti ile ulusal ve uluslararası düzenlemelerde ortak bir tanımı yer almamaktadır. Burada her hukuki metinde ihtiyaca uygun olarak ve konteynerin farklı nitelikleri ön plana çıkarılarak çeşitli tanımların yapıldığı görülmektedir. Konteyner en genel haliyle, eşyaların içine yerleştirildiği bir taşıma gereci olarak ifade edilebilir¹. “Konteyner” sözcüğü, İngilizce’de kullanılan “*container*” sözcüğünden dilimize kazandırılmıştır. “*Container*” sözcüğü ise yine İngilizce’de kullanılan “*içermek, muhafaza etmek*” anlamına gelen “*to contain*” fiilinden türetilerek isim durumuna gelmiştir².

Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) konteyneri; birden çok heterojen yüküm tek bir yükleme, taşıma ve boşaltma birimi durumuna gelmesini sağlayan, içine konan eşyanın birden fazla indirme ve bindirme işleminden sonra da taşınmasına olanak sağlayan, herhangi bir taşıma aracına sürekli ve ayrılmaz şekilde bağlı olmayan ve bir taşıma aracından diğerine teknik araçlar kullanılarak kolay bir şekilde

¹ Vural Seven, *Taşıma Hukuku*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2010 (Taşıma Hukuku), s. 112; Doğan Can Aydın, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sigortalanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2025, s. 5.

² Latif Çakıcı, *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1978, s. 33, Ezgi Hepgülerler, *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011, s. 19; Nihal Koşer, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015, s. 4.

aktarılabilen, indirme ve bindirmeyi mümkün kılmak için boyutları ve dizaynı uygun olan, tekrar kullanılabilmesini sağlamak için gerektiğinde sağlam inşa edilen sandıklar, taşıma kapları ve yüklükler olarak tanımlamıştır³. Deniz yolu ile eşya taşımalarının başladığı ilk dönemlerden günümüze kadar bugünkü konteyner gibi özellik ve standartları taşımasa da yüklerin korunması için ambalajlandığı veya kutu, sandık veya çuval gibi gereçlerin içine konulduğu görülmektedir⁴.

Türk Ticaret Kanunu (TTK) konteyneri açık bir şekilde tanımlamamıştır. Buna karşın, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin Kanun'un 1186/3. fıkrasında "*Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gereğine konmuş ise,...*" ifade edilerek konteynerin "*bir taşıma gereci*" olarak kabul edildiği ortaya konulmuştur.

Konteynerin tanımı kanaatimizce şu şekilde yapılabilir; her türlü taşıma aracıyla taşınması mümkün olan, hiçbir taşıma aracına sürekli biçimde bağlı olmayan ve bir taşıma aracından diğerine üzerinde bulunan donanımlar sayesinde teknik araçlar kullanılarak kolaylıkla aktarılabilen, genellikle birçok heterojen eşyanın tek bir taşıma ünitesi haline gelmesini sağlayan, içinde taşıyacağı yükü taşımaya elverişli olan, ISO'nun belirlediği şekil ve ölçüler uyarınca boyutları ve dizaynı yüklemeye, boşaltmaya ve taşımaya uygun olan ve birden fazla kes kullanılabilmeye elverişli inşa edilen taşıma gerecidir⁵.

³ Çakıcı, s. 33; İnci Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982 (Konteyner Taşımacılığı), s. 3.

⁴ Aydın, s. 5.

⁵ Aydın, s. 9. Benzer tanımlar için bkz: W. David Angus, "Legal Implications of "The Container Revolution" in International Carriage of Goods", *McGill Law Journal*, Vol. 14, No. 3, 1969, 395-429, s. 398-399; Klaus Beplat, *Probleme der Einführung des Containerverkehrs*, Verlag Weltarchiv, Hamburg, 1970, s. 32; Jürgen Steenken, *Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts*, Dissertation, München, 1972, s. 9; Detlev Joost/Lutz Strohn/Dörte Poelzig/Volker Sander, *Ebenroth/Boujong Handelsgesetzbuch Bd. II*, 5. Aufl., München, 2024, §407, Kn. 50; Ingo Koller, *Transportrecht - Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern*, Spedition und Lagergeschäft, 10. Aufl., München, 2020, §407, Kn. 60; Seymour Simon, "The

Konteynerlerin yapımında kullanılan malzeme, büyüklük ve şekil, kullanılacakları taşıma türünün gereksinimlerine göre farklılık göstermektedir. Farklı yapısal özelliklere sahip olsalar da, konteynerler belirli standartlar çerçevesinde üretilmektedir. Günümüzde deniz yoluyla yapılan eşya taşımacılığında genellikle ISO standartlarına uygun olan 20 feet ve 40 feet büyüklüklerindeki standart konteynerler kullanılmaktadır. Konteynerler büyüklüklerine göre genel itibariyle bu şekilde sınıflanırken; içine yerleştirilen yükün türüne göre genel yük konteynerleri, termal konteynerler ve özel konteynerler; üretiminde kullanılan malzemenin türüne göre ise çelik, alüminyum ve plastik

Law Of Shipping Containers”, *J. Mar. L. & Com.*, Vol. 5, No. 3, April 1974, 507-538, s. 513; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 3; Hüseyin Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988, s. 85; İsmail Hakkı Sır, *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye’deki Uygulaması*, Sena Matbaası, İstanbul, 1988, s. 9; Ahmet Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1993, s. 140; Evren Öztürk, *Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s. 3; Burak Adıgüzel, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014 (Multimodal Taşıma), s. 10; Aksoy Yavaş, *Kara Yoluyla Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 17; Didem Algantürk Light, “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, S. 2-3, Temmuz-Ağustos 2017, 17-27, s. 17; Sami Aksoy, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER)*, C. 33, S. 1, 2017, 137-178, s. 139. Yargıtay bir kararında konteyneri şu şekilde tanımlamıştır; “Birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi halinde gelmesine yardım eden, içinde konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir.” [Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İctihat Programı)].

konteynerler olarak ayrılmaktadır⁶. Ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda ise; standart konteynerler, üstü açılabilir konteynerler, üstü açık konteynerler, açık veya düz raf konteynerler, platform konteynerler, havalandırmalı konteynerler, soğutmalı konteynerler, dökme yük konteynerleri ve tank konteynerler gibi çeşitli türler geliştirilmiştir⁷.

Eşyaların konteyner içine yerleştirilerek taşınması, esasen eşyaların “birimleştirilmesi” yöntemine dayanmaktadır. Birimleştirme; farklı türdeki yüklerin ayrı ayrı işlem görmek yerine tek bir ünite oluşturacak biçimde bir araya getirilmesi ve mümkün olduğunca birlikte yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerine tabi tutulması şeklinde ifade edilebilir⁸. Bu yöntemle, farklı türdeki eşyalar bir araya getirilerek homojen taşıma üniteleri oluşturulmaktadır⁹. Birimleştirilmiş yükler, ağırlık ve boyut bakımından birbirinden ayrılmakta; kendisini meydana getiren yüklerin münferit özellikleri yapılacak taşıma sürecinde ön planda olmaktan çıkmaktadır¹⁰. Birimleştirme yoluyla eşyaların teknolojik araçlardan faydalanılarak yüklenmesi ve boşaltılması

⁶ Murat Kağan Kozanhan, “Konteyner Güvenlik Girişimi (CSI)”, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, 233-242, s. 234.

⁷ Konteyner türleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Çakıcı, s. 54-62; Koşer, s. 13-17; Buğrahan Bican, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020 (Konteyner), s. 51-54; Aydın, s. 17-23.

⁸ Beplat, s. 35; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 14; Hepgülerler, s. 51; Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 14; Yavaş, s. 13.

⁹ Konteyner kullanılarak eşya taşınması, yükleri birimleştirme yöntemlerinden sadece bir tanesidir. Konteyner kullanılarak taşıma haricindeki birimleştirme yöntemleri arasında örnek olarak; palet taşıması, swap body taşıması, mavna (barç) taşıması ve römork veya yarı römork taşıması (Ro/Ro) sayılabilir (Yavaş, s. 13-14).

¹⁰ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 14-15; Hepgülerler, s. 51-52. Bu kapsamda ayrıca ifade edilmelidir ki, “birimleştirilmiş yük” kavramı ile taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yer aldığı Türk Ticaret Kanunu’nun 1186. maddesinde düzenlenen “ünite” (birim) kavramı birbirinden farklı kavramlardır.

mümkün hâle gelmekte, böylece geleneksel eşya taşımacılığında yaşanan güçlükler büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır¹¹.

B. Konteynerin Hukuki Niteliği

Konteynerin hukuki niteliği konusunda öğretide çeşitli görüşler bulunmakta ve farklı nitelendirmeler yapılmaktadır. Bu kapsamda öncelikle konteynerin; ambalaj¹², nakil vasıtası¹³, geminin yük bölümü¹⁴,

¹¹ Adıgüzel, *Multimodal Taşıma*, s. 15; Aydın, s. 10.

¹² Beplat, s. 34; Detlef Zschoche, “Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern”, *Neue Juristische Wochenschrift*, Heft 48, 1978, 2421-2425, s. 2425; Christine Schmidt, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Bd. VII – Transportrecht*, 5. Aufl., München, 2023, §484, Kn. 5; Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982, s. 118; Çakıcı, s. 34; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 5; Hepgülerler, s. 28; Yavaş, s. 19; Yargıtay’ın görüşü de bu yöndedir, Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı). Aksi yöndeki görüş için bkz: Zeyneloğlu, s. 141; Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku*, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 76; Öztürk, s. 9. Taşıtan tarafından sağlanan konteynerin ambalaj niteliğinde sayılacağına dair görüşler için bkz: Talal Aladwani, “The Supply of Containers and Seaworthiness – The Rotterdam Rules Perspective”, *J. Mar. L. & Com.*, Vol. 42, No. 2, 2011, 185-209, s. 186; Hakan Karan, *The Carrier’s Liability under International Maritime Conventions: The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules*, The Edwin Mellen Press, New York, 2004 (The Carrier’s Liability), s. 132. KEE, konteynerin taşıtan tarafından sağlandığı hallerde geminin değil, eşyanın bir parçası olduğu görüşündedir (Wong Kong Kee, “Containerisation: It’s Legal Implications”, *Malaya Raw Review*, Vol. 12, No. 2, December 1970, 364-375, s. 371).

¹³ Beplat, s. 33; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 4; Hepgülerler, s. 27; Zeyneloğlu, s. 141; Yavaş, s. 19; Yargıtay’ın görüşü de bu yöndedir, Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı).

¹⁴ Pierre-Jean Bordahandy, “Containers: A Conundrum or a Concept?”, *JIML*, Vol. 11, No. 5, 2005, 342-371, s. 368-369; New Jersey Margetson, “Liability of The Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It’s Containers”, *JIML*, Vol. 14, No. 2, 2008, 153-161, s. 158-159; Aksoy, s. 141. Aksi yönde görüşler için bkz: Zschoche, s. 2425; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 5; Hepgülerler, s. 28; Taşıyan tarafından

yük veya yükün belli bir kısmı¹⁵ olarak nitelendirilemeyeceği kanaatindeyiz. Burada özel olarak gemi ile konteyner arasındaki hukuki ilişkinin niteliğinin incelenmesi gerekmektedir.

Öğretide de kanımızca isabetli şekilde kabul edildiği üzere, konteyner geminin bütünleyici parçası olamaz, öğretide bu bakımdan bir tartışma yoktur¹⁶. Buna karşılık, konteynerin geminin eklentisi

sağlanan konteynerin geminin bir parçası ve hareketli gemi ambarı niteliğinde kabul edileceğine dair görüşler için bkz: Kee, s. 368; Simon, s. 512-513; Mei-Lin Hsu, *Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland*, Dissertation, Hamburg, 1995, s. 73 vd.; Aladwani, s. 186; Karan, s. 131.

¹⁵ Beplat, s. 33; Çakıcı, s. 35; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 4; Yarg. 11. HD, 11.05.1984, E.1984/2187, K.1984/2760 (Sinerji Mevzuat ve İċtihat Programı). “Boşaltmanın hiç veya süresinde yapılmaması” durumuna yer veren Türk Ticaret Kanunu’nun 1174. maddesinin uygulanması açısından konteynerin eşya kavramı içinde değerlendirilmesi gerektiğine ilişkin bkz: Doğuş Taylan Türkel, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 2, 2019, 707-776 (Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi), s. 725. Rotterdam Kuralları bakımından değerlendirildiğinde, taşıyanın taşıma sözleşmesi gereğince taşımayı taahhüt ettiğ̇i ve taşıyan tarafından veya taşıyan adına sağlanmayan ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteyneri de kapsayan her türlü eşya, mal ve ürün, yük kapsamında ifade edilmiştir (m. 1 (24)). Bu tanım uyarınca, konteyner taşıtan tarafından veya onun adına sağlanmışsa yük tanımına dahil olacaktır. Buna karşın, taşıyanın sahibi olduğ̇u veya olmadığ̇ı konteyneri eşya taşınması için taşıtana sağlaması halinde ise konteyner, Rotterdam Kuralları uyarınca yük kapsamına girmez [Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 377; Buğrahan Bican, “Büyük Metal Kutular: Denizde Yük Taşımacılığında Kullanılan Konteynerlerin “Koli”, “Ünite” ve “Yük” Kavramları Açısından Değerlendirilmesi”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 15, S. 167, Temmuz 2020, 1378-1389 (Büyük Metal Kutular), s. 1382].

¹⁶ Steenken, s. 37; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 6; Hepgülerler, s. 30; Yavaş, s. 19; Doğuş Taylan Türkel, “Taşıyanın Tedarik Ettiğ̇i Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğ̇u”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Durmuş Tezcan’a Armağ̇an, C. 21, Özel S., 2019, 2469-2544 (Yüke Elverişsizlik), s. 2503; Melda

sayılıp sayılamayacağı hususu ise öğretide en tartışmalı konular arasındadır. Bir görüş, konteynerin geminin eklentisi olamayacağını savunurken¹⁷; diğer bir görüş belirli şartların varlığı hâlinde konteynerin geminin eklentisi olarak nitelendirilebileceğini ileri sürmektedir¹⁸. Esasen bu tartışmada belirleyici olan unsur, konteynerin taşıyan tarafından mı yoksa taşıtan veya yükleten tarafından mı temin edildiğidir. İlk olarak konteynerin taşıyan tarafından sağlanmadığı durumlarda, onun geminin bir eklentisi veya parçası olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Konteyner ile yapılan eşya taşımalarına bakıldığında, konteynerin münferit bir gemiye sürekli biçimde özgülendiği söylenemez¹⁹. Zira konteyner, birbirinden farklı gemilerde ve intermodal özelliği dolayısıyla gemi dışındaki diğer taşıma araçlarında da rahatlıkla taşınabildiği gibi, taşıma haricinde liman işletmelerinde, konteyner terminallerinde ve taşımayla ilgili olan diğer kişilerin zilyetliğinde de olabilmektedir. Bu itibarla, eklentinin asıl eşyadan geçici şekilde koparılması onun eklenti niteliğini ortadan kaldırmamakla birlikte, konteynerin uygulamada münferit bir gemiye sürekli ve ayrılmaz şekilde özgülmesi söz konusu olmadığı gibi gemiden geçici olarak koparılması gibi bir halden de söz edilemez²⁰.

Taşkın, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2023, s. 66.

¹⁷ Steenken, s. 41; Hsu, s. 77; Yavaş, s. 22-24; Türkel, *Yüke Elverişsizlik*, s. 2504; Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021 (Gemi Mülkiyeti), s. 62; Taşkın, s. 73.

¹⁸ Merih Kemal Omağ, "Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", *İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi*, S. 2, 1973, 407-438, s. 418; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 10-11; Hepgülerler, s. 30-33.

¹⁹ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 43; Türkel, *Yüke Elverişsizlik*, s. 2504; Türkel, *Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi*, s. 724; Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyeti*, s. 62; Taşkın, s. 70.

²⁰ Türkel, *Yüke Elverişsizlik*, s. 2504. Türkel, *Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi*, s. 724; Taşkın, s. 72-73. Öğretide konteynerin gemi güvertesine sürekli olarak sabit şekilde bağlanabileceği ve ticari kullanımı haricinde gemi malikinin iradesine göre gemide eklenti niteliğinde kullanılabileceği ifade edilmektedir (Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 11). Bu şekilde bir

Ayrıca konteynerler taşıma ve işletme güvenliği bakımından gemide sabitlenmiş olsalar da, eklentiye ilişkin unsurlar bakımından gemiyle fiziksel bir birleşme veya bağlantı söz konusu değildir. Konteynerlerin yan yana ve üst üste dizilip gemiye sabitlenmek için birleştirilerek konteyner gemisinin gövdesi içinde ve güvertesinde taşındığı göz önüne alındığında, eklenti ilişkisini doğuracak bir bağlanmadan söz etmek mümkün değildir²¹.

Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, kanaatimizce konteyner, ne geminin bütünüleyici parçası ne de eklentisi olarak nitelendirilebilir. Bu kapsamda konteynerin hukuki niteliği bakımından belirli bir hukuki sınıflandırmaya tabi tutulması mümkün olmayıp, kendine özgü bir niteliğe sahip olduğu kabul edilmelidir. Taşımanın tüm aşamaları dikkate alındığında, konteynerin gemiyle diğer taşınan eşyalar gibi doğrudan bir bağının bulunmadığı görülmektedir. Konteynerler yalnızca bir gemide kullanım için özgülmemekte olup, pek çok farklı gemide ve diğer taşıma araçlarında kullanılmak üzere üretilmektedir. Bu gerekçelerle konteynerin, geminin içinde yer alan yük ambarlarıyla aynı hukuki nitelikte değerlendirilmesi mümkün değildir. Her ne kadar konteyner gemileri konteyner olmaksızın taşıma yapamayacak olsa da, bu durum konteynerin geminin parçası olduğu anlamına gelmez²². Sonuç itibarıyla konteyner ile gemi arasında herhangi bir hukuki bağlantı bulunmamakta olup, konteynerin gemiden

kullanım halinde konteynerin geminin eklentisi niteliğinde olabileceği kabul edilebilirse de, konteyner taşımacılığının genel işleyişi göz önüne alındığında ve konteyneri tanımında yer alan unsurlar arasında da belirtildiği üzere, konteynerin en temel özelliklerinden bir tanesini bir araçtan diğerine kolayca aktarılabilmesi ile hiçbir taşıma aracına sürekli şekilde bağlı olmaması oluşturmaktadır. Belirtilen şekilde bir kullanım ise, uygulamadaki konteyner taşımacılığına ve konteynerin genel tanımına uygun olmadığından, genel kuralı bozmayacağı görüşündeyiz (Aynı yönde bkz; Türkel, Yüke Elverişsizlik, s. 2504).

²¹ Türkel, Yüke Elverişsizlik, s. 2504; Türkel, Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi, s. 724-725; Taşkın, s. 67-69.

²² Bordahandy, s. 368-370; Margetson, s. 158-159.

ve diğer taşıma araçlarından bağımsız, müstakil bir taşıma gerci olduğu kanaatindeyiz²³.

II. EŞYANIN İNCELENMESİ

Eşyanın zıya uğraması, hasar görmesi veya geç teslim edilmesi durumunda, hem taşıyan hem de gönderilen taraf, kendi hak ve menfaatlerini koruyabilmek için belirli hususları ispat yükü altındadır. Eşyanın gönderilene teslim edilmesinden önce incelenmesi, hem gönderilen hem de taşıyan bakımından yükü ilgili mevcut maddi olguları uyumsuzluk ortaya çıkmadan önce tespit ettirmelerine ve kendi lehlerine delil toplamalarına olanak tanıyan bir hukuki imkândır²⁴.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinin birinci fıkrasına göre, gönderilen eşyayı teslim almadan önce; taşıyan, kaptan veya gönderilen eşyanın hâl ve durumunu, ölçüsünü, sayısını veya tartısını tespit ettirmek amacıyla eşyayı mahkemeye, diğer yetkili mercilere ya da bu konuda uzman kişilere inceletebilir²⁵. İnceleme sırasında, mümkün olduğunca karşı tarafın da hazır bulunması sağlanır²⁶. İnceleme giderleri, başvuruda bulunan tarafça karşılanır. Ancak inceleme talebi gönderilen tarafından yapılmış ve sonuçta taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir zıya veya hasar tespit edilmişse, bu durumda inceleme giderlerinden taşıyan sorumlu olur (TTK m. 1184/2).

²³ Aynı yönde görüş için bkz: Steenken, s. 41; Hsu, s. 73-78; Bordahandy, s. 369-370; Margetson, s. 159; Yavaş, s. 24; Aydın, s. 33-34.

²⁴ Samim Ünan, "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, 1997, 99-114 (Yük Sigortacısı), s. 103; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 183.

²⁵ Münhasıran mahkeme veya yetkili makam ya da bu hususta resmen atanmış uzmanlar olmaksızın her iki tarafın uzmanlarının aynı anda eşyayı incelemeleri Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi anlamında bir inceleme değildir (Heinz Pruißmann/Dieter Rabe, *Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, 4. neubearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München, 2000, s. 611).

²⁶ İncelemenin yapılacağı yer ve zamanın, katılımın sağlanabilmesi bakımından makul bir süre öncesinde karşı tarafa bildirilmiş olması burada yeterli kabul edilmelidir (Prußmann/Rabe, s. 606).

Anılan hüküm ile taraflara herhangi bir külfet getirilmemektedir. Bu şekilde taraflara sadece eşyayı incelettirme hakkı ve olanağı sağlanmaktadır. Zira eşyanın incelenmesi, yalnızca yükü ilgili kişinin değil ayrıca taşıyanın da menfaatine olan bir düzenlemedir. Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde taraflar, dürüstlük kuralı gereğince eşyanın incelenmesi konusunda birbirlerine her türlü kolaylığı göstermek zorundadır²⁷. Böylece tarafların ileride birbirlerine karşı açabilecekleri olası davalar için delilleri ilk anda tespit ettirerek güvence altına alması sağlanmak istenmiştir²⁸. Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen incelemenin, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nda düzenlenen (HMK m. 400 vd.) delil tespiti ile yakın bir ilişkisi ve bazı benzerlikleri olduğu söylenebilecektir²⁹. Bununla birlikte Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nda düzenlenen çekişmesiz yargı işleri arasında "Eşya taşımada eşyanın hasar ve eksiğinin tespit edilmesi; teslim edilememesi hâlinde Borçlar Kanunu hükümlerine göre satılmasına karar verilmesi; gönderilen eşyanın mahkeme marifetiyle muayenesi." de sayılmıştır (m. 382/2-e,7). Bu nedenle eşya üzerinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi anlamında yapılacak incelemenin Hukuk Muhakemeleri Kanunu bakımından çekişmesiz yargı işi (HMK m. 382-388) niteliğinde olduğu görülmektedir³⁰.

²⁷ Pruißmann/Rabe, s. 611; Tahir Çağa/Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku - II - Navlun Sözleşmesi*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 155.

²⁸ Sami Akıncı, *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*, Sermet Matbaası, İstanbul, 1968, s. 171; Emine Yazıcıoğlu, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2022 (Kender - Çetingil), s. 403; Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu), s. 183.

²⁹ Vural Seven, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Yetkin Yayınları, Ankara 2003 (Yüke Özen Borcu), s. 148-149.

³⁰ Her ne kadar Seven 2003 yılında yayınlanan eserinde eşya üzerinde yapılacak bu incelemede delil tespiti hükümlerinin uygulanacağını belirtmiş ise de eserin yayınlandığı tarihte yürürlükte olan mevzuata göre bu tespitin yerinde olduğu söylenebilecektir (Seven, Yüke Özen Borcu, s. 148-149). Zira 01.10.2011 tarihinde yürürlüğe giren Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile

Eşyanın incelenmesi, eşyada kısmi ziya ve hasar söz konusu olduğunda dikkate alınabilecek bir durumdur. Çünkü, eşyanın maddi olarak yol olduğu tam ziya durumlarında inceleme yapılması da doğal olarak mümkün olamayacaktır³¹.

Konteyner ile yapılan eşya taşımaları bakımından değerlendirildiğinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen incelemenin konteyner taşımalarında uygulanamayacağı görülmektedir. Çünkü maddede düzenlenen incelemenin, gönderilen eşyayı teslim almasından önce yapılması gerektiği öngörülmüş olup, eşya gönderilen tarafından teslim alınmadan önce incelemenin başlaması gerekmektedir. Bu bakımdan konteyner içinde taşınan eşyalar için Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesindeki incelemenin yaptırılması mümkün olmayacaktır³².

III. EŞYANIN ZIYA, HASAR VEYA GEÇ TESLİMİNİN BİLDİRİMİ

A. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu, eşyanın ziya uğraması, hasar görmesi veya geç teslim edilmesi hâllerinde, gönderilene eşyayı çekince koyarak teslim alma ya da bu durumu taşıyana bildirme yükümlülüğü

çekişmesiz yargı işi kavramı hukuk dünyamıza girmiştir. Hukuk Muhakemeleri Kanunu öncesi dönemde bu incelemenin niteliğine dair kanunda açık bir düzenleme bulunmamaktaydı. Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen incelemenin çekişmesiz yargı işi niteliğinde olduğu açıkça düzenlenmiştir.

³¹ Çağa/Kender, s. 152; Akıncı, s. 173; Vural Seven, *Yük Ziya veya Hasarının Tespit ve İhbarı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1994 (Tespit ve İhbar), s. 23; Ünan, *Yük Sigortacısı*, s. 106; Pınar Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu* (TTK m. 1061), Adalet Yayınevi, Ankara, 2007, s. 112; Ahmet Batuhan Oyal, "Taşıma Hukukunda Ziya ve Hasar Kavramları", *Legal Hukuk Dergisi*, C. 22, S. 264, 2024, 4493-4546, s. 4531.

³² Kee, s. 373; Omağ, s. 423; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 89; Akan, s. 112; Hepgülerler, s.103; Aydın, s. 214.

getirmiştir. Bu yükümlülüğün gereği gibi yerine getirilmemesi durumunda, gönderilen aleyhine ziya veya hasar bakımından adi karineler doğabileceği gibi, teslimin gecikmesinden kaynaklanan zararlar yönünden talep hakkının düşmesi gibi ağır sonuçlar da ortaya çıkabilir³³. Bu düzenleme ile amaçlanan, meydana gelen zarara ilişkin incelemenin vakit kaybedilmeden yapılması, delillerin kaybolmadan toplanması³⁴ ve uyuşmazlıkların süratle çözüme kavuşturulmasıdır³⁵.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin birinci fıkrasına göre, Kanun'un 1184. maddesi uyarınca bir inceleme yaptırılmadığı hâllerde³⁶, açıkça belli olan ziya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi zorunludur. Ancak, zararın yalnızca teslim işleminin tamamlanmasının ardından eşya incelendiğinde tespit edilebileceği durumlarda, bildirimin sadece teslim anında yapılmasının zorunlu olmadığı kabul edilmelidir. Çünkü meydana gelen zararı gösteren bir bildirimin hazırlanabilmesi için belirli bir süreye ihtiyaç duyulabilir. Bu nedenle, bildirimin teslim tamamlandıktan hemen sonra, ancak somut olayın koşullarına göre makul sayılabilecek bir süre aşılardan yapılması hâlinde de geçerli olduğu kabul edilmelidir. Dolayısıyla bildirimin, teslim anı ile doğrudan

³³ Seven, Taşıma Hukuku, s. 211; Aydın, s. 214.

³⁴ Schmidt, §510, Kn. 1.

³⁵ Hartmut Oetker, *Handelsgesetzbuch – Kommentar*, 8. Aufl., München, 2024, §510, Kn.1.

³⁶ Burada ifade edilmelidir ki, eşyadaki incelemenin bildirim külfetinin yerini alabilmesi için Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde öngörülen şartların tam olarak yerine getirilmesi gerekir. Burada öncelikle incelemeye her iki tarafın katılımının sağlanması gerekmekte olup, incelemenin karşı tarafa bildirilmiş olması tek başına yeterli sayılamaz (Prußmann/Rabe, s. 611; Akıncı, s. 183). Buna karşın taraflardan birinin inceleme öncesinde incelemeye katılmayacağını veya katılımdan feragat ettiğini bildirmesi ya da mahkeme tarafından çağrılmasına rağmen incelemeye katılmaması durumunda bu koşulun sağlandığı kabul edilmelidir (Georg Schaps/Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Erster Teil*, 2 Teile, vierte, vollig neubearbeitete Auflage, Walter de Gruyter, Teil I, Berlin vd., 1978, s. 675; Çağa/Kender, s. 155; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 192)

bağlantılı olduğu düşünülebilecek makul bir süre içinde yapılması yeterlidir³⁷.

Burada ayrıca belirtilmektedir ki, bildirim külfetinin doğması için somut olayda konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedinin düzenlenmiş olması zorunlu değildir³⁸. Konişmentoda FIO/S kaydının bulunması durumunda, eşya boşaltma işleminden önce gemide teslim alınmış olsa bile boşaltmanın fiilen bittiği anda zıya veya hasar bildiriminin yapılabileceği, boşaltma öncesinde yapma zorunluluğunun olmadığı kabul edilmelidir³⁹.

B. Zararın Bildirimi

Zıya veya hasarın haricen belli olmaması hâlinde, bildirim eşyanın gönderilene tesliminden itibaren kesintisiz olarak hesaplanacak üç gün içinde yapılması yeterlidir (TTK m. 1185/1). Haricen belli olmayan zıya ve hasarlarda bu üç günlük süre, bağımsız bir parti oluşturan eşyanın tamamının teslim edilmesiyle işlemeye başlar. Haricen belli olan zıya ve hasarlarda ise bildirim muhatabına ulaşmış olması gerekirken, haricen belli olmayanlarda bildirim üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. Bildirimin gönderilmesi, ispat kuralları dışında özel bir şekil şartına tabi değildir⁴⁰.

“Haricen belli olan” zıya veya hasar kavramı dar yorumlanmakta olup, özel bir inceleme veya teknik uzmanlık gerektirmeksizin, eşyanın tartılması, sayılması gibi olağan işlemler sırasında fark edilebilen; koklama, görme veya dokunma gibi duyu organlarıyla anlaşılabilir nitelikteki zararlar bu kapsamda

³⁷ Schaps/Abraham, s. 674; Pruißmann/Rabe, s. 610; Çağa/Kender, s. 155; Ünan, Yük Sigortacısı, s. 108; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2024, s. 368; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189.

³⁸ Schaps/Abraham, s. 673; Pruißmann/Rabe, s. 607; Çağa/Kender, s. 154; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189.

³⁹ Ünan, Yük Sigortacısı, s. 108; Akan, s. 115.

⁴⁰ Çağa/Kender, s. 154; Akıncı, s. 179; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022, s. 499; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189.

değerlendirilir⁴¹. Gönderilen, teslim anında elverişli koşullar altında taşınan eşyanın türüne göre mutat kontrolü yapmakla yükümlüdür⁴². Örneğin, kuru yükün ıslanması veya kötü kokması, sıvı yüklerde sızıntı bulunması ya da bir parçanın eksik çıkması haricen belli olan zararlara örnek teşkil eder⁴³. Bununla birlikte konteyner, koli veya paketlerin içinin açılıp incelenmesiyle anlaşılacak zararlar, haricen belli olmayan zıya veya hasar olarak kabul edilir⁴⁴.

Uyuşmazlık hâlinde, eşyanın zıya veya hasarının haricen belli olmadığını ispat yükü tazminat talep eden kişiye aittir⁴⁵. Buna karşılık, zıya veya hasarın haricen belli olduğunu ispat yükü taşıyana aittir. Bildirimin yapılmış olduğunu yükü ilgili kişi ispat ederken, bildirimin süresinde yapılmadığını ispat yükü ise taşıyana düşer⁴⁶.

⁴¹ Hans Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts*, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen, 1950, s. 291; Franz Schlegelberger/Rudolf Liesecke, *Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 2. neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen GmbH, Berlin vd., 1964, s. 305; Schaps/Abraham, s. 674; Prüßmann/Rabe, s. 609; Schmidt, §510. Kn. 12; Çağa/Kender, s. 153; Ünan, *Yük Sigortacısı*, s. 107.

⁴² Schaps/Abraham, s. 674; Prüßmann/Rabe, s. 609; Sözer, *Deniz Ticareti*, s. 499; Ünan, *Yük Sigortacısı*, s. 107; Akan, s. 115; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 190; İbrahim Ağsakal, "Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 11, S. 2, Aralık 2012, 249-273, s. 256.

⁴³ Wüstendörfer, s. 291; Schaps/Abraham, s. 674; Çağa/Kender, s. 153; Seven, *Tespit ve İhbar*, s. 68; Sözer, *Deniz Ticareti*, s. 500; Ünan, *Yük Sigortacısı*, s. 107; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 190.

⁴⁴ Prüßmann/Rabe, s. 609; Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri*, 2. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1971 (*Deniz Ticareti*), s. 197.

⁴⁵ Schaps/Abraham, s. 674; Prüßmann/Rabe, s. 610; Schmidt, §510. Kn. 11, 33; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 191.

⁴⁶ Okay, *Deniz Ticareti*, s. 200; Seven, *Tespit ve İhbar*, s. 75; Yarg. TD, 27.03.1958, E.1958/851, K.1958/862 (Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, 2. Bası, Fakülteler Matbaası, İstanbul,

Bildirim süresinin başlangıcı bakımından, eşyanın fiilen gönderilene teslim edildiği an dikkate alınmalıdır⁴⁷. Kanun yalnızca teslimden söz etmekle kalmamış, teslim tarihinden itibaren sürenin başlayacağını da açıkça belirtmiştir. Bu nedenle, Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinin üçüncü fıkrasının "b" ve "c" bentlerinde düzenlenen hâller, bu kapsamda gönderilene teslim niteliğinde değildir. Ancak, navlun sözleşmesi uyarınca ifayı kabul etmeyerek teslim almaktan kaçınan ya da kendi kusuruyla eşyayı liman idaresinden teslim almayan gönderilen bakımından bildirim süresinin ertelenmesi uygun değildir⁴⁸.

Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin uygulanabilmesi için eşyanın en azından kısmen teslim edilmiş olması gerekir. Bu nedenle, eşyanın yalnızca kısmen zıya veya hasara uğradığı ya da geç teslim edildiği hâllerde gönderilen bildirimde bulunma yükümlülüğü altındadır. Eşyanın fiilen teslim edilemediği tam zıya hâllerinde ise bu hüküm uygulanamaz⁴⁹. Somut olayda tam veya kısmi zıyan söz konusu olup olmadığı, zıya uğrayan eşyanın bağımsız bir yük partisi oluşturup oluşturmadığına göre belirlenir⁵⁰. Bu tespitte konişmento kayıtları büyük önem taşımaktadır. Farklı bir konişmentoya

1963 (Yargıtay Kararları), s. 354-355); Yarg. TD, 27.03.1958, E.1958/867, K.1958/849 (Okay, Yargıtay Kararları, s. 355-358).

⁴⁷ Yazıcıoğlu, Kender - Çetingil, s. 403; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 87; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 188; Aslıhan Sevinç Kuyucu, Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 206-208.

⁴⁸ Karan, s. 251; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189; Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 88; Sevinç Kuyucu, s. 208.

⁴⁹ Wüstendörfer, s. 290; Schaps/Abraham, s. 672; Schlegelberger/Liesecke, s. 304; Prüßmann/Rabe, s. 607; Çağa/Kender, s. 153; Akıncı, s. 177; Okay, Deniz Ticareti, s. 195; Sözer, Deniz Ticareti, s. 499; Seven, Tespit ve İhbar, s. 23; Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayınları, İstanbul, 2000 (Hamburg Kuralları), s. 135; Kaner, s. 370; Karan, s. 252; Akan, s. 115; Ağsakal, s. 255.

⁵⁰ Wüstendörfer, s. 290; Schaps/Abraham, s. 667; Prüßmann/Rabe, s. 607; Çağa/Kender, s. 152; Okay, Deniz Ticareti, s. 195.

bağlanmışsa veya konişmentoda yazan başka eşyalarda olup da başka bir numara veya marka konulmuşsa bağımsız nitelikte bir eşya bulunduğu kabul edilir⁵¹.

Gönderilecek bildirimin içeriğinde, zıya veya hasarın mahiyetinin genel olarak belirtilmesi gerekir (TTK m. 1185/1). Bildirimde zarara ilişkin tüm ayrıntıların yazılması zorunlu olmamakla birlikte, hangi yük partisine ilişkin olduğu, eksik miktar ve zararın niteliği bildirimin içeriğinden anlaşılabilir olmalıdır⁵². Bildirimin yazılı yapılması gerekliliği Kanunda açıkça düzenlendiğinden, sözlü bildirim geçerli sayılmaz. Meydana gelmiş veya meydana gelmesi muhtemel bir zıya ya da hasar söz konusu olduğunda, taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının tespiti için birbirlerine gerekli kolaylığı göstermekle yükümlüdür (TTK m. 1185/3).

Eşyanın incelenmesi, mahkeme veya yetkili bir merci ya da bu konuda resmen atanmış uzmanlar tarafından ve tarafların katılımı sağlanarak yapılmışsa ayrıca bildirim yapılmasına gerek yoktur (TTK m. 1185/2). Anlaşılacağı üzere, tarafların incelemeye fiilen katılımı zorunludur. Bu nedenle tarafların yalnızca incelemeden haberdar edilmiş olmaları yeterli değildir⁵³. Bununla birlikte, taraflardan biri katılmayacağını veya katılmaktan feragat ettiğini önceden bildirmişse veya mahkeme tarafından çağrılmasına rağmen incelemeye katılmamışsa, bu koşulun gerçekleştiği kabul edilir⁵⁴. Ayrıca, maddede incelemenin yalnızca mahkeme, yetkili makam veya resmen atanmış uzmanlarca yapılabileceği açıkça düzenlendiğinden, tarafların kendi belirlediği uzmanlarca yapılan ortak inceleme, TTK m. 1185 kapsamında bildirimin yerini tutan bir inceleme olarak değerlendirilemez⁵⁵.

⁵¹ Schaps/Abraham, s. 668; Pruißmann/Rabe, s. 607; Çağa/Kender, s. 152; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 186.

⁵² Schaps/Abraham, s. 672; Pruißmann/Rabe, s. 609; Schmidt, §510. Kn. 17; Çağa/Kender, s. 154; Seven, Tespit ve İhbar, s. 74; Sözer, Deniz Ticareti, s. 500.

⁵³ Akıncı, s. 183; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 193.

⁵⁴ Çağa/Kender, s. 155; Ünan, Yük Sigortacısı, s. 105; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 193.

⁵⁵ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 194; Aydın, s. 218.

Son olarak ifade edilmelidir ki, Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi uyarınca eşyanın tesliminden önce bir inceleme yapılmış ve diğer taraf bu incelemeye katılmışsa, ayrıca bir inceleme veya bildirim yapılmasına ihtiyaç bulunmamaktadır. Karşı tarafın incelemeye katılmadığı hallerde ise, bu durumu ileri sürmesi dürüstlük kuralına aykırılık teşkil ediyorsa, yine ek bir inceleme veya bildirim ihtiyacı olmadığı kabul edilmelidir⁵⁶. Buna karşın Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi kapsamında yapılan incelemede, ileri sürülen zıya veya hasar haricinde tespit edilmemiş başka bir zararın sonradan ileri sürülmesi hâlinde, bu zararın ayrıca taşıyana bildirilmesi gerekir⁵⁷.

C. Bildirim Külfetini Yerine Getirmemenin Sonuçları

1. Eşyanın Zıya veya Hasara Uğraması Halinde

Eşyanın zıya veya hasarının tespit edilmemesi ya da bu durumun bildirilmeyip taşıyana iletilmemesi halinde, taşıyanın eşyayı taşıma senedinde belirtilen şekilde teslim ettiği ve eşyada meydana gelen olası zıya veya hasarın taşıyanın sorumlu tutulamayacağı bir sebepten kaynaklandığı kabul edilir (TTK m. 1185/4)⁵⁸. Bu düzenlemeye göre, eşyanın uğradığı zıya veya hasarın belirlenmemesi ya da bildiriminin yapılmaması durumunda, yükü ilgili kişi hak kaybına uğramaz; ancak taşıyan lehine, aksi ispatlanabilir nitelikte iki karine ortaya çıkmaktadır⁵⁹. Bu karinelerden ilki, taşıyanın eşyayı taşıma senedinde yer aldığı biçimde teslim ettiğini; ikincisi ise, eşyada bir zıya veya hasar mevcutsa bunun taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten

⁵⁶ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 184.

⁵⁷ Akan, s. 115; Aydın, s. 222.

⁵⁸ Yarg. 11. HD, 25.06.2019, E.2018/2995, K.2019/4827; Yarg. 11. HD, 04.03.2019, E.2017/5101, K.2019/1761; Yarg. 11. HD, 11.12.2017, E.2016/5527, K.2017/7101 (Sinerji Mevzuat ve İctihat Programı).

⁵⁹ Ünan, Yük Sigortacısı, s. 110; Seven, Tespit ve İhbar, s. 77-80; Atilla Aybay/Aydın Aybay/Gündüz Aybay/Rona Aybay, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998, s. 675; Akan, s. 119; Ağsakal, s. 265; Yarg. 11. HD, 03.02.1986, E.1985/7691, K.1986/386 (Tekil, s. 350-351).

ileri geldiğini ifade etmektedir⁶⁰. Zararın tespitinin veya bildiriminin yapılmaması, taşıyanın ziya ya da hasardan doğan sorumluluğunu tamamen ortadan kaldırmaz; ancak bu durumda zararın ispat yükü yükü ilgili kişiye geçer. Zira, bu iki karinenin aksini ortaya koyma yükümlülüğü yükü ilgili kişiye ait olduğundan, ispat yükü taşıyan lehine yer değiştirmiş olacaktır⁶¹. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğunu ileri süren tarafın, hem eşyanın ziya veya hasara uğradığını hem de bu zararın taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir nedenden (örneğin adamlarının ticari kusurundan) kaynaklandığını ispat etmesi gerekir. Bununla birlikte, yükü ilgili kişi, bu karinelerin aksini her türlü delille ispat edebilir⁶².

Bir inceleme veya bildirim yapılmış olsa dahi, söz konusu işlemlerin Kanun'da öngörülen şekli veya maddi şartları taşımaması durumunda, bu eksikliğin ileri sürülmesi dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmediği sürece, yapılan inceleme veya bildirimin hukuken geçerli

⁶⁰ “Bu durumda, teslim borcu, yükün gemiden çıkarak bordada gönderilene verilmekle, 22.8.1983 günü yerine getirilmiş demektir. Hal böyle olduğu halde, gönderilenin TTK.nun 1065. maddesi hükmüne göre, malların hal ve vaziyetini ölçü, sayı ve tartısını tesbit ettirmek maksadı ile muayene ettirmediği ve keza aynı kanunun 1066. maddesi hükmüne göre malların uğramış olduğu ziya ve hasarı taşıyana veya boşaltma limanındaki temsilcisine yazılı olarak ihbarda bulunması gerekirken, ihbar etmediği anlaşılmaktadır. Davalı, taşıyıcının malı 23.8.1983 günü teslim ettiği halde 9 gün sonra 1.9.1983 tarihinde düzenlenen ambar zabıt varakasinda ve keza teslimden çok sonra 24.10.1984 tarihinde düzenlenen kargo raporunda ve 18.10.1983 tarihli tutanakta taşınan mallardaki ziya ve hasar tesbit edilmiş ise de, bu belgelerde taşıyıcı veya temsilcisinin imzası bulunmadığı anlaşılmakla ve binnetice aynı maddenin 3. fıkrası hükmü gereğince, davalı taşıyıcının malları konşimentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve mallardaki ziya ve hasarın taşıma sırasında meydana gelmediği yolunda taşıyıcı lehine karine olduğunun kabulü gerekmekte olup, davacı bu karinenin aksini ispat edememiştir. Bu durum karşısında ziya ve hasarın taşıma sırasında meydana geldiği davacı tarafça inandırıcı delillerle ispat edilemediğinden, davanın REDDİNE karar vermek gerekirken...” [Yarg. 11. HD, 05.12.1985, E.1985/6758, K.1985/6661 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası)].

⁶¹ Akıncı, s. 186; Yazıcıoğlu, Kender - Çetingil, s. 404; Akan, s. 118; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 195.

⁶² Okay, Deniz Ticareti, s. 199; Akan, s. 121.

olduğu kabul edilemez; bu hâlde, hiç inceleme veya bildirim yapılmamış gibi değerlendirme yapılır⁶³.

Bildirim yükümlülüğünün, navlun sözleşmesi veya konişmento uyarınca gönderilen ya da onun eşyayı teslim almaya yetkili temsilcisi tarafından yerine getirilmesi gerekir⁶⁴. Bildirimin muhatabı bakımından ise, eşyanın fiilî taşıyan tarafından teslim edilmesi hâlinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi uyarınca fiilî taşıyana yöneltlen bildirim, taşıyana yapılmış sayılır; aynı şekilde, taşıyana yapılan bildirim de fiilî taşıyana yöneltilmiş kabul edilir. Bununla birlikte kaptan veya sorumlu gemi zabiti gibi, taşıyan ya da fiilî taşıyan adına ve hesabına hareket eden kişilere (örneğin acente) yöneltlen bildirimler de akdî veya fiilî taşıyana yapılmış hükmündedir (TTK m. 1185/6).

Taşıyanın, eşyanın teslimi esnasında zıya veya hasarı açıkça kabul etmesi hâlinde, ayrıca bildirimde bulunulmasına gerek olmadığı kabul edilmelidir⁶⁵. Zira zararın bildirimi, esasen tazminat talep etme hakkına sahip olan yük ilgisine ispat kolaylığı sağlayan, tamamlayıcı nitelikte bir işlemdir. Deniz yoluyla taşımada, taşımanın sona ermesiyle birlikte eşya gemiden boşaltılırken taşıyan veya temsilcisi tarafından bir kargo raporu düzenlenmekte; bu raporda boşaltılan eşyada mevcut zıya veya hasarlar belirtilmektedir. Yargıtay kararları incelendiğinde, eşyanın zıya veya hasara uğradığı hususunun taşıyan ya da onun kanunî veya akdî temsilcisi (örneğin kaptan veya acente) tarafından imzalanmış olgular tutanağı, olaylar çizelgesi (*statement of facts*) veya kargo raporu gibi belgelerde tespit edilmiş olması, inceleme ve bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi açısından yeterli sayılmaktadır⁶⁶.

⁶³ Schaps/Abraham, s. 675; Pruißmann/Rabe, s. 611; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 196.

⁶⁴ Çağa/Kender, s. 154; Okay, Deniz Ticareti, s. 196; Ünan, Yük Sigortacısı, s. 106; Akan, s. 118; Ağsakal, s. 251.

⁶⁵ Okay, Deniz Ticareti, s. 196; Hepgülerler, s. 101.

⁶⁶ Samim Ünan, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar*, Ankara, 1991, 223-242 (Rücu Davası), s. 239; Yarg. 11. HD, 23.03.2021, E.2020/1602, K.2021/2748; Yarg. 11. HD, 06.05.2002,

Ancak konu ile ilgili içtihatlardan tam olarak anlaşılamamakla birlikte, kargo raporunun bildirimin yerini alabilmesi için, eşyayı teslim almaya yetkili olan kişinin taşıyana bildirimde bulunma iradesi olduğunun belgede açıkça anlaşılması ve raporun ihbar süresi içinde düzenlenmiş olması gerekir⁶⁷. Yükteki hasarı gösteren kargo raporunun taşıyan bakımından bağlayıcı olabilmesi için, taşıyan veya onu temsile yetkili kişilerce imzalanması zorunludur⁶⁸. Bununla birlikte, taşıyan veya yetkili temsilcisi tarafından imzalanmış olmaları hâlinde, bu belgeler eşyanın konişmentoya uygun şekilde teslim edildiği yönündeki karinenin aksini ispat etmeye elverişli sayılabilir⁶⁹. Ayrıca, eşya sahibi bu belgelerde yer alan zıya veya hasar tespitlerinin eksik olduğunu düşünüyorsa, süresi içinde inceleme talep ederek zarar bildiriminde bulunmalıdır⁷⁰.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşıyanın eşyanın zıya veya hasar görmesi ya da geç teslim edilmesi hallerinde doğacak sorumluluğuna ilişkin bildirim yükümlülüklerini hüküm altına almıştır. Taşıyanın gemiyi başlangıçta denize, yola veya yüke elverişli durumda bulundurmamasından kaynaklanan sorumluluk hallerinde ise bu

E.2002/216, K.2002/4357; Yarg. 11. HD, 12.06.2000, E.2000/4316, K.2000/5395; Yarg. 11. HD, 24.03.1987, E.1986/8075, K.1987/1707 (Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı); Yarg. 11. HD, 27.11.1992, E.1992/6707, K.1992/10949 (Gündüz Aybay, *Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, Aybay Yayınları, İstanbul, 2000, s. 254); Yarg. 11. HD, 12.12.1988, E.1988/2958, K.1988/7625 (Ünan, Rücu Davası, s. 236).

⁶⁷ Yarg. 11. HD, 21.09.1992, E.1991/2014, K.1992/9130 (AYBAY, age, s.358); Yarg. 11. HD, 11.12.1989, E.1988/9925, K.1989/7000 (Aybay, s. 356).

⁶⁸ Ünan, Rücu Davası, s. 239; Taşıyan ya da onun yetkili temsilcisi olan kişinin katılımı olmadan ve geminin boşaltma limanına gelmesinden uzun bir zaman sonra tanzim edilen gümrük tutanağı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim külfetini ortadan kaldırmayacaktır, bkz; Yarg. 11. HD, 22.02.1985, E.1985/934, K.1985/902 (Aybay, s. 336).

⁶⁹ Seven, Tespit ve İhbar, s. 85; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 157.

⁷⁰ Rayegan Kender, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar* 26-27 Ocak 1984, Ankara, 1984, 247-260, s. 257; Hepgülerler, s. 101.

bildirim yükümlülüğü geçerli değildir⁷¹. Bunun dışında, navlun sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi ifa edilmemesinden veya haksız fiilden doğan sorumluluk durumlarında da 1185. madde hükümleri uygulanmaz⁷². Nitekim, Türk Ticaret Kanunu'nun 1190/1. fıkrası uyarınca, yalnızca taşıyanın sorumluluktan kurtulma sebepleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümler; navlun sözleşmesine göre taşınan eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesi sebebiyle, taşıyan aleyhine haksız fiil veya başka bir hukuki nedene dayanılarak açılan tüm davalarda uygulanabilir. Zira yükle ilgilenen taraf, haksız fiile dayalı taleplerinde zararın taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir sebepten doğduğunu her durumda ispatla yükümlü olduğundan, bildirim yükümlülüğüne ilişkin hükmün haksız fiil esaslı taleplerde uygulanmasının, zıya veya hasar halleri bakımından pratik bir önemi bulunmamaktadır⁷³. Bununla birlikte zararın tespit edildiği ilk anda sebebinin kesin ve net olarak bilinmesi çoğu zaman mümkün olmayacaktır. Bu nedenle hak kaybına uğramamak bakımından her koşulda Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesine uygun şekilde zarar bildirimin yapılması uygun olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıracak veya daraltacak biçimde değiştirilemeyeceği için, bildirim süresi kısaltılamaz ve daha ağır koşullara tabi tutulamaz (TTK m. 1243/1-a).

Ayrıca, gönderilenin yükte meydana gelen zıya veya hasara ilişkin bildirim yükümlülüğü, taşıma sigortası bakımından sigortacının halefiyet hakkı üzerinde de önemli bir etkiye sahiptir. Taşıma sigortası kapsamında aynı zamanda sigortalı sıfatına sahip gönderilenin, bildirim yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmemesi durumunda, taşıyan lehine doğacak karineler nedeniyle zararın taşıyandan tazmini oldukça zor hale gelmektedir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak, rizikonun gerçekleşmesi üzerine sigorta tazminatını ödeyip sigortalının haklarına halef olan sigortacının, zararı taşıyandan tahsil etmesi de

⁷¹ Akıncı, s. 178. Aksi yönde bkz; Çağa/Kender, s. 151.

⁷² Çağa/Kender, s. 154; Okay, Deniz Ticareti, s. 195; Akan, s. 114-115; Ağsakal, s. 250; Bican, Konteyner, s. 152.

⁷³ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 186.

güçleşmektedir. Dolayısıyla, eşyanın zıyaı veya hasarı hakkındaki bildirimin usulüne uygun şekilde yapılmaması, sigortacının halefiyet haklarının ihlali sonucunu doğurur⁷⁴. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanunu’nun 1472/2 ve 1448. maddeleri uyarınca⁷⁵ sigortalının, sigortacının halefiyet haklarını ihlal etmemesi gerekmektedir. Sigortacının bildirim yükümlülüğüne aykırılık nedeniyle bir zarara uğraması durumunda, sigortalı sıfatını taşıyan gönderilen, Türk Ticaret Kanunu’nun 1472/2 ve 1448. maddeleri uyarınca bu zarardan sorumlu olacaktır⁷⁶.

2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde

Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda, gönderilenin, yükün kendisine teslim tarihinden itibaren kesintisiz olarak işlemeye başlayacak altmış günlük süre içinde taşıyana yazılı şekilde teslimde gecikme bildiriminde bulunması zorunludur. Eşyanın zıya veya hasarına ilişkin durumdan farklı olarak, gecikmeden doğan zararlarda belirlenen sürede bildirim yapılmazsa, tazminat talep hakkı sona erer ve

⁷⁴ Kübra Yetiş Şamlı, “Sigortalının Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2017, 829-849 (Rücu Hakları), s. 843; Gülşah Yılmaz, “Taşıma Hukukunda, Gönderilenin Yükteki Zıya ve Hasarı Bildirim Külfetinin Taşıma Sigortasında Sigortacının Halefiyetine Etkisi”, *İzmir Barosu Dergisi*, C. 84, S. 1, Ocak 2019, 201-227, s. 213.

⁷⁵ Sigortalı, sigorta tazminatının ödenmesi neticesinde sigortacıya geçen haklarını ihlal edici şekilde hareket ederse, sigortacıya karşı sorumlu olur (TTK m. 1472/2). Türk Ticaret Kanunu’nun 1448. maddesine göre ise gönderilen, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu durumlarda sigortacının üçüncü kişilere (taşıyana) olan rücu haklarının korunabilmesi için imkanları dahilinde gerekli önlemleri almak zorundadır. Bu yükümlülüğe aykırı hareket edilir ve sigortacının hakları zarar görürse, kusurun ağırlığı dikkate alınarak sigorta tazminatından indirim yapılacaktır (TTK m. 1448/2).

⁷⁶ Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Ünan, Rücu Davası, s. 232 vd.; Yetiş Şamlı, Rücu Hakları, s. 842 vd.; Yılmaz, s. 218 vd.; Fatih Ölmez, *Sigortalının, Sigortacının Halefiyet Hakkını İhlal Etmeme Yükümlülüğü*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

taşıyan tazminat ödemekle yükümlü olmaz (TTK m. 1185/5). Bu sebeple, gecikmenin taşıyana, teslim tarihinden itibaren en geç altmış gün içinde bildirilmesi, tazminat talep hakkının korunması açısından zorunluluk arz etmektedir. Bu halde, gecikme bildirimi taşıyana ulaştığı anda hüküm ve sonuç doğurur⁷⁷.

Kanun hükmünde, bildirimin içeriğine ilişkin açık bir düzenleme yer almamaktadır. Bununla birlikte, bildirimin içeriğinde, kararlaştırılmış bir teslim süresi varsa bu sürenin; yoksa eşyanın teslim edilmesi gereken tarih ile fiili teslim tarihinin belirtilerek gecikmenin açıklanması ve bu gecikmeden doğan zararın genel hatlarıyla ifade edilmesi gerektiği kabul edilmelidir⁷⁸.

D. Konteyner Taşımacılığı Bakımından Eşyanın Zıya, Hasar veya Geç Tesliminin Bildirimi

Konteyner taşımacılığı bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde öngörülen bildirim yükümlülüğü incelendiğinde, söz konusu düzenlemenin konteyner taşımalarının kendine özgü niteliklerine tam olarak uygun düşmediği ve uygulamada yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır. Yüklerin boşaltma limanında dağıtımının yapıldığı konteyner taşımalarında da genellikle eşya doğrudan gönderilene teslim edilmemekte ve konteyner boşaltma limanında gemiden indirilerek liman idaresine teslim edilmektedir⁷⁹.

Konteynerde meydana gelen zıya veya hasarın, taşıyan ya da onun yetkili temsilcileri tarafından imzalanan bir kargo raporu veya tutanakla tespit edilmesi hâlinde, gönderilenin ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi uyarınca bildirimde bulunmasına gerek bulunmamaktadır⁸⁰. Uygulamada konteyner, taşıyan tarafından boşaltılıp içerisindeki eşyalar gönderilene teslim edilebildiği gibi, gönderilen tarafından kapalı şekilde de teslim alınabilmektedir.

⁷⁷ Kaner, s. 372.

⁷⁸ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 136; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 192.

⁷⁹ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 88; Akan, s. 124; Hepgülerler, s. 102; Aydın, s. 224.

⁸⁰ Yarg. 11. HD, 15.04.1986, E.1986/1381, K.1986/2176 (Aybay, s. 218).

Genellikle LCL kayıtlı konteynerlerde taşıyanlar veya adamları konteyneri boşaltma limanında açarak içindeki eşyaların teslimini yapmakta iken, FCL kayıtlı konteynerde eşyalar boşaltma limanında gönderilene konteynerler içinde kapalı bir şekilde teslim edilmektedir⁸¹.

Özellikle FCL kayıtlı konteyner taşımalarında görülen konteynerin gönderilen tarafından kapalı biçimde teslim alınması hâlinde, liman idaresince düzenlenen kargo raporları konteynerin içindeki eşyaların durumuna ilişkin bilgi içermemektedir. Zira konteynerin içindeki eşyalar gönderilen tarafından boşaltılacaksa, konteyner genellikle liman idaresinden kapalı olarak teslim alınmakta ve daha sonra taşınarak başka bir yerde boşaltılmaktadır⁸².

Bu gibi durumlarda konteyner içindeki eşyada meydana gelen zararlar, konteynerin dışına yansımadağı (örneğin akıntı, sızıntı veya koku gibi belirtiler göstermediğı) sürece gizli zarar olarak kabul edilmektedir⁸³. Dolayısıyla liman idaresince yapılacak tespitler ve düzenlenecek kargo raporları yalnızca konteynerin dış görünümüne göre haricen fark edilebilen zıya veya hasarları gösterebileceğinden ve

⁸¹ Konteyner ile yapılan eşya taşımalarında konteynerin esas olarak iki şekilde kullanıldığı görülmektedir. Bu taşıma şekilleri, FCL ve LCL kısaltmaları ile anılmaktadır. FCL (Full container load) kaydı, tam dolu konteyner şeklinde ifade edilebilir. FCL türü konteyner taşımalarında, yükleten veya taşıtan tarafından taşınacak eşya konteynere yüklenmiş ve kapatılmış olarak taşıyana teslim edilmektedir. LCL (less than container load) kaydı ile yapılan konteyner taşımaları ise tek bir taşıtan veya yükleten tarafından teslim edilen yüklerin konteyneri dolduramadığı hallerde kullanılır ve birden çok yükleten veya taşıtana ait eşyaların parsiyel olarak konteynerde taşındığı anlamına gelir. LCL türü konteyner taşımalarında bir konteyneri doldurmayacak miktardaki eşyalar taşıyana konteynere yüklenmeden teslim edilerek, eşyaların konteynere yüklenmesi ve boşaltılması işlemleri taşıyan tarafından yerine getirilir. Bu gerekçelerle taşıma uygulamasında, FCL taşıma şekli tam dolu konteyner taşıması olarak anılmakta iken LCL taşıma şekli ise parsiyel (grupaj) konteyner taşıması olarak ifade edilmektedir (Hsu, s. 48-50; TÜRKEL, Yüke Elverişsizlik, s. 2479; TAŞKIN, Konteyner, s. 42-48; Aydın, s. 42-43).

⁸² Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 88; Akan, s. 124.

⁸³ Hepgülerler, s. 102; Aydın, s. 224.

konteyner açılmadığından içindeki eşyalara ilişkin bir inceleme yapılması ve rapor düzenlenmesi mümkün olmayacaktır. Ayrıca konteyner yükleri limanlardaki açık alanlarda uzun süre bekletilebilmekte, bu süre zarfında hava ve deniz koşulları nedeniyle konteynerlerde önemli sıcaklık değişimleri veya ıslanma meydana gelebilmektedir. Bu sebeple konteynerlerin limanda hangi koşullarda ve ne kadar süreyle bekletildiğinin tespit edilmesi de büyük önem taşımaktadır⁸⁴.

Konteynerin limanda kapalı şekilde teslim alınması durumunda, içerisindeki eşyalarla ilgili zıya veya hasarlar haricen belli olmayan zarar niteliği taşıyacaktır. Bu halde bildirim süresi, konteynerin limanda teslim alındığı andan itibaren işlemeye başlayacaktır⁸⁵. Bu bildirimin, konteynerin teslim tarihinden itibaren aralıksız şekilde hesaplanacak üç gün içinde yapılması gerekecektir (TTK m. 1185/1).

Konteyner içindeki yüklerin taşıyan tarafından boşaltılıp, ambalajlı şekilde gönderilene teslim edilmesi hâlinde ise ambalajın dış görünüşü veya sayısına ilişkin olarak haricen fark edilebilen zıya veya hasarların teslim anında taşıyana bildirilmesi gerekmektedir. Buna karşılık, tespiti için ambalaj veya paketin açılmasını gerektiren zıya veya hasarlar gizli zarar niteliğinde kabul edilecektir. Bu zararlar da haricen belli olmayan zararlar olarak kabul edilecek ve bu zararlara ilişkin bildirimin, ambalajlı eşyanın tesliminden başlayarak aralıksız üç gün içinde iletilmesi gerekecektir⁸⁶.

Konteyner taşımacılığında çoğu durumda ve özellikle FCL kayıtlı konteyner taşımalarında, konteyner limanda açılmamakta, demiryolu veya karayolu aracılığıyla başka bir yere taşınmaktadır. Konteynerin veya ambalajlı eşyanın limanda açılmasının mümkün olmadığı, başka bir yere taşınarak orada açılıp incelenmesinin gerektiği hallerde, kanunda öngörülen üç günlük bildirim süresi uygulamada oldukça kısa kalmaktadır. Konteynerin teslim anından itibaren kesintisiz

⁸⁴ Algantürk Light, s. 26.

⁸⁵ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 88; Akan, s. 124; Hepgülerler, s. 102.

⁸⁶ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 89; Seven, Tespit ve İhbar, s. 85; Akan, s. 124; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 191.

biçimde belirlenen bu üç günlük süre, çoğu kez gönderilene yükü fiilen inceleme ve bildirimde bulunma imkânı tanımamaktadır⁸⁷. Bu nedenle üç günlük bildirim süresi ancak konteynerin limana yakın bir noktaya taşındığı durumlarda yeterli olabilecektir. Bu sebeple, bildirimin süresinde yapılamadığı zıya veya hasar durumlarında gönderilenin talep hakkı düşmese de, aleyhine aksinin ispatı zor olan iki güçlü karinenin doğacağı belirtilmelidir (TTK m. 1185/4). Buna göre, taşınan yükün limanda beklediği sırada, konteynerin karayolu veya demiryolu aracına yüklenmesi, bu taşıma sırasında ya da boşaltma sürecinde veya gönderilenin deposunda zarar gördüğü kabul edilir ve bu karinelerin aksinin ispatı yük ilgisince yapılması gerekir⁸⁸.

Ayrıca özellikle LCL kayıtlı konteynerlerde görülen yüklerin konteynerden boşaltılması aşamasının limanda bulunan gümrüklü alanlarda yapılması durumunda, bu işlemin uzman kişiler tarafından yürütülmesi gerekmektedir. Bununla birlikte uygulamada, boşaltma işlemlerinin çoğu kez gümrük komisyoncuları tarafından gerçekleştirildiği; bu kişilerin yüke özen borcunu yeterince yerine getirmemeleri nedeniyle hasarlı yüklerin zamanında tespit edilememesi ve bildirim süresinin aşılması gibi sorunlarla karşılaşıldığı görülmektedir⁸⁹.

Tüm bu açıklamalar ışığında, gönderilenin bildirim külfetini süresinde yerine getirebilmesi için, konteyner başka bir araca yüklenmeden önce eşyaları bulunduğu yerde konteynerden boşaltarak zıya veya hasar olup olmadığını incelemesi gerekmektedir. Fakat konteyner taşımacılığının en belirgin özelliklerinden birisi, eşyaların konteynerden boşaltılıp yeniden yüklenmesine gerek olmadan farklı taşıma araçları arasında kolaylıkla aktarılabilmesidir. Dolayısıyla, konteynerin limanda başka bir araca yüklenmeden önce eşyaların

⁸⁷ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 89; Seven, Tespit ve İhbar, s. 85; Hepgülerler, s. 102; Ağsakal, s. 250; Algantürk Light, s. 22; Aydın, s. 225.

⁸⁸ Algantürk Light, s. 25.

⁸⁹ Algantürk Light, s. 25; Aydın, s. 226.

konteynerden boşaltılarak incelenmesi, konteyner taşımacılığının temel yapısı ve tercih edilme sebepleriyle bağdaşmamaktadır⁹⁰.

Tüm bu aşamalar göz önüne alındığında, konteyner taşımalarında eşyaların incelenmesi ve zıya veya hasar bildiriminin yapılması için teslimden itibaren öngörülen üç günlük sürenin yetersiz olduğu açıktır. Bu gerekçelerle de, özellikle limandan limana yapılan konteyner taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinin uygulanabilirliğinin güç olduğu ve bildirim süresinin uzatılması gerektiği sonucuna varılmaktadır⁹¹.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185/1. maddesinde öngörülen üç günlük sürenin kaynağını, 1924 tarihli Lahey Kuralları⁹²'nin m. 3/6 hükmü ve 1900 tarihinde yürürlüğe giren Alman Ticaret Kanunu (Handelsgesetzbuch "HGB")'nin § 510 hükmü oluşturmaktadır. Söz konusu hükümlerin yasalaştığı dönemlerde deniz yoluyla eşya taşımacılığı tamamen geleneksel yöntemlerle yapılmakta olup, söz konusu üç günlük süre de geleneksel eşya taşımalarının ihtiyaçları ve gerekleri öngörülerek belirlenmiştir. Bununla birlikte konteyner taşımacılığı, 1950'li yıllarda deniz yoluyla eşya taşımalarında kullanılmaya başlanmış ve hızla gelişerek geleneksel eşya taşımalarının yerini almıştır. Diğer bir deyişle, Kanunda düzenlenen üç günlük sürenin geçmişi konteyner taşımalarının başladığı tarihten öncesine dayanmakta olup, bu süre konteyner taşımaları dikkate alınmadan öngörülen bir süredir. Bu nedenle üç günlük bu kısa sürenin modern deniz yoluyla eşya taşımalarına uygun olmadığı söylenebilecektir. Zira teknolojinin gelişmesi ve konteyner kullanımı ile mekanik ve teknik araçlar daha fazla kullanılarak taşıma operasyonları büyümüş, gemilerin

⁹⁰ Aydın, s. 226.

⁹¹ Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 89; Seven, Tespit ve İhbar, s. 85; Akan, s. 124-125; Aydın, s. 226-227.

⁹² 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Türkiye Sözleşme'yi 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylamış ve 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye için 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir (RG; 22.02.1955, 8936).

büyüklüğü ve taşıma hacimleri artmış, kapıdan kapıya yapılan taşımalar yaygınlaşmıştır. Bu durumlar dikkate alındığında haricen belli olmayan zıya veya hasarlar için öngörülen üç günlük sürenin yeterli kabul edilmesi mümkün değildir.

Tarihsel süreç incelendiğinde de konteyner taşımalarının başladığı tarihten sonra yayınlanan deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası sözleşmelerde bu durumun etkisi görülmektedir. Örneğin; haricen belli olmayan zıya veya hasarlar için, 1978 tarihli Hamburg Kuralları⁹³'nda on beş günlük bir bildirim süresi düzenlenmiş iken (m. 19/2), 2009 tarihli Rotterdam Kuralları⁹⁴'nda ise yedi iş günü bildirim süresi düzenlenmiştir (m. 23/1). Bu bakımdan konteyner taşımacılığının başladığı tarihten sonra yayınlanan deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası sözleşmelerde haricen belli olmayan zararlar bakımından bildirim süresinin uzatıldığı açıkça ortadadır. Diğer taraftan karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 889/2. maddesinde de haricen belli olmayan zıya veya hasarlar bakımından bildirim süresi yedi gün olarak düzenlenmiştir. Karayolu taşıma araçlarında genellikle bir adet konteyner taşınabildiği göz önüne alındığında, binlerce konteyner taşıyan gemiler ile yapılan taşımalarda öngörülen üç günlük süresinin ne kadar yetersiz olduğu bir kez daha anlaşılmaktadır⁹⁵. Tüm bu açıklamalar uyarınca, tarihsel süreç içerisinde

⁹³ 31.03.1978 tarihli Denizde Eşyaların Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea). Hamburg Kuralları, Türkiye tarafından onaylanmamış ve iç hukuka alınmamıştır.

⁹⁴ 2009 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu "Rotterdam Kuralları" (United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea). Rotterdam Kuralları, Türkiye tarafından henüz onaylanmamış ve iç hukuka alınmamıştır.

⁹⁵ Ayrıca bir alt başlıkta da ayrıntılı olarak incelendiği üzere, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerinde bildirim külfeti Türk Ticaret Kanunu'nun 904/1. maddesinde düzenlenmiştir. Bu hükme göre; zarar bildiriminin, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmadan 889. madde hükmünün uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu durumda aynı gemide

konteyner taşımalarının ortaya çıkması ile üç günlük sürenin artık yetersiz kaldığı, bu durumun daha sonradan yayınlanan uluslararası sözleşmelere de yansdığı ve Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen üç günlük sürenin de modern deniz yoluyla eşya taşımalarına uygun hale getirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.

IV. KARMA TAŞIMALAR BAKIMINDAN EŞYANIN ZIYA, HASAR VEYA GEÇ TESLİMİNİN BİLDİRİMİ

Konteyner taşımacılığı, taşıma işlerinde sağladığı yeniliklerle karma (multimodal) taşımacılığın gelişmesine olanak tanımıştır. Bu nedenle konteyner taşımalarında sıklıkla karma taşıma sözleşmelerinin yapıldığı görülmektedir. Karma taşıma sözleşmesinin mevcut olduğu hallerde, Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı'nın "Değişik Tür Araçlarla Taşıma"ya ilişkin Dördüncü Kısım'ında, zarar bildirim külfetine dair özel bir düzenleme yer almaktadır⁹⁶. Bu sebeple, karma taşıma sözleşmelerinde öncelikle Türk Ticaret Kanunu'nun 904. maddesinin birinci fıkrası uygulanacak; deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin olan 1185. madde ise doğrudan uygulama alanı bulamayacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 904/1. fıkrasında ise şu hükme yer verilmiştir: "Zararın bildirimine ilişkin olarak, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmaksızın, 889 uncu madde hükmü uygulanır. Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması halinde de, zararın bildirimi için öngörülmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir.". Bu düzenlemeden anlaşıldığı üzere, zarar

taşıyan konteynerlerden biri karma taşıma sözleşmesi ile taşıyorsa bu konteynerdeki ziya veya hasar 889. maddeye göre yedi günlük bildirim süresine tabi olacak iken, sadece navlun sözleşmesi ile taşıyan diğer bir konteynerdeki ziya veya hasar ise 1185. maddeye göre üç günlük bildirim süresine tabi olacaktır. Bu durumda dahi adaletsiz sonuçlar ortaya çıkmakta olup, bildirim süresinin kısa kaldığı açıkça görülmektedir.

⁹⁶ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2024 (Taşıma Hukuku), s. 286.

bildirimine ilişkin esaslar fıkranın birinci ve ikinci cümlelerinde olmak üzere iki şekilde düzenlenmiştir⁹⁷.

Bu kapsamda ilk olarak, 904. maddenin birinci fıkrasının ilk cümlesinde karma taşımalar bakımından, zarar yerinin bilinip bilinmemesine veya sonradan belirlenip belirlenmemesine bakılmaksızın, karayoluyla eşya taşımalarında bildirim süresini düzenleyen 889. maddenin uygulanacağı hükme bağlanmıştır⁹⁸. Karma taşımalar genellikle zararın hangi taşıma kısmında meydana geldiğinin tespit edilemediği taşımalar olduğundan, zarar yerinin bilinip bilinmemesi koşulu aranmamış ve yükle ilgili kişiye tazminat talebinde bulunabilmesi için güvenli bir hukuki alan tanınmıştır. Zira karma taşımalarda çoğu zaman zararın hangi aşamada gerçekleştiği

⁹⁷ Aydın, s. 227.

⁹⁸ Türk Ticaret Kanunu'nda taşınma eşyaları bakımından ise ayrı hükümlere yer verildiği burada belirtilmelidir. Taşınma eşyası Kanunda; bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp yine benzeri bir yere taşınan eşya olarak tanımlanmıştır (TTK m. 894/1). Yapılan taşınmanın taşınma eşyasına ilişkin olması halinde ise bildirimle ilişkin olarak 900. maddeye yer verilmiştir. Bu hükme göre; 889/1-2. fıkralarından farklı olarak; eşyada ziya veya hasar meydana geldiği açıkça görülüyorsa, en geç eşyanın tesliminden itibaren başlayan üç iş günü içinde taşıyıcıya bildirilmelidir. Eşyadaki ziya veya hasarın açıkça görünmemesi durumunda ise en geç eşyanın tesliminden itibaren on dört gün içinde taşıyıcıya bildirimde bulunulması gerekir. Aksi halde, eşyanın ziya veya hasarı nedeniyle ortaya çıkan talep hakları sona erer (TTK m. 900). Burada bildirimin yapılmamasının sonucu olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesinden farklı şekilde, eşyanın ziya veya hasarı nedeniyle ortaya çıkan talep haklarının sona ereceğinin düzenlendiği ayrıca vurgulanmalıdır. Ayrıca bu taşıma türü bakımından gönderen tüketici ise taşıyıcıya bir bilgilendirme yükümlülüğü de getirilmiş olup taşıyıcı, gönderileni en geç eşyanın teslimi anına kadar zarar bildiriminin şekli ve süresi ile bu bildirimin yerine getirilmemesi durumunda meydana gelecek hukuki neticeler hakkında bilgilendirmemişse, Türk Ticaret Kanunu'nun 900. maddesine dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır (TTK m. 901/1-b).

belirlenememekte; bu durum da bildirimin hangi hükümlere göre yapılacağıın tespitinde belirsizlik meydana getirmektedir⁹⁹.

Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesinin birinci fıkrasına göre, eşyanın zıya veya hasara uğradığı açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilenin bu durumu en geç teslim anına kadar taşıyana bildirmesi gerekmektedir. Burada "açıkça görünen zıya veya hasar"dan anlaşılması gereken, dışarıdan yapılan normal bir incelemede duyu organlarıyla fark edilebilen zıya veya hasarlardır¹⁰⁰. Buna karşılık, zıya veya hasara ilişkin zararın açıkça fark edilemediği durumlarda ise bildirim, eşyanın tesliminden itibaren yedi gün içinde yapılmalıdır (TTK m. 889/2).

Bu süreler içinde zıya veya hasara ilişkin bildirimde bulunulmazsa, eşyanın sözleşmeye uygun şekilde teslim edildiği kabul edilir. Ayrıca yapılan bildirimde zararın yeterli biçimde açıklanması ve niteliğinin belirtilmesi zorunludur; bu kapsamda yalnızca zararın varlığının ifade edilmesi geçerli bir bildirim sayılamaz¹⁰¹.

Eşyanın geç teslim edilmesi hâlinde ise, gönderilenin bu durumu teslimden itibaren yirmi bir gün içinde taşıyana bildirmemesi hâlinde gecikmeden doğan hakları sona ermektedir (TTK m. 889/3). Gecikmeye ilişkin bildirim süresinin, zıya veya hasar bildirim süresine nazaran daha uzun tutulmasının nedeni, teslimde gecikmenin varlığının taşıma türüne ve somut olayın özelliklerine göre değişiklik gösterebilmesi ve dolaylı bir zarar bulunup bulunmadığının tespitinin zaman alabilmesidir¹⁰².

Eşyanın fiilen tamamen zıya uğraması durumunda ise teslim söz konusu olmadığından ayrıca bildirim yapılmasına gerek

⁹⁹ Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 306; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 287; Gürkan Coşkun, *Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 206.

¹⁰⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 225; Aydın, s. 228.

¹⁰¹ Joost/Strohn/Poelzig/Sander, §438, Kn. 7; Koller, §438, Kn. 12; Schmidt, §438, Kn. 11; Oetker, §438, Kn. 6-7.

¹⁰² Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 308.

bulunmamaktadır¹⁰³. Bunun yanında, taşıyıcının eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden haberdar olduğunun ispat edilmesi hâlinde de bildirim külfetinin ortadan kalktığı sonucuna varılmalıdır¹⁰⁴.

Görüldüğü üzere, eşyanın zıya veya hasarına ilişkin bildirimin süresinde yapılmaması, yükle ilgili kişinin tazminat hakkını ortadan kaldırmaz; ancak taşıyan lehine eşyanın sözleşmeye uygun şekilde teslim edildiğine dair bir karine ortaya çıkarır. Yükle ilgili kişi, bu karinenin aksini ispat etmek suretiyle tazminat talebinde bulunabilecektir. Buna karşın, geç teslim hâlinde bildirimin süresinde yapılmaması durumunda tazminat talep hakkı düşmekte ve taşıyanın tazminat ödeme yükümlülüğü sona ermektedir. Dolayısıyla geç teslimde öngörülen yirmi bir günlük bildirim süresi, hak düşürücü niteliktedir¹⁰⁵. Eşyanın geç teslim edildiği süresi içinde bildirilmez ise tazminat talep etme hakkı kaybedildiğinden, bildirim yapılmaması durumu hâkim tarafından re'sen dikkate alınacaktır.

Eşyanın teslimi esnasında yapılacak bildirim herhangi bir şekil şartına bağlı değildir. Fakat yükün tesliminden sonra yapılacak bildirimin yazılı şekilde yapılması zorunludur. Bunun yanında bildirim, elektronik posta veya faks gibi telekomünikasyon araçlarıyla da gerçekleştirilebilir. Gönderilen bildirimde, bildirimi yapan kişinin kimliğinin anlaşılabilmesi hâlinde imza aranmaz. Ayrıca bildirimin süresi bakımından, zamanında gönderilmiş olması yeterli kabul edilir (TTK m. 889/4). Bu bakımdan, bildirimin muhatabına ulaşması şartı aranmamaktadır. Eşyanın zıya, hasar veya geç teslimine ilişkin bildirim,

¹⁰³ Joost/Strohn/Poelzig/Sander, §438, Kn. 2; Koller, §438, Kn. 2; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 225; OYAL, s. 4531.

¹⁰⁴ Oetker, §438, Kn. 3; Koller, §438, Kn. 62; Jürgen Tunn, "Beweislast und Beweisführung für Güterschäden bei der Ablieferung von Sendungen nach § 438 HGB", *VersR*, C. 34, 2005, 1646-1651, s. 1649; Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 308.

¹⁰⁵ Schmidt, §438, Kn. 26; Oetker, §438, Kn. 20; Joost/Strohn/Poelzig/Sander, §438, Kn. 24; Klaus Demuth, "Die Schadensanzeige des §438 HGB im Vergleich zu den Vorbehalten des Art. 30 CMR", *Transport – Wirtschaft – Recht: Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, Berlin, 2001, 49-57, s. 57; Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 308; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 230.

teslim sırasında yapılacaksa, Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesinde belirtilen şartlara uygun şekilde eşyayı teslim eden kişiye yapılması yeterlidir (TTK m. 889/5). Dolayısıyla, teslim sırasında bildirimin taşıyıcının adamlarına veya alt taşıyıcıya yapılması da geçerli kabul edilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 904. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde ise karma taşımanın gönderilen tarafından bilinen son kısmı dikkate alınarak bu son taşıma kısmına uygulanacak hükümler, karma taşıma için uygulanacak farazi hukuk olarak kabul edilmektedir¹⁰⁶. Bu hükme göre, taşımanın son kısmı ile ilgili düzenlemelerde daha uzun bir bildirim süresi öngörülmüşse, bu sürelele uygun biçimde yapılan bildirim de geçerli olacaktır¹⁰⁷. Başka bir ifadeyle, Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesinde öngörülen süre geçmiş olsa dahi, taşımanın son kısmına uygulanacak kurallara göre belirlenen bildirim şekli ve süresine uyulduğu takdirde, yapılan bildirim geçerli sayılacaktır.

¹⁰⁶ Buna göre zarar bildirimi ile ilgili olarak, taşımanın son kısmını karayolu taşıması şeklinde gerçekleştirilmiş ise yine Türk Ticaret Kanunu'nun 889. maddesi uygulanacaktır. Bununla birlikte taşımanın son kısmı deniz yolu ve/veya iç su yolu taşıması şekilde gerçekleştirilmiş ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi, taşımanın son kısmı havayolu taşıması şeklinde gerçekleştirilmiş ise Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 128. maddesi ve taşımanın son kısmı demiryolu taşıması şeklinde gerçekleştirilmiş ise Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi)'nin 15. ve 16. maddesi ile hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu'nun 852. maddesinin yollamasıyla 889. maddesi uygulanacaktır.

¹⁰⁷ Nil Kula Değirmenci, "Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 2, S. 1, Mart 2010, 79-98, s. 95; Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s. 309; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 289.

SONUÇ

Konteyner, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186/3. fıkrasında da ifade edildiği gibi en basit tanımıyla bir "taşıma gereci"dir. Bu kapsamda konteyner, içine yerleştirildiği eşyaları koruyarak daha kolay taşınmalarını sağlayan, gemi ile arasında herhangi bir hukuki bağ bulunmayan, gemiden ve diğer taşıma araçlarından tamamen bağımsız müstakil bir taşıma gerecidir.

Konteyner taşımacılığı, deniz yoluyla eşya taşımalarında yüklerin dökme şekilde taşınması sebebiyle meydana gelen zararları en aza indirmek, eşyaları daha güvenli olan standartlaştırılmış taşıma gereçleri içerisinde taşımak ve yüklerin birimleştirilmesi sayesinde yükleme, boşaltma ve elleçleme sürelerini kısaltmak ve kolaylaştırmak için geliştirilmiş bir taşıma yöntemidir. 1950'li yılların sonunda başlayan deniz yolu ile konteyner taşımacılığının tarihinin, diğer taşıma türlerine göre kıyaslandığında çok kısa olduğu görülmekle birlikte, geline süreçte konteyner taşımacılığı çok hızlı bir şekilde büyümüş ve birçok alanda geleneksel taşımacılığın yerini almıştır.

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığında eşyanın incelenmesi açısından bakıldığında; Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinde düzenlenen incelemenin, konteyner taşımalarında uygulanma olanağının bulunmadığı görülmektedir. Zira hükümde düzenlenen incelemenin, gönderilenin yükü teslim almasından önce yapılacağı düzenlenmiştir. Bu nedenle eşya gönderilene teslim edilmeden önce incelemenin başlamış olması gerekmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim külfeti, deniz yoluyla konteyner taşımacılığı bakımından değerlendirildiğinde ise hükmün konteyner taşımalarının yapısına uygun olmadığı ve uygulanması bakımından yetersiz olduğu görülmektedir. Zira gönderilene yüklenen bildirim külfetinin süresi oldukça kısadır. Gönderilenin üzerine düşen bildirim külfetini kendisine tanınan kısa süre içinde yerine getirebilmesi için konteyneri başka bir araca yüklemeden, bulunduğu yerde eşyaları konteynerden boşaltarak zıya veya hasar bulunup bulunmadığını incelemesi gerekecektir. Ancak konteyner taşımalarının en temel özelliklerinden ve tercih sebeplerinden

birisi, eşyaların boşaltılıp tekrar yüklenmesine gerek olmaksızın bir araçtan diğerine kolayca bindirilmesidir. Bu bakımdan konteyneri boşaltma limanında gemiden indirdikten sonra taşınması için başka bir araca yüklemekten önce, eşyaları konteynerden boşaltarak inceleme yaptırılması konteyner taşımacılığının yapısına ve tercih sebeplerine uygun değildir.

Tüm bu taşıma süreçleri göz önüne alındığında, limandan limana yapılan konteyner taşımalarında eşyaların incelenmesi ile ziya veya hasar bildiriminin yapılması için gönderilene tanınan ve eşyanın tesliminden itibaren başlayan üç günlük sürenin yetersiz olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu gerekçelerle, Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesinde düzenlenen bildirim külfetinin yerine getirilmesinin özellikle konteyner ile yapılan eşya taşımaları bakımından oldukça zor olduğu ve bu bakımdan bildirim süresinin gözden geçirilmesi ve uzatılması gerektiği görüşünderiz.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Peer-Review: Externes Peer-Review-Verfahren.

Interessenkonflikt: Der/die Autorinnen unterliegt/unterliegen keinem Interessenkonflikt.

Finanzielle Unterstützung: Der/die Autorinnen erklärt/en, dass diese Studie keine finanzielle Unterstützung erhalten hat.

EXTENDED SUMMARY

Although the use of containers in maritime transport began in the 1950s, today a significant portion of goods transported by sea is carried by means of containers. The use of containers in transportation has had a revolutionary impact on international trade and maritime carriage of goods, greatly contributing to the facilitation of transport operations and the adaptation to technological developments.

As stated in Article 1186 paragraph 3 of the Turkish Commercial Code, a container is, in its simplest definition, a “means of transport.”. In this regard, a container is an independent and self-contained means of transport that protects the goods placed inside it, facilitates their carriage, and has no legal connection with the ship or any other means of transport.

Due to its structure and form, a container is a highly suitable device for the safe transportation of cargo. Moreover, as containers can be handled as a single unit without the need to handle the goods inside individually, their use ensures speed, convenience, and mechanization in transport operations. Containers lie at the center of automated transport systems, designed to carry cargo from the place of loading to the place of discharge at minimal cost and with protection from adverse effects. For this reason, the use of containers in transportation has made a significant contribution to the development of international trade and maritime carriage of goods. Although there are many advantages to the use of containers in transportation, certain disadvantages also exist. However, since these disadvantages are negligible compared to the benefits brought by containerization, the use of containers in transportation continues to increase day by day.

In this study, the examination of goods (Article 1184 TCC) and the notification of loss, damage, or delay in delivery (Article 1185 TCC), which are of great importance in container transport and subject to debate in the doctrine, are examined in detail in light of doctrinal opinions and judicial decisions, with proposed solutions to the resulting legal issues.

From the perspective of the examination of goods in maritime container transport, it appears that the inspection regulated under Article 1184 of the Turkish Commercial Code cannot be applied in container transport. This is because the provision requires that the inspection be carried out before the

consignee takes delivery of the cargo. Therefore, the inspection must commence before the goods are delivered to the consignee.

When the notification requirement regulated in Article 1185 of the Turkish Commercial Code is evaluated in terms of maritime container transport, it is seen that the provision is not compatible with the nature of container transportation and is insufficient in its application. This is because the period imposed on the consignee for notification is quite short. In order for the consignee to fulfill the notification obligation within the short period granted, they would need to unload the goods from the container and inspect them for loss or damage before loading the container onto another vehicle. However, one of the fundamental features and main reasons for preferring container transport is that goods can be easily transferred from one vehicle to another without the need for unloading and reloading. In this respect, requiring the goods to be unloaded from the container for inspection at the discharge port before reloading onto another vehicle is inconsistent with the nature and rationale of container transport.

Considering all these transport processes, it is evident that the three-day period granted to the consignee, which begins upon delivery of the goods, is insufficient for conducting the inspection and giving notice of loss or damage in port-to-port container shipments. For these reasons, we are of the opinion that fulfilling the notification obligation set out in Article 1185 of the Turkish Commercial Code is particularly difficult in the case of containerized transport of goods, and that the notification period should therefore be reconsidered and extended.

KISALTMALAR

aşa.	: aşağıda
Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviri
E.	: Esas
ed.	: Editör
ET	: Erişim Tarihi
FCL	: Full Container Load
FIO	: Free In and Out
FIOS	: Free In, Out and Stowed
FIOST	: Free In, Out, Stowed and Trimmed
FIOT	: Free In, Out and Trimmed
HD	: Hukuk Dairesi
HGB	: Handelgesetzbuch
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ISO	: Uluslararası Standartlar Örgütü (<i>International Organization for Standardization</i>)
K.	: Karar
m.	: Madde
LCL	: Less Than Container Load
No	: Numara
RG	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı

TD	: Ticaret Dairesi
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
Vol	: Volume
Yarg.	: Yargıtay
yuk.	: yukarıda

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL Burak, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014 (Multimodal Taşıma).
- ADIGÜZEL Burak, *Taşıma Hukuku*, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2024 (Taşıma Hukuku).
- AĞSAKAL İbrahim, “Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi”, *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 11, S. 2, Aralık 2012, 249-273.
- AKAN Pınar, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007.
- AKINCI Sami, *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*, Sermet Matbaası, İstanbul, 1968.
- AKSOY Sami, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATIDER)*, C. 33, S. 1, 2017, 137-178.
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, S. 2-3, Temmuz-Ağustos 2017, 17-27.
- ALADWANI Talal, “The Supply of Containers and Seaworthiness – The Rotterdam Rules Perspective”, *J. Mar. L. & Com.*, Vol. 42, No. 2, 2011, 185-209.
- ANGUS W. David, “Legal Implications of “The Container Revolution” in International Carriage of Goods”, *McGill Law Journal*, Vol. 14, No. 3, 1969, 395-429.
- ARKAN Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982.

- ATAMER Kerim, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II Gemilerin Eşya Hukuku (1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.
- AYBAY Gündüz, *Deniz Ticareti Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, Aybay Yayınları, İstanbul, 2000.
- AYBAY Atilla/AYBAY Aydın/AYBAY Gündüz/AYBAY Rona, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998.
- AYDIN Doğan Can, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sigortalanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2025.
- BEPLAT Klaus, *Probleme der Einführung des Containerverkehrs*, Verlag Weltarchiv, Hamburg, 1970.
- BİCAN Buğrahan, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020 (Konteyner).
- BİCAN Buğrahan, "Büyük Metal Kutular: Denizde Yük Taşımacılığında Kullanılan Konteynerlerin "Koli", "Ünite" ve "Yük" Kavramları Açısından Değerlendirilmesi", *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 15, S. 167, Temmuz 2020, 1378-1389 (Büyük Metal Kutular).
- BORDAHANDY Pierre-Jean, "Containers: A Conundrum or a Concept?", *JIML*, Vol. 11, No. 5, 2005, 342-371.
- COŞKUN Gürkan, *Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018.
- ÇAĞA Tahir/KENDER Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku - II - Navlun Sözleşmesi*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- ÇAKICI Latif, *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1978.
- DEMUTH Klaus, "Die Schadensanzeige des §438 HGB im Vergleich zu den Vorbehalten des Art. 30 CMR", *Transport – Wirtschaft – Recht: Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, Berlin, 2001, 49-57.

DENİZ İnci, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982 (Konteyner Taşımacılığı).

HEPGÜLERLER Ezgi, *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2011.

HSU Mei-Lin, *Haftungsprobleme beim Containerseeverkehr im Seefrachtrecht Taiwans (Republik China) im Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland*, Dissertation, Hamburg, 1995.

JOOST Detlev/STROHN Lutz/POELZIG Dörte/SANDER Volker, *Ebenroth/Boujong Handelsgesetzbuch Bd. II*, 5. Aufl., München, 2024.

KANER İnci Deniz, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2024.

KARAN Hakan, *The Carrier's Liability under International Maritime Conventions: The Hague, The Hague-Visby, and Hamburg Rules*, The Edwin Mellen Press, New York, 2004.

KEE Wong Kong, "Containerisation: It's Legal Implications", *Malaya Raw Review*, Vol. 12, No. 2, December 1970, 364-375.

KENDER Rayegan, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar 26-27 Ocak 1984*, Ankara, 1984, 247-260.

KOLLER Ingo, *Transportrecht - Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern*, Spedition und Lagergeschäft, 10. Aufl., München, 2020.

KOŞER Nihal, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2015.

KOZANHAN Murat Kağan, "Konteyner Güvenlik Girişimi (CSI)", *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, 233-242.

- KULA DEĞİRMENCİ Nil, "Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 2, S. 1, Mart 2010, 79-98.
- MARGETSON New Jersey, "Liability of The Carrier Under The Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of It's Containers", *JIML*, Vol. 14, No. 2, 2008, 153-161.
- OETKER Hartmut, *Handelsgesetzbuch – Kommentar*, 8. Aufl., München, 2024.
- OKAY Sami, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, 2. Bası, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1963 (Yargıtay Kararları).
- OKAY Sami, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri*, 2. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1971 (Deniz Ticareti).
- OMAĞ Merih Kemal, "Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", *İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi*, S. 2, 1973, 407-438.
- OYAL Ahmet Batuhan, "Taşıma Hukukunda Zıya ve Hasar Kavramları", *Legal Hukuk Dergisi*, C. 22, S. 264, 2024, 4493-4546.
- ÖLMEZ Fatih, *Sigortalının, Sigortacının Halefiyet Hakkını İhlal Etmeme Yükümlülüğü*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- ÖZTÜRK Evren, *Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007.
- PRUßMANN Heinz/RABE Dieter, *Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, 4. neubearbeitete Auflage, Verlag C.H. Beck, München, 2000.
- SCHAPS Georg/ABRAHAM Hans Jürgen, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Erster Teil*, 2 Teile, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Walter de Gruyter, Teil I, Berlin vd., 1978.

SCHLEGELBERGER Franz/LIESECKE Rudolf, *Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 2. neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen GmbH, Berlin vd., 1964.

SCHMIDT Christine, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Bd. VII – Transportrecht*, 5. Auflage, München, 2023.

SEVEN Vural, *Yük Zıya veya Hasarının Tespit ve İhbarı*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1994 (Tespit ve İhbar).

SEVEN Vural, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003 (Yüke Özen Borcu).

SEVEN Vural, *Taşıma Hukuku*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2010 (Taşıma Hukuku).

SEVİNÇ KUYUCU Aslıhan, *Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu*, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023.

SIMON Seymour, "The Law Of Shipping Containers", *J. Mar. L. & Com.*, Vol. 5, No. 3, April 1974, 507-538.

SİR İsmail Hakkı, *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulaması*, Sena Matbaası, İstanbul, 1988.

SÖZER Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2022.

SÜZEL Cüneyt, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014.

STEENKEN Jurgen, *Der Containerverkehr aus der Sicht des Deutschen Seerechts, Dissertation*, München, 1972.

TAŞKIN Melda, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2023.

TEKİL Fahiman, *Deniz Hukuku*, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001.

- TUNN Jürgen, “Beweislast und Beweisführung für Güterschäden bei der Ablieferung von Sendungen nach § 438 HGB”, *VersR*, C. 34, 2005, 1646-1651.
- TÜRKEL Doğuş Taylan, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 2, 2019, 707-776 (Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi).
- TÜRKEL Doğuş Taylan, “Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN’a Armağan, C. 21, Özel S., 2019, 2469-2544 (Yüke Elverişsizlik).
- ÜLGEN Hüseyin, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988.
- ÜNAN Samim, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler – Tartışmalar*, Ankara, 1991, 223-242 (Rücu Davası).
- ÜNAN Samim, “Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, 1997, 99-114 (Yük Sigortacısı).
- WUSTENDORFER Hans, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts*, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen, 1950.
- YAVAŞ Aksoy, *Kara Yoluyla Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016.
- YAZICIOĞLU Emine, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2022 (Kender - Çetingil).

YAZICIOĞLU Emine, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayınları, İstanbul, 2000 (Hamburg Kuralları).

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

YETİŞ ŞAMLI Kübra, "Sigortalının Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi", *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, S. 2-2, Temmuz-Ağustos 2017, 829-849 (Rücu Hakları).

YETİŞ ŞAMLI Kübra, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021 (Gemi Mülkiyeti).

YILMAZ Gülşah, "Taşıma Hukukunda, Gönderilenin Yükteki Zıya ve Hasarı Bildirim Külfetinin Taşıma Sigortasında Sigortacının Halefiyetine Etkisi", *İzmir Barosu Dergisi*, C. 84, S. 1, Ocak 2019, 201-227.

ZEYNELOĞLU Ahmet, *Taşıma Hukuku*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993.

ZSCHOCHE Detlef, "Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern", *Neue Juristische Wochenschrift*, Heft 48, 1978, 2421-2425.

