

Yüklemeden Teslime: Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Koruma ve Gözetim Borcunun Sınırları ve Uygulamadaki Koruyucu Klozlar

Konteyner taşımacılığında taşıyanın koruma ve gözetim borcunun sınırları ve tahliye ile fiilî teslim arasında geçen süre uyumsuzluk ve kararlara konu olan hususlardan biridir. Bu çalışma, taşıyanın sorumluluk süresini belirleyen temel ilkeleri ve yük ilgilileri tarafından yöneltilebilecek tazmin taleplerini koruyucu klozların hukuki etkileri altında özetlemektedir.



I. Taşıyanın Sorumluluk Süresinin Başlangıcı ve Bitişi

Taşıyanın yükün gözetme borcundan doğan sorumluluğu, kural olarak konşimento ile belirtilen yasal rejimlere tabidir ve bu rejimler genellikle Lahey Kuralları (Hague Rules) ve Lahey-Visby Kurallarına atıf yapmaktadır. Taşıyanın sorumluluğunun başlangıç ve bitiş noktasını tespit etmek için ise bu kurallarla belirlenen temel dönemlere odaklanılmalıdır.

Başlangıç: Taşıyanın, deniz taşımacılığı sözleşmesi ve konşimento tahtındaki dikkat ve özen yükümlülüğü, kural olarak yükün gemiye yüklendiği an (time of loading) itibarıyla başlar. Bu yükümlülükler, gemiyi denize elverişli hale getirmek için gerekli özeni gösterme (due diligence), taşıma süresince yükün zayı veya hasara uğramaması için uygun ve özenli bir sistem uygulama görevlerini ve yükü teslim etme borcunu içerir. Taşıyanın özen yükümlülüğü; yükleme, elleçleme, istifleme, taşıma, muhafaza, koruma ve tahliye etme operasyonlarını da kapsar.

Bitiş: Taşıyanın konşimentodan doğan sorumluluğu, genellikle yükün gemiden tahliye edildiği an (time of discharge) sona erer. Tahliye anı ile alıcının yükü fiilen teslim aldığı an arasında geçen süre kural olarak taşıyanın Lahey Kuralları kapsamındaki sorumluluk ve gözetim süresini uzatmaz.

II. Tahliye ve Teslim Arasındaki Süreç: Ardiye ve Gecikme

Taşıyanın sorumluluğu prensipte her ne kadar yükün tahliyesi ile son bulsa da tahliyenin tamamlanmasına rağmen alıcıya fiili teslimin gerçekleşmediği ve konteynerin tahliye edilmesinden alıcıya fiilen teslim edilmesine kadar geçen sürenin özellikle ardiye veya demuraj anlaşmazlıkları nedeniyle uzadığı durumlar, hasar riskini kimin üstleneceğine dair kritik bir sorun doğurmaktadır.



Burak ÖZEN

Hasar Müdürü

+90 850 420 81 36 (D.1203)

burak.ozen@turkpandi.com

2018 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olarak meslek hayatına Çavuş ve Coşkunsu Avukatlık Ortaklığı'nda başlamış ve Kasım 2022'ye kadar deniz ticareti ve uyumsuzlukları alanında avukat olarak görev yapmıştır. Akabinde Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği'nde hasar uzmanı ve şirket avukatı olarak görev almış ve Nisan 2024'te Türk P&I Hasar Departmanına katılmıştır.



TURKP&I

a) **Teslimin Gerçekleşmesi:** Standart bir konşimento uyarınca taşıyanın sorumluluğu, yük gönderilene veya gümrük ya da diğer yetkililerin gözetimine teslim edildiğinde sona erer. Taşıyan, yükü gemi yanında, gümrük ambarında, iskelede veya konşimento ile belirleyeceği başka herhangi bir yer ve şekilde teslim etme hakkına sahiptir. Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus ise taşıma sözleşmesi (çarter parti) tahtında belirlenen teslim yer ve şekillerinin uygulanacak hukuktan bağımsız olarak 3. Kişi konşimento hamillerine karşı başarılı bir şekilde ileri sürülebilmesi için konşimentoya da derç edilmesi gerekliliğidir.

b) **Ardiye ve Taşıyanın Sorumluluğu:** Eğer taşıyan, tahliye ile teslim arasındaki dönemde fiilen yükün/konteynerin zilyetliğinden sorumlu kalırsa (örneğin, terminal operatörü taşıyanın ifa yardımcısı veya acentesi olarak hareket ediyorsa), bu durum bir zilyetlik iddiasına yol açabilir. Özellikle hat işletmelerinin tarifelerinde yer alan ücretsiz ardiye periyotları başkaca bir klotla sınırlandırılmadığında, çeşitli hukuk düzenlerinde zilyetliğin ve dolayısıyla yüke ilişkin dikkat, koruma ve özen borcunun devamı olarak yorumlanabilir. Müteselsil sorumluluğun öngörüldüğü hukuk düzenlerinde, ardiye hizmetlerini veren kişilerin taşıyanın ifa yardımcısı olarak kabul edilmesi ve taşıyanın yüke ilişkin olarak genişletilmiş bir koruma ve gözetme borcundan müteselsilen sorumluluğu gündeme gelebilecektir.

III. **Ardiye ücretleri, belgeler, alım-satım sözleşmesine ilişkin uyuşmazlıklar nedeniyle teslimde gecikme ve taşıyana karşı zilyetlik iddiaları**

c) **Zilyetlik İddiaları:** Yukarıda da değinildiği üzere yükün/konteynerin tahliye sonrasında bir terminalde/ardiyede tutulması, taşıyana karşı zilyetlik iddiasını gündeme getirebilir. Bu noktada konşimentoya ve/veya tarifelere eklenecek klotlar ile gri alanlardan kaçınmakta fayda sağlayabilecektir. Konteynerlerin tahliye sonrasında alıcı tarafından alınmasının gecikmesinin özellikle orijinal belgelerdeki sorunlar, yükleten/kiracı-alıcı arasındaki anlaşmazlıklar veya demuraj taleplerinden kaynaklıyor olması, zilyetlik iddiasına dayalı talepleri taşıyan bakımından daha kırılğan hale getirmesi muhtemeldir.

d) **Alıcının Özen Yükümlülüğü:** Gecikme; demuraj veya ardiye ücreti taleplerinden kaynaklanıyorsa, alıcının bu gecikmeyi en aza indirmek için ücretleri ihtirazı kayıtlı ödeyerek veya teminat sağlayarak mümkün olan en kısa sürede yükü teslim alması, yüke ilişkin özen yükümlülüğünün bir parçası olarak değerlendirilmektedir ve taşıyanı bu süre zarfında yük üzerinde ortaya çıkabilecek hasarlara karşı kural olarak sorumsuz tutmaktadır.



TURKP&I

- e) **JB Cocoa SDN BHD & Ors v Maersk Line AS Kararı:** Konteynerlenmiş yükte meydana gelen küf ve nem hasarının tahliye sonrası uzun süreli depolamadan kaynaklandığını, bu nedenle taşıyanın sorumluluk döneminin dışında kaldığını ve riskin alıcıya ait olduğunu hükme bağlamıştır. Tahliyeden sonra terminalde geçen altı haftalık sürede taşıyanın zilyet sıfatının bulunmadığı belirlenmiş ve teslimde gecikme, ardiyede bekleme ve belge sorunlarından kaynaklı risklerin alıcı tarafından yönetilmesi gerektiği bir kez daha teyit edilmiştir.

IV. Konşimentolara Eklenebilecek Bazı Klozlar/Şartlar

Konteyner taşımacılığında risk yönetiminin optimize edilmesi ve uygulanacak hukuka göre ortaya çıkabilecek gri alanların minimize edilmesi için konşimentolarda ve/veya usulüne uygun bir şekilde konşimentoya derç edilecek tarife hükümlerinde aşağıdaki klozlara yer vermek sağlıklı olabilecektir.

1) Paramount Klozu

Temel amacı taşıma sözleşmesine uygulanacak sorumluluk rejimini netleştirmektir. (öncelikli olarak) Lahey-Visby Kuralları ile (ikincil olarak) Lahey Kuralları'nın uygulanmasını ve taşıyanın yüklemekten önce, tahliyeden sonra veya başka bir taşıyıcının gözetiminde olan kargo ile güverte yükü ve canlı hayvanlardan kaynaklanan kayıp veya hasarlardan sorumsuzluğunu öngörmektedir.

2) Himalaya Klozu

Taşıyanın sahip olduğu tüm savunma haklarının, muafiyetlerin ve sınırlamaların, taşıma hizmetini gerçekleştiren tüm alt yüklenicilere (terminal işletmecileri, istifçiler vb.) genişletilmesini sağlar. Bu, alt yüklenicilere karşı açılan doğrudan davalarda koruma sağlar.

3) Teslim Klozu

Taşıyanın sorumluluğunun, yükün tacire, iç taşıyıcılara veya Gümrük gibi yetkililerin gözetimine teslim edilmesiyle kesin olarak sona erdiğini açıkça tanımlar. Bu, sorumluluğun tahliye anında bittiği yönündeki hukuki prensibi destekler.

4) Gecikme Klozu

Taşıyanın, malların belirli bir zamanda varış garantisi vermediğini ve gecikmeden kaynaklanan doğrudan veya dolaylı kayıplardan sorumlu olmadığını belirtir.



TURKP&I