



**ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**YOLCULUK ÇARTERİ
SÖZLEŞMESİNDE
TARAFLARIN
YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Kağan TURAN

Danışman:
Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ

Samsun, 2017

**ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ANABİLİM DALI**

**YOLCULUK ÇARTERİ
SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN
YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Kağan TURAN

Danışman:
Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ

Samsun, 2017

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davranıldığını taahhüt ederim.

21/05/2017

Kağan TURAN

TEZ KABUL VE ONAYI

Kağan TURAN tarafından hazırlanan Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri başlıklı bu çalışma, tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliğiyle/oy çokluğuyla başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

İmza

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

____/____/____

Enstitü

Müdürü (*İmza*

ve Mühür)

ÖZET
YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE
TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Kağan TURAN

Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans, Haziran/2017
Danışman: Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ

Yolculuk çarteri sözleşmesi, taşıyanın, navlun adı verilen ücret karşılığında, kısmen veya tamamen taşıtana tahsis ettiği gemiyle, denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Uzun yıllardır uygulanan ve günümüzde yaygın bir kullanım ağına sahip bir sözleşme olan yolculuk çarteriyle güdülen amaç, eşyanın teslim alındığı şekliyle ve zamanında hak sahibine teslimini gerçekleştirebilmektir. Bu amacın gerçekleşebilmesi, ancak tarafların üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirebilmesiyle mümkün olabilecektir. Tarafların üzerine düşen yükümlülüklerin neler olduğu, bu yükümlülüklerin kapsamı, hukuki niteliği, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumundaki sorumluluk ve tarafların sahip olacağı imkanlar, çalışmamızın temel odak noktalarıdır.

Bu çalışmada, yolculuk çarteri sözleşmesiyle ilgili olarak 6102 sayılı TTK ile yapılan değişiklik ve yenilikler göz önüne alınarak, konu, Anglo-Amerikan ve Alman Hukuku'yla mukayeseli şekilde incelenmiştir. Ayrıca, erişilebildiği ölçüde, İskandinav ve Çin Deniz Hukuku'na ilişkin bilgilere yer vermeye çalışılmıştır. Bu çerçevede, öncelikle, yolculuk çarteri sözleşmesinin unsurları ve özellikleri ortaya konulmuş, benzer deniz ticareti sözleşmeleriyle mukayesesi yapılmış ve sözleşmenin tarafları, ilgilileri ve aracıları açıklanmıştır. Daha sonra, taraflarının yükümlülükleri, teker teker ele alınmış ve bu yükümlülüklerle aykırılık durumunda ortaya çıkabilecek olası sorunlara çözüm bulunmaya çalışılmıştır.

Yolculuk çarteri sözleşmesinden doğan yükümlülükler, kuşkusuz çalışmamızda ele aldığımız hususlardan ibaret değildir. Sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde, tarafların aralarında anlaşarak çeşitli yükümlülükleri üstlenmeleri mümkündür. Fakat, uluslararası düzenlemeler, yerli ve yabancı hukuk kuralları ve günümüz uygulaması dikkate alındığında, işlenen konuların, uyuşmazlıkların büyük bir kısmına hitap ettiği görülecektir.

Anahtar Sözcükler: Yolculuk Çarteri Sözleşmesi, Taşıyanın Yükümlülükleri, Taşıyanın Sorumluluğu, Taşıtanın Yükümlülükleri.

ABSTRACT

DUTIES OF THE PARTIES IN VOYAGE CHARTER CONTRACTS

Kağan TURAN

Ondokuz Mayıs University, Institute of Social Sciences

The Department of Private Law, M.A., June/2017

Supervisor: Assoc. Prof. Mustafa TÜYSÜZ

Voyage charter contract is the contract that the carrier undertakes to carry goods at sea with the vessel allocated to vehicle, partially or wholly, in return for the so-called freight charge. The purpose of the voyage charter, which is a contract that has been applied for many years and which has a widespread usage network today, is to be able to deliver to the rightful owner in time and the manner of receipt. The realization of this object will only be possible if the parties can fulfill their obligations. What are the duties of the parties, the scope of duties, the legal nature, the liability if the duties are violated and the possibilities of the parties are the main focus points of our work.

In this study, the issue has been examined in comparison with Anglo-American and German Law, taking into account the changes and amendments made with the Turkish Commercial Code numbered 6102 with respect to voyage charter contract. In addition, to the extent that access is possible information on the Scandinavian and Chinese Maritime Law has been tried to included. In this context, the elements and characteristics of the voyage charter contracts are firstly presented, comparable with similar maritime contracts, and parties, cargo interests and intermediaries of the contractor are explained. Later, obligations of the parties have been addressed individually and tried to find solutions to possible problems that may arise in case of contradiction.

Obligations arising out of the voyage charter contract are not only matters we have dealt with in our work, but also others. Under the framework of the agreement liberalization principle, it is possible for the parties to undertake various obligations by mutual agreement. However, considering international regulations, domestic and foreign legal rules and current practice, it will be seen that the topics covered address a large part of the conflicts.

Key Words: Voyage Charter Contracts, Carrier's Duties, Carrier's Liability, Shipper's Duties.

TEŞEKKÜR

Beni akademik hayata yönlendiren sevgili aileme, kayıtsız şartsız verdikleri tüm destek ve çaba için; akademik hayata adım attığım günden bugüne bana her konuda olumlu yaklaşan ve yardımcı olmaya çalışan başta sayın hocam Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ'e ve Karadeniz Teknik Üniversitesindeki asistan arkadaşlarıma, yarattıkları huzurlu çalışma ortamı için teşekkürü bir borç bilirim. Çalışmamın nihai şekline ulaşmasında değerli yönlendirmeleriyle katkıda bulunan saygıdeğer jüri üyeleri hocalarım Prof. Dr. Mustafa TİFTİK ve Yard. Doç. Dr. Seda GAYRETLİ AYDIN'a da şükranlarımı sunarım.

Kağan Turan
Samsun-2017

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
ABSTRACT	IV
TEŞEKKÜR.....	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
KISALTMALAR.....	VIII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

1.1 Tarihsel Gelişim	5
1.2 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Asli Unsurları ve Özellikleri	11
1.2.1 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Asli Unsurları	11
1.2.1.1 Taşıyanın Eşya Taşımayı Üstlenmesi	12
1.2.1.2 Eşyanın Deniz Yoluyla Taşınması	15
1.2.1.3 Taşımanın Gemiyle Yapılması.....	17
1.2.1.4 Taşıyanın Eşyanın Zilyetliğini Elde Etmiş Olması	18
1.2.1.5 Eşyanın Ücret (Navlun) Karşılığında Taşınması	19
1.2.2 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Özellikleri.....	20
1.2.2.1 Rızai, Tam İki Tarafa Borç Yükleyen ve Tipik Sözleşme Oluşu.....	20
1.2.2.2 Şekle Bağlı Olmayan Bir Sözleşme Oluşu.....	21
1.2.2.3 Standart (Tip) Sözleşme Oluşu.....	22
1.2.2.4 Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme Oluşu	23
1.2.2.5 Eser (İstisna) Sözleşmesi Oluşu	24
1.2.2.6 İfa Süresi Bakımından Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	26
1.3 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Deniz Ticareti Sözleşmelerinin Tasnifindeki Yeri.....	28
1.4 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması	33
1.4.1 Genel Olarak	33

1.4.2 Zaman Çarteri Sözleşmesiyle Karşılaştırılması	34
1.4.3 Kırkambar Sözleşmesiyle Karşılaştırılması	39
1.4.4 Gemi Kira Sözleşmesiyle Karşılaştırılması.....	41
1.4.5 Miktar Sözleşmesi	45
1.5 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Bir Türü Olarak Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi.....	49
1.6 Üst ve Alt Navlun Sözleşmeleri	52
1.7 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tarafları, Yükle İlgilileri ve Aracıları	56
1.7.1 Genel Olarak	56
1.7.2 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tarafları.....	57
1.7.2.1 Taşıyan	57
1.7.2.2 Taşıtan	60
1.7.3 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Yükle İlgili Kişileri	60
1.7.3.1 Yükleten	60
1.7.3.2 Gönderilen.....	62
1.7.4 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Aracıları.....	64
1.7.4.1 Taşıma İşleri Komisyoncusu	65
1.7.4.2 Acente.....	66
1.7.4.3 Gemi Brokeri.....	69

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

2.1 Borç, Yükümlülük ve Sorumluluk Kavramları	73
2.2 Taşıyanın, Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	77
2.2.1 Genel Bilgiler	77
2.2.2 Denize Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü	80
2.2.3 Yola Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü.....	82
2.2.4 Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü.....	83
2.2.5 Taşıyanın, Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâlinden Doğan Sorumluluğu.....	85
2.2.6 Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Kapsamı	85
2.2.7 İspat Külfeti	88

2.3 Konişmento Düzenleme Yükümlülüğü	90
2.3.1 Genel Bilgiler	90
2.3.2 Konişmento Türleri ve Diğer Taşıma Senetleri	92
2.3.3 Konişmentonun İşlevleri	95
2.3.3.1 Kıymetli Evrak Olma Niteliği	96
2.3.3.2 Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu	98
2.3.3.3 Konişmentonun İspat İşlevi.....	99
2.3.3.3.1 Hukuki ilişkiyi ispat	99
2.3.3.3.2 Taşıyanı İspat	101
2.3.3.3.3 Eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat fonksiyonu	101
2.3.3.4 Navlunu ispat.....	104
2.3.4 Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemeden Doğan Sorumluluğu.....	104
2.4 Yükleme ve Boşaltma İçin Bekleme Yükümlülüğü.....	105
2.4.1 Genel Bilgiler	105
2.4.2 Yükleme Faaliyetleri İçin Bekleme Yükümlülüğü	107
2.4.2.1 Yükleme Yeri	107
2.4.2.2 Yükleme Zamanı	109
2.4.2.3 Hazırlık bildirimi.....	113
2.4.2.4 Yükleme süresi.....	118
2.4.2.5 Sürastarya süresi.....	122
2.4.3 Boşaltma İçin Bekleme Yükümlülüğü	123
2.4.4 Starya ve Sürastarya Sürelerine Etki Eden Durumlar	125
2.4.5 Hızlandırma primi	127
2.5 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Alma ve Teslim Etme Yükümlülüğü.....	129
2.5.1 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Alma Yükümlülüğü	129
2.5.2 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Etme Yükümlülüğü	130
2.5.3 Taşıyanın Eşyayı Geç Teslimden Dolayı Sorumluluğu	136
2.5.3.1 Hukuki Niteliği.....	136
2.5.3.2 Taşıma Süresi	138
2.5.3.3 Sorumluluğun Kapsamı ile İspat ve Bildirim Külfeti	140
2.6 Taşıma Yükümlülüğü.....	143
2.6.1 Eşyayı Sözleşmede Belirtilen Gemiyle Taşıma Yükümlülüğü	143
2.6.2 Yolculuk Rotasını Takip Etme Yükümlülüğü.....	147

2.6.3 Eşyanın Geminin Ambarında veya Uygun Bir Yerde Taşınması	151
2.7 Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğü	153
2.7.1 Genel Bilgiler	153
2.7.2 Taşıyanın Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu	157
2.7.2.1 Sorumluluğun Hukuki Niteliği	157
2.7.2.2 Sorumluluğun Kapsamı: Zıya ve Hasar Kavramları	159
2.7.2.3 Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı	165
2.7.2.4 Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı	168
2.7.2.5 İspat ve Bildirim Külfeti	170
2.7.2.6 Tazminat İstemi İçin Süre	174

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

3.1 Eşya ile İlgili Gerekli Bilgi ve Belgeleri Verme Yükümlülüğü	176
3.1.1 Genel Bilgiler	176
3.1.2 Taşıtanın Bilgi ve Belge Verme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu	179
3.1.3 Taşıtanın Tehlikeli Eşya, Yüklenmesi Caiz Olmayan Eşya ve Gizlice Gemiye Yüklenen Eşyaya İlişkin Sorumluluğu	182
3.2 Eşyayı Ambalajlama ve İşaretleme Yükümlülüğü	184
3.3 Navlun Ödeme Yükümlülüğü	190
3.3.1 Genel Bilgiler	190
3.3.2 Navlunun Alacaklısı, Borçlusu ve Muacceliyeti	190
3.3.3 Navlun Miktarı	194
3.3.4 Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğramasının Navlun Alacağına Etkisi	196
3.3.5 Navlun Borcunun Ödenmemesinin Sonuçları ve Taşıyanın Navlundan Doğan Hapis hakkı	199
3.4 Navlun Dışında Kalan Prim ve Giderlere İlişkin Ödeme Yükümlülüğü	207
3.4.1 Genel Bilgiler	207
3.4.2 Yükleme ve Boşaltmada Bekleme Ücreti	208

3.4.3 Y¼kleme ve Boşaltma İşlemlerinden Kaynaklanan Giderler	212
SONUÇ	216
KAYNAKÇA	225
ÖZGEÇMİŞ	243



KISALTMALAR

Bkz.	: Bakınız
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BGB	: Bürgerliches Gesetzbuch
c.	: Cilt
ÇDK	: Çin Denizcilik Kanunu
Çev.	: Çeviren
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
edt.	: Editör
EÜHFD	: Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
ERÜHFD	: Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
ETK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
GSÜHFD	: Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD	: Hukuk Dairesi
HFD	: Hukuk Fakültesi Dergisi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HGB	: Handelsgezetzbuch
HK	: Hamburg Kuralları
İBD	: İstanbul Barosu Dergisi
İDK	: İskandinav Denizcilik Kanunu
İKÜHFD	: İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
İTÜSBD	: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
LHD	: Legal Hukuk Dergisi
LK	: Lahey Kuralları
LLP	: Lloyd's London Press
LVK	: Lahey Visby Kuralları
m.	: Madde
M.Ö	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra

MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÜHFD	: Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
MÜHFHAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
N.	: Number
Ör.	: Örneğin
P&I	: Protection and Indemnity
pp.	: Pages
RG	: Resmi Gazete
RK	: Rotterdam Kuralları
s.	: Sayfa
Sa.	: Sayı
ss.	: Sayfa Sayısı
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TJMCS	: The Journal of Mediterranean Civilisations Studies
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
Vd.	: Ve devamı.
V.	: Volume
Y.	: Yargıtay
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
YÜHFD	: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

GİRİŞ

Başta hububat, soya, pirinç, maden cevheri, gübre, fosfor, kereste, çimento, şeker, petrol ve canlı hayvan olmak üzere, çeşitli nevilerden eşya taşımaları konu alan yolculuk charteri sözleşmesi, deniz ticaretinde kullanılan ve eşya taşımayı konu alan en yaygın sözleşmelerden birisidir¹. Yolculuk charteri sözleşmesiyle arzu edilen amaç, eşyanın teslim alındığı şekilde ve vakitlice, belirlenen noktaya taşınmasıdır. Bunun sağlanamayarak, eşyanın zayi olması, hasar görmesi veya tesliminin gecikmesi durumunda taşıtanın veya yükle ilgililerin menfaati zarara uğrayacaktır. Ortaya çıkan bu olumsuz durumun giderilmesi için taşıyanın sorumluluğu irdelenecektir. Bu bağlamda öncelikle ortaya çıkan zararın hangi nedene dayandığını (den sorumluluğu) tespit edilmesi gerekmektedir. Ardından, taşıyanın sorumluluğunun ortadan kaldıracak bir sebebin bulunup bulunmadığı araştırılmalıdır. En nihayetinde, taşıyanın sorumlu olacağı kanaatine varılırsa, tazminle yükümlü olacağı miktarın saptanması (ile sorumluluğu) gerekecektir.

Türk Hukuku'nda yolculuk charteri sözleşmesiyle ilgili yapılan monografik çalışmaların azlığı, mevcut çalışmaların çoğunluğunun 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (ETK) döneminde hazırlanmış olması, ETK'nin mehzazı olan Alman Ticaret Kanunu'nun (HGB) deniz ticaretine ilişkin kısmının kanunumuz yürürlüğe girdikten sonra köklü bir revizyona uğramış olması ve yolculuk charterinin uzun yıllardır uygulamada kullanılan etkin bir sözleşme olması, konunun seçiminde etkili olmuştur.

Çalışmamız üç bölümden oluşmaktadır. Konuya giriş mahiyetinde olan birinci bölüm, deniz ticaret hukukunun dünyada ve ülkemizdeki tarihsel gelişimi anlatılarak başlamaktadır. Yolculuk charteri sözleşmesinin ne olup ne olmadığının anlaşılabilmesi için, unsurları, türleri ve deniz ticareti sözleşmelerinin tasnifindeki yeri açıklanmış, benzer sözleşmelerle karşılaştırılması yapılmış ve sözleşmenin ana çerçevesi çizilmiştir. Yine bu bölümde, sözleşmenin taraflarının yanında yolculuk charterinin

¹ United Nations Conference on Trade and Development Report, "Charter Parties: A Comparative Analysis", Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation, 12. Session, Geneva, 1990, s. 1.

üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğine bağlı olarak sözleşmenin ilgililerine yer verilmiştir. Yolculuk çarteri sözleşmesini, sözleşmeler hukukundan bağımsız, yalnızca deniz ticaret hukuku bağlamında değerlendirebilmek mümkün olmadığından, sözleşmenin özellikleri bahsinde kısa bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Çalışmamızın diğer kısmında tarafların yükümlülükleri anlatılmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede ikinci bölümde, taşıyanın yükümlülükleri üzerinde durulmuş ve bu yükümlülüklerin ihlâli durumunda ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin mülâhazalar yapılmıştır. Uluslararası sözleşmeler, Kanun ve tarafların aralarında düzenledikleri sözleşmeler, ağırlıklı olarak, deniz yoluyla eşya taşıma ilişkisinin aktif tarafı olan taşıyanın hak ve yükümlülükleri üzerinden ele alındığından, bu bölümün hacmen diğer bölümlerden daha fazla yer tutması kaçınılmaz olmuştur. Sözleşmenin pasif taraf olan taşıtanın yükümlülükleri ise, üçüncü bölümde yer almaktadır. Sonuç bölümünde, ortaya konulan tüm bu hususların genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

Çalışmada literatür tarama, karşılaştırmalı yorum ve analiz metodlarına başvurulmuştur. Konumuzun uluslararası bir alan teşkil etmesi ve uyuşmazlılara yabancı hukukların uygulabileceği göz önünde bulundurularak mukayeseli hukuktaki yaklaşımlara yer verilmiştir. Hukukumuz bakımından sınırlı olan yüksek mahkeme kararları karşısında, mukayeseli hukukta özellikle Amerikan ve İngiliz mahkeme kararlarına yer vermek suretiyle konu canlandırılmaya çalışılmıştır. Konuyla ilgili zengin içtihatlarla ve derin doktrine sahip olan Anglo-Amerikan Hukuku'nun, bugün deniz ticaret hukuku literatüründe en çok kabul gören hukuk sistemi olması hasebiyle, verilen kararların hukukumuz bakımından da yol gösterici nitelikte olabileceği düşünülmüştür. Deniz ticaretinde yer alan kavramların, bazen hukuk sistemindeki bazen de dil ve gramatik yapıdaki farklılıklardan dolayı tam anlamıyla karşılanamamaktadır. Bu nedenle, parantez içinde orijinal kelimeye yer verilerek (*İng., Alm.*), muhakeme yapma yetkisi yine okuyucuya bırakılmıştır.

Ülkemiz dış ticaretinin % 86'sını, uluslararası dünya ticaretininse % 90'ını aşan bir kısmı denizyoluyla gerçekleşmekte ve denizyolunun ticaret hayatında ciddi bir hâkimiyeti söz konusu olmaktadır. Bunun başlıca sebebi, taşıma maliyetinin

düşük olmasıdır². Buna karşın, denizyoluyla yapılan yolculuklar diğer taşıma türlerine nazaran daha fazla risk içermektedir. Teknolojinin ilerlemesiyle birlikte gemi inşa tekniği gelişse de, denizciliğin aktörlerinin üzerlerine düşenleri yerine getirmediikleri müddetçe milyonlarca dolarlık gemi amacına ulaşamaz. Denizyoluyla yapılan taşımaların emniyetle yapılması, her şeyden evvel uluslararası düzeyde belirlenen birtakım kaidelere uyulmasıyla mümkün olabileceği de düşünülerek, bu alanı düzenleyecek kurallar ve bu kuralları ortaya koyacak uluslararası mekanizmalar icat edilmiştir³. Denizde eşya taşımayı konu edinen uluslararası antlaşmalara Kanunun yapımı sırasında başvurulmuş olması, bu antlaşmaları bir anlamda Kanunun gerekçesi mahiyetine büründürmektedir. Ayrıca, anılan antlaşmalar yalnızca bizim değil, gerek Kıta Avrupa'sı gerek Anglo-Amerikan Hukuku çevreleri dahilindeki devletlerin mevzuatlarının hazırlanmasında göz önünde bulundurulmaktadır. Bu nedenle, çalışmamızda yararlanacağımız temel kaynaklardan birisi de konuyla ilgili uluslararası anlaşmalar olacaktır.

Kanunun maddeleri arasında yer alan hükümlerin çoğu, emredici nitelikte olmayıp yedek hukuk kuralı niteliğindedir. Böylece, Kanun koyucu taraflara belirli bir noktaya kadar irade serbestisi çerçevesinde istedikleri düzenlemeleri aralarında akdettikleri yolculuk charteri sözleşmesine koyabilme imkânı tanımıştır. Sözleşme serbestisi, tarafların geçmiş taşımalarından edindikleri tecrübelerin ortaya konularak hazırlandığı matbu charter parti formlarıyla uygulamaya yansımıştır. Öyle ki, bugün bu formların kullanılmadığı bir taşıma ilişkisi yok denecek kadar azdır. Hâl böyle olunca, denizcilik sektöründe yolculuk charteri uygulamasında yaygın olarak kullanılan standart sözleşme türlerine ve bunların muhtevasına ilişkin bilgilere ilgili bölümlerde ve özellikle dipnotlarda yer verilmesi zarureti doğmuştur.

Yolculuk charteriyle ilgili bir takım bulgulara varabilmek, uzun süren denizcilik endüstrisinde görülen uygulamalara ve denizcilik teamüllerine ışık tutmayı gerektirmiştir. Yolculuk charteri sözleşmesi, çoğunlukla deniazaşırı mal satım sözleşmesini takiben akdedilmektedir. Ardından, mal satım sözleşmesinden doğan alacakların teminat altına almak amacıyla, alıcı ve satıcı arasında, uluslararası ticarete kullanılan ödeme şekillerinden akreditif düzenlenmekte ve banka

² Deniz yolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığına göre 14 kat, kara yolu taşımacılığına göre 7 kat, demiryolu taşımacılığına göre 3,5 kat daha ucuza gerçekleşmektedir, bkz. Alpaslan Doğan; *Kara Yolu Yük Taşımacılığı*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2014, s. 90.

³ İsmail Demir, “Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Milletlerarası Hukukta Gelişmeler”, Ankara Barosu Dergisi, c. 3, 2012, ss. 125-151, s. 126.

kararlaştırılan koşullara uygun şekilde kendisine ibraz edilen belgeler karşılığında ödeme yapmayı taahhüt etmektedir. Dolayısıyla, uluslararası mal satım hukuku ve uluslararası ticaret hukuku, çalışmamızın bir parçası haline gelmektedir. Yine, taşımanın yapıldığı geminin ve taşınan eşyaların sigortalatılması, konunun sigorta hukuku boyutunu ortaya çıkarmaktadır. Her biri ayrı bir monografi teşkil edebilecek bu alanlar karşısında, konumuzu ilgilendirdiği ve açıklanmaya muhtaç olan kısımları izah etmek ölçüsünde değinilmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

1.1 Tarihsel Gelişim

Çok eski dönemlerden beri denizleri ve akarsuları kullanarak ticaret yapan Mısırlılar, Fenikeliler, Asurlular ve Kaldelilerde, deniz hukukuna ilişkin düzenlemelerin izine rastlanmıştır⁴. M.Ö. 1870’li yıllara dayanan ve tarihte bilinen en eski yazılı kanunlardan olan Hammurabi Kanunlarında, gemi, gemi kira ve yapım sözleşmesi, navlun ve donatanın sorumluluğu gibi temel konulara yer verildiği saptanmıştır⁵. Denizcilikle ilgili sistematik olarak en eski düzenlemenin, M.Ö. 479 yılına kadar uzanan müşterek avaryaya ilişkin hükümler içeren Rodos Kanunları (*Lex Rhodia*) olduğu tahmin edilmektedir⁶. Rodos Kanunları, daha sonra pek çok modern hukuk düzenine önderlik edecek olan Roma hukuk öğretisini şekillendirmiştir⁷. Romalılar, bu kanunların uygulandığı her bir davayı titizlikle inceleyerek kendi deniz ticaret hukuklarını yaratmışlardır⁸.

⁴ Şeref Küçük, *Roma Hukuku’nda Donatanın (Exercitor Navis’ in) Actio Exercitoria’ dan Sorumluluğu*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2007, s. 22.

⁵ Gemilerin, geminin yük taşıma esasına dayanan bir tarife üzerinden kiralandığı, gemi yapım ücretinin, geminin büyüklüğüne oranla hesaplandığı, gemi yapımıcısının gemiyi bir yıllık denize elverişlilik garantisi verdiği, navlunun götürü olarak hesaplandığı ve peşin olarak tahsil edildiği saptanmıştır, bkz. Martin Stopford, *Maritime Economics*, 3. Edition, London-New York: Routledge, 2009, s. 8.

⁶ *Lex Rhodia*, ünlü Romalı hukukçu Servius Sulpicius Rufus tarafından Roma Hukuku’na kazandırılmış ve daha sonra Iustinianus’un meşhur *Digesta*’sında (M.S. 533) kendisine yer bulmuştur, bkz. Erkan Kurul, “*Rodosluların Denizcilik Yasası: ΝΟΜΟΣ ‘ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ*”, CEDRUS, c.2, 2014, ss. 527-549, s. 528. İmparator Antoninus, Latince orijinali “*Ego quidem mundi dominus, lex autem maris. Lege it Rhodia qua de rebus nauticis praescripta est, iudicetur*” şeklinde olan özlü sözünde, “*Dünyanın gerçek hakimi benim fakat, denizlerin hakimi hukuktur. Denizlerle olan ilişkileri bırakın Rodos Kanunları çözsün*” demek suretiyle, hukukun denizcilik üzerindeki önemini vurgulamıştır, bkz. Josiah Burchett, *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea*, London, 1720, s. 122.

⁷ Andreas Maurer, *Lex Maritima (Grundzüge eines transnationalen Seehandelsrecht)*, Tübingen: Mohr Siebeck GmbH & Co. KG, 2012, s. 8.

⁸ Henry Flenders, *A Treaties on Maritime Law*, Little, Brown and Company, Boston, 1852, s. 4.

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri, Roma Hukuku'nda *locatio conductio* alt kategorisi olarak incelenmekteydi⁹. Yolculuk çarteri sözleşmesine adını veren çarter sözleşmesi ise (*charter party*), orta çağ uygulamasından gelmekte olup, o dönemde taraflar yaptıkları sözleşmeyi tevsik etmek amacıyla ortadan ikiye bölerek her bir parçayı sözleşmenin taraflarına verildiklerinden, bölünmüş senet anlamına gelen Latince “*charta-partita*” olarak anılmaktaydı¹⁰. Resmi şekilde parşömenlere yazılı olan ve biri orijinal diğeri bire bir kopya olan iki özdeş metinden oluşan bu belgeler, tarafların hak ve yükümlülüklerini göstermekteydi¹¹. Belgelerden birisi, aynı zamanda donatan (*exercitor navis*) olan taşıyan veya temsilcisi kaptanda (*magister navis*) kalır, diğeri ise yükletene verilirdi¹². Böylece, varma limanında özdeş metni kim ibraz ederse, taşınan eşya ona teslim edilirdi. Modern anlamda çarter sözleşmelerinin gelişimiye, deniz ticaretinin yaygınlaştığı 19. yüzyılın ikinci yarısıyla başlamıştır. Bunların gelişiminde öncü denizci devletlerin ve dolayısıyla Anglo-Amerikan uygulamasının etkisi çok fazladır.

Günümüzde deniz ticaret hukuku alanında söz sahibi olan ülkeler denizciliğin ön planda olduğu İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. Müşterek Hukuk (*common law*) ailesinden gelen bu ülkeler, gerek uluslararası düzenlemelerin gerekse yabancı hukuk öğretisinin ve uygulamasının şekillenmesinde çok önemli rol oynamışlardır. İçtihat hukukuna (*case law*) dayalı müşterek hukuk düzeni mahkemelerinin verdikleri ilke kararlar, bugün pek çok ülkenin mevzuatına doğrudan veya dolaylı olarak yansımıştır.

Deniz yoluyla eşya taşımayı konu alan mevzuatlarına baktığımızda, ABD'de daha çok kabotaj taşımalarının düzenlendiği 1893 tarihli *Harter Act* ile Lahey Kurallarının iktibas edilmesi suretiyle oluşan ve uluslararası taşımaları ele alan 1936 tarihli *Carriage of Goods by Sea Act* (US COGSA) bulunmaktadır. ABD'yi takiben, ortak hukuk çerverisinde Harter Act'ı model alan çeşitli kanunlaşma hareketleri

⁹ Kerim Atamer, “*Sources of Roman Maritime Law in the Digest*”, BATİDER, c. XXVI, 4, ss. 63-132, s. 100.

¹⁰ Emil Boyens ve William Lewis, *Das Deutsche Seerecht*, 2. Band, Leipzig: Duncker & Humbolt, 1901, s. 98; Max Pappenheim, *Handbuch des Seerecht*, Leipzig: Duncker & Humbolt, 1906, ss. 115-117; Herber Rolf, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung*, 2. Auflage, Hamburg: De Gruyter, 2016, s. 332.

¹¹ Flenders, *A Treaties on Maritime Law*, s. 131; Hans Wüstendörfer, *Neuzeitlich Seehandelsrecht: Mit Besonderer Berücksichtigung Des Angloamerikanischen und Des Internationalen Rechts (Ein Gründriss Für Studierende und Praktiker)*, 2. Edition, Tübingen: Mohr Karl F. Wede Verlag, 1950, s. 232.

¹² Küçük, *Exercitor Navis*, s. 22.

görülmüştür. 1903 yılında Yeni Zelenda’da kabul edilen *Shipping and Seaman Act*, 1904 yılında Avustralya’da kabul edilen *Sea Carriage of Goods Act*, 1910 yılında Kanada’da kabul edilen *Water Carriage of Goods Act* ve İngiltere’de 1924 tarihinde kabul edilen *Carriage of Goods by Sea Act* bunlardan başlıcalarıdır. Günümüzde, Avustralya’da 1991 tarihli *Carriage of Goods by Sea Act*, Kanada’da 1993 tarihli *Carriage of Goods by Water Act* ve onu tamamlayan 2001 tarihli *Canada Shipping Act*, İngiltere’de 1992 tarihli *Carriage of Goods by Sea Act* (UK COGSA) deniz yoluyla eşya taşımayı düzenleyen temel yasalardır.

Almanya’da deniz ticaretine ilişkin hükümler, 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu (*Handelsgezetbuch*) beşinci kitabıyla düzenlenmiştir. Kanun, 1972, 1986, 2001 ve en sonuncusu 2013 yıllarında olmak üzere dört köklü revizyon geçirmiştir. 2013 yılındaki Revizyon öncesinde yolculuk charteri sözleşmesi, “*Raumfrachtvertrag*” ismiyle anılarak HGB m. 556 vd. düzenlenmişken, Revizyon sonrasında ismi “*Reisefrachtvertrag*” şeklinde değiştirilerek HGB § 527-535 arasında düzenlenmiştir¹³.

Ülkemizde uygulanan ilk deniz ticaret kanunu, 1864 yılında, Fransız Kanunlarından (1808 tarihli *Code de Commerce*) aktararak oluşturulan Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahariye’dir¹⁴. 1929 yılına kadar yürürlükte kalan bu Kanun, ihtiyaçlara göre ıslah edilemediğinden, Cumhuriyetin ilanından sonra yeni bir kanun yapılması zarureti doğmuş ve dönemin sistematik açıdan olduğu kadar hukuk tekniği açısından da ileri ve ihtiyaçları karşılamaya müsait olan Alman Kanunlarından (1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu) iktibas edilerek oluşturulan 13.06.1929 tarih ve 1440 sayılı Kanunla¹⁵ değiştirilmiştir. 29.06.1956 tarihinde kabul edilen 6762 Sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu’nun¹⁶ dördüncü kitabı teşkil eden Deniz Ticaret Hukuku’na kaynaklık eden yine 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’dur. Zamanla, ETK’da yer

¹³ Ana gayesi modernleşme olan Deniz Ticaret Hukuku Reform Kanunu (*Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*), uluslararası eğilimleri ve uygulamadaki ihtiyaçları dikkate alarak ve tarafların irade serbestisine saygı duyarak kaleme alınmıştır. Bu çerçevede, uluslararası sözleşmeler, uygulamada kullanılan hazır formlar, multimodal taşımadaki yeni gelişmeler, 1998 yılında yapılan Taşıma Hukuku Reformu, tasarının göz önünde bulundurduğu başlıca hususlardır. Reform ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Beaate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*, Köln: Bundesanzeiger Verlag, 2014, s. 1 vd.

¹⁴ Kanunun dokuzuncu fâslı Felemenk Kanunu’ndan, çatmaya dair hükümler ise, Alman ve Belçika kanunlarından nakledilmiştir, bkz. Mazhar Nedim Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 1946, s. 22.

¹⁵ (R.G. 1197).

¹⁶ (R.G. 09.07.1956).

alan ve kaynağı Brüksel Sözleşmesi iç hukukuna alan 1937 tarihli Kanun¹⁷ ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu (*Handelsgezetbuch*) olan hükümler, deniz ticaretindeki yeni gelişmelerin gerisinde kalmış, ayrıca, kanun yapım aşamasındaki birtakım eksiklik ve hatalar da gün yüzüne çıkmıştır. Pek çok hükmü yelkenli gemilerin devrine ilişkin olan ETK karşısında, modern bir kanunun varlığı şiddetle hissedilmiştir. Bu doğrultuda ele alınarak 13.01.2011 yılında kabul edilen ve 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 Sayılı mer’i Türk Ticaret Kanunu¹⁸ (TTK) dönemine gelindiğinde, yolculuk charteri sözleşmesinin Kanunun “Deniz Ticareti” başlıklı beşinci kitabının 1138 vd. maddelerde düzenlendiği görülmektedir. TTK’daki yeni düzenlemeler, sadece şekli boyutta kalmamış, esasa ilişkin olarak da önemli değişiklik ve yenilikler getirilmiştir. Kanunda yapılan köklü değişikliklerden yolculuk charteri sözleşmesi de ciddi şekilde etkilenmiştir. Konumuz bakımından en çarpıcı değişikliklerden birisi de kuşkusuz ‘sefer charteri’ ibaresi yerine ‘yolculuk charteri’ ifadesinin kullanılışıdır.

17. yüzyıldan itibaren yaşanan kanunlaşma hareketi, aynı uyumsuzluklara uygulanacak farklı çözümler bulması, uluslararası karaktere haiz deniz ticaretinin aktörlerine ciddi sıkıntı yaratmaktaydı¹⁹. Çoğunlukla farklı ülkeler ve kişiler arasında icra edilen deniz ticaret hukukunun yabancılık unsurunun fazla olması ve milletlerarası karakteri, deniz ticaretiyle uğraşan kişilerin her ülkenin farklı mevzuatına hakim olabilmesi mümkün görünmemektedir. Bu endişelerle, 1873 yılında kurulan Uluslararası Hukuk Derneği (*International Law Association*)²⁰ ve 1897 yılında kurulan Uluslararası Denizcili Komitesi (*Comité Maritime International*)²¹ deniz ticaret hukuku kaidelerinin birleştirilmesine yönelik önemli rol üstlenmiştir. Bunlar dışında, uluslararası deniz hukukuna ilişkin bir çok yeknesak kural ve düzenlemenin sahibi olan Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesinin (*The Baltic and International Maritime Council*) çabaları da azımsanmayacak niteliktedir.

¹⁷ *Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuch über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937.*

¹⁸ (K. 13.01.2011, R.G. 14.02.2011).

¹⁹ Mertol Can, *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri)*, Cilt-I, 2. Bası, Ankara: İmaj Yayıncılık, 2003, ss. 4-5; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan)*, 3. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013, s. 3.

²⁰ ILA’ nın tarihçesi, organizasyonel yapısı, işleyişi ve çalışmalarıyla ilgili detaylı bilgi için (resmi web adresi) bkz. <http://www.ila-hq.org/>

²¹ CMI’ nın tarihçesi, organizasyonel yapısı, işleyişi ve çalışmalarıyla ilgili detaylı bilgi için (resmi web adresi) bkz. <http://www.comitemaritime.org/>

Uluslararası mevzuatlardaki farklılığın giderilerek uluslararası deniz ticaretinde hukuk birliğini sağlama amacıyla yapılan çeşitli toplantı ve konferanslar neticesinde, denizde eşya taşıma hukukunu düzenleyen üç temel anlaşma ortaya çıkmıştır. Kronolojik olarak incelendiğinde, ilk olarak, Türkiye'nin de taraf olduğu²² “Lahey Kuralları” olarak bilinen 1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmesi'nin²³ (Brüksel Sözleşmesi) ortaya çıktığı görülmektedir. Lahey Kuralları, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası antlaşmalar içerisinde en çok kabul görenidir²⁴. Buna karşın, Brüksel Sözleşmesi değişen ihtiyaçlar karşısında, iki protokol ile tadil edilmiştir²⁵. İlki, 1968 yılında “Visby Kuralları”²⁶, olarak bilinen “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol” kabul edilmiştir. Bu tarihten sonra, “Lahey-Visby Kuralları” olarak anılmaya başlanmış ve 1979 tarihli “SDR Protoklüyle”²⁷ son halini almıştır²⁸. Türkiye, bu değişikliklere taraf olmamakla birlikte, kuralları ulusal mevzuatına yansıtarak 6102 Sayılı TTK’ da yer vermiştir²⁹. Visby kuralları ile yapılan değişiklikler, önemli fakat

²² (K. 14.02.1955, R.G. 22.02.1955). Türkiye’ nin sözleşmeye taraf olup olmadığı ile ilgili tartışmalar için bkz. Muharrem Gençtürk, “Lahey (Brüksel) Kuralları’nın Uygulama Alanı ve Türkiye’nin Lahey Kuralları’na Taraf Olma Şekli”, EÜHFD, c. 1, 2006, ss. 197-198.

²³ Sözleşmenin Resmi İngilizce Başlığı: “*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*” şeklindedir (K. 25.08.1924, Y. 02.07.1931). Ayrıca, sözleşmeye taraf ülkeler için bkz.

²⁴ LK’nı 1924 yılında İngiltere, 1936 yılında ABD tamamen; 1937 yılında Almanya kısmen iç hukukuna almıştır. 1956 tarihli TTK ile birlikte, mehz Alman Ticaret Kanunu’nun 1937 tarihinde iç hukukuna aldığı kısmi hükümler hukukumuza girmiştir, bkz. Fehiman Tekil, “*Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku*”, MÜHFAD, c. 10, 1996, Sa: 1-3, ss. 407-424, s. 424; Rolf, *Seehandelsrecht*, ss. 271-272.

²⁵ LK’nda yer alan koli ve parça başına sorumluluk sınırı enflasyon karşısında değer kaybetmiş, 1960’lı yıllardan itibaren yaygın olarak kullanılmaya başlayan konteyner taşımacılığını düzenlemede yetersiz kalmış, zararı ihbar süresinin kısa oluşu ve konişmentoda yer alan kayıtların iyi niyetli hamile karşı ileri sürülebilmesinin mümkün olması gibi bazı sorunlar, LK’da değişiklik yapılmasını kaçınılmaz hale getirmiştir, bkz. Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Hague and of the Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1997, s. 78 vd.

²⁶ Değişikliğin Resmi İngilizce Başlığı: “*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*” şeklindedir (K. 23.02.1968, Y. 23.07.1977).

²⁷ Protokolün Resmi İngilizce Başlığı: “*Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules)*” şeklindedir (K. 21.12.1979, Y. 24.02.1982).

²⁸ 1984 yılında yürürlüğü giren SDR Protokolüyle, Visby Kurallarıyla gelen sorumluluğun üst sınırının *Poincare Frank* hesap birimiyle belirlenmesinin yerini, enflasyonist etkilerdendaha az etkileneceği düşünülerek, beş büyük para biriminin belirli oranlamasıyla oluşan Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Right*) hesap birimi almıştır.

²⁹ Almanya da aynı şekilde değişikliklere taraf değildir. Buna karşın, kuralları 1986 tarihindeki Deniz Hukuku Değişiklik Kanunu (*Seerechtsänderungsgesetz*) reformu ile iç hukukuna nakletmiştir, bkz. Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 300.

yetersiz değişikliklerle sınırlı kalınca, modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılayabilir hale gelememiştir³⁰.

Teknik ve ekonomik gelişmelerin gerisinde kalarak modern deniz taşımacılığının ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen Lahey Kuralları'nın reform çabalarından müspet sonuç alınamaması, 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'nin³¹ (Hamburg Kuralları)³² ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Türkiye bu anlaşmaya taraf olmamakla birlikte, Lahey-Visby Kuralları ile değişiklik yapan protokollerine aykırılık teşkil etmeyen ve bu kurallarda yer almayan düzenlemeleri 6102 Sayılı TTK ile iç hukukuna almıştır³³. Geniş bir katılım olacağı düşünüldükçe kaleme alınan Hamburg Kuralları'nın etkisi sınırlı kalınca, CMI ve UNCITRAL'in müşterek çabaları neticesinde 2009 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi³⁴ (Rotterdam Kuralları) düzenlenmiştir³⁵. Henüz yürürlüğe girmeyen ve

³⁰ Emine Yazıcıoğlu; *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, İstanbul: Beta Yayınevi, 2000, s. 4.

³¹ Sözleşmenin Resmi İngilizce Başlığı: “*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*” şeklindedir (K. 31.03.1978, Y. 01.11.1992). Ayrıca, sözleşmeye imza koyan ve taraf olan ülkeler için bkz. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html (çevrimiçi: 25.8.2015)

³² HK ile getirilen başlıca yenilikler şu şekildedir: LVK'nın konişmentolu taşımalara uygulanan sınırlı uygulama alanı genişlemiş, yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sona erdiği ana kadar olan emredici sorumluluk süreci, navlun sözleşmeleri (çarter sözleşmeleri hariç) eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana genişlemiş, gecikme zararları emredici sorumluluk kapsamına alınmış, güverte yükü ve canlı hayvan taşımalarına özel düzenlemeler getirilmiş, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri kaldırılmış, bir yıllık hak düşürücü süre yerine iki yıllık zamanaşımı öngörülmüştür. Tüm bu düzenlemelerden hareketle, taşıyanın sorumluluğunun LVK'na nazaran ağırlaştığı söylenebilir. Bkz. Torsten Betzel, *Die Reform der Haager Regeln*, München, 1975, ss. 2-3; Tekil, “*Hamburg Kuralları*”, s. 4; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, ss. 8-9.

³³ Kanunun 5. kitabına ilişkin genel gerekçe.

³⁴ Sözleşmenin Resmi İngilizce Başlığı: “*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*” şeklindedir (K. 23.09.2009). Ayrıca, sözleşmeye imza koyan ve taraf olan ülkeler için bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-8&chapter=11&lang=en (çevrimiçi: 31.8.2015).

³⁵ Konteyner taşımacılığındaki gelişmeler, limandan limana (*port to port*) yapılan geleneksel deniz taşımacılığını kapıdan kapıya (*door to door*) yapılabilir hale getirmiştir. Bu gelişmelerin paralelinde, daha farklı yükümlülükler ve sorumluluk rejimi arayışını beraberinde getirmiştir. Ayrıca, taşıma hızına ayak uydurmaya çalışan deniz yük senedi (*seawaybill*) ve elektronik konişmento gibi yeni tipte taşıma senetlerinin ortaya çıkması ile birlikte, geleneksel taşıma senedi olan konişmentonun yanında bunlara ilişkin yeni düzenlemelere gereksinimi ortaya çıkarmıştır. Bunların dışında, daha önce düzenlenen uluslararası konvansiyonlardaki bir takım hükümlerin revize edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Tüm bu hususlar hesaba katıldığında, yeni bir konvansiyonun doğuşu kaçınılmaz olmuştur, bkz. Wessel Philipp Brons, Rainer Lagoni ve Peter Ehlers, “*Legal Position of the Carrier in the Light of Rotterdam Rules*”, Marian Paschke (edt.), *Recent Developments in the Law of the Sea*, Berlin: LIT Verlag, 2010, s. 182. Konvansiyonun müzakereleri esnasında en çok üzerinde durulan konular şunlar olmuştur: Taşıyan sıfatı, emredici

ülkemizin de taraf olmadığı Rotterdam Kurallarına 31.12.2016 itibariyle yalnızca iki ülke taraftır.

İlgili uluslararası antlaşmalarda, kuralların tevhidinin sağlanması amacıyla, sözleşme özgürlüğünün yerini emredici kurallar ilkesine bıraktığı görülmektedir³⁶. Uyuşmazlıklara uygulanacak kuralarda birliğin sağlanması amacıyla yapılan çalışmalar neticesinde ortaya çıkan sözleşmelere devletler taraf olmakta ve/veya kendi iç hukuklarını da bu sözleşmeler çerçevesinde düzenlemektedirler³⁷. Bu çabaların bir sonucu olarak da, uluslararası sözleşmelerin deniz ticaretine ilişkin kurallara ciddi şekilde yön verdiği ve bu alana uluslararası nitelik kazandırdığı (*internationalisierung*) görülmektedir³⁸. Diğer taraftan, kurallarda birlik yaratma çabasıyla ortaya çıkan bu sözleşmelere yeterince katılım sağlanamaması ve üç farklı kurallar silsilesinin ortaya çıkmasının belirsizlik ve ayrılık yaratacağı endişeleriyle bu durum tenkit edilmektedir³⁹. Ülkemiz deniz ticaretinin yalnızca %6'sı kabotaj taşıması olup %94'lük kısmını uluslararası taşımacılar oluşturduğu göz önünde bulundurulursa, bu kuralların süratla intibak edilmesi, dünya ticaretiyle uyum bakımından önemlidir.

1.2 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Asli Unsurları ve Özellikleri

1.2.1 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Asli Unsurları

Yolculuk çarterinin sözleşmesi, taşıyanın, navlun adı verilen ücret karşılığında, kısmen veya tamamen taşıtana tahsis ettiği gemiyle, denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Kanuni ve uluslararası düzenlemeler ile öğretinin meseleyi ele alış biçimi değerlendirildiğinde, yolculuk çarteri sözleşmesinin asli unsurlarının aşağıda sayılan unsurlardan oluştuğu sonucuna varmaktayız.

hükümler rejimi, sorumluluk süresi ve sorumluluktan kurtulma imkanı, sorumluluğu sınırlandırma rejimi, haksız sapma, gecikme ve zararlar. Çalışmaların kapsamı ve gelişimi için bkz. Francesko Berlingieri, “*The History of the Rotterdam Rules*”, Güner-Özbek, Meltem Deniz (edt.); The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Berlin: Springer, 2011, pp. 1-62, p. 1 vd.

³⁶ Brons ve diğerleri, *Rotterdam Rules*, s. 181.

³⁷ TTK hazırlanırken, taşıyanın sorumluluğu hususunda LK esas alınmış, eksik ve aksayan yönler HK ile takviye edilmiştir. Almanya LK'nı tanımakla birlikte HK'na taraf değildir. Buna karşın, HGB incelendiğinde, Alman Kanunun koyucusunun tıpkı Türkiye gibi tarafı olmadığı HK'dan kanun yapım aşamasında istifade ettiği görülmektedir, bkz. Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform*, s. 1vd.

³⁸ Hüseyin Ülgen, “6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıma Hukukuna Hakim İlkeler”, Ersin Çamoğlu'na Armağan, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013, ss. 223-230, s. 227.

³⁹ Hakan Karan “*Taşıyanın Sorumluluğunda Sigorta Priminin Rolü*”, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mayıs 2011), Sami Doğru (edt.), Mersin: Çağ Üniversitesi Yayınları, 2012, ss. 189-203, s. 201.

1.2.1.1 Taşıyanın Eşya Taşımayı Üstlenmesi

Yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyanın esas edimi, taşıtanın tayin edeceği eşyayı kararlaştırılan noktalar arasında taşımanın üstlenilmesidir⁴⁰. Yolculuk charteri sözleşmesinin asli ve kurucu unsurunu oluşturan taşıma taahhüdünün eksikliği durumunda sözleşme kurulmuş sayılmaz. Buradan hareketle, eşyanın taşınmasının taahhüt edilmeksizin geminin eşyayı taşımak isteyen kişiye personelli veya personelsiz kiralanması durumunda yolculuk charteri sözleşmesi söz konusu olmayacaktır. Bilimsel araştırma yapma, denizin altına kablo ve boru hattı döşeme amacıyla veya gemiye ücret karşılığı reklam alınması yahut gemide kokteyl, düğün, verilmesi gibi durumlarda da eşya taşıma taahhüdü noksan olduğundan, yolculuk charteri sözleşmesi olarak değerlendirilemez. Aynı gerekçeyle, taşıyanın rızası alınmaksızın, gizlice eşya taşınması durumunda da yolculuk charteri sözleşmesinden bahsedilemez.

Taşıma taahhüdünün bizzat taşımayı taahhüt edenin idare ve sorumluluğu altında üstlenilmiş olması gerekir⁴¹. Eşya taşınmasının değil de, eşya taşıtılmasının asli edim yükümlülüğü şeklinde üstlenilmesi durumunda, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi söz konusu olur⁴². Taşıma kavramı, taşıma işi içerisine giren her türlü işlemin yapılması, kanuni ifadeyle, taşıma işinin örgütlenmesi anlamına gelir. Diğer yandan, taşıyanın taahhüt ettiği eşya taşıma edimini bir fiil kendisinin yerine getirilmesi şart değildir. Uygulamada sıklıkla başvurulduğu üzere, alt taşıma sözleşmeleri yapmak suretiyle fiili bir taşıyıcıya bırakılması veya ara taşıyıcılar ile yardımcı şahıslar kullanılması da mümkündür.

Taşıma taahhüdü ile ilgili bir diğer önemli nokta, taşıyan dışında bir üçüncü kişiye karşı yapılacak olmasıdır. Taşıyanın kendi malını satmak amacıyla eşyasını taşıması durumunda yolculuk charteri sözleşmesi gündeme gelmez. Eşyanın mülkiyetinin kime ait olduğu ise önemli değildir. Objektif imkansızlık olmadığı

⁴⁰ Hakan Karan, *Law on International Carriage of Goods*, 3. Edition, Ankara: Turhanbookstore, 2013, s. 63; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-II, Navlun Sözleşmeleri*, 2. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014, s. 2; Rayegân Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler*, I. Cilt, İstanbul: XII Levha Yayınları, 13. Bası, 2012, s. 137; Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*, 8. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006, s. 1; Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 2. Bası, 1971, s. 2; Bülent Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku, I.Cilt, (Ders Kitabı), Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 310; M. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri - I, (Genel Hükümler, Sefer Charteri Sözleşmesi)*, İstanbul: Der Yayınları, 2010, s. 57.

⁴¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, ss. 30-31.

⁴² Umut Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2014, s. 11.

sürece ve taşıma taahhüdünün üçüncü bir kişiye yapılması kaydıyla, taşıyan kendisine, taahhüt ettiği kişiye veya sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü bir kişiye ait eşyayı taşıyabilir.

Taşıyanın taşıma taahhüdü, eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasından ibaret değildir. Taşıyan, yolculuk charteri sözleşmesiyle, eşyanın sefere elverişli bir gemiye tesellümüyle başlayan, sözleşmede belirtilen varış noktasında yetkili kişilere teslimle sona eren, aradaki süreçte eşyaya özen yükümlülüğü bulunan, bunlara ilaveten, yükleme, istif, boşaltma gibi faaliyetleri üstlenildiği oldukça teferruatlı bir yükümlülüktür.

Yolculuk charterinde taşıma taahhüdünün konusu eşyadır. Hukuki anlamda eşya, kendi başına varlığı bulunan, üzerinde hakimiyet kurulabilen, belirlenebilir nitelikte ve şahsi olmayan cismani şeyler olarak tanımlanmaktadır⁴³. Taşıyanın taşıma taahhüdünün konusunu oluşturan eşya yerine kimi zaman yük, mal, emtia, kargo ifadeleri kullanılmaktadır⁴⁴. Ortaya çıkan bu durumun, 6762 sayılı TTK'da yer alan eşya, yük ve mal kavramlarının, esaslı bir gerekçesi olmaksızın, birbirinin yerine ikame edilebilir şekilde kullanılarak yaratılan kavram kargaşasından kaynaklandığı düşünülebilir. Ancak, önemle belirtilmelidir ki, bu kavramların karşıladıkları ifadeler birbirlerinden farklı olduğundan birinin diğerinin yerine kullanılması hukuk tekniğiyle bağdaşmaz. Taşıma sözleşmesine konu olan eşya (*goods*), gemiye yüklendikten sonra yük (*cargo*), ticarete konu edildikten sonra emtia veya mal (*merchandise*) olarak isimlendirilir⁴⁵.

TTK'da, denizde eşya taşıma sözleşmesine konu olamayacak herhangi bir eşya kategorisine yer verilmemiştir. Buradan yola çıkarak, gemiyle taşımaya elverişli, madden tayin olunabilen her eşya yolculuk charteri sözleşmesiyle

⁴³ Öğretide eşya ile ilgili yapılan tanımlamalar için bkz. Fikret Eren, *Mülkiyet Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 4. Bası, 2016, s. 65 vd.; Lale Sirmen, *Eşya Hukuku*, 3. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2015; M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 12. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2009, s. 6; Şeref Ertaş, *Eşya Hukuku*, 13. Bası, İzmir: Fakülteler Barış Kitabevi, 2016, s. 6.

⁴⁴ Sözer, taşıma işlemine has ve taşıma ile ilgili olduğu gerekçesiyle “yük” teriminin kullanılması gerektiğini öne sürmüştür, bkz. 527.

⁴⁵ Hakan Karan, *Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR Şerhi)*, Ankara: Turhankitabevi, 2013, s. 23.

taşınabileceği sonucuna varılabilir⁴⁶. Buna karşın, maddi mavlarlığı olmayan, haber, bilgi, fikir veya enerji iletimi yolculuk charterine konu eşya olamaz.

Yolculuk charteri sözleşmesiyle taşınabilecek eşyanın sınırını, emredici hükümlere, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmelerin kesin olarak hükümsüz olduğunu belirten 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu⁴⁷ (TBK) m. 27 hükmü belirler. Dolayısıyla, taşınması kanunen yasak olan uyuşturucu madde, kaçak silah, alkol, sigara vb. türden eşyalar yolculuk charteri sözleşmesine konu olamaz. Hazır charter parti formlarında genellikle eşya ile ilgili belirli bir tanımlama veya sınırlama bulunmamasına karşın, eşyanın hukuken taşınabilir olması gerekir. Hukuken taşınabilir eşyadan kasıt, yükleme ve boşaltma limanlarında uygulanan yerel hukuk ile bayrak devletinin hukukuna göre, yüklenmesi, taşınması ve boşaltılmasında sakınca olmayan eşyadır⁴⁸.

Eşyanın mülkiyetinin kime ait olduğu mühim değildir. Taşıyan taşıtana veya üçüncü bir kişiye ait olan eşyayı taşıyabileceği gibi kendisin mülkiyetindeki bir eşyayı da taşımayı taahhüt etmiş olabilir⁴⁹. Önemli olan, taahhüdün diğer bir kişiye karşı yapılmış olmasıdır. Taşıyan veya onun hesabına başkası tarafından tedarik edilmeyen paket ve konteyner türünden her nevi teçhizat da eşya sayılır⁵⁰.

Her ne kadar Yargıtay aksi sonuca varmış olsa da⁵¹, eşya taşıma taahhüt edilmeksizin, kendi mürettebatının idare ve muhafazası altında bulunan bir mavnanın çekilmek suretiyle denizde taşınması ise, römorkaj sözleşmesi teşkil etmekte olup, bu

⁴⁶ Aynı yönde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 2; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s. 2; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 137; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 8.

⁴⁷ (K. 11.01.2011, R.G. 04.02.2011, Y. 01.07.2012).

⁴⁸ Meltem Deniz Güner-Özbek, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Berlin: Springer, 2008, s. 42.

⁴⁹ Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: BTHAE, 1982, s. 12; Hüseyin Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1988, s. 6.

⁵⁰ Hacı Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Gecikmeden Sorumluluğu*, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014, s. 109.

⁵¹ “Davada öncelikli sorun, römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirlenmesinde yatmaktadır. Çekilen konumunda bulunan sigortalı OKA isimli tarak gemisinin kendi gemi adamlarının idare ve zilyetliği altında olmadığı gibi, kendi başına hareket kabiliyetinin de bulunmadığı anlaşılmaktadır. Dava konusu olayda olduğu gibi ,kendisine ait hareket gücü ve mürettebatı bulunmayan geminin çekilmesine ilişkin sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Kaldı ki, davacı sigorta şirketi de poliçesini nakliyat sigorta poliçesi olarak tanzim etmiş olup, çekilen gemiyi poliçede sigortalı emtia olarak göstermiştir. Bu durumda mahkemece, sigortalı ile davalı arasındaki ilişkinin navlun sözleşmesi olarak kabulü ile TTK'nun 1061 vd. maddeleri uyarınca davalı taşıyanın somut olayda sorumlu olup, olmayacağının değerlendirilmesi ve oluşacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerektiğinden,s açıklanan gerekçe ile kararın davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir”. [Y11HD., E. 2003/11461 K. 2004/5145 T. 10.05.2004] (karar için bkz. <http://www.lexpera.com.tr/> erişim: 11.12.2016).

tip taşımalar yolculuk çarteri içinde mütalaa edilemez⁵². Aynı şekilde, liman yoğunluğu sebebiyle eşyanın mavnaya veya laytere aktarılması suretiyle taşınması ayrı bir navlun sözleşmesi teşkil etmez. Bu faaliyetler yolculuk çarteri sözleşmesinin ifası kapsamındadır.

Yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması, TTK m.1247-1271 arasında özel olarak düzenlenen deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine konu olur. TTK m.1138/2 amir hükmü gereği, posta idaresinin denizde eşya taşımaları da yolculuk çarteri sözleşmesinin kapsamında değildir⁵³. Denize zehirli, patlayıcıyı veya zarar verici atık madde ya da çöp dökülmesini konu alan sözleşmelerin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği meselesi öğretide ihtilaflı olmakla birlikte, çoğunluk olabileceği kanaatindedir⁵⁴.

LVK' yer alan eşya tanımında, canlı hayvan taşımaları (*live animals*) ile taşıma sözleşmesinde güvertede (*on deck*) taşınması kararlaştırılan ve güvertede taşınan eşyalar kapsam dışında (*exclude*) bırakılmıştır (LVK m. 1/c). Burada amaç, bu iki tür eşya taşıma konusunda taraflara sözleşme serbestisi tanımaktır⁵⁵. Yoksa anılan şeylerin eşya olamayacağı yahut taşınamayacağı anlamına gelmemektedir. HK'da ise, canlı hayvanların taşıma kapsamında (*includes live animals*) olduğu ayrıca belirtilmiş, RK'da olduğu gibi herhangi bir eşya sınırlamasına yer verilmemiştir (HK m. 1/5, RK m.1/14).

1.2.1.2 Eşyanın Deniz Yoluyla Taşınması

Yolculuk çarterinde taşıyan, eşyayı deniz yolu ile taşımayı üstlenmektedir. Bu kapsamda, diğer ulaştırma ortamları olan kara, hava ve demir yolu taşımaları ile iç sularda, nehir ve göllerde yapılan taşımalar yolculuk çarteri sözleşmesine konu olamaz. Bununla birlikte, hem iç su hem de denizde yapılan taşımalar yolculuk

⁵² Yalçın Çakalır, *Römorkaj Sözleşmeleri*, Ankara: BTHAE, 1985, ss. 96-98.

⁵³ Bu taşımalar hakkında 6475 Sayılı Posta Kanunu (K.T. 9.5.2013, R.G. 23.05.2013) hükümleri uygulanır.

⁵⁴ Sami Akıncı, *Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1968. s. 2; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s. 2; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 9. Aksi yönde bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 311.

⁵⁵ Canlı hayvan ve güvertede eşya taşımalarının kendilerine özgü riskler barındırması (kolay telef olma), LVK'da böyle bir hükme yer vermeye sevk etmiştir, bkz. M. Barış Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları, (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara: Yetkin, 2013, s. 67; Christof Lüddeke ve Andrew Johnson, *The Hamburg Rules from Hague to Hamburg via Visby*, London: LLP, 1995, s. 4.

çarteri sözleşmesi sayılabilir⁵⁶. Tek bir taşıma sözleşmesiyle iki veya daha fazla taşıma modunda yapılan ve multimodal taşıma olarak adlandırılan taşımalar ise, TTK m. 902 vd. düzenlenen değişik tür araçlar ile taşıma hükümlerine tabidir.

Uygulamada taşıyan çoğunlukla, taşıtan tarafından tayin edilen iki liman arasında eşya taşımayı üstlenmektedir. Tarafların kullandıkları matbu sözleşmelerde, eşyanın teslim alınacağı yükleme limanı ile eşyanın teslim edileceği varma/boşaltma limanı ibareleri yer almakta, taraflar da boş kutucukları iradelerine uygun olarak doldurmaktadırlar⁵⁷. Bununla birlikte, boşaltma limanının sözleşmede belirtilmesinin zorunlu olmayıp, taşıyan yükleme limanında yükü teslim aldıktan sonra yolculuk esnasında da belirlenebilmesi mümkündür⁵⁸.

Eşyanın belirli bir limanda muayyen bir kişiye teslimi şart olmadığı gibi varma limanının bulunması da şart değildir⁵⁹. Taşımanın konusu denizin belirli bir yerine dökülmek veya imha edilmek üzere taşınan çöp, zararlı madde, atık vs. olabilir⁶⁰. Öğretide üzerinde görüş birliği olmamakla birlikte, yazarların çoğunluğu, yükleme ve varma limanlarının farklı olmasının gerekmediğini ifade etmektedirler⁶¹. Aynı

⁵⁶ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 137; Okay, konunun Fransız doktrininde de ihtilaflı olduğunu belirterek, yolculuğun denizde geçen kısmı pek cüzi olmadıkça taşımanın tamamına navlun sözleşmesi hakkındaki hükümlerin uygulanması gerektiğini savunmuştur, Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 10-11; Akıncı ve Tekil, seyrüseferin hakim kısmının denizde geçmiş olmasını yolculuğun deniz yolculuğu olarak tasnifi için yeterli olduğunu belirtmiştir, bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 3; Fahman Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul, 1973, s. 26.

⁵⁷ GENCON 94 I. Kısımında yer alan 9. Kutucuk yükleme yeri veya limanını; 10. Kutucuk, boşaltma yeri veya limanını düzenlemektedir.

⁵⁸ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 8; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, ss. 1-2; Lars Gorton, Rolf Ihre ve Andre Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 4. Edition, London: Llyod's of Press Ltd., 1995, s. 87; Pappenheim, *Seerecht*, s. 23; Heinz Prüssman ve Dieter Rabe, *Seehandelsrecht*, 3. Auflage, München: C.H. Beck, 2000, s. 316; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 3; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 311. Tanker taşımlarında taşıtanın limanı tayin yetkisini saklı tuttuğu hallere sıklıkla rastlanmaktadır (ör: SHELLVOY 26. Klotz). Buna karşın, kuru yük taşımlarında *renomination* klotzuna taraflar nadiren başvurur, bkz. Williams, Harvey; *Chartering Documents*, 4. Edition, London: LLP, 1999, s. 15.

⁵⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 9-10; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 12. Sabrina 1 davasında, limanların ve yükün belirli olmamasının sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceğini, taraflar iradelerinin ortaya konuluş şeklinin sözleşmenin türünü belirleyeceği ifade edilmiştir, kararın özeti için bkz. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*, İstanbul: Der Yayınları, 2016, s. 124.

⁶⁰ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 12. Akıncı, bu tip taşımaların navlun sözleşmesi teşkil edeceğini belirttikten sonra, konunun Alman Hukuku'nda ihtilaflı olduğunu ifade etmiştir, bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 9.

⁶¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 9; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 2; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s. 1; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 137; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, ss. 10-11. Aksi yönde bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 311. Sözer ayrıca, varma limanı olmamasın rağmen yüklerin denizin ortasında bir başka gemiye aktarılmasının da navlun sözleşmesi olarak kabul edilebileceğini belirtmiştir. Tekil, 1966 tarihli Fransız

liman içerisinde, iki farklı iskele arasında yapılan eşya taşımaları ile rıhtımdan açıkta demirli bir gemiye veya mavnaya yapılan taşımalar ile gemiden rıhtıma taşınması yolculuk charteri sözleşmesi olarak kabul edilmektedir⁶².

1.2.1.3 Taşımanın Gemiyle Yapılması

Sözleşmede ferden tayin edilmesi gerekli olmamakla birlikte, yolculuk charterinin gündeme gelebilmesi için eşyanın gemi ile taşınması şarttır. Öte yandan, yolculuk charteri sözleşmelerinde geminin kısmen veya tamamen taşıtana tahsisi söz konusu olduğundan, tahsis olunacak geminin tayininin kabil olması gerekmektedir⁶³. Sözleşmede eşyanın hangi gemiyle taşınacağı açıkça belirtilmişse, artık yalnızca o gemiyle taşınması gerekir. Eğer taşıyan taşıtanın rızasını almaksızın başka bir gemide eşyayı taşırsa sorumluluğu doğabilir.

Taşımanın yapılacağı geminin iç su veya deniz gemisi olması ya da ticari olmayan bir gemi olması mühim değildir⁶⁴. Kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, TTK anlamında gemi sayılacağından, yolculuk charterine konu olabilir (TTK m.931/1). Kanunun aradığı gemi kriterlerine uymayan sal, mavna, şat gibi vasıtalarla yapılan taşımalar ise yolculuk charteri sayılamaz. LVK ve RK' na göre gemi (*ship*), “deniz yoluyla eşya taşınmasında kullanılan her türlü araç” anlamına gelmektedir (L/VK' m. 1/d, RK m. 1/ 25). Yapılan bu tanımlama, TTK' da yer alan gemi tanımından daha geniş bir kapsama alanına sahiptir. HK' da ise gemi tanımına yer verilmemiştir.

Geminin taşımayı üstlenen kişinin mülkiyetinde olması şart değildir⁶⁵. Diğer bir deyişle, taşıma taahhüdü altına giren kişinin donatan veya gemi işletme

Kanunu'nun açık ifadesiyle, deniz hukukunda emtia taşıma kurallarının ancak bir limandan diğerine yapılacak taşımaları kapsayacak şekilde sınırlandırıldığını belirterek, görüşünü desteklemiştir, bkz. Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, s. 26.

⁶² Buna karşın Okay, geminin çok uzakta demirlemesi gibi istisnai haller hariç, rıhtımdan gemiye kadar motor ve mavnalarla yapılan taşımaların, denizde eşya taşıma amacından ziyade, gemiye yükleme yapma veya geminin yükünü boşaltma amacı taşıdığı gerekçesiyle, navlun sözleşmesi sayılamayacağı görüşündedir. Yazar ayrıca, Fransız Temyiz Mahkemesinin yükleme ve boşaltma ameliyelerini taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğini içtihat ettiğini belirtmiştir, bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 11.

⁶³ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 12.

⁶⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 3; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s.2; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s.2-3; Geminin deniz gemisi ve ticaret gemisi olması gerektiği yönünde bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.314-315.

⁶⁵ Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s.2-3; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.316.

mütteahiddi olması gerekmez⁶⁶. Taşıyanın eşyayı başka bir kimseyle navlun sözleşmesi yaparak taşıttırması da mümkündür⁶⁷. Örneğin, tam charter sözleşmesiyle kendisine gemi tahsis edilen taşıyanla anlaşarak, geminin bir kısmında taşımayı taahhüt ettiği eşyaları taşıyabilir ve taşıtabilir. Bu hallerde, alt navlun sözleşmesi söz konusu olur.

1.2.1.4 Taşıyanın Eşyanın Zilyetliğini Elde Etmiş Olması

Taşıma eyleminin taşıyanın idare ve sorumluluğu altında gerçekleşecek olması, taşıyanın eşya üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyet olmasını mecbur kılmaktadır⁶⁸. Dolayısıyla, eşyanın taşıtanın zilyetliğinde kalması halinde yolculuk charterinden söz edilemez⁶⁹. Taşıtan yükü birlikte yolculuğa çıktığında, eşya üzerindeki hakimiyet taşıtan üzerinde kalacağından burada bir yolculuk charteri sözleşmesi yoktur⁷⁰. Burada ancak alalade bir taşıma sözleşmesi söz konusu olabilir. Yolculuk charteriyle diğer taşıma sözleşmelerini birbirinden ayıran nokta da budur.

Taşıyanın eşyayı kabul ve zilyetliği iktisabıyla birlikte, eşyayı teslim aldığı andan teslim edilinceye kadarki süreçte eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü de üstlenmiş olmaktadır⁷¹. Eşyayı taşıtandan yahut taşıtanın temsilcisi sıfatıyla yükletenden teslim aldığı takdirde, taşıyan, eşyaya doğrudan, vasıtasız ve fer'i zilyet olurken; kaptan zilyet yardımcısıdır. Bununla birlikte, taşıyanın alt taşıma sözleşmesi yaparak eşyayı alt taşıyana taşımak suretiyle eşyaya vasıtalı, dolaylı zilyet olması da mümkündür⁷². Gönderilene ve eğer taşıma konişmentoya bağlanmışsa konişmento hamilineyse, vasıtasız zilyetlik geçmelidir⁷³.

Yolcu el bagajlarının taşınması esnasında eşyanın zilyedliği taşıyana devredilmediğinden, el bagajlarının taşınması yolculuk charteri sözleşmesi olarak

⁶⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s.3; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s.2-3; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 316.

⁶⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s.3; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.316.

⁶⁸ Taşıyanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması gerekir ki, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar geçen süreçte bakım ve muhafazasından sorumlu tutulabilsin, bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 31.

⁶⁹ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 317; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 316.

⁷⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 2; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 316; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 5.

⁷¹ Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 7.

⁷² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 3; Taşıyanın zilyetliğinin vasıtasız zilyetlik olduğu yönünde bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s. 3; Taşıyanın yüke doğrudan fakat fer' i zilyet olması gerektiği yönünde bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 316.

⁷³ Ülgener, *Zaman Charteri*, s. 3.

nitelendirilemez⁷⁴. Zilyetliğin elde edilmesi, taşıyanı, taşıma işleri komisyoncusundan ayıran önemli bir özelliktir. Nitekim, taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için söz konusu eşyaya zilyet olması gerekmemektedir⁷⁵.

1.2.1.5 Eşyanın Ücret (Navlun) Karşılığında Taşınması

Yolculuk charteri sözleşmesi, karşılıklı, tam iki taraf borç yükleyen, ivazlı bir akittir. Bu çerçevede taşıtan, eşyasının taşınmasının üstlenilmesi karşılığında, taşıyana karşı, deniz hukukuna has bir ismi olan navlun⁷⁶ (*freight, fracht*) adı altında bir ücret ödeme borcu altına girer. Taşımanın ücret karşılığı olmadığı durumlarda yolculuk charteri söz konusu olamaz⁷⁷. Bu nedenle, doktrinde hatır taşıması olarak anılan ücretsiz taşımalar, yolculuk charteri olarak nitelendirilemez⁷⁸. Bu tür taşımalar hakkında genel kabul, vekalet sözleşmesi oldukları yönündedir⁷⁹.

Revizyon öncesinde, HGB § 556'da navlun sözleşmesinin ücret karşılığı olduğuna dair bir ifadenin bulunmamasına karşın, Alman Hukuku'nda hâkim görüş, navlun sözleşmesinin ivazlı olduğu yönündeydi⁸⁰. Bu sorun, 2013 revizyonuyla gelen HGB § 481/2 ile aşılmış gözükmemektedir. Hükümde açıkça taşıtanın navlun ödemekle yükümlü olduğu belirtilmektedir. Taşıma ücreti normal olarak bir miktar paradır. Fakat, öğretide malvarlığı bakımından değer ifade eden her türlü edimin ücret olabileceği görüşü ağırlıktadır⁸¹. Navlun miktarının açık veya örtülü olarak kararlaştırılabilir. Taraflar, sözleşme serbestisi çerçevesinde navlunu çoğunlukla sözleşmede belirlerler⁸². Navlunun kararlaştırılmamış olması, taşımanın ücretsiz

⁷⁴ Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 225.

⁷⁵ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 28.

⁷⁶ Navlun kelimesi dilimize Rumca “gemi ücreti” anlamına gelen “navlos” teriminden geçtiği kaydedilmiştir, bkz. Adil İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1960, s. 114. Navlunun İngilizce karşılığı olan “*affreightment*” kelimesinin, “taşıyanın ödülü” anlamına gelen Felemenkçe “*urecht*” sözcüğünden türediği tahmin edilmektedir, bkz. Nicholas Kouladis, *Principal of Law Relating to International Trade*, USA: Springer, 2006, s. 261.

⁷⁷ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 9-10; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s.3; Kaner, *Navlun Sözleşmesi*, s. 3; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 13.

⁷⁸ Nisim Franko, *Hatır Nakliyatı*, Ankara: BTHAE, 1992, s. 20.

⁷⁹ Sabih Arkan, “*Taşıyıcının Ücret Hakkı*”, Prof. Dr. F. H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara, 1983, ss. 339-354, s. 339; Gökhan Turhan, *Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2016, s. 5.

⁸⁰ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 319; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 236.

⁸¹ Ahmet Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 1993, ss. 65-66; Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Tasımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: BTHAE, 1982, s. 15.

⁸² GENCON 94 I. Kısım (13. ve 14. Kutucuk).

olarak yapılacağı ve dolayısıyla sözleşmenin yolculuk charteri sözleşmesi olmayacağı anlamına gelmez. Taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarını kararlaştırmamışlarsa, yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir (TTK m. 1195/1). Ayrıca, sözleşmenin geçerliliği ücretin ödenmesine bağlı değildir, ücret ödenmenin taahhüt edilmesi gerekli ve yeterlidir (TTK m.20) . Navlun borcundan kural olarak yolculuk charteri sözleşmesinin karşı tarafı olan taşıtan sorumlu olmakla birlikte, konişmentonun düzenlendiği taşımalarla veya sözleşmeye konulacak kayıtlarla gönderilen veya konişmento hamili navlunun borçlusu haline gelebilir.

1.2.2 Yolculuk Charteri Sözleşmesinin Özellikleri

1.2.2.1 Rızai, Tam İki Tarafa Borç Yükleyen ve Tipik Sözleşme Oluşu

Yolculuk charterinde, taşıtanın navlun ödeme borcu, taşıyanın taşıma borcunun karşılığıdır ve iki edim arasında bir karşılıklık (*synallagmatic*) ilişkisi bulunmaktadır. Buradan hareketle, yolculuk charteri sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir. Yolculuk charteri, TTK’da özel olarak düzenlenmiş bulunan bir sözleşmedir. Sözleşmeye, kanunda ismen zikredilmekle yetinilmemiş, esaslı unsurlarına da yer verilmiştir. Dolayısıyla, isimli-isimsiz sözleşmeler ayrımında, yolculuk charteri sözleşmesinin isimli (tipik) sözleşmelerden olduğunun kabul edilmesi gerekir.

Öğretide çoğunluk, taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme (*Konsensualverträge*) olduğu yönündedir⁸³. Gerçekten de, sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların anlaşması yeterli olup, eşyanın teslimi gerekmemektedir. Zaten aynı sözleşmeler tarihsel nitelik taşımakta ve çağdaş hukuk sistemlerinde sözleşmeler karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanıyla kurulmaktadır⁸⁴. Taşıma sözleşmesinin aynı (*Realverträge*) bir sözleşme olduğunu savunan azınlık görüşünün dayandığı, sözleşmenin kurulabilmesi için “taşıyanın eşyaya zilyet olması gerektiği” gerekçesi haklı değildir⁸⁵. Şöyle ki, eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi, yolculuk charterinin

⁸³ Arslan Kaya, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul, 1998, ss. 311-333, s. 314; Alihan Aydın, *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2006, ss. 6-7; Sami Aksoy, *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015, s. 18; Reşat Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)*, İstanbul : Sulhi Garan Matbaası, 1960, s. 184; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 34.

⁸⁴ Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 16.

⁸⁵ Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 10.

ayırıcı unsuru olmakla birlikte, kurucu unsuru değildir⁸⁶. Taşıyanın sorumluluğunun eşyanın teslim alınmasıyla başlaması, sözleşmenin kuruluşuyla ilgili olmayıp hüküm ve sonuçlarıyla ilgilidir. Dolayısıyla, taşıyanın eşyaya zilyet olması sözleşmenin aynı olacağı anlamına gelmez.

1.2.2.2 Şekle Bağlı Olmayan Bir Sözleşme Oluşu

Türk ve Alman hukuklarında, genel borçlar hukuku ilkesi olan şekil serbestisine (*formfrei*) uygun olarak, yolculuk çarteri sözleşmesinin geçerli olarak kurulabilmesi herhangi bir şekle tabi tutulmamıştır⁸⁷. Sözlü yapılabilmesine dâhi cevaz verilmektedir. Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla sözleşme kurulmuş olur. Akdin esaslı unsurları üzerinde anlaşılması gerekli ve yeterlidir. Buradan hareketle, taşıyanın eşya taşımayı, taşıtanın ise navlun ödemeyi karşılıklı olarak taahhüt etmesi durumunda yolculuk çarteri sözleşmesi kurulmuş sayılır. Tabi tarafların iradi olarak sözleşmeyi şekle bağlı tutmaları da mümkündür. Taşınacak eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması, sözleşmenin örtülü olarak kurulduğuna işarettir⁸⁸.

Uygulamada kullanılan ve kıymetli evrak niteliği bulunmayan çarterparti formları ise, sözleşmenin hangi şartlarda yapıldığını ispata yarar. Genellikle mail, telex veya fax metninin neticelenmesini takiben brokerlar tarafından kağıda dökülen “*fixture*” belgesine uygun olarak hazırlanır ve üzerinde anlaşılan hususlar “*recap*” adı verilen belgede özet olarak ortaya konulurlar⁸⁹. Yolculuk çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir (TTK m. 1139/1). Yolculuk çarteri sözleşmesinin söz konusu olduğu hemen hemen her taşımada, sözleşmeyi takiben bir de konişmento düzenlenir. Kıymetli evrak niteliğinde olan bu belge, temelde sözleşmenin ispatına ve eşyanın kime teslim edileceğinin tespitine yarar; yoksa sözleşmenin kurucu unsuru değildir.

⁸⁶ Kübra Yetiş Şamlı, (6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre) Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2013, s. 14.

⁸⁷ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 332. Aynı şekilde, Anglo-Amerikan Hukuku’nda da şekil şartı aranmamaktadır, bkz. Gorton, *Chartering Practice*, s. 134; Thomas J Schoenbaum, *Admiralty & Maritime Law*, USA: Thomsan West, 2011, s. 672.

⁸⁸ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 18.

⁸⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 670.

1.2.2.3 Standart (Tip) Sözleşme Oluşu

Çarter partiler arizi taşımacılıkta kullanılan temel dökümanlardır. Yolculuk çarteri sözleşmesi, uygulamada hemen hemen her taşımada standart sözleşme formları kullanılmaktadır. Onlarca standart çarter parti formunun yanında, tarafların özel olarak oluşturdukları sözleşmeler (*in-house charter party*) de bulunmaktadır. Petrol şirketlerinin kendileri tarafından hazırlanan ve kullanılan SHELVOY ve BEEPEVOY çarter partileri buna örnek olarak gösterilebilir. Ayrıca, tarafların ister genel ister özel olsun formlara ilave ettikleri kayıtlara ise “*rider*” klozu denilmekte ve kendi iradelerini ortaya koyduğu için matbu kayıtlara nazaran öncelikli olarak dikkate alınmaktadır⁹⁰.

Taşıma ilişkisi süresince sıklıkla karşılaşılan sorunlardan hareketle uzun deneyimler sonucu oluşan ve bundan sonra ortaya çıkması muhtemel olan uyuşmazlıkları çözebilecek şekilde kaleme alınan çarterparti formları, taraflara ciddi kolaylık sağlamaktadır. Uzman kuruluşlar tarafından sektörün ihtiyaçları göz önünde bulundurularak hazırlanan ve tavsiye edilen, her biri kendi taşıma türünde ihtisaslaşmış olan bu formları uygulayıcılar benimsemiştir. Değişen ve gelişen ihtiyaçlar karşısında kullanımının azaldığı noktadaysa revize edilmektedir. En yaygını, kökleri 1922’ye dayanan, 1976 ve 1994 yıllarında revize edilen, değişik türde kuru yük taşımalarında kullanılmak üzere hazırlanan GENCON formudur⁹¹. Bitkisel ve hayvansal yağ taşımalarında BISCOILVOY, gıda taşımalarında WORLDFOOD, dondurulmuş gıdada PLATE-MEAT A, kömür taşımalarında POLCAOLVOY, demir cevheri taşımalarında LAMCON, GENORECON, SCANERECON, SOVERECON, karadeniz bölgesindeki kereste taşımacılığında BLACKSEAWOOD, hububat taşımalarında BALTIMOR FORM C, SYNACOMEX, NORGRAIN, maden cevheri taşımalarında OREVOY ve gübre taşımalarında FERTICON ve FERTIVOY formları, kuru yük taşımacılığında tercih edilen başlıca çarterpartilerdir⁹².

⁹⁰ GENCON 94 I. Kısım 26. Kutucuk tarafların anlaşmaları takdirde ilave edecekleri klotları düzenlemektedir.

⁹¹ Ali Karataş, “*Gencon 94 ile Gencon 76 Sefer Çarter Parti Sözleşmeleri Arasındaki Farklılıkların İncelenmesi, Uygulamada Görülen Sorunların Ortaya Konulması ve Bunlara Çözüm Önerilerinin Getirilmesi*”, İTÜFBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010, s. 2.

⁹² Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 83; Peter Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, Tübingen: Mohr, 1995, ss. 99-100.

Tanker çarter partilerin en eskisi WARSHIPOILVOY formundan türeyen 1942 tarihli EXXANVOY olup, sonra isim değiştirerek ASBATANKVOY adını almıştır. Kimyasal tanker taşımacılığında CHEMTANKVOY ve BIMCHEMVOY ile INTERTANKVOY 76'nın yerini alan TANKERVOY 87, LNG haricinde sıvı gas taşımalarında GASVOY, tanker taşımaları da dahil olmak üzere farklı türden eşya taşımaları için kullanılabilen çok amaçlı MULTIFORM 82, tanker taşımalarında kullanılan en ünlü formlardır⁹³.

Anılan çarterpartiler incelendiğinde, ekonomik olarak güçlü konumda olan tarafın istediğini almaya daha yakın olduğu görülecektir. Bu nedenle, tanker taşımacılığında kullanılan formlarda taşıtan, kuru yük taşımacılığındakilerse taşıyan lehine klotlar ağır basmaktadır⁹⁴.

1.2.2.4 Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme Oluşu

Sözleşme ilişkisinin nisbiliği ilkesi gereği, borçlu kural olarak edimini alacaklıya karşı ifa eder. Temsil ilişkisinin söz konusu olmadığı ve tarafların kendi adlarına hareket ettikleri halde, borçlu edimini alacaklıya değil de üçüncü bir kişiye ifa etmekle yükümlüyse, ortada bir üçüncü kişi yararına (lehine) sözleşme var demektir⁹⁵. Yolculuk çarteri sözleşmesi taşıyan ile taşıtan arasında akdedilmesine karşın, gönderilenin TTK m. 1232 (HGB § 514) uyarınca eşyayı talep hakkına sahip olması, Türk ve Alman Hukuklarında üçüncü kişi yarına sözleşme olduğunun kabulünü gerektirmektedir⁹⁶.

Yine, üçüncü kişi yararına sözleşmelerde genel kural, üçüncü kişinin borçludan edimi talep edememesidir (eksik üçüncü yararına sözleşme). Buna karşın, lehine edimde bulunulacak kişinin talepte bulunabilmesi, kanun, tarafların amacı ve örf ve adete göre taleple yetkiliyse, tam üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilir (TBK m. 129). Konişmentosuz taşımalarda, aksi sözleşmede kararlaştırılmadıkça, eşya üzerinde taşıtanın tasarruf hakkı devam ettiği sürece eşyanın kendisine teslimini

⁹³ United Nations Conference on Trade and Development Report, “*Charter Parties: A Comparative Analysis*”, Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation, 12. Session, Geneva, 1990, s. 32.

⁹⁴ Paul Todd, *Principle of the Carriage of Goods by Sea*, London-New York: Routledge, 2015, s. 12.

⁹⁵ Sefa Reisoğlu, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 24. Bası, İstanbul: Beta Yayınevi, 2013, s. 398.

⁹⁶ Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 19; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 316; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 55.

talep edemez⁹⁷. Dolayısıyla, bu halde yolculuk çarteri eksik üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğindedir. Konişmentonun düzenlendiği taşımalardaysa, konişmentonun düzenlenmesiyle birlikte üçüncü kişi yetkili hamil sıfatını iktisap edeceğinden, bu andan itibaren eşyanın kendisine teslimini talep edebilir hale gelir. Bu durumda, yolculuk çarteri tam üçüncü kişi yararına sözleşme hükmündedir.

TTK m. 1203 hükmü ile, eşyanın tesliminin talep edilebilmesi, navlun ve diğer masrafların ödenmesi koşuna bağlanmıştır. Bu durum, yolculuk çarterinin üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğu gerçeğini değiştirmez. Zira üçüncü kişi yararına sözleşmelerde kişi lehine getirilen menfaat, onun bir yüküm altına sokulmasıyla daraltılabilir⁹⁸. Ayrıca, sözleşmenin üçüncü kişi yararına olması, bütün borç ilişkisi bakımından üçüncü kişiyi lehtar yapmaz⁹⁹. Sadece bu ilişkiden doğan eşyanın teslimini talep hakkı gönderilene ait olacaktır.

1.2.2.5 Eser (İstisna) Sözleşmesi Oluşu

Yolculuk çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği konusunda bir kesinlik bulunmamaktadır. Taşıma hukuku litaretüründe konu, yolculuk çarteri özelinde olmasa da navlun sözleşmesi ve taşıma sözleşmesi genelinde tartışılmış ve farklı sonuçlara varılmıştır.

İngiliz ve Amerikan Hukuku'nda, taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkinin vedia (*bailment*) sözleşmesi olduğu kabul edilmektedir¹⁰⁰. Vedia veren (*bailor*) konumundaki taşıtan, eşyanın zilyetliğini kendi rızasıyla vedia alan (*bailee*) konumundaki taşıyana teslim eder. Taşıyan eşyayı özenle muhafaza eder ve varma limanında zilyetliği hak sahibine teslim eder. Burada vedia veren (*bailor*) sıfatı gönderilene geçer. Ücret karşılığı yapıldığı için taşıyanın sorumluluğunun ağır olduğu kabul edilir.

Türk ve Alman Hukuku'nda da hakim görüş navlun sözleşmelerinin hukuki niteliğinin eser (*werkvertrag*) sözleşmesi olduğu yönündedir¹⁰¹. Navlun

⁹⁷ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 34.

⁹⁸ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 40.

⁹⁹ Necip Kocayusufoğlu, Hüseyin Hatemi, Rona Serozan ve Abdülkadir Arpacı, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, I. Cilt, 6. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014, s. 19.

¹⁰⁰ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 699; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 46.

¹⁰¹ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 30; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 50; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 34; Andreas Hoffman, *Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht*, Hamburg, 1996, s. 1; Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 82; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 315; Sezer Ilgın, "Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki

sözleşmesiyle taşıyan, gemi kira sözleşmesinin aksine, ücret karşılığında geminin kullanılmasını terk etmez¹⁰². Belirli bir sonucun gerçekleştirilmesini taahhüt eder. Öğretide de ekseriyetle kabul edildiği üzere, eser sözleşmesinin gündeme gelebilmesi için (TBK m. 470) mutlaka maddi bir sonucun meydana getirilmesi şart değildir¹⁰³. Objektif olarak tespiti mümkün olan maddi olmayan sonucun meydana getirilmesi eser sözleşmesine konu olabilir¹⁰⁴. Nitekim Yargıtay da aynı görüştedir¹⁰⁵.

Eşyanın yer değiştirmesi olayını sonuç taahhüdü olarak değerlendirilemeyeceğini ileri süren bir grup yazar, eşya taşıma sözleşmelerinin bu sebeple istisna değil bir diğer iş görmeyi (*Geschäftsbesorgung*) konu alan sözleşme olan vekalet sözleşmesi olabileceğini düşünmektedir¹⁰⁶. Bu görüşe göre, eşyanın sadece yer değiştirmesi, eser sözleşmesi değil taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturur¹⁰⁷. Üçüncü bir görüş ise, eşya taşıma sözleşmesinin istisna ve vekalet sözleşmesine nazaran önemli farklılıklar arz ettiği gerekçesiyle bağımsız ve kendine özgü bir sözleşme niteliğinde olduğunu savunmaktadır¹⁰⁸.

Durumları”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İÜSBE, İstanbul, 1993, s. 44; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 12; Erdoğan Göger, *Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilâfi*, Ankara: Ajans-Türk Matbaası, 1965, s. 18; Helm, *Haftung für Schaden*, s. 93; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 33; Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 1; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 323; Pappenheim, *Seerecht*, s. 105; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 229; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 31.

¹⁰² Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 4.

¹⁰³ Yusuf Büyükkay, *Eser Sözleşmesi*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2014, s. 32; Zevkliler, Aydın ve Gökyayla, K. Emre; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 13. Bası, Ankara: Turhankitabevi, 2013, s. 455.

¹¹⁰ Herman Becker, “*Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)*”, (Çeviren: Suat Dura), Yargıtay Dergisi, Sa.3, 1983, s. 308-328, s. 310; Cevdet Yavuz, Faruk Acar ve Burak Özen, *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 10. Bası, İstanbul: Beta Yayınevi, 2014, s. 987-988; Turgut Öz, “*Yeni Türk Borçlar Kanunu’nda Eser Sözleşmesine İlişkin Yenilikler*”, Medeni Kanun’un ve Borçlar Kanunu’nun 90. Yılı Uluslararası Sempozyumu (1926’dan Günümüze Türk-İsviçre Hukuku Medeni Hukuku), II. Cilt, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017, ss. 1113-1123, s. 1124; Zevkliler ve Gökyayla, *Borçlar Özel*, s. 455. Haluk Tandoğan, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, II. Cilt, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010, s. 3 vd.

¹⁰⁵ “*Gerek, hukuk öğretisinde ve gerekse uygulamada eserin kapsamı genişletilerek; insan emeğinin ürünü olmak ve maddi bir varlıkta kendini göstermek kaydıyla, maddi olmayan şeylerin bile eser kavramı içine gireceği kabul edilmektedir*”. [YHGK, 2009/15-549 E., 2009/541 K., T. 18.11.2009]. (<http://www.kazanci.com/>, erişim: 18.01.2017).

¹⁰⁶ Ahmet Cemal Ruhi, *Sözleşmeler Hukuku*, Cilt-2, 2. Bası, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2013, s. ; Mertol Can, *(CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Karşılaştırmalı Olarak) Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, I. Cilt, Ankara: İmaj Yayınevi, 2017, s. 18.

¹⁰⁷ Herman Becker, *İsviçre Borçlar Kanunu Şerhi*, (çev. A. Suat Dura), Ankara: Yargıtay Yayınları, 1993, s. 590; Yavuz, Acar ve Özen, *Borçlar Özel*, s. 991; Tandoğan, *Borçlar Özel*, s. 24.

¹⁰⁸ Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, ss. 33-34; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 20; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 20; Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 12; Göknil, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 209. Becker, Önceleri eşya taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi ağırlıklı olarak kabul görmekteyken, İsviçre Borçlar Kanunu’da eşya taşıma sözleşmesine ayrıca verilesinden sonra, bunun artık bağımsız bir sözleşme vasfı kazandığı da ileri sürülmektedir, bkz. Becker, “*Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)*”, (Çeviren: Suat Dura), s. 310.

Türk ve Alman hukukları bakımından yolculuk charterinin mülkiyetin devri veya kullandırma amacı güden bir sözleşme olmadığı açıktır. Zaten öğretinde odak iş görme sözleşmelerinden vekalet ve istisna sözleşmeleri arasında toplanmış, bazı yazarlar ise *sui generis* bir sözleşme olduğunu ileri sürmüştür. Yolculuk charterinde taşıyan, tahsis ettiği gemi veya gemi kısmı ile taşıtanın vasıtasız zilyetliğini bıraktığı eşyayı sözleşmede kararlaştırılan yere kadar ulaştırılması sonucunu taahhüt etmektedir. Eşyanın taşınması ve tesliminin üstlenilmesi bir sonuç taahhüdüdür. Bu özellikleri dikkate alındığında, yolculuk charteri sözleşmesinin vekalet sözleşmesinden ziyade eser sözleşmesiyle daha çok benzeşen yönlerinin olduğu söylenebilir. Dolayısıyla, yolculuk charteriyle ilgili uyuşmazlıkların çözümünde, TTK’da hüküm bulunmadığı takdirde TBK’nın eser sözleşmesiyle ilgili hükümlerinin niteliğine uygun düştüğü müddetçe uygulanabileceği kabul edilebilir¹⁰⁹.

1.2.2.6 İfa Süresi Bakımından Yolculuk Charteri Sözleşmesi

Borçlunun borçlandığı edim, zaman içerisinde sürekli bir davranışla yerine getirilebiliyorsa sürekli edim; borçlanılan edimin zaman içerisinde tek bir defada yerine getiriliyorsa ani edimli sözleşme söz konusu olur¹¹⁰. Ayırım kriteri araştırılırken dikkate alınması gereken edim borcu, “asli edim” borcudur¹¹¹. Asli edimi ani edim olan borç ilişkisi ani ifalı borç ilişkisi; sürekli ise sürekli borç ilişkisi olarak anılmaktadır¹¹². Yoksa, yan borçlar sürekli nitelik arz etseler bile sözleşmeyi sürekli borç ilişkisi hâline getirmezler¹¹³. Ayırım kriteri olarak öğretide, edim sonucunun, yani alacaklının edime olan menfaatinin zaman içinde bir anda mı yoksa zaman içinde sürekli olarak mı yapıldığını değerlendirilmesi gerektiği çoğunlukla kabul görmektedir¹¹⁴. Bu ayırım özellikle, borç ilişkisinin geçersizliğine uygulanacak hükümler ve ilişkinin sona ermesi bakımından önem taşır. Zira, sürekli edimli

¹⁰⁹ Aynı yönde bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 34; Özlem Tüzüner, “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, TBBD, Sa. 101, 2012, ss. 167-196, s. 190.

¹¹⁰ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 20. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2016, s. 109.

¹¹¹ Özer Seliçi, *Borçlar Kanuna Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 5.

¹¹² O. Gökhan Antalya, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: Beta Yayınevi, 2013, ss. 37-38; s. 37-38; Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, I Cilt, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015, ss. 10-13; s. 10-13; Seliçi, *Sürekli Borç*, s. 5-6.

¹¹³ Seliçi, *Sürekli Borç*, s. 6.

¹¹⁴ Antalya, *Borçlar Genel*, 38 Oğuzman ve Öz, *Borçlar Genel-I*, s. 11; Seliçi, *Sürekli Borç*, s. 7. İfanın sürekli olup olmadığının borçlunun faaliyetlerine göre belirlenmesi gerektiği yönünde bkz. Rona Serozan, *Sözleşmeden Dönme*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, s. 171.

sözleşmeler ilke olarak geleceğe etkili (*ex nunc*) şekilde sona erdirilebilirken, ani edimli sözleşmeler dönme ile geçmişe etkili (*ex tunc*) sona erer¹¹⁵.

Hâkim görüş eser sözleşmesinin ani edimli sözleşme olduğu yönündedir¹¹⁶. Bu görüşe göre, sözleşmenin uzun süreli olması veya edimin zaman dilimi içerisinde icra edilmesi tek başına sözleşmenin sürekli borç doğuran bir sözleşme olduğu anlamına gelmez. İfâ hazırlıkları veya fiilleri borçlu yönünden uzun bir süreyi alsa bile, ifa alacaklı yönünden bir anda ve bir defada gerçekleşiyorsa sürekli edim söz konusu olmaz¹¹⁷. Yüklenicinin yaptığı eseri teslim etmesi sözleşmesi ani edimli olduğunu gösterir¹¹⁸.

Öte yandan, öğretide bir görüş, eser sözleşmesinin ifaya hazırlık hareketlerinin önem arz ettiğini ve sözleşme yapılırken bunların da göz önünde bulundurulduğundan, muhtemel aksaklıklar için özel hükümlerin sevk edildiğini (ör: BK m. 358/1, TBK m. 473) ileri sürmüştür¹¹⁹. Benzer gerekçelerle, bir takım yazar eser sözleşmesinin ani ve sürekli edimler içeren sözleşme tiplerinin bir bileşimi olduğunu kabul etmektedir¹²⁰. Nitekim Yargıtayımız hukuki niteliği eser sözleşmesi olarak kabul edilen inşaat sözleşmesinin konu olduğu bir kararında, aynı sonuca ulaşmıştır¹²¹. Buradan hareketle, deniz ticaret hukuku literatüründe navlun sözleşmelerinin ani-sürekli karışığı bir sözleşme olduğu görüşü ileri sürülmüştür¹²².

Gerçekten de, ani edimli-sürekli edimli borç ilişkisi doğuran sözleşme ayrımının, tam anlamıyla hukuki niteliğini eser sözleşmesi olarak kabul ettiğimiz

¹¹⁵ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 38.

¹¹⁶ Fahrettin Aral ve Hasan Ayrancı, *Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri)*, 9. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2012, s. 314; Mustafa Alper Gümüş, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, II. Cilt, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 3; Tüzüner, “Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği”, s. 176.

¹¹⁷ Eren, *Borçlar Genel*, s. 107-108.

¹¹⁸ Eren, *Borçlar Genel*, s. 108; Gümüş, *Borçlar Özel*, s. 3.

¹¹⁹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Genel-I*, s. 11; Seliçi, *Sürekli Borç*, s. 26.

¹²⁰ Büyükay, *Eser Sözleşmesi*, s. 46. Eren, eser sözleşmesi niteliği itibarıyla ani edimli fakat bazı hallerde uzun süreli bir sözleşme olduğunu ileri sürmüştür, bkz. Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015, s. 587.

¹²¹ “İş görme sözleşmeleri arasında yer alan istisna sözleşmesi genel olarak "ani edimli" sözleşmeler grubunda mütalaa edilmekte ise de, istisna sözleşmesinin bir türü olan inşaat sözleşmelerinde; müteahhidin (emeğe ve masrafa dayanan) edim borcunun genellikle uzun bir zaman süreci içinde yayılmış olmasından dolayı ve edim borcunun bu özelliği yönünden, sürekli borç ilişkilerine özgü kuralların da gözetilmesi gerekir. Kanunda da, istisna sözleşmeleri düzenlenirken, sürekli borç ilişkilerine özgü kurallara yer verildiği görülmektedir. O halde, Hukuk Genel Kurulu kararında da açıkça belirtildiği gibi, inşaat sözleşmeleri "geçici - sürekli karmaşığı" bir özellik taşımaktadır” [YİBGK, 1983/3 E., 1984/1 K., 25.01.1984 T.] (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 20.12.2015).

¹²² Emre Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, Ankara: Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 29.

yolculuk charteri sözleşmesine uygun düştüğünün söylenmesi zordur¹²³. Özellikle, ani edimli olduğunun kabulü halinde geminin yolculuğu esnasında sözleşmeden dönmenin deniz ticareti ilişkilerinde hakkaniyetli sonuçlar doğuracağının kabulü zordur. Diğer yandan, eşyanın tesliminin bir anda gerçekleştiği de bir gerçektir. Asli edim yükümlülüğü olarak, “eşyayı taşıma yükümlülüğünü” kabul ettiğimiz göz önünde bulundurulursa, yolculuk charteri sözleşmesinin sürekli bir borç ilişkisi yarattığı sonucuna varılabilir¹²⁴. Buna karşın, alacaklı konumundaki yükümlülüğün menfaatinin ani bir edimle yerine getirildiği de bir gerçektir¹²⁵. Hülâsa, hukuki niteliğini eser sözleşmesi olarak kabul ettiğimiz yolculuk charteri sözleşmesinin ani ve sürekli edimler içeren bir sözleşme olarak değerlendirmenin, sözleşmeyle ilgili olarak çıkabilecek hukuki uyumsuzlukların çözümünde en doğru yol olacağı kanaatindeyiz.

1.3 Yolculuk Charteri Sözleşmesinin Deniz Ticareti Sözleşmelerinin Tasnifindeki Yeri

Deniz ticareti sözleşmeleri, Anglo-Amerikan Hukuku’nda charter sözleşmeler geleneksel olarak *bareboat/demise charter*, *time charter* ve *voyage charter* olarak üç ana kategoride incelenmektedir¹²⁶. Türk ve Alman Hukuklarında yer alan kırkambar sözleşmesi (*stückgutfrachtvertrag*), genel kargo sözleşmesi (*general cargo contract*) olarak anılmakta ve konişmento dışında ayrıca sözleşme yapılmadığından, charter sözleşmeleri dışında incelenmektedir. Buna ilaveten, özellikle son yıllarda önem kazanan ve belirli bir zaman veya yolculuk boyunca gemideki konteynerlerin tahsisini konu alan *slot charter* sözleşmesini¹²⁷ veya belirli bir miktar eşyanın

¹²³ Zevkliler ve Gökyayla, *Borçlar Özel*, s. 454.

¹²⁴ Serozan, navlun sözleşmesinin tipik bir sürekli sözleşme ilişkisi oluşturduğunu belirtmiştir, bkz. Serozan, *Sözleşmeden Dönme*, s. 173; Aynı yönde bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 374.

¹²⁵ Öğretide çoğunluk eser sözleşmesinde asli edimin, “eşyanın teslimi” olduğunu kabul ederken, asli edimin “sözleşmeye konu eserin yaratılması” olarak kabul eden yazara da bulunmaktadır, bkz. Ahmet Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 17. Bası, Ankara: Turhankitabevi, 2013, s. 27; Becker, “*Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)*”, (Çeviren: Suat Dura), s. 309. Bazı yazarlar ise, eser sözleşmesinin eser meydana getirme ve eserin teslimi olmak üzere iki asli yükümlünün bulunduğunu ileri sürmektedirler, bkz. Aral ve Ayrancı, *Borçlar Özel*, s. 323.

¹²⁶ Julian Cooke, Michael Ashcrof, Andrew Taylor, John D. Kimball, Martowski, David Lambert LeRoy ve Michael Sturley, *Voyage Charters*, 4. Edition, New York: Informa Law, 2014, s. 3; Christopher Hill, *Maritime Law*, Londn-Hong Kong, LLP, 1998, s. 177; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 5.

¹²⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 3. Alman Hukuku’nda, hücre charterini yolculuk charterinin bir türü olarak inceleyen yazarlar mevzuttur, bkz. Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 106.

taşınmasını konu alan *volume contract* sözleşmesini de yazarlar bu başlık altında inceleme eğilimi göstermektedirler¹²⁸.

HGB'yi mehzaz alan 6762 Sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü faslı "Deniz Ticaret Mukaveleleri"ne ayrılmıştı. Bu fasılda navlun sözleşmeleri, "Çarter Mukavelesi" ve "Kırkambar Mukavelesi" üzerinden açıklanmıştır (ETK m.1016). Kanunda, çarter sözleşmeleri esas itibariyle sefer çarteri üzerinden ele alınmış; zaman çarteri ifadesine yer verilmemiştir.

Sözleşmelerin hukuki niteliğiyle ilgili olarak Alman ve Türk Deniz Ticaret Hukuku literatüründe yapılan klasik tasnife göre, gemi kira sözleşmesi ve navlun sözleşmesi iki ana başlıkta incelenmekte, navlun sözleşmesi de kendi içinde kırkambar sözleşmesi ve çarter sözleşmesi olarak ikiye ayrılmaktadır¹²⁹. Çarter sözleşmeleri de yolculuk ve zaman çarteri sözleşmesi olarak iki türünün bulunduğu kabul edilmektedir.

6762 Sayılı Kanunun yürürlükte bulunduğu dönemde ortaya konan eserler incelendiğinde, Türk Hukuk öğretisinde yazarların çoğunluğunun klasik tasnife göre navlun sözleşmelerine yer verdiği¹³⁰; bir kısım yazarın ise, zaman çarterinde "taşıma taahhüdünün bulunmadığı" gerekçesiyle, zaman çarterini navlun sözleşmesi olarak değerlendirmedeği görülmektedir¹³¹. Önemle belirtelim ki, sözleşmelerin tasnifiyle ilgili olarak temel ayrım zaman çarteri üzerinde toplanmakla birlikte, hem Türk hem de Alman Hukuku'nda tamamıyla farklı kriterlere göre yapılan tasnifler de mevcuttur¹³².

¹²⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 530-531. Tetley, klasik tasniften çok farklı bir ayrıma gitmektedir. Yazar, eşya taşıma sözleşmelerini (*transport of goods*), taşıma sözleşmeleri (*contracts of carriage*) ve kira (*hire*) sözleşmeleri olmak üzere iki temel ayrımda inceler. Taşıma sözleşmeleri altında genel kargo taşımalarını, kira sözleşmeleri altındaysa çarter sözleşmelerini ele almaktadır, bkz. William Tetley, *Marine Cargo Claims*, Canada: International Shipping Publication, 1988, s. 10.

¹²⁹ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 78-79; Dolly Richter-Hannes, Ralf Richter ve Norbert Trotz, *Seehandelsrecht: Grundriss*, 2. Edition, Berlin: Transpress, 1987, s. 128 vd.

¹³⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 6-9; İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 116-119; Göger, *Navlun*, s. 20-22; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 30-31; Serap Amasya, "Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi", LHD, c. 8, Sa. 94, 2010, ss. 3511-3554.

¹³¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 3; Cumalıoğlu, sözleşmenin hukuki niteliğinin tarafların asli edim yükümlülüklerine göre tayin edileceğini belirttikten sonra, zaman çarterinde taşıma taahhüdünün asli edim yükümlülüğü niteliğinde olmadığını, bu nedenle de navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğini belirtmiştir, bkz. Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, s. 42; Tekil ve Ilgın, zaman çarterinin navlun sözleşmesi olduğunu ama taşıma taahhüdünün bulunmadığını öne sürmüştür, bkz. Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 45; Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, s. 31.

¹³² Akıncı, navlun sözleşmelerini çarter, kırkambar ve (kanunda düzenlenmediğini belirttiği) gemi tahsis sözleşmeleri olarak üç gruba ayırarak incelemiştir. Çarter sözleşmelerinde, ücret karşılığında bir geminin tahsisi suretiyle yük taşıma taahhüdünün bulunduğunu belirttikten sonra, gemi tahsis sözleşmelerinde yük taşıma taahhüdünün; kırkambar sözleşmelerinde ise gemi tahsisinin mevcut

6102 sayılı mer’i Türk Ticaret Kanunu dönemine gelindiğinde ise, “Deniz Ticareti Sözleşmeleri” başlıklı dördüncü kısmın; birinci bölümünde “Gemi Kira Sözleşmeleri”ni (TTK m.1119 vd.), ikinci bölümünde “Zaman Çarteri Sözleşmesi”ni (TTK m.1131 vd.), üçüncü bölümde “Navlun Sözleşmeleri”ni (TTK m.1138 vd.) düzenlemiştir. Yolculuk çarteri sözleşmesi, kırkambar sözleşmesiyle birlikte navlun sözleşmesinin bir türü olarak, üçüncü bölümde kaleme alınmıştır (TTK m.1138). Kanun yürürlüğe girdikten sonra ortaya konan eserler incelendiğinde, yazarların çoğunluğu, deniz ticareti sözleşmelerini Kanunun sistematığına paralel şekilde tasnif etmiş, navlun sözleşmesi türleri arasında yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmelerini göstermiş, zaman çarterini ise ayrı bir başlık altında ele almışlardır¹³³. Klasik tasnifi eserlerinde kullanan yazarlar da halen mevcut olmakla birlikte¹³⁴, Kanun sistematığından ve madde gerekçelerinden çıkardığımız sonuç, zaman çarterinin navlun sözleşmesi olarak Kanunda değerlendirilmediği yönündedir¹³⁵.

Sonuç olarak, zaman çarteri hakkındaki belirsizliğin aksine, ETK’deki ismiyle sefer çarteri, mer’i TTK’ daki ifadesiyle yolculuk çarterinin, navlun sözleşmesinin bir türü olduğuna dair tereddüt bulunmamaktadır. Kanunda da açıkça

olmadığını ifade etmiştir, bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 24-25. İzveren, Franko ve Çalık, navlun sözleşmelerini çarter ve kırkambar sözleşmesi olarak ikiye ayırmış, çarter sözleşmeleri başlığı altında, seyahat çarteri, zaman çarteri ve çıplak kiralama sözleşmesini incelemiştir, bkz. Adil İzveren, Niksim Franko, Ahmet Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara: BTHAE, 1994, ss. 166-170. Alman Hukuku’nda da farklı tasniflere rastlanmaktadır. Mankowski, sözleşmeleri Anglo-Amerikan Hukuku’na benzer şekilde, zaman çarteri, yolculuk çarteri, miktar sözleşmesi ve gemi kira sözleşmesi olarak dört ana başlıkta ele almıştır. Yazar, zaman çarterinde taşıma taahhüdünün bulunduğunu belirtmiştir, bkz. Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 89 vd.

¹³³ Aksoy, zaman çarterinin taşıma taahhüdü içermediğini ve dar anlamda navlun sözleşmesi sayılamayacağını belirttikten sonra, *sui generis* bir çarter sözleşmesi olduğu yönünde görüş bildirmiştir, bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 49; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, donatanın kendisine verilen talimat uyarınca yük taşıdığı takdirde, çartere karşı olan taşıma taahhüdünü ifa etmiş olacağını belirterek, gerekçenin, zaman çarteri ile kurulan hukuki ilişkiye ve fiili duruma uygun olmaması nedeniyle hatalı olduğu ifade etmişlerdir. s. 133, bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, s.125 vd.; Kaner, zaman çarterinde taşınacak olan eşya borcun konusuna dahil olmadığı için navlun sözleşmesi olamayacağını açıkça belirtmiştir. Yazara göre, denizde eşya taşıma, zaman çarterinin konusunu değil, saikini teşkil etmektedir, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 10 vd., Önder, zaman çarterinin taşıma taahhüdü içermediğini ileri sürmüştür, bkz. Salih Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara: TBB Yayınları, 2016, s. 101; Yetiş Şamlı, zaman çarterinin TTK anlamında navlun sözleşmesi olmadığını ileri sürmüştür, bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 10.

¹³⁴ Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 1; Sözer, TTK’ da zaman çarterinin hatalı bir şekilde sadece tahsis unsuru ile özdeşleştirildiğini, oysa zaman çarterinde, navlun sözleşmesinin tanımlayıcı unsuru olan taşıma taahhüdünün de bulunduğunu savunmuştur, bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 330.

¹³⁵ “Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticari idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer, geminin zilyedi olmadığından Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası anlamında donatan sayılan kişi olarak kabul edilemez”. Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1131.

ifade edildiği üzere, yolculuk charteri sözleşmesi gemi tahsis sözleşmelerindendir (TTK m.1138/1).

TTK'nın madde gerekçeleri incelendiğinde, deniz ticareti sözleşmeler bakımından 1966 tarihli Fransız Charter ve Denizde Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Kanun' unu¹³⁶ (*Loi Sur Les Contrats d'Affrètement et de Transport Maritime*) ile onu tamamlayan aynı tarihli KHK' nin örnek alındığı, ve 1991 tarihli Hollanda Deniz Ticaret Kanunu' ndan da yararlanıldığı görülmektedir¹³⁷. İtalyan ve Fransız Hukuk Sistemi'nde, charter sözleşmesi ile kırkambar sözleşmesi arasında fark bulunduğu, charter sözleşmelerinde eşya taşımanın zorunlu olmadığı gerekçesiyle yalnızca kırkambar sözleşmelerinin eşya taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmesi gerektiği savunulmaktadır¹³⁸.

Fransız Kanunu'nda, denizcilik sözleşmeleri bakımından charter sözleşmeleri (*contrats d'affretements*) ile denizde taşıma (navlun) sözleşmeleri (*contrats de transport maritime*) tarzında temel bir ayırım yaptıktan sonra charter sözleşmelerini de üçe ayırmaktadır: Yolculuk charteri (*affretment au voyage*), zaman charteri (*affretements a temps*) ve gemi kiralama sözleşmeleri (*affretements a coque nue*)¹³⁹. Burada, Fransız Kanunu' nun sistematik bakımından tüm charter sözleşmeleri aynı hukuki kategori içerisinde değerlendirildiği görülmektedir¹⁴⁰.

Alman Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili kısmında 2013 yılında yapılan köklü Revizyon¹⁴¹ neticesinde, deniz ticareti sözleşmeleri şu şekilde düzenlenmiştir¹⁴²: Taşıma sözleşmelerini (*Beförderungsverträge*) düzenleyen ikinci kısımda, denizde eşya taşıma sözleşmesi (*Seefrachtverträge*) alt başlığı altında; kırkambar sözleşmeleri (*Stückgutfrachtvertrag*) ve yolculuk charteri sözleşmesi (*Reisefrachtvertrag*); bir diğer alt başlıkta ise denizde yolcu ve bagaj taşıma sözleşmeleri (*Personenbeförderungsverträge*) kaleme alınmıştır. Kanun'un üçüncü

¹³⁶ Loi n°66-420 du 18.06.1966.

¹³⁷ TTK madde gerekçeleri, m. 1138-1271 ilişkin genel açıklamalar. Ülgener, uluslararası denizcilikte söz sahibi olmayan Fransız mevzuatından esinlenilmesi neticesinde, uluslararası hukuka ve uygulamaya tamamen aykırı bir sonuca ulaşıldığı gerekçesiyle düzenlemeyi tenkit eleştirmiştir, bkz. Ülgener, *Zaman Charteri*, s. 6.

¹³⁸ TTK madde gerekçeleri, m. 1138-1271 ilişkin genel açıklamalar.

¹³⁹ Ahmet Çalık, “Charter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, MÜHFAD, c.18, Sa. 2, 2012, ss. 443-450, s. 444.

¹⁴⁰ Çalık, “Charter Sözleşmeleri”, s. 444.

¹⁴¹ des Gesetzes vom 20.04.2013 (BGBl. I S. 831).

¹⁴² Revizyonla ilgili tarihsel süreç ve Revizyon' un getirmeye çalıştıklarıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Beate Czerwenka, “The Proposal for a Reform of German Maritime Law”, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009&2010, Berlin, 2012, ss. 55-69, s. 55 vd.

kısımında ise, gemi tahsis sözleşmeleri (*Schiffsüberlassungsverträge*) başlığı altında gemi kira sözleşmeleri (*Schiffsmietvertrag*) ve zaman çarteri (*Zeitchartervertrag*) ele alınmıştır.

Görüldüğü üzere, Alman Ticaret Kanunu, TTK'nın Deniz Ticaret Hukuku kısmıyla ilgili mehzaz kanun olmaktan çıkmış olmasına ve Revizyon'un TTK'dan sonra yürürlüğe girmesine rağmen, deniz ticaret sözleşmelerinin tasnifi, bazı farklılıklarla birlikte şekli anlamda TTK düzenine oldukça yakındır. Buna karşılık, içerik itibarıyla HGB ile TTK arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Bir kere, navlun sözleşmeleri, TTK'nın aksine, yolculuk çarteri sözleşmesi yerine kırkambar sözleşmeleri üzerinden anlatılmaktadır¹⁴³. Ayrıca, Kanunda zaman çarteri sözleşmesine ilk kez yer verilmiş, navlun sözleşmelerinden ayrı bir başlıkta ele alınmış, fakat açıkça taşıma taahhüdünün bulunduğu belirtilmiştir (HGB § 557). Reformun ardından kaleme alınan eserler incelendiğinde, Alman yazarların konuyu kanunun sistematığına paralel şekilde ele aldığı görülmektedir¹⁴⁴.

1992 tarihli Çin Denizcilik Kanunu'nda (ÇDK)¹⁴⁵, deniz ticareti sözleşmeleri şu şekilde düzenlenmiştir: Kanun'un dördüncü kısmında, "Denizyoluyla Eşya Taşıma Sözleşmeleri", beşinci kısmında "Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmeleri" ve altıncı kısmında, "Çarter Sözleşmeleri" yer almaktadır. Çarter sözleşmeleri başlığı altında, "Zaman Çarteri" ve "Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi" düzenlenmiştir. Yolculuk çarteri sözleşmesine ayrı bir başlık altında incelenmemekle birlikte, Kanunun dördüncü kısmında incelendiği görülmektedir.

1994 tarihli Norveç Denizcilik Kanunu'nun (NDK)¹⁴⁶ dördüncü kısmı, "Taşıma Sözleşmeleri"ne ayrılmıştır. Bu kısımda, sırasıyla, "Genel Kargo Taşımaları" (13. Bölüm), "Çarter Taşımaları" (14. Bölüm), "Yolcu ve Bagaj Taşımaları" (15. Bölüm) düzenlenmiştir. Yolculuk çarteri sözleşmesi, miktar sözleşmesi ve zaman çarteri sözleşmesiyle birlikte ondördüncü bölümde yer almaktadır.

¹⁴³ HGB § 527/2'de, yolculuk çarteri sözleşmesiyle ilgili olan bölümde aksine hüküm bulunmadıkça, kırkambar sözleşmesi kümünlerinin uygulanacağı düzenlenmektedir.

¹⁴⁴ Bkz. Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform*, s. 249 vd.; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 229 vd.

¹⁴⁵ (07.11.1992K, 01.06.1993Y). Kanun İngilizce metni için bkz.

<http://www1.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=191/> (erişim: 7.7.2016).

¹⁴⁶ (N. 39, 24.06.1992 K). Kanunu'nun İngilizce metni için bkz. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf> (erişim: 7.7.2016).

Görüldüğü üzere, deniz ticareti sözleşmeleri her devletin hukuk politikasına göre farklı tasniflere tutulmaktadır. Bu durum, ilk başta uygulayıcı bakımından zorluk yaratabileceği düşünülse de, uygulamada kullanılan hazır formlar, tarafların hak ve yükümlülüklerini düzenlediğinden, aynı hukuki ilişkiye farklı hukuki uygulamaların yapılmasının önemli ölçüde önüne geçmektedir. Yine, devletlerin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler de, bu yükümlülüklerin asgari standartlarını oluşturmak suretiyle, deniz ticareti aktörlerinin önlerini görebilmelerine olanak sağlamaktadır.

1.4 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması

1.4.1 Genel Olarak

Eski zamanlarda, gemi sahibi olan donatan tüm taşıma organizasyonunu kendisi üstlenmekteydi. Teknolojik gelişmelerle birlikte artan rekabet koşulları, günümüzde bunu yapabilmeyi neredeyse imkânsız kılmaktadır. Sınırlı kaynaklarını en iyi şekilde kullanma eğiliminde olan deniz ticaretinin aktörleri, mevcut durumlarına en uygun şekilde sözleşme yapmak suretiyle avantaj elde etmek istemektedir. Birbirinden farklı talepleri olan bu kişilerin ihtiyaçlarına, tek bir sözleşme tipiyle karşılık bulunabilmesiye mümkün değildir.

Gemi yapım maliyetlerinin yüksek olması ve uzunca bir süre alması yeni donatanların ortaya çıkmasını ve mevcut donatanların filolarını genişletmesini zorlaştırmaktadır. Hâl böyle olunca, gemi ihtiyacı olan işletmeler, gemi kira sözleşmesine başvurmaktadır. Bunun dışında, bir taraftan geminin sevk ve idaresiyle ilgilenmek zorunda olan donatanın diğer taraftan ticari operasyonları yöneterek geminin tamamını en uygun fiyattan doldurması kolay bir iş değildir. İktisadi hayata hâkim, yaygın müşteri çevresi ve yeterli sermayesi olan fakat gemi işletilmesine hakim olmayan ve deniz ticaretinden pay almak isteyen girişimcilerin talepleri, zaman çarteri sözleşmesi veya donatılmış gemi kira sözleşmesi ile karşılanabilmektedir. Öte yandan, dünyanın bir ucunda piyasa koşullarına uygun imalat yapabilen tacirlerin, çok düşük taşıma ücretiyle dünyanın diğer tarafına sevk etme kaygısı, genel kargo taşımalarını konu alan kırkambar sözleşmelerini ortaya çıkarmıştır.

Görülebileceği üzere, tarafların başvurdukları sözleşmeler, hukukçular tarafından masa başında oluşturulmuş standart formlardan ibaret olmayıp, tamamen ticari

ihtiyaçlardan dolayı piyasa koşullarında kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Başta tarafların hak ve yükümlölüklerinin belirlenebilmesi ve vergisel yükümlölüklerin tayini olmak üzere pek çok hayati konuda sözleşmenin türünün doğru şekilde saptanması önem arz etmektedir. Bu endişelerle, uygulamada çok fazla tercih edilen ve yolculuk charteri sözleşmesiyle ve birbiriyle karışma ihtimali olan sözleşme tipleri, ayırt edici yönleriyle aşağıda sunulmuştur.

1.4.2 Zaman Charteri Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Zaman charteri sözleşmesi (*time charter contract, Zeitchartervertrag*), tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir (TTK m.1131/1). Uygulamada, tahsis eden donatan veya gemi işletme müteahhidi, tahsis olunan ise zaman chartereri olarak karşımıza çıkar. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır¹⁴⁷ (TTK m. 1133/1).

Geminin, ticari yönetimi tahsis olunana aittir (TTK m. 1134/1). Geminin ticari yönetiminden kasıt, geminin yüke, yolcuya veya tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanımına yönelik işlerdir¹⁴⁸. Teknik yönetimse, geminin kullanımı hususunda karar verme yetisini içerir. Bu bakımdan ticari yönetim gemiyi işletenin menfaatine hizmet ederken, teknik yönetim daha çok geminin varlığının korunması ve devam ettirilmesine yöneliktir¹⁴⁹. Böylece, geminin kullanımından kaynaklanan ekonomik rizikolar ile teknik idaresinden kaynaklanan sorumluluk tahsis eden tarafından üstlenilirken; tahsis olunan da denizciliğin kendine has rizikolarından kaçınmış olur¹⁵⁰.

Tahsis eden, geminin teknik yönetimini kaptan vasıtasıyla kullanır. Teknik yönetim kapsamında, belirlenen gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak ve sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak ile yükümlüdür (TTK m. 1133/1).

¹⁴⁷ TTK m.1131/2 hükmü, “Uygulamada zaman charteri sözleşmesinde zilyetlik tahsis olunana devredilmediği gibi, TTK’ da devredileceğine dair bir düzenleme de getirilmemiştir. TTK m.1131/1 ve TTK m.1134/1 hükümleri uyarınca tahsis olunanın, geminin ticari yönetimi kapsamındaki hususlarda talimat verme hakkına sahip olduğuna göre, zilyetliğin tahsis olunana devredilmesine gerek de yoktur” gerekçesiyle eleştirilmiştir, bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 134.

¹⁴⁸ Fehmi Ülgener, “Zaman Chartereri’nin Gemiye Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları”, MÜHFHAD, c. 10, Sa. 1-3, ss. 451-462, 1996, s. 452.

¹⁴⁹ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, s. 32.

¹⁵⁰ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, s. 104.

Gemi, sözleşmede belirtilen tarihte tahsis edildiği amaca uygun olarak hemen hareket edebilecek durumda olmalı ve sözleşme süresince tahsis olunanın emrine hazır bulundurmak mecburiyetindedir¹⁵¹. Sefere elverişli halde teslim edilen gemi, sözleşme süresince aynı standartı korumak durumundadır¹⁵². Çarter partilerde yer alan bakım (*maintenance clause*) klozu, geminin tahsis süresi boyunca hukuki ve fiili olarak kullanıma elverişli halde bulundurmasını sağlayacak bakımının tahsis eden tarafından üstlenildiğini ifade eder.

Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır (TTK m. 1134/1). Uygulamada, zaman çarter parti formlarına konulan (*employment clause*) ile gemi adamları, geminin teknik idaresi dışında kalan ticari yönetimi ilgilendiren hususlarda tahsis olunanın emir ve talimatlarına uymakla yükümlü olduğunu teminat altına alır¹⁵³. Ancak, verilen talimatlar yasal düzene (*legitimate order*) ve sözleşmede belirtilen şartlara ve amaca uygun olmak zorundadır¹⁵⁴. Çaretererin verdiği talimatlar, gemiyi, yükü veya gemi adamlarını tehdit ediyorsa kaptan bunları yerine getirmemelidir, aksi halde sorumluluğu gündeme gelecektir. Yolculuk çarteri sözleşmesindeyse, taşıtanın geminin yönetimiyle ilgili olarak kaptan ve gemi adamlarına talimat verme yetkisi bulunmamaktadır.

Ticari yönetimi kullanmanın bir sonucu olarak, ticari yönetimin neticesinde ortaya çıkan masraflar (*running costs*) ve sorumluluk tahsis olunana ait olacaktır. Böylece, navlunun dışında, geminin ticari işletesinden doğan yakıt, liman, kanal ve römorkaj ücretleri, iletişim masrafları, özel yükler için gerekli olan ilaçlama ve istif malzemesi giderleri ile komisyon ücreti tahsis olunanın cebinden çıkacaktır¹⁵⁵. Gemi adamı maaş ve diğer alacakları ile iâşe bedelleri, erzak ve levazım, sigorta (tekne, makine, mali sorumluluk sigortaları), geminin bakımı ve bakım giderleri

¹⁵¹ Bu kapsamda özellikle, gemi ambarlarının yükü kabule elverişli olması, gemi personelinin nicelik ve nitelik bakımından yeterli olması ve borda evrakının hazır olması gerekir, bkz. Terence Coghlin, W. Andrew Baker, A. John Kimbell, Julian Kenny, D. Johnny Kimball, H.Thomas J.R Belknap, *Time Charters (Admiralty Jurisdiction and Practice)*, 7. Edition, New York: Informa Law, 2014, s. 111; Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 116.

¹⁵² Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 14.

¹⁵³ BALTIME (2. Klot), NYPE 93 (8. Klot).

¹⁵⁴ Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 105.

¹⁵⁵ Fehmi Ülgener, “*Zaman Çarterinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri*”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 599-638, s. 600.

tahsis eden üzerinde kalır¹⁵⁶. Kaptan ve gemi adamları tahsis edenin müstahdemi olarak kalacağından, gemi adamı ücretlerine kural olarak tahsis eden karşılamakla yükümlü olmakla birlikte, eğer fazla mesai yaptırılmışsa bu ilave ücret de yine tahsis olunanca ödenmek zorundadır¹⁵⁷. Tahsis olunan sözleşme şartları çerçevesinde ve tedbirli bir şahsın göstermesi gereken dikkat ve özen göstermişse, ticari yönetim neticesinde meydana gelen olağan yıpranmadan dolayı sorumlu olmaz¹⁵⁸.

Tahsis olunan, elde ettiği ticari yönetim sayesinde, geminin ticari rotasını belirleyebilirken, yolculuk charterinde taşıtanın böyle bir hakkı bulunmamakta, taşıtan yalnızca kendisine tahsis edilen yerde eşyasını taşıtma imtiyazına sahip olmaktadır¹⁵⁹. Öte yandan, zaman charteri sözleşmesi her ne kadar tahsis olunana belirli bir zaman döneminde istediği kadar sefer yapma imkânı sağlasa da, istediği her yere gidebileceği anlamına gelmemektedir. Tahsis olunan ancak, taşınacak eşya ve tahsis olunan geminin niteliğine göre mutad olan ticari-coğrafi (*trading limits*) sınırlar dahilinde gemiyi kullanabilir¹⁶⁰. Bunun dışında, sözleşmeyle belirli eşyaları taşımaktan men edilmiş de olabilir¹⁶¹. Yolculuk charterinde olduğu gibi, tahsis olunanın alt navlun sözleşmesi yapmasında ise bir engel yoktur¹⁶².

Zaman charterinde ücret genellikle zaman üzerinden hesaplanmaktayken, yolculuk charterinde yüklenen veya boşaltılan eşya miktarı esas alınarak belirlenmektedir¹⁶³. Bunun bir sonucu olarak, yolculuk charterinde gecikmenin rizikosu taşıyanın üzerinde kalırken, zaman charterinde tahsis olunana geçmektedir¹⁶⁴. Diğer bir ifadeyle, yolculuk charterinde yolculuğun uzun veya kısa sürmesinin navluna etkisi olmayacağından bunun riski taşıyan üzerindedir. Zaman charterinde ise, navlun zaman esas alınarak hesaplandığından seferin uzaması taşıtan aleyhinedir. Bu sebepten, geminin tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılması sekteye uğradığı takdirde tahsis eden sorunu makul bir zaman dilimi içerisinde

¹⁵⁶ Ülgener, *Zaman Charteri*, s. 12-13; Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 91.

¹⁵⁷ Hill, *Maritime Law*, s. 179.

¹⁵⁸ Ülgener, “*Zaman Charterinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri*”, s. 605.

¹⁵⁹ Salih Önder, “*Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması*”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Sa. 7, ss. 763-792, s. 785.

¹⁶⁰ NYPE 2015 (1. Klot).

¹⁶¹ Hill, *Maritime Law*, s. 179.

¹⁶² NYPE 93 (16. Klot).

¹⁶³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 531.

¹⁶⁴ Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 98; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 6.

çözmek üzere kendisinden beklenebilecek tedbirleri almak durumundadır¹⁶⁵. Zaman charter partilerinde yer kullanım dışı (*off hire*) klozu, bu tedbirlerin alınmaması sebebiyle geminin kullanılamaması durumunda, boşa geçen günlerin tahsis olunanın aleyhine karşılıksız ödeme yapılmasının önüne geçmek amacıyla kullanılmayan süre için tahsis olunanın navlun borcundan kurtulacağı kararlaştırılmaktadır¹⁶⁶. Zaman rizikosunu tahsis olunan lehine dengeleme amacı güden klot, belirtilen şartlar gerçekleştiği takdirde tahsis edenin kusurunun varlığı aranmaksızın süre askıya alınmaktadır¹⁶⁷. Buna karşın, tahsis olunanın kusuru varsa süre işlemeye devam eder ve ücrete hak kazanılır¹⁶⁸. Sözleşmede bu yönde bir klot olmasa dahi, TTK m. 1136/2 uyarınca, geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmidört saati geçmiş olması şartıyla, ticari bakımdan yararlanılabilir bir durumda olmadığı süre için ücret ödenmez.

Ödemeler genellikle aylık veya on beş günde bir yapılması kararlaştırılmaktadır ve tahsis edilen süre, gün, ay ve yıl olarak açıkça belirtilmektedir¹⁶⁹. Tahsis ücretinin ödeme şekli sözleşmede kararlaştırılmamışsa, geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık olarak ve peşinen ödenir (TTK m. 1136/1).

Zaman charterinin, yolculuk charterinden temel farklılıklarına bakıldığında, bir kere, zaman charterinde “ticari yönetim” tahsis olunana geçerken, yolculuk charterinde ise, geminin “hem teknik hem de ticari yönetimi” taşıyan üzerinde kalmaktadır. Bunun haricinde, yolculuk charterinde, “belirli bir sefer” için tahsis söz konusuyken; zaman charterinde tahsis “belirli bir süre” içindir. Tahsis olunan, geminin ticari yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlardan sorumludur (TTK m. 1137/1). Bunun dışında, tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve hâlde iade etmekle yükümlüdür (TTK m. 1137/2) Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde, tahsis olunan, gecikilen zaman dilimi için, zaman

¹⁶⁵ Ülgener, *Zaman Charteri*, s. 14-15.

¹⁶⁶ NYPE 2015 (17. Klot) charterpartisinde, personel yetersizliği, grev, yangın, geminin tesisatındaki bozukluklar, havuzlama, temizleme, boyama, tamir ve yenileme, geminin ihtiyaten haczedilmesi, liman idaresi veya diğer bir yetkili makam tarafından tutulması, sapma, yük veya geminin müşterek avarya halleri sebebiyle tutulması gibi sebeplerle gemiden yararlanma olanağının ortadan kalktığı hallerin *off-hire* uygulamasına olanak vereceği düzenlenmiştir.

¹⁶⁷ Fehmi Ülgener, “*Zaman Charterinde Donatanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (Off-Hire Klotu)*”, BATİDER, c. XV, Sa. 3, 1990, ss. 21-48, s. 22

¹⁶⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 697. Örneğin, tahsis olunan tarafından tedarik edilen yakıtın kötü olmasından dolayı geminin makinesi arızalanmış ve gemi bir süre kullanılamamışsa, süre işlemeye devam edecektir, bkz. Ülgener, *Zaman Charteri*, s. 155.

¹⁶⁹ NYPE 2015 (11. Klot), ödemenin 15 günlük periyotlar halinde yapılacağını düzenlenmektedir.

çarteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödenmesi gereken tahsis ücretinin iki katını ödemekle yükümlüdür; meğerki, bu yüzden daha yüksek bir zararın meydana geldiği ispat edilmiş olsun (TTK m. 1137/2). Yolculuk çarterindeyse sözleşme süresince geminin zilyetliği ile birlikte teknik ve ticari yönetim taşıyanda kaldığından geminin iadesi söz konusu olmaz.

Her iki sözleşmede de geminin zilyetliği tahsis olunan tarafa geçmemektedir. Yolculuk çarterine benzeyen bir diğer özelliği de tip sözleşme oluşudur. Kuru yük taşımalarında konulan BALTIME ve NYPE ile tanker taşımacılığında kullanılan BPTIME, SHELLTIME, MOBILTIME, INTERTANKTIME formları, uygulamada en çok tercih edilenleridir¹⁷⁰. Zaman çarteri, akaryakıt (özellikle ham petrol), büyük hacimli tahıl, maden cevheri (özellikle kömür ve demir) gibi dökme yüklerin taşınmasında karşımıza çıkmaktadır ve çoğunlukla geminin tamamının tahsis edildiği tam çarter sözleşmesi görünümündedir¹⁷¹.

Yolculuk çarteri, zaman çarterinin bir türü olan yolculuk zaman çarteri (*trip charter*) ile daha benzeşir niteliktedir¹⁷². Yolculuk zaman çarteri, geminin belirli zaman dahilinde bir veya birden fazla yolculuk üzerinden tahsis edildiği zaman çarteri sözleşmesidir. Bu sözleşmede zaman unsuru önceden belirli değildir. Ticari yönetim tahsis olunana geçtiğinden, yolculuğun yapılacağı limanları kendisi belirler, gecikmenin riski onun üzerindedir. Yolculuk çarterinde ise, gecikmenin rizikosu taşıyana aittir. Süreye tabi yolculuk çarteri sözleşmesinde amaç, yolculuk süresinin uzamasının önüne geçerek taşıyan bakımından doğan menfi neticeleri berteraf edebilmektedir¹⁷³.

Zaman çarteri, dönem dönem gemi kira sözleşmesiyle karıştırılsa¹⁷⁴ da hukuki niteliği kiradan farklıdır¹⁷⁵. Gemi kira sözleşmesinde zilyetlik kiracıya

¹⁷⁰ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 83.

¹⁷¹ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 132; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 332.

¹⁷² İngiliz yazar Baughen, esasında bir yolculuk çarteri olan trip çarterin, zaman çarterinin formatına büründüğünü ileri sürmüştür, bkz. Simon Baughen, *Shipping Law*, 4. Edition, London-Newyork: Routledge-Cavandish, 2009, s. 10.

¹⁷³ Sözleşmede belirtilen sürenin aşılması durumunda ek navlun talep edilebileceği kabul edilmek suretiyle, bu amaç gerçekleşmiş olur, bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 74.

¹⁷⁴ “...yakıtın teslim edildiği tarihte geminin çarter sözleşmesi kapsamında kiralamasının gemi malikinin sorumluluğunu değiştirmede...” [Y11HD, E: 2015/7652, K: 2016/3437 T: 29.03.2016]. (<http://www.lexpera.com.tr/>), erişim:21.9.2016).

¹⁷⁵ Çağa ve Kender, zaman çarterinin eşyanın taşınmasının ön planda olduğu bir sözleşme olduğundan, gemi adamlarının hizmetinin sağlanmasının, gemi kira sözleşmesi yapmayacağı görüşüyle; Tekil, taşıma taahhüdünün bulunmaması nedeniyle gemi kira sözleşmesi

geçerken, zaman çarterinde tahsis eden üzerinde kalır. Bunun sonucu olarak, kaptan ve diğer gemi adamları da tahsis edenin müstahdemi konumundadır. Gemi kira sözleşmelerinin uygulamada tarafların yükümlülüklerinin ve sorumluluklarının genel çerçevesine düzenleyen standart sözleşmeler kullanılarak icra edilmesi, bu tereddüttün deniz ticareti hayatına yansımaları büyük ölçüde engellemiştir¹⁷⁶.

1.4.3 Kırkambar Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Taşıtanın bireysel ihtiyaçlarına göre şekillenen bir sözleşme olan yolculuk çarteri sözleşmesi, düzensiz hat taşımacılığı (*tramp*) şeklinde icra edilmektedir. Kırkambar sözleşmesinde ise, hangi geminin, hangi limanlar arasında ne zaman sefer yapacağı önceden ilan edilir. Bu nedenle, “düzenli hat taşımacılığı”¹⁷⁷ (*liner transportation*) ve “genel kargo taşımaları” şeklinde adlandırılmaktadır¹⁷⁸. Düzenli hat taşımacılığı, sürât ve sefer sıklığının ön planda olduğu bir taşıma türüdür¹⁷⁹.

Dökme yükler ve taşıma bakımından özel bakım (canlı hayvana nezaret etme vs.) veya ekipman (tanker, soğutma tesisatı vs.) isteyen yükler için pek elverişli olmayan kırkambar sözleşmesi, yükü özellik arz etmeyen ve küçük partiler halinde parça yükü (*break bulk*) olan taşıtanın ekonomik olarak başvurabileceği en uygun yoldur¹⁸⁰. Kırkambar sözleşmesinde navlun tarafların karşılıklı müzakeresi neticesinde kararlaştırılmaz. Belirli bir tarife esasına göre, taşınan yüke navlun alınır. Yükleme ve boşaltma yer ve zamanı da önceden ilan edildiğinden, bekleme

olamayacağını ifade etmektedir, bkz. Çağa ve Kender, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 8; Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, s. 31. Bu görüşlerin aksine, Kaner, geminin maliki (veya gemi işletme müteahhidinin) geminin yüke ait elverişli yerlerine ilişkin yararlanma (kullanma) hakkını çarterere devrettiği için gemi kirası olduğu görüşündedir. Yazar, Kanunda gemi kira sözleşmelerinin zaman çarterinden ayrı tutulmak suretiyle düzenlenmesinin hukuk politikası icabı olduğunu da belirtmiştir, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 11.

¹⁷⁶ Genellikle 5-10 yıllık uzun süreli anlaşmaya dayanan gemi kira sözleşmesi akdedilirken yaygın olarak Barecon 2001 formu kullanılmaktadır.

¹⁷⁷ Düzenli hat taşımacılığını RK m. 1/3'te yapılan tanımlamadan hareketle, ilan veya benzeri yollarla kamuya teklif olunan ve belirli limanlar arasında düzenli tarife altında aleni zaman çizelgelerinde belirlenmiş sefer günlerine uygun olarak işletilen gemilerle gerçekleştirilen taşımacılık hizmeti olarak ifade edebiliriz.

¹⁷⁸ Doktrinde Kaner'in de isabetli şekilde ifade ettiği üzere, seferin düzenli veya düzensiz oluşu tek başına kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmelerini ayırmada hukuki bir kriter olarak kullanılamaz. Zira Kanunda böyle bir tasnif bulunmamaktadır. Bu ayırım, yalnızca sözleşmelerin uygulamada kullanılış biçiminden doğan bir ayırımdır. Bkz. İnci Kaner, “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı”, MÜHFAD, 1996, c. 10, Sa. 1-3, ss. 426-432, s. 432.

¹⁷⁹ Yük sahiplerinin eşyalarını piyasaya zamanında ve zarar görmeden ulaştırabilmesi seyir güvenliği ve hızlı yüksek gemilerin kullanılabilmesiyle mümkün olmaktadır, bkz. Selda Ulukaya, *Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları: Hakim Durumun Kötüye Kullanılması*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015, s. 65.

¹⁸⁰ Ulukaya, *Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları*, s. 65.

süreleri (starya, sürestarya) ve ücreti gündeme gelmez. Gemi ilan edilen saat ve dakikada kalkar. Yükün zamanında teslim edilememesi veya teslim alınamaması durumunda, taşıyanın fazladan bekleme yapmak gibi bir yükümlülüğü söz konusu değildir.

Taşıyan, yolculuk charterinde, “belirli bir gemiyi” kısmen veya tamamen tahsis ederek, navlun karşılığı denizde taşımayı üstlenirken; kırkambar sözleşmesinde, “ayırt edilmiş eşyayı” navlun karşılığı denizde taşımayı üstlenir (TTK m.1138/1-b). Diğer bir deyişle, yolculuk charterinde taşıma taahhüdünü ferdileştiren unsur “gemi” iken; kırkambar sözleşmesinde “eşya” olmaktadır. Uygulamada pek karşılaşılmasa da, geminin bir kısmının, kısmî yolculuk charteri sözleşmesiyle çartere tahsis edilerek, geri kalan kısmın ise, kırkambar sözleşmesiyle eşya taşınmasına konu olabilmesi mümkündür. Karşılaşılması daha muhtemel diğer durum ise, tam yolculuk veya zaman charteriyle geminin tamamını tahsis eden chartererin, birden çok taşıtanla, alt navlun sözleşmesi olarak kırkambar sözleşmesi akdetmesidir. Yolculuk charterdirinde genellikle geminin tamamı tahsis edilmekte ve taşıyanın karşısında tek bir taşıtan bulunmaktadır. Kısmi yolculuk charterinin görüldüğü istisnai hallerde birden fazla taşıtan bulunabilir. Kırkambar sözleşmelerindeyse, taşıyanın karşısında çok fazla taşıtan bulunur.

Yolculuk charterinin aksine, kırkambar sözleşmesinde gemi tahsisi söz konusu değildir. Taşıyan, taşınacak eşyaları, yüke elverişli olmak kaydıyla geminin dilediği ambarında taşıyabilir. Eşyanın taşınacağı geminin sözleşmede ferdin tayin edilmesi durumu değiştirmez¹⁸¹. Geminin teknik ve ticari yönetimi yolculuk charterinde olduğu gibi taşıyan üzerindedir. Kaptana talimat verme yetkisi bulunmayan taşıtanın, denizde eşya taşıma operasyonu üzerinde tasarruf yetkisi bulunmaz¹⁸². Kırkambar sözleşmelerinde yapılacak taşıma için ayrıca yazılı bir sözleşme düzenlenmez¹⁸³. Taşıtan veya temsilcisine verilen konimentonun bir yüzü, yapılacak taşımaya ilişkin şartları içerir. Yani kırkambar sözleşmesinde, taşıma

¹⁸¹ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 141.

¹⁸² Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, s. 37; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, ss. 326-327.

¹⁸³ “Oysa, her ne kadar davacı tarafından yazılı bir navlun sözleşmesi ibraz edilmemiş ise de, delil olarak konişmento ve gümrük beyannamesine vs.dayanılmış olup,kırkambar taşımalarında konişmento,kural olarak aynı zamanda navlun sözleşmesinin içeriğini de kanıtlayan bir belgedir.Bu nedenle, konişmento, yalnız taşıyanla gönderilen arasında (TTK.1110/1) değil, aynı zamanda taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkileri de düzenler.” [Y11HD., E. 2009/7958 K. 2011/897 T. 31.01.2011] <http://www.lexpera.com.tr/> (erişim:21.9.2016).

senedi ve taşıma sözleşmesi tek bir metinde toplanmaktadır¹⁸⁴. Yolculuk çarteri sözleşmesinde, sözleşmeyi takiben ayrı bir konişmentonun düzenlenmesi genel bir uygulama olmasına karşın, istisnaen, bazı çarterpartiler hem yolculuk çarteri sözleşmesini hem de konişmentoyu tek bir metinde toplar. Örnek olarak tanker taşımalarında kullanılan ASBATANKVOY formu gösterilebilir.

Yapılan mukayese neticesinde, yolculuk çarterinin, taşıtanın taleplerini karşılayan ferdi bir sözleşme görünümündeyken; kırkambar sözleşmesinin, belirli bir tarife esasına göre hizmet veren kitlevi (*massenvertrag*) bir sözleşme olduğu sonucuna varılabilir¹⁸⁵.

1.4.4 Gemi Kira Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Gemi yapım maliyetlerinin yüksekliği ve uzun süre alması karşısında, geminin çıplak, donatılmış veya finansal kiralama ihtiyacı doğmaktadır¹⁸⁶. Genellikle uzun süreli kontarlara (5-10 yıllık) konu olan gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir (TTK m.1119/1). Uygulamada kiralayan donatan, kiracı ise gemi işletme müteahhidi olarak karşımıza çıkar. Kiracı, kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, diğer bir deyişle, “gemi işletme müteahhidi” olarak, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır; gemi malikinin donatan sıfatı ise ortadan kalkar (TTK m.1061).

Kiracıya karşı eşya taşıma taahhüdü altına girmeyen kiraya verenin asli borcu, sözleşmede belirtilen şartlar çerçevesinde kullanılmak üzere geminin zilyetliğini kiracıya devretmektir¹⁸⁷. Kiracının zilyetliği doğrudan fakat fer’i niteliktedir. Yolculuk çarterinde geminin zilyetliği taşıtana geçmez, taşıyanda kalır.

¹⁸⁴ Kırkambar sözleşmeleri, bu özelliği sebebiyle, Anglo-Amerikan Hukuku’nda, “*liner bill of lading*” olarak anılmaktadır. Kırkambar sözleşmesine konu taşıma ilişkisinde, *booking note*, hem taşıyan ile taşıtan hem de taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilere uygulanır.

¹⁸⁵ Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 230.

¹⁸⁶ Gemi kira sözleşmesi işleticisine, ihtiyaç duyduğu anda ve daha az sermaye ile gemi edinme ve piyasayı tanıma imkanı verir. Bu avantajlar, özellikle Türkiye gibi sermayesi sınırlı girişimcileri olan ülkeler bakımından, gemi kiralama filo oluşturulabilmesine olanak tanır. bkz. Mehmet Şerif Dilek, “Çıplak Gemi Kiralama Alanındaki Gelişmeler ve Bu Konudaki Norm Sözleşmelerin Türk Denizciliğinin İhtiyaçlarına Uyarlanması”, İÜDBİE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2011, s. 83.

¹⁸⁷ Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, s. 29.

Ayrıca, taşıyan gemiyi, denize elverişli bulundurmanın yanı sıra yola ve yüke de elverişli bulundurmak zorundadır.

Geminin zilyetliğiyle birlikte kontrolü de kiracıya geçer ve kaptan ve gemi adamları kiracının hizmetine girer. Kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanabilir (TTK m. 1125/1). Taşınacak eşya, taşımanın yapılacağı limanlar, rotanın belirlenmesi kısaca gemiye hükmetme yetkisi bunların hepsi kiralayan tarafından belirlenebilme özgürlüğü vardır. Geminin zilyetliğinin tesis edilmesi, kiracıya geniş bir serbesti getirmekle birlikte, gemi üzerinde dilediğini yapabilme olanağı vermez. Çoğunlukla geminin bayrağını, işaretini, ismini, bağlama limanını değiştirebilme yetkisi bulunsada bunların sözleşmeyle sınırlandırılabilmesi mümkündür¹⁸⁸. Kiracının kirayı ödememesi, geminin bakımını ve sigortasını yaptırmaması, dikkatli ve özenli şekilde kullanmaması halinde, kirayaya veren gemi kira sözleşmesini haklı sebeple feshedebilir¹⁸⁹.

Kiracı, kiraya verenin geminin donatımı için sözleşme hükümlerine göre gemide bıraktığı her tür malzeme ve teçhizatı, sözleşmenin bitiminde aynı nitelik ve nicelikte teslim etmek şartıyla kullanma hakkına sahiptir (TTK m. 1125/2). Geminin ayıplarından doğan tamirler ile bu yüzden değiştirilen parçaların giderleri kiraya verene aittir (TTK m. 1124/1). Geminin, ayıbından dolayı yirmidört saatten fazla bir süre hareketsiz kalması hâlinde, aşan süre için kira bedeli ödenmez, ödenmiş ise geri verilir (TTK m. 1124/2).

Geminin zilyetliğiyle beraber teknik ve ticari yönetim ve sorumluk kiracıya geçeceğinden, kiracı, geminin yönetim, operasyon ve seferinin tüm sorumluluğunu taşır¹⁹⁰. Bu kapsamda, geminin bakımı, geminin ayıbından doğmayan tamirler ile parçalarının değiştirilmesi ve işletme giderleri (*running costs*) kiracı tarafından karşılanmak durumundadır (TTK m. 1124/3). Ayrıca, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler de kiracıya aittir. Yolculuk charterindeyse, anılan giderlerin navlun ücretine dâhil olduğu kabul edilir ve sözleşmede ayrıca bir düzenleme olmadığı takdirde, taşıtandan bunlar talep edilemez.

¹⁸⁸ Mark Davis, *Bareboat Charters*, London: LLP, 2000, s. 3.

¹⁸⁹ Davis, *Bareboat Charters*, s. 3.

¹⁹⁰ Davis, *Bareboat Charters*, s. 4.

Kiracı, üçüncü kişilerin, geminin işletilmesinden dolayı, kiraya verene karşı yöneltecekleri tüm istemleri karşılamak yükümlülüğü altındadır (TTK m.1122/1). Sözleşme bitiminde gemiyi teslim aldığı hâliyle geri vermekle yükümlü olan kiracı, gemide ve tesisatında, normal bir kullanım tarzı sonucu meydana gelen eksiklik, değişiklik veya aşınmadan (*ordinary wear and tear*) sorumlu değildir (TTK m. 1129/1). Sözleşmenin bitiminde gemiyi iadede geciktiği takdirde kiracı, geciktiği sürenin ilk onbeş günü için kira bedeli üzerinden ve sonraki günler için kira bedelinin iki katı üzerinden hesaplanacak bir tazminatı ödemekle yükümlüdür. Fakat, kiraya veren, daha yüksek bir zarara uğradığını ispat ederse, buna hak kazanabilir (TTK m. 1129/1). Yolculuk charteri sözleşmesinde geminin zilyetliği ve yönetimi taşıyanda kalacağından, geminin iadesi diye bir şey söz konusu olmaz.

Kira bedeli, sözleşmede kararlaştırılan zamanda, bu hususta anlaşma yoksa geminin zilyetliğinin sözleşme şartları çerçevesinde kiracıya devredildiği günden başlamak üzere aylık olarak ve peşin ödenir (TTK m. 1127/1). Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür¹⁹¹. Yolculuk charteri sözleşmesindeyse, sözleşmede kararlaştırılmadıkça, taşıyanın taşıtana karşı böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Donatılmış gemi kira sözleşmelerinde (*demise by charter*)¹⁹² gemi, gemi adamları, kumanya ve yakıtıyla birlikte kiracının emrine verilir. Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını (*master and crew*) da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez (TTK m.1119/2). Sözleşmenin hukukî niteliği, gemi kira sözleşmesi olarak kalmaya devam eder. Gemisini kiralayan malik, yönetim klotuna (*management clause*) binaen ve kiracının

¹⁹¹ Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olacağına onun lehine” yaptırılması zorunludur (TTK m. 1126/1). Uygulamada, genellikle kiracı her türlü riziko bakımından sözleşme ve poliçede sigortalı olarak gösterilmekte, kiracının mülkiyet menfaatinin bulunmaması sebebiyle bu tür sözleşmeler TTK m. 1408/1 uyarınca hükümsüz sayılmaktadır. Emredici nitelikteki bu hükme karşın, uygulamada bu sözleşmelere etki tanındığı saptanmıştır. Bu tür sorunları ortadan kaldırmak maksadıyla, sigorta sözleşmesinin “kimin olacağına onun lehine” (to order) yapılması uygun görülmüş, böylece her somut olayda, menfaat sahibinin olacağının saptanabilmesi ve sigorta güvencesinin onun lehine işletilmesinin önü açılmıştır, bkz. Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul: XII Levha yayınları, 2012, ss. 397-398.

¹⁹² Donatılmış gemi kira sözleşmeleri, denizyolu petrol taşımalarının patlamasıyla birlikte gittikçe önem kazanmış ve gemi finansmanındaki yeni metodlar, deniz ticareti sözleşmeleri arasındaki yerini sağlamlaştırmıştır, bkz. Sheldan A. Gebb, “*The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis*”, Tulane Law Review, V. 49, N. 4, 1975, pp. 764-784, p. 765.

temsilcisi sıfatıyla gemiyi yönetmektedir¹⁹³. Kiraya veren, yönetim ücreti (*management fee*) karşılığında, geminin kullanılmasının yanında, kiracıyı temsilen gemiyi donatma, bakımını yaptırma ve gemi adamı temini gibi ek hizmetler sunmayı üstlenir¹⁹⁴. Böylece, geminin yönetiminin yanında gemi adamlarının sorumluluğu da gemiyi kiralayana geçmektedir. Geminin gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verildiği kira sözleşmelerinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülüklerden kiraya veren, kiracı ile birlikte ve müteselsilen sorumlu olur.

Taşıma taahhüdü içermeyen gemi kira sözleşmelerinde ödenecek olan bedel navlun olarak nitelendirilemez, burada tipik bir kira alacağı söz konusudur. Yolculuk charteri sözleşmesiyle arasındaki farklılıklardan bir diğeri de vergisel yükümlülüklerle ilişkindir. Charter sözleşmelerinden elde edilen gelir ticari kazanç kapsamında değerlendirilmekte ve artan oranlı uygulanan (%15-35) gelir veya kurumlar vergisine tabi olmaktadır¹⁹⁵. Geminin kiralanmasından elde edilen gelir ise gayrimenkul sermaye iradı olarak %20 oranında gelir vergisi uygulanmaktadır (GVK m.70). Son olarak, gemi kira sözleşmesinin sicile şerh verilebilmesi mümkün iken, yolculuk charteri sözleşmesine böyle bir olanak bulunmamaktadır. Böylece, geminin mülkiyeti kira sözleşmesi devam ederken devredilse bile, yeni malik bu sözleşme çerçevesinde geminin kullanılmasına katlanmak zorunda kalır. Yeni malikin devirden önceki yapılmış olan yolculuk charteri sözleşmesiyle bağlı kalma zorunluluğu bulunmamaktadır.

Gemi kira sözleşmesi, yolculuk charterinden ziyade, zaman charteri sözleşmesiyle benzeşen bir sözleşmedir. Emek ve sermayeyi organize ederek gemiyi deniz ticaretinde kullanan kimse tahsis eden olduğundan, zaman charterinde gemi kirasından farklı olarak, tahsis edilenin gemi işletme müteahhidi ve donatan sıfatı bulunmamaktadır¹⁹⁶. Bunun neticesinde, geminin işletilmesinden dolayı üçüncü kişilerin kiraya verene karşı yöneltecekleri tüm talepleri karşılama yükümlülüğü bulunmaktayken, zaman charterinde tahsis olunanın böyle bir

¹⁹³ Zehra Şeker Ögüz, *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2003, s. 10.

¹⁹⁴ Didem Alhantürk Light, “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Teskiline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, İTÜSBD, Sa. 8, 2005, ss. 149-172, s. 151.

¹⁹⁵ Cem Üstüner, *Sektörün Uluslararası Rekabet Gücüne Etkisi Bağlamında Deniz Ticaretinin Vergilendirilmesi*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2009, s. 170.

¹⁹⁶ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 110.

yükümlülüğü bulunmamaktadır¹⁹⁷. Ayrıca, zaman çarteri sözleşmesinin konusunu, yalnızca donatılmış gemiler oluşturabilirken, gemi kira sözleşmesinde mevcut veya inşa edilecek mürettebatsız gemiler veya gemiyle birlikte onun mürettebatı konu edilmektedir¹⁹⁸.

1.4.5 Miktar Sözleşmesi

TTK'da yer verilmeyen miktar sözleşmesi¹⁹⁹ (*volume contract*), RK'da²⁰⁰ yapılan tanımdan hareketle, belirli bir miktardaki eşyanın, kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden çok seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesi şeklinde tanımlanabilir²⁰¹ (RK m. 1/2). Miktar sözleşmesiyle taraflar, her bir sefer öncesinde ayrı ayrı sözleşme yapma zahmetine katlanmaksızın henüz ilk taşıma yapılmadan önce karşılıklı taleplerini ortaya koyarak ve bunları müzakere ederek bir çözüme varırlar. Meyve, sebze, kömür, demir cevheri ve petrol taşımacılığında sıklıkla başvurulanan miktar sözleşmesi, çoğunlukla FOB veya CIF satışı takiben gerçekleşmekte ve taşıtan tahtında ekonomi gücü yüksek şirketler bulunmaktadır²⁰². Taşıtan ve yükleten genelde aynı kişilerdir²⁰³. ABD

¹⁹⁷ Önder, “Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması”, s. 781.

¹⁹⁸ Önder, “Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması”, s. 781.

¹⁹⁹ Miktar sözleşmesini ifade etmek için uygulamada “*contract of affreightment*” ifadesi tercih edilmekle birlikte, öğretide sözleşmeyi daha iyi ifade edeceği düşünülerek “*volume contract*” şeklinde yer verilmektedir. Nitekim RK'da da bu şekilde ifade edilmiştir. “*Contract of affreightment*” teriminin genel olarak navlun sözleşmelerini ifade etmek üzere kullanıldığı da göz önünde bulundurulursa, karışıklığa yol açmamak adına böyle bir çözüm tarzının benimsenmesi yerinde gözükmektedir. Türk hukuk öğretisinde de, miktar sözleşmesi yerine, “*volume*” teriminin geminin yükleme kapasitesini ifade ettiğini ve hacim sözleşmesi olarak adlandırmanın daha doğru olacağı ifade edilmiştir. Kavram Alman hukukunda da benzer şekilde miktar sözleşmesi (*mengenvertrag*) olarak ifade bulmuştur. Bu sebeplerden dolayı, çalışmamızda Türk ve Alman hukuk öğretisinde yaygın kullanım alanına ulaşmış miktar sözleşmesi ifadesinin kullanımının yerinde olacağı düşünülerek bu yönde tercihte bulunulmuştur.

²⁰⁰ Miktar sözleşmeleri, uluslararası düzende ilk defa RK ile kendine yer edinmiştir. RK'da miktar sözleşmesiyle ilgili düzenlemelere yer verilmesinde, ABD delegasyonlarının Amerikan hukukunda yer alan ve düzenli hat taşımacılığında kullanılan servis sözleşmesini (*service contract*), uluslararası düzene oturtma çabalarının etkisi görülmüştür. Konunun RK' da yer alışı süreci ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Xiaochen Yu ve Tiansheng Li, “*A Legal Analysis of the Provisions of Volume Contract under Rotterdam Rules*”, *Frontiers of Law in China*, c. 7, Sa. 4, ss. 583-614, s. 585 vd.

²⁰¹ Öğretide Kaner, miktar sözleşmesini “*büyük ve muayyen miktardaki malların birden fazla seferde taşınmasını konu eden sözleşmelerdir*”, şeklinde; Ülgener, “*hacim üzerine belirlenen navlun karşılığında belirli bir yükün, belirli bir süre içinde birden fazla gemi ile taşınmasıdır*”, şeklinde tanımlamıştır, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 12; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 68.

²⁰² Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, ss. 68-69.

²⁰³ Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 20.

uygulanmasında, çoğunlukla taşıma işleri komisyoncusunun dahil olduğu multimodal taşımalara konu olur²⁰⁴.

Uzun süreli bir sözleşme olan miktar sözleşmesiyle taşıtan, navlun piyasasındaki dalgalanmaların olumsuz etkisinden kurtulmanın yanı sıra gemi aramakla vakit kaybetmeyerek eşyalarını zamanında sevketme imkanına kavuşur²⁰⁵. Taşıyan ise, gemiyi dolduramama riskinden kurtularak düzenli navlun geliri temin etmiş olur²⁰⁶. Taşınacak eşya sabit bir miktar üzerinden kararlaştırılabileceği gibi asgari ve azami miktarları belirtilmek suretiyle de belirlenebilir.

Taraflara karşılıklı avantajlar sağlayan miktar sözleşmesinin en önemli özelliklerinden bir tanesi esnek oluşudur. Genellikle yolculukların yapılacağı limanlar önceden kararlaştırılıken yolculuğun ne zaman başlayacağı ise taşıtanın eşyayı tedarik edeceği dönemlere bağlı olarak sonradan belirlenir²⁰⁷. Mürekkep yolculuk charterinden farklı olarak, seferlerin art arda olması ve aynı gemiyle yapılması zorunluluğu yoktur²⁰⁸. Bu özellik, tahsis edilen gemilere arada başka sözleşme yaparak eşya taşıma imkanı sağlamakta, dolayısıyla maliyetleri de düşürmektedir. Eşya miktarının bir taşıyan için çok fazla olduğu durumlarda, taşıtana karşı birden çok taşıyan ortak olarak taşıma tahhüdünde bulunabilmektedir²⁰⁹. Havuz sözleşme (*pool agreement*) olarak isimlendirilen bu durumda taşıyanlar, eşyanın taşınmasından dolayı müteselsil sorumlu olurlar.

Miktar sözleşmesiyle güdülen amaç, belirli miktar eşyanın taşınmasıdır²¹⁰. Dolayısıyla, yolculuk charteri sözleşmelerinden farklı olarak gemiden ziyade yükün ön planda olduğu bir sözleşmedir²¹¹. Nitekim gemi sözleşmede ismen tayin edilmemektedir ve taşıyanın kararlaştırılan eşya miktarını tek bir gemiyle yerine getirmesi zorunlu değildir²¹². Ancak, miktar sözleşmesinin bu özelliği, geminin

²⁰⁴ Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 19.

²⁰⁵ Miktar sözleşmesi özellikle meyve ve sebze gibi dayanıksız ürünlerin zamanında taşınabilmesi için gereken tonaj tahsisinin önceden sağlanabilmesi bakımından önemlidir, bkz. A. Kürşat Tangün, “*Gemi İşletmeyen Taşıyan*”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), GSÜSBE, İstanbul, 2006, s. 89.

²⁰⁶ Proshanto K. Mukherjee ve Abhinayan Basu Bal, “*A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*”, *Journal of Transportation Law, Logistics and Policy*, c. 77, Sa. 1, ss. 27-51, s. 2 vd.

²⁰⁷ Amasya, “*Miktar Sözleşmesi*”, s. 3521.

²⁰⁸ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 247.

²⁰⁹ Lars Gorton, *Volume Contracts of Affreightment-Some Features and Principles*, *Scandinavian Studies in Law*, V. 46, 2004, ss. 62-90, s. 65.

²¹⁰ Amasya, *Miktar Sözleşmesi*, s. 3517; Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111.

²¹¹ Amasya, *Miktar Sözleşmesi*, s. 3517; Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 248; Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111; Williams, *Chartering Documents*, s. 101.

²¹² Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111.

önemsiz olduğu veya taşımanın istenilen gemiyle yapılabileceği anlamına gelmemektedir²¹³. Aksine, taşıtan, eşyaların niteliğine uygun belirli özelliklere haiz gemilerin varlığını aramaktadır. Taraflar çoğunlukla sözleşmelere eşyanın taşınacağı geminin ismini yazmazlar yahut sadece geminin asgari gereklilikleriyle ilgili kayıtlar koyarlar²¹⁴. Böylece taşıyan, sözleşmedeki şartları yerine getirmek kaydıyla taşıma taahhüdünü dilediği gemiyle yerine getirebilir²¹⁵. Ayrıca, taşımanın tek bir gemiyle yapılması da zorunlu değildir²¹⁶.

Türk hukukunda miktar sözleşmesinin yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olduğu öne sürülmüştür²¹⁷. Gerçekten de miktar sözleşmesi, belirli limanlar arasında eşya taşınmasının üstlenilmesi bakımından yolculuk çarteri sözleşmeleriyle benzeşmektedir. Özellikle, uygulamada kullanılan çarterparti formları içerik olarak yolculuk çarteri sözleşmesini andırmaktadır. Buna karşın, belirli süre üzerine olması, taşımanın birden fazla gemiyle yapılabilmesi ve gemiden ziyade yükün ön planda olması bakımından yolculuk çarteri sözleşmesiyle mahiyet farkı yaratabilecek önemli ayrımları mevcuttur. Ayrıca, tarafların arasındaki sözleşme geminin kısmen veya tamamen tahsis edilmesiyle gerçekleştirilebileceği gibi tahsis söz konusu olmaksızın düzenli hat taşımacılığı yapan firmalar tarafından da bu sözleşmenin kullanılabilmesi mümkündür. Bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda, sözleşme serbestisi çerçevesinde tarafların koyacakları belirli klotlarla yolculuk çarteri, zaman çarteri, kırkambar sözleşmesi veya tamamen yeni bir sözleşme formatına bürünebilmesi mümkündür²¹⁸.

²¹³ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 248.

²¹⁴ Ecehan Yeşilova Aras, “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmeleri”ne İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür? ”, İÜHFİM, c. LXXI, Sa. 1, 2013, ss. 1429-1448, s. 1438.

²¹⁵ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 72.

²¹⁶ Williams, *Chartering Documents*, s. 101.

²¹⁷ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.347; Ülgener, miktar sözleşmesinin hukuki mahiyet itibarıyla, zilyetliğini korumaya devam eden taşıyanın belirli bir sonucu taahhüt etmesinden dolayı navlun sözleşmesi olduğunu belirtmiş, geminin ferdileşmemesine rağmen taşıyanın elinde bulundurduğu taşıma kapasitesinin tahsisinin söz konusu olduğundan, kırkambar sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceğini ifade etmiştir, bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 70-73. Amasya, uygulamada kullanılan miktar sözleşmesinin yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul edildiğini fakat RK’da yer alan miktar sözleşmesinin ise böyle bir özelliği olmayan bir taşıma sözleşmesi olduğunu ifade etmiştir, bkz. Amasya, *Miktar Sözleşmesi*, s. 3518. Anglo-Amerikan Hukuku’nda da yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak inceleyen yazarlar mevcuttur, bkz. Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, ss. 3-4.

²¹⁸ Öğretide Kaner, miktar sözleşmesinin, navlun sözleşmesi şeklinde ortaya çıkabileceği gibi muhtevasına göre çarter veya kırkambar sözleşmesinin özelliklerini de taşıyabileceğini belirtmiş, yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak değerlendirmemiştir, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 12; Ilgın, COA sözleşmelerinin hem yolculuk hem de zaman çarteri sözleşmesinin

Son tahlilde, benzeşen yönlerinin çokluğuna karşın miktar sözleşmesi yolculuk charteri şeklinde icra edilmek zorunda değildir. Ortaya çıkışı itibariyle mevcut deniz ticareti sözleşmelerinin ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamacağı düşünüldükçe kaleme alınmış olan ve taraflara esneklik sağlayarak pratik çözümler bulmayı hedefleyen bu melez sözleşmeyi, yolculuk charteri veya başka bir sözleşmenin türü içerisinde ele almanın sağlıklı sonuçlar vermeyeceği düşünüldükçe bu bölümde incelenmiştir.

Zaman charteri sözleşmesinde ticari yönetim tahsis olunana geçmekte, dolayısıyla charterer operasyonel risk ve maliyetlerle karşı karşıya kalmaktadır. İşte, büyük miktarlardaki eşyanın belirli zaman dilimi içerisinde taşınmasını amaçlayan chartererin, zaman charteri sözleşmesi yerine miktar sözleşmesini tercih etmesinin altında, bu risk ve maliyetlerden kurtulma gayesi yatmaktadır²¹⁹. Miktar sözleşmesinde navlun çoğunlukla taşınan eşya miktarına bağlı olarak kararlaştırılmaktadır²²⁰. Bunun dışında, navlunun yapılacak yolculuğa göre götürü şekilde belirlenebilmesi de mümkündür²²¹. Taraflar, taşınacak toplam eşya miktarı ve taşıma süresiyle ilgili düzenlemelere önem vermektedir²²².

Miktar sözleşmesinin konu olduğu taşıma ilişkilerinde kullanılan iki temel form bulunmaktadır. Bunlardan ilki, kuru yükte değerlendirilen, 1982’de BIMCO tarafından basılmış olan ve müzakereler neticesinde meydana gelen tadillerle

özelliklerini taşıdığını belirtmiştir. Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 14; s. XLIV; Tangün, taraf iradelerine göre şekillenerek hukuki niteliği değişebilen özelliği gereği, miktar sözleşmelerinin Fransız Hukuku’nda zigon sözleşmeler (*contract gigogne*) olarak nitelendirildiğini ifade etmiştir, bkz. Tangün, “*Gemi İşletmeyen Taşıyan*”, s. 90; Aksoy ve Yeşilova Aras, uygulamada sadece yolculuk charteri sözleşmesi olarak değil; yükün miktarı çok kapsamlı değilse düzenli hat taşımacılığı altında kırkambar sözleşmesi formatında da imza edilebileceğini belirtmiştir, bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 51; Yeşilova Aras, “*Hacim Sözleşmeleri*”, s. 1438; Mankowski, miktar sözleşmesinin yolculuk charterine oldukça benzemekle birlikte sözleşmede geminin muayyen hâle gelmemesinin miktar sözleşmesini yolculuk charterinden ayıran en temel fark olduğunu belirtmiştir, bkz. Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111; Rolf, miktar sözleşmesinin charter veya kırkambar sözleşmesi şeklinde düzenlenebileceğini ileri sürmüştür, bkz. Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 234; Williams, miktar sözleşmesinin hukuken yolculuk charteri sözleşmesine pek yakın olduğunu ifade etmiştir, bkz. Williams, *Chartering Documents*, s. 101; Gorton, miktar sözleşmesini yolculuk veya zaman charteri ya da genel kargo taşıma sözleşmesinin bir türü olarak sınıflandırmaya çalışmanın, taraf iradelerine aykırı sonuçlara yol açabileceğini belirtmiştir, bkz. Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 250; Tetley, genel kargo taşımalarına veya charter sözleşmelerine konu olabileceğini ifade etmiştir, bkz. Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 20.

²¹⁹ Yeşilova Aras, “*Hacim Sözleşmeleri*”, s. 1435.

²²⁰ Böylece, gecikmenin rizikosu yolculuk charterinde olduğu gibi miktar sözleşmesinde de taşıyanın üzerinde kalmaktadır, bkz. Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111; Williams, *Chartering Documents*, s. 101.

²²¹ Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 111.

²²² Kara, *Rotterdam Kuralları*, s. 67.

günümüzdeki halini almış olan VOLCOA charterpartisidir. Diğerleri ise, tanker taşımalarında tercih edilen, 1980 yılında INTERTANKO tarafından basılmış ve BIMCO tarafından da benimsenmiş olan INTERCOA 80 charterpartisidir. Bunlar dışında, geniş bir kullanım alanına ulaşamayan AFFIDIT 82 ve IDITRANS 82 formları ile diğer ikisine nazaran daha fazla tercih edilen GENCOA 2004 formları da mevcuttur²²³.

1.5 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Bir Türü Olarak Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi

Geleneksel yolculuk çarteri sözleşmeleri bir yolculuk-bir sözleşme esas alınarak hazırlanmaktadır. Buna karşın, özellikle petrol ve LPG taşımalarına konu olan tanker taşımacılığı ile kömür, demir cevheri gibi kuru yük taşımalarında belirgin olarak hissedildiği üzere, belirli iki nokta arasında birkaç taşımayı kapsayan sözleşmelere sıklıkla ihtiyaç duyulmaktadır²²⁴. İşte bu noktada, mürekkep yolculuk sözleşmesi (*consecutive voyage contract*), uzun süreli bir sözleşme ilişkisi yaratarak, taşıtana gemiyi tek bir sözleşmeyle birkaç ardışık yolculukta kullanabilme olanağı sunar²²⁵.

Mürekkep yolculuk çarteri, öğretide, taşıyanın, belirli bir süre dahilinde ve genellikle ardı ardına yapılan birden fazla yolculuk yapılması amacıyla taşıtana tahsis edildiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır²²⁶. Tanker taşımacılığında kullanılan SHELLCONSEC ile CALTEZCONSEC büyük petrol şirketlerinin bu tip taşımalar için hazırladıkları *in-house* sözleşmelerdir. Bunların dışında, INTERTANKO tarafından hazırlanan INTERCONSEC 76 formu, bu alandaki söz sahibi charterpartilerden bir diğeridir²²⁷.

Mürekkep yolculuk çarteri, geminin ferdileştiği bir sözleşmedir. Kural olarak, yolculuklar aynı gemiyle tamamlanır. Buna karşın, sözleşmenin kurulduğu sırada geminin nerede olduğu mühim değildir. Geminin eşyayı almak için sözleşmede kararlaştırılan limana başka bir limandan geleceğinin öngörülmesi, sözleşmenin

²²³ Yu ve Li, “*Volume Contract*”, s. 621.

²²⁴ Williams, *Chartering Documents*, s. 57.

²²⁵ F. John Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 7. Edition, London: Pearson&Longman, 2010, s. 4; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 531.

²²⁶ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 63.

²²⁷ INTERCONSEC 76, INTERTANKVOY 76 (I. Ve III. Kısımların) çarter partisinin eki niteliğinde olduğu belirtilmiş, ayrıca; (u) klotunu düzenleyen savaş klotunda, fesih durumunda INTERTANKVOY 76 (II. Kısım, 29 Klot) hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmiştir.

niteliğini deęiřtirmez²²⁸. Sefer sayıları sabit bir miktarla (*fixed number of voyages*) belirtilebilir veya azami bir sayıyla (*maximum number of voyages*) sınırlanabilir²²⁹. Yahut, yolculuk sayısı belirli bir sürede yapılabilecek mümkün olan en çok seferi (*as many voyage as can be completed*) de kapsayabilir²³⁰. Sözleşmenin belirli bir süre üzerine karşılaştırıldığı bu durumlarda, mürekkep yolculuk charteri zaman charteriyle benzerlik gösterir²³¹. Ancak, ticari yönetim taşıtana geçmediğinden, zaman charteri olarak nitelendirilebilmesi mümkün değildir²³².

Her bir yolculuk öncekinin birer tekrarından ibarettir. Bu nedenle uygulamada mekik sefer (*shuttle service*) olarak anılmaktadır²³³. Sözleşmelerde yer alan “*backhaul*” klozuyla, taşıyanın aynı rotayı takip ederek yükleme limanına geri gelmesi temin edilmektedir²³⁴. Ancak, taşıtanın farklı diğer seferler için farklı limanlar tayin etme yetkisini saklı tutabilir²³⁵. Dolayısıyla, liman sayısı ikiye sınırlı olmak zorunda değildir. Belirli bir coğrafi sınır dahilinde birkaç limanı kapsar şekilde de yapılabilir. *Renomination* klozuyla birlikte, sözleşmede belirtilen süre elverdiği ölçüde kısa veya uzun süreli veya birbirinden farklı sürelerde yolculukları yapabilme imkânı sağlayarak dünya çapında kullanabileceği çeşitli alternatif güzergâhlar yaratabilir²³⁶. Sözleşmenin bitimine az bir süre kalması durumunda, “*backhaul*” klozu içeren klasik mürekkep yolculuk charterinde yeni yolculuk yapmaya teşebbüs edilememekteyken, “*renomination*” klozu sayesinde, kısa sürede tamamlanabilecek yakın limanlara yeni bir yolculukla değerlendirilebilir²³⁷.

Dönüş yolculuğu çoğunlukla yükten ari olarak, safra ile tamamlanmaktadır²³⁸. Sözleşme süresi içerisinde mümkün olan en fazla yolculuğun yapılması hedeflendiğinden, safranın alınacağı nokta ile yüklemenin yapılacağı yerin yakın olmasına özen gösterilmelidir²³⁹. Nitekim, INTERCONSEC 76 (s Klozu), balast yolculuğunun hızı ve mesafesi hakkında düzenlemeleri içermektedir. Öte yandan,

²²⁸ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 346.

²²⁹ INTERCONSEC 76 (n ve nn klozu).

²³⁰ Williams, *Chartering Documents*, s. 57.

²³¹ Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 108.

²³² Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, s. 108.

²³³ Williams, *Chartering Documents*, s. 59.

²³⁴ INTERCONSEC 76 (q klozu).

²³⁵ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 88.

²³⁶ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 64-65.

²³⁷ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 65.

²³⁸ Günümüz ham petrol taşımacılığında, OBO türü gemiler haricinde, hemen hemen daima durum böyledir, bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 70.

²³⁹ Williams, *Chartering Documents*, s. 59.

geminin sefere elverişliliği her bir yolculuk bakımından ayrı ayrı değerlendirilir. Safrayla yapılan yolculuk bakımından yüke elverişli halde bulunması aranmazken, eşyanın nakledildiği taşımalarda bu yükümlülüğü tamdır.

Taşıtanların güçlü olduğu bir sözleşme olduğundan navlun taraf iradelerine göre şekillenmemektedir. Londra Tanker Brokerleri Paneli veya benzer konferanslarda kararlaştırılan navlun üzerinden anlaşmaların yapıldığı görülmektedir²⁴⁰. Yolculukların toplam gideri önceden tam olarak kestirilemediğinden, navlun, sefer başına götürü olarak veya taşınan yük miktarına bağlı olarak kararlaştırılmaktadır. Navlun zaman yerine taşınan yük üzerinden kararlaştırıldığından, ne kadar çok sefer yapılırsa o kadar çok gelir elde edinilir²⁴¹. Zaman charterinde görülen *off hire* klotuna yer verilmediğinden, gecikmenin riski klasik yolculuk charteri sözleşmesindeki gibi taşıyanın üzerindedir²⁴². Buna karşın, operasyonel giderler (*running costs*) başta olmak üzere, yakıt, yükleme ve boşaltma masrafları taşıtan tarafından üstlenilmektedir ve bu özelliğiyle zaman charterine benzer²⁴³. Örneğin, INTERCONSEC 76 (s ve t Klotu), safra almak için ve geminin tankları ile diğer donanımının temizlenmesi için kaybedilen zamanda sürastarya tarifesinden taşıyana ödeme yapılacağını teminat altına almaktadır.

Mürekkep yolculuk charteri, birden fazla taşımayı konu alan miktar sözleşmesine benzemektedir. Her iki sözleşme de belirli sayıda seferden ziyade önceden kararlaştırılan belirli bir süre içerisinde yapabildiği kadar sefer yapmasına imkân sunar²⁴⁴. Bu benzerlik, kimi zaman öğretide bir birinin içerisine geçecek şekilde ifade edilmesine yol açsa da, hukuken farklı nitelikler arz eden iki sözleşmedir²⁴⁵. Bir kere, miktar sözleşmesinde gemi ferdileşmezken mürekkep yolculuk charterinde ferdileşir ve kanuni ve sözleşmesel istisnalar haricinde sözleşmede belirtilen gemiyle yolculuk tamamlanır. Ayrıca, miktar sözleşmesinin ardı ardına olmasına gerek yoktur. Öte yandan, miktar sözleşmesinde, eşya düzenli veya düzenli olmayan hat taşımacılığıyla taşınabileceği gibi, her birinde ayrı ayrı alt yolculuk charteri sözleşmeleri yapılmak suretiyle birden fazla yolculuk charteri de

²⁴⁰ Williams, *Chartering Documents*, s. 57.

²⁴¹ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 66.

²⁴² Gorton, *Volume Contracts*, s. 68.

²⁴³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 671.

²⁴⁴ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 5.

²⁴⁵ Tangün, miktar sözleşmesinin mürekkep yolculuk charteri sözleşmesi niteliğinde olduğunu öne sürmüştür, bkz. Tangün, “*Gemi İşletmeyen Taşıyan*” s. 91.

oluşturulabilir²⁴⁶. Mükkep yolculuk sözleşmesiye, kargo taşımalarına konu olmaz ve yalnızca arzi taşımalarda tercih edilir. Mükkep yolculuk çarteri, yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü ve dolayısıyla bir navlun sözleşmesiye; miktar sözleşmesi, tarafların iradesine göre, navlun, zaman çarteri veya tamamen kendine özgü başka bir sözleşme formunda görülebilir.

1.6 Üst ve Alt Navlun Sözleşmeleri

Yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından taşımanın kim tarafından gerçekleştirildiğinden ziyade, eksiksiz, hasarsız ve uygun maliyetle gerçekleştirilmiş olup olmadığı önem taşır²⁴⁷. Taşıma zincirindeki her bir halkanın ayrı birer uzmanlık, tecrübe ve teknik alt yapı gerektirdiği göz önünde bulundurulduğunda, taşıyanın, taşımanın ifası bakımından gerekli olan tüm donanıma sahip olabilmesi oldukça düşük bir ihtimaldir²⁴⁸. Hal böyle olunca, taşıyan, başka bir taşıyana, bağımsız istifçilere veya depo ve antrepo sahibi şirketlere başvurmaktadır.

Bilindiği üzere, borcun borçlu tarafından bizzat ifa etmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça, borçlu borcunu şahsen ifa etmek zorunda değildir (TBK m. 83). Buradan hareketle, sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taşıyan, üstlendiği taşıma edimini, donatan veya gemi işletme müteahhidi sıfatıyla bizzat ifa etmek zorunda olmayıp, akdedeceği başka bir navlun sözleşmesi vasıtasıyla da borcunu yerine getirebileceği söylenebilir²⁴⁹. Öte yandan, aksi kararlaştırılmadıkça, taşıtan da navlun sözleşmesiyle kazandığı hakkını, başkasına olan eşya taşıma borcunun ifası amacıyla kullanabilmesi mümkündür²⁵⁰. Taşıyanın eşya taşıma taahhüdünü bizzat yerine getirme zorunluluğu yoktur, taahhüdün alt taşıyanlar veya yardımcı şahıslar vasıtasıyla ifası mümkündür²⁵¹.

İşte, taşıma işini üstlenen kişinin edimini yerine getirmek amacıyla, donatan veya gemi işletme müteahhidiyle yapılan navlun sözleşmesine üst (asıl) navlun sözleşmesi (*headcharter*, *Hauptfrachtvertrag*); bu sözleşmenin ifasına hizmet eden

²⁴⁶ Yu ve Li, “*Volume Contract*”, s. 610.

²⁴⁷ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 1.

²⁴⁸ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 72.

²⁴⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 26; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 9; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 13; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 141; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 28; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 312.

²⁵⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 9; Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 1.

²⁵¹ Arslan Kaya, “*Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, I. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s. 919-1031, s. 924.

diğer navlun sözleşmesine ise alt (tali) navlun sözleşmesi (*subcharter*, *Unterfrachtvertrag*) denmektedir²⁵². Burada, aynı gemi ve aynı eşya konu fakat taraflarından birisi farklı olan sözleşmeler söz konusudur²⁵³. Alt taşıyanın bu sıfatı kazanabilmesi için, tıpkı asıl taşıyan gibi taşımayı fiilen icra etmesi gerekmez. Önemli olan, eşya taşımanın taahhüt edilmesidir²⁵⁴.

Donatan veya gemi işletme müteahhidi olmadığı halde eşya taşımanın üstlenildiği durumlarda alt navlun sözleşmesi gündeme gelir²⁵⁵. Taşıtana karşı taahhüt edilen eşya taşıma ediminin ifası amacıyla donatan veya gemi işletme müteahhidiyle asıl navlun sözleşmesi yapılır, taşıtanla arasındaki sözleşme ise alt navlun sözleşmesi olarak adlandırılır. Esasında burada tek bir taşıma işi vardır fakat; iki tane denizde eşya taşıma sözleşmesi bulunmaktadır²⁵⁶. Asıl taşıyan navlun sözleşmesinden doğan borcunu asıl taşıtana karşı ifa ettiği zaman, asıl taşıtan da alt taşıyan sıfatıyla kendi taşıtanına karşı olan taşıma borcunu ifa etmiş olur²⁵⁷. Asıl taşıma sözleşmesinin taşıtanı, alt taşıma sözleşmesinin taşıyanı olarak karşımıza çıkar. Burada alt taşıyan, eşyanın taşınmasını “temin etme” gibi bir saik olmaksızın doğrudan eşyanın taşınmasını “üstlenmekte” olduğundan, taşıma komisyonculuğu söz konusu değildir²⁵⁸.

Deniz ticaretinde çok yaygın bir kullanım alanı bulunan alt navlun sözleşmeleri sayesinde, taşıma kapasitesi sınırlı olan taşıyanlar, yeni gemi iktisabına gerek olmaksızın tonaj ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Asıl navlun sözleşmesi gereğince ödenen navlun “çarter navlunu”, alt navlun sözleşmesi gereğince ödenen navlun ise “konişmento navlunu” olarak adlandırılmaktadır²⁵⁹. Alt taşıyanın alt taşıtandan tahsil ettiği konişmento navlunu, asıl taşıyana ödediği çarter navlunundan daha yüksek bir miktar olup, aradaki fark alt taşıyanın kârını oluşturur.

Navlun sözleşmesinin ifa tarzına ilişkin olan alt ve üst navlun sözleşmesi ayrımı; taraflar, hükümler ve dayandıkları temeller bakımından önem taşır²⁶⁰. Üst

²⁵² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 9; Pappenheim, *Seerecht*, s. 59-60; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 549.

²⁵³ Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 1.

²⁵⁴ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 110.

²⁵⁵ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 141.

²⁵⁶ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 141.

²⁵⁷ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 14.

²⁵⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 11.

²⁵⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 9; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 87; Pappenheim, *Seerecht*, s. 60.

²⁶⁰ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 14; Ülgener *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 92.

navlun sözleşmesinin taraflarından donatan veya gemi işletme mütteahhidi “üst taşıyan” tahtında olurken, karşısında “üst taşıtan” bulunur. Üst navlun sözleşmesinin üst taşıtanı, alt taşıma sözleşmesi bakımından “alt taşıyan” sayılmaktadır. Alt taşıma sözleşmesinin karşı akidi ise, “alt taşıtan” olarak adlandırılır. Navlun sözleşmesinin birden fazla olabilmesi de mümkündür. Bu durumda, donatan veya gemi işletme mütteahhidi ile yapılan sözleşme üst navlun, aradakiler ise gemi işleten tarafına oranla alt navlun, kendisinden sonraki ifasına hizmet ettiği sözleşmeye nazaran üst navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir²⁶¹.

Alt navlun sözleşmesi asıl navlun sözleşmesinden önce veya sonra akdedilebilir²⁶². Alt navlun sözleşmesi yapılabilmesi için taşıyanın taşıtana açıkça bu yönde bir yetki vermesine gerek yoktur²⁶³. Taşıyan taşıtanın alt navlun sözleşmesi yapmasını arzu etmiyorsa, navlun sözleşmesine bu yönde bir hüküm koydurması gerekir. Tararflar aralarındaki sözleşmeyle alt taşıma sözleşmesi yapabilmeyi yasaklayabilmeleri mümkündür. Alt navlun sözleşmesi yapılmasını yasaklayan bir hükme yer verilmesi, alt navlun sözleşmesinin hukuki geçerliliğini etkilememekle birlikte, asıl taşıyan, eşyanın gemiye yüklenmesine engel olabilir²⁶⁴.

Alt taşımanın ifasına hizmet eden asıl taşıma sözleşmesinin edimleri, alt taşıma sözleşmesinin edimlerinden daha dar kapsamda olamaz²⁶⁵. Bu itibarla, alt navlun sözleşmesinin charter sözleşmesi olduğu takdirde, asıl navlun sözleşmesinin de charter sözleşmesi olması gerekir. Zira, charter sözleşmeleri geminin tahsisini gerektirdiğinden, alt navlun sözleşmesinin charter sözleşmesi olduğu durumlarda, geminin tahsisini içermeyen bir kırkambar sözleşmesi, asıl navlun sözleşmesi olarak düşünülemez²⁶⁶. Alt navlun sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi olduğu durumlarda ise, asıl navlun sözleşmesi charter veya kırkambar sözleşmesi olabilir²⁶⁷. Aynı

²⁶¹ Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 7.

²⁶² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 27; Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 4; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 141.

²⁶³ Ülgener, Türk, Alman ve İngiliz Hukuk Sistemlerine göre, alt navlun sözleşmesi yapabilmeye olanak veren klotlar (*sublet*), var olan bir hakkı tekrar etmekten ibaret olduğunu tespit etmiştir, bkz. Ülgener, *Charter Sözleşmeleri-I*, s. 89; Çağa ve Kender, alt navlun sözleşmesi yapabilmeye yetkisinin, aksi kararlaştırılmış olmadıkça, başka bir şahsı yükleten olarak tayin edebilme hakkından doğduğunu ifade etmiştir, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 10.

²⁶⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 27.

²⁶⁵ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 14; Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 14; Ülgener, *Charter Sözleşmeleri-I*, s. 90.

²⁶⁶ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 14.

²⁶⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 10.

gerekçeyle, asıl taşımanın kısmi charter olduğu hallerde, alt taşıma sözleşmesinin tam charter sözleşmesi olabilmesi mümkün değildir.

Aynı taşıma ilişkisinde birden fazla alt navlun sözleşmesi yapılabilmesi mümkündür. Bu durumda, donatan veya gemi işletme müteahhidi tarafından yapılan sözleşme asıl navlun sözleşmesi, taşıma sözleşmesi zincirinin sonundaki sözleşme alt taşıma sözleşmesidir. Arada yer alan sözleşmelerse, donatan/gemi işletme müteahhidi tarafındakine nisbetle alt, kendisinden sonra gelerek ifasına hizmet ettiği sözleşmeye nisbetle asıl navlun sözleşmesidir²⁶⁸.

Sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereğince (*the principle of privity of contract*), her bir sözleşme yalnızca tarafları arasında ileri sürülebilir. Dolayısıyla, ilke olarak, alt taşıma sözleşmesinin taşıtanının, asıl taşıma sözleşmesinin taşıyanına karşı taşımanın ifasını talep hakkı bulunmamaktadır²⁶⁹. Buna karşın, fiili taşıyana ilişkin hükümleri düzenleyen TTK m. 1191-1192 gereği, taşıtan/gönderilen ve fiili taşıyan arasında kanuni bir ilişki yaratılmaktadır.

Asıl ve alt navlun sözleşmeleri birbirinden bağımsız olup her bir sözleşme kendi tarafları ve ilgilileri hakkında hüküm doğurur²⁷⁰. Nitekim, TTK m. 1177/1’ de açıkça, geminin tamamı veya bir kısmı yahut belli bir yeri taşıtana tahsis edilmiş olup da taşıtan üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmeleri yapmış bulunursa, yolculuk charteri sözleşmesini yapmış olan taşıyanın hak ve yükümlülükleri TTK m. 1168-1174 (yükleme/boşaltma süreleriyle ilgili) hükümlerine tabi olmaya devam edeceği ifade edilmiştir. Dolayısıyla, asıl taşıyan ile alt taşıtan arasında doğrudan bir hukuki ilişki yoktur ve bu nedenle de alt taşıtanın navlun sözleşmesinin ifasıyla ilgili olarak asıl taşıyana müracaat hakkı bulunmamaktadır²⁷¹. Asıl taşıyanla yükleten arasında düzenlenen konişmentonun hamili olduğu hallerde ise, alt taşıtan doğrudan asıl taşıyana başvurabileceği kabul edilmektedir²⁷². Asıl taşıyanın fiili taşıyan olduğu durumlarda da, TTK m. 1191/2 hükmü gereği, asıl taşıyana doğrudan başvuru imkânı bulunmaktadır.

²⁶⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 10.

²⁶⁹ Karan, *Carriage of Goods*, s. 40.

²⁷⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 27-30; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 11; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 13; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 142; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 28.

²⁷¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 11; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 142.

²⁷² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 11; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 142.

Taşımayı asıl taşıyan olarak icra eden donatan ve gemi işletme müteahhidinin yaptığı taşıma aynı zamanda fiili taşımadır²⁷³. Buna karşılık, donatan veya gemi işletme müteahhidi olmayan taşıyan tarafından ifa edilen taşıma, ifasına hizmet ettiği taşıma bakımından asıl taşıma olmasına rağmen fiili bir taşıma değildir²⁷⁴. Asıl taşıyan ve gemi adamları hariç olmak üzere asıl taşıyanın adamları, alt taşıyanın TBK m.116 anlamında yardımcı şahısları konumundadır²⁷⁵. Gemi adamlarının kusuruyla yüke verdikleri zararlardan dolayı asıl taşıyan TTK m. 1178 uyarınca sorumludur²⁷⁶.

1.7 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tarafları, Yükle İlgilileri ve Aracıları

1.7.1 Genel Olarak

Önceleri taşıtanlar eşyalarıyla birlikte seyahat etmekteyken, gemi malikleri kendi gemileriye taşıma yapmakta, hatta çoğu zaman kendi eşyasını taşımaktaydı. Taşıma sözleşmesi donatan ile taşıtan arasında imzalanmakta ve ifa edilmekteydi. Gemi maliki olmayan kişilerin deniz ticaretinde yer alması, taşıtanların eşyayla birlikte seferi tamamlamanın mümkün olmaması, taşıma zincirinin her bir halkasının, ayrı bir uzmanlık, tecrübe ve teknik alt yapıyı gerektirmekttesi, taşıma ilişkisine çok fazla kişinin müdahil olmasına yol açmıştır²⁷⁷.

Denizde eşya taşıma sözleşmesinin kurulması, çoğunlukla, denizaşırı alım satım sözleşmesini takiben gerçekleşmektedir. Denizaşırı mal satan satıcı, eşyayı alıcıya göndermek için, taşıyanla navlun sözleşmesi akdeder. Bu durumda, satıcı taşıtan, alıcı da gönderilen olarak karşımıza çıkmaktadır. Satıcının anlaştığı taşıyan ise, gemiyi yolculuk veya zaman çarteriyle (üst navlun) kendisine tahsis ettikten sonra, yine çoğunlukla, kırkambar (alt navlun) sözleşmesi yapmak suretiyle, satıcı pozisyonundaki birden çok taşıtanın eşyasını deniz yoluyla taşımayı üstlenir. Tüm bu ilişki değerlendirildiğinde, taşıyan, yaptığı üst navlun (zaman/yolculuk çarteri) sözleşmesinde alt taşıtan-üst taşıyan; alt navlun (kırkambar) sözleşmesi bakımından ise, alt taşıyan görünümündedir. Taşıyanla alt navlun (kırkambar) sözleşmesi yapan

²⁷³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 11; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 15.

²⁷⁴ Kaner, bu iki yargıdan yola çıkarak, her fiili taşımanın bir asıl taşıma olduğunu fakat her asıl taşımanın fiili bir taşıma olmadığı belirtmiştir, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 15.

²⁷⁵ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 142; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 87.

²⁷⁶ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 142.

²⁷⁷ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 72.

satıcı, alt alt taşıtan; malı varma limanında teslim alma hakkına haiz alıcı ise gönderilen sıfatlarını taşır. Öte yandan, navlun sözleşmesine konu eşya konişmentoya bağlanmış ve alıcı konişmentoyu usulüne uygun bir şekilde üçüncü bir kişiye devretmişse, gönderilen sıfatı, konimentonun meşru hamili olan kişiye ait olacaktır.

Deniz ticaretinde eşyanın taşınması süreci, özellikle teknolojinin gelişmesi ve rekabetin artmasıyla birlikte, terminalden terminale (*point to point*) yapılan taşımacılık, önce limandan limana (*port to port*), ardından da kapıdan kapıya (*door to door*) taşımacılığa evrilmiş, bunun sonucunda da daha fazla kişinin taşıma sürecine ortak olmaya başlamıştır. Günümüzde, müşterilerin ihtiyaçlarına daha fazla yanıt verebilme adına, iş bölümü ve uzmanlaşmaya gidilmekte, taşıyan, taşıma işine odaklanarak en uygun koşulları sağlama peşinde koşarken, gemiye eşyasını taşıyacak bulma işi araçlara, eşyanın gemiye getirilmesi işi yükletene kalmaktadır.

Görüldüğü üzere, yolculuk charterinde her ne kadar sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtan olarak karşımıza çıksa da, eşyanın taşınması sürecindeki aktörler bunlardan ibaret değildir. Sözleşmenin tarafı olmayan, fakat hemen hemen her taşıma ilişkisinde görülen ve “yükle ilgililer” olarak anılan gönderilen ve yükleten bulunmaktadır. Bunların dışında, temel işlevleri deniz ticareti sözleşmelerinin kuruluşuna yardımcı olmak olan sözleşme araçları da denizcilik piyasasının vazgeçilmezleridir. Deniz ticaretiyle ilgili uyuşmazlıkların çözümü, karmaşık yumağı çözebilmek her şeyden evvel tarafların haiz oldukları sıfatların belirlenebilmesiyle mümkün olabilir. Eşyanın denizde taşınması sürecine katılan kişilerin sahip olacakları sıfatlar, hak ve yükümlülüklerini tayin edeceğinden, tespitin doğru yapılması hayati önem arz eder. İşte bu bölümde, yukarıda genel portresini çizdiğimiz ilişkiye müdahil olan kişiler açıklanmaya çalışılacaktır. TTK’da açıkça tanımlanmayan bu kişileri izah ederken, öğretide ve deniz yoluyla uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen metinlerde (LVK, HK, RK) yapılan tanımlamalar göz önünde bulundurulacaktır.

1.7.2 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tarafları

1.7.2.1 Taşıyan

Yolculuk charterinde taşıyan (*carrier, Verfrachter*), ücret karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı üstlenen taraftır. Taşıyanın taşımanın yapılacağı gemiye malik

olması gerekmez. Taşıyan, eşyayı kendi gemisini kullanarak donatan (owner) sıfatıyla taşıyabileceği gibi, başkasına ait bir gemiyi de sözleşmede kullanarak gemi işletme müteahhidi (*disponent owner*) sıfatına sahip olabilir. Ancak, taşıyan olarak nitelendirilebilmesi için taşımayı üstlenmesi yeterli olup, bu iki sıfattan birine sahip olması zorunlu değildir²⁷⁸. Ayrıca, taşıyanın taşıma işini meslek olarak veya sürekli şekilde icra etmesi şart olmayıp, tek bir yolculuk içi dahi deniz yoluyla eşya taşınmasını üstlenmesi ona taşıyan sıfatı kazandırır²⁷⁹. Diğer bir ifadeyle, taşıyanlık, kanuni bir statü (TTK m.1061/1 şartlarına haiz) olan donatanlığın aksine, akdi bir statüdür²⁸⁰. Bu nedenle, taşıma işini meslek edinen kişi, taşıma sözleşmesi yapmadıkça taşıyan sayılmayacağı gibi, gemisini kiraya veren gemi sahibi de taşıyan olarak nitelendirilemez²⁸¹. Nitekim, gemi maliki olan donatan gemisini başkasına satmasına rağmen eğer eşya taşımayı üstleniyorsa taşıyan sıfatı devam eder²⁸².

Bu başlık altında üzerinde durulması gereken bir diğer kişi de fiili taşıyandır²⁸³. Fiili taşıyan (*actual carrier, ausführender Verfrachter*), taşıyanın üstlendiği deniz yoluyla eşya taşıma işinin icrasının, kısmen veya tamamen kendisine bırakıldığı kişidir²⁸⁴. Asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan fiili taşıyanın taşıma

²⁷⁸ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 138; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 302; Thomas Wieske, “*Transportrecht (Schnell Erfast)*”, 3. Auflage, Bremerhaven: Springer, 2012, s. 316; Okay ve Ilgın, donatanın iflası halinde iflas masasının da navlun sözleşmesi yaparak taşıyan sıfatına haiz olabileceğini öne sürmüştür, bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s.15; Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 3-4.

²⁷⁹ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s.14-15; Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 3.

²⁸⁰ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s.318.

²⁸¹ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 24.

²⁸² Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 44.

²⁸³ Fiili taşıyan kurumu, TTK ile getirilen önemli yeniliklerden birisidir. ETK döneminde, sözleşme nisbiliği ilkesi gereğince alt navlun sözleşmesinin yükülgililerinin navlun sözleşmesine dayanarak doğrudan başvuru olanağı yoktu ve ancak genel hükümler dairesinde başvurulabileceği kabul ediliyordu. Halbuki, hukuka aykırı davranışla zarar veren kişinin, bu eylemden dolayı doğrudan sorumluluk taşıması, hukukun bir gereğidir. Bu eksikliği giderilmek amacıyla TTK m. 1191 hükmü tesis edilmiştir. Usul ekonomisine de hizmet eden bu düzenlemeyle, yükülgiliye asıl taşıyanın yanında fiili taşıyana karşı dava açma imkanı getirilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Burak Adıgüzel, “*Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu*” İÜHFM, c. LXXI, Sa: 2, 2013, ss. 3-20.

²⁸⁴ Taşıma hukukuna hava taşımalarına ilişkin 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu ile giren fiili taşıyan kavramı, deniz taşımacılığında ilk kez 1974 tarihli Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajların Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu’nda (Atina Konvansiyonu) kullanılmıştır. LVK ve RK’da bulunmayan fiili taşıyan (*actual carrier*) kavramı, HK m. 1/2’de “*eşyanın taşınması edimi (performance) ya da taşımanın bir bölümü, taşıyan tarafından kendisine tevdi edilmiş (entrusted) herhangi bir kişi ve böyle bir edim kendisine tevdi edilmiş diğer kişiler*” şeklinde tanımlanmıştır. US COSGA’da mevcut bir fiili taşıyan kavramına rastlanmamaktadır. Buna karşın, İDK m. 251 ve ÇDK m. 42, fiili taşıyanı HK’na paralel şekilde tanımlanmıştır. HGB § 509’da, fiili taşıyan, taşıyan dışında üçüncü bir kişi şeklinde tanımlanmıştır.

taahhüdü, yükle ilgililere karşı değil, asıl taşıma sözleşmesinin taşıyanına karşıdır²⁸⁵. Bununla birlikte, bir kimsenin fiili taşıyan olarak nitelendirilebilmesi için, taşımanın icrasının mutlaka akdi taşıyan tarafından kendisine bırakılmış olması şart değildir²⁸⁶. Fiili taşıyan, akdi taşıyan gibi yolculuk charteri sözleşmesinde taşımayı üstlenmektedir fakat, akdi taşıyandan farklı olarak sözleşmenin tarafı değildir²⁸⁷. Aralarında herhangi bir hizmet ilişkisi bulunmadığından fiili taşıyan, akdi taşıyanın adamı sayılmaz²⁸⁸. Bu çerçevede fiili taşıyanı, akdi taşıyanın taşıma borcununun ifasında kullandığı yardımcı şahsı olarak nitelendirebiliriz²⁸⁹.

Fiili taşıyanın sorumluluğu asıl taşıma sözleşmesinden bağımsızdır ve doğrudan kanundan (TTK m. 1191) doğmaktadır. Ayrıca, fiili taşıyanın sorumluluğu akdi taşıyanın sorumluluğuna göre tali nitelikte değildir, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir (TTK m. 1191/4). Taşıyan, yolculuk charteri sözleşmesinin tamamından sorumlu kalmaya devam ederken, fiili taşıyanın üstlendiği kısımdan, akdi ve fiili taşıyan müteselsil (*Gesamtschuldner*) sorumluluk taşıyacaktır (TTK m. 1191/1, HGB 509). Öte yandan, fiili taşıyan, akdi taşıyanın ve akdi taşıyanın adamlarının eylemlerinden dolayı sorumluluk taşımaz²⁹⁰.

Akdi taşıyan - fiili taşıyan ayrımının dışında, Anglo-Amerikan Hukuku'nda, umumi taşıyan (*common carrier*) - hususi taşıyan (*private carrier*), şeklinde terminolojik bir ayrım mevcuttur²⁹¹. Tam charter sözleşmelerinde taşıma işini üstlenen hususi taşıyan (*private carrier*), genel kargo taşımalarında taşımayı üstlenen kişi umumi taşıyan (*common carrier*) olarak adlandırılmaktadır²⁹². Bu ayrımın hukuki önemi, taşıyanın sorumluluğu bakımındandır. Hususi taşıyanın sorumluluğu büyük ölçüde sözleşmeyle belirlenirken; umumi taşıyanın sorumluluğu kanuna dayanmakta ve hususi taşıyana nazaran daha ağır bir rejimle karşılaşmaktadır²⁹³.

²⁸⁵ Nil Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İÜHFM, c. LXXIII, Sa. 1, 2015, ss. 389-420, s. 391.

²⁸⁶ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 45.

²⁸⁷ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 45.

²⁸⁸ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 46.

²⁸⁹ Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 68; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 45.

²⁹⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 74.

²⁹¹ Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 35.

²⁹² Schoenbaum, *Maritime Law*, ss. 514-516.

²⁹³ Alexandre Von Ziegler, “*The Liability of the Contracting Carrier*”, *Texas International Law Journal*, V. 44, N. 349, ss. 330-348; Micheal Uba Busch, *Der NVOCC*, Hamburg: Lit, 2014, ss. 18-23; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 515.

1.7.2.2 Taşıtan

Yolculuk charterinin karşı âkidi olan taşıtan (*shipper, Befrachter*), deniz yoluyla eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kişidir. Taşıtan kendisine ait eşyaları taşıtabileceği gibi, başkasına ait olan eşyaları da yolculuk charterine konu yapabilir²⁹⁴. Dolayısıyla, taşıtanın, taşınacak olan eşyaya malik olması gerekmez. Taşıtan gerçek veya tüzel kişi olabilir. Taşıtan pozisyonunda devlet veya başka bir kamu tüzel kişisinin olması taşımanın yolculuk charteri olarak nitelendirilmesini engellemez²⁹⁵. Taşıtan, yolculuk charteri sözleşmesini bizzat kendisi yapmak zorunda olmayıp, uygulamada sıklıkla karşılaşıldığı üzere, temsilcileri aracılığıyla yapabildiği mümkündür. Bunun için temsilcilerin sözleşmeyi taşıtan adına ve hesabına yapmaları zorunludur. Kendi adlarına fakat taşıtan hesabına yaptıkları sözleşmelerde, taşıtan sıfatı kendi üzerlerinde kalır ve bu sıfatla taşıyana karşı sorumluluk taşırlar²⁹⁶.

1.7.3 Yolculuk Charteri Sözleşmesinin Yükle İlgili Kişileri

Yolculuk charterinde ilgili kişiler olan yükle ilgililer (*cargo interests, Ladungsbeteiligten*), sözleşmenin tarafı olmamakla birlikte, taşımanın icrasında sıklıkla kendilerine yer bulan, bu nedenle de uluslararası metinlerde ve kanunlarda kendilerine hükümler tesis edilen deniz ticaret hukukuna özgü kişilerdir. Bunlar, yükleme limanında eşyayı gemiye getirme işlemini üstlenen yükleten ve varma limanında eşyayı teslim yetkili olan gönderilenden ibarettir.

1.7.3.1 Yükleten

Yükleten (*shipper, Ablader*), navlun sözleşmesine dayanarak taşınacak eşyayı gemiye getiren yahut taşıyana ya da temsilcisine teslim eden kişidir. Anglo-Amerikan Hukuku'nda kullanılan “*shipper*” kelimesi, bizim kullandığımız taşıtan ve yükleten kavramlarını kapsamaktadır²⁹⁷. Yükleten ve taşıtan ayrımı ise, Türk ve

²⁹⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 37; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 303.

²⁹⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 37

²⁹⁶ Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 4.

²⁹⁷ Çin, Hollanda ve Rus Hukuk Sistemlerinde de, taşıtan-yükleten ayrımının bulunmadığını belirtilmiştir, bkz. Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2014, ss. 159-162.

Alman Hukuku'na özgüdür²⁹⁸. Bu durumun nedeni olarak, deniz aşırı satışların arz ettiği hukuki özellik nedeniyle, taraflara kolaylık sağlamak istenmesi gösterilmektedir²⁹⁹.

Taşıtan ile arasındaki ilişki genellikle, alım-satım, vekalet, komisyon, alt navlun gibi yolculuk charterinden ayrı ve bağımsız bir sözleşmeye dayanmakla birlikte, aralarındaki iç ilişkinin hukuki durumlarına tesiri yoktur³⁰⁰. Yükleyen, taşıtanla aralarındaki ilişkinin niteliğine bakılmaksızın, eşya gemiye yüklenmeden önce taşıtanın temsilcisi konumundadır. Taşıyan veya kaptan tarafından eşyanın taşınacağı kendisine beyan ve taahhüt edilince, yükleyen, yükle ilgili şahıs durumuna girer. Böylece, başlangıçta taşıtanın temsilcisi olarak hareket eden yükleyen, bildirimle birlikte, taşıyanla doğrudan sözleşmesel bir ilişkiye girmiş olur³⁰¹.

Taşıtan, eşyanın gemiye getirilmesi işlemini bizzat veya adamları aracılığıyla kendisi gerçekleştirirse, yükleyen sıfatıyla taşıtan sıfatı aynı şahısta birleşir³⁰². Bu durumda, taşıyana ve kaptana karşı, hem yolculuk charterinin tarafı olarak hem de yükleyen sıfatıyla hak ve yetkilere sahip olur³⁰³. Dış ilişkide, üçüncü kişinin yükleyen sıfatına sahip olabilmesi için (*Drittablader*), taşıtanın bağımsız temsilcisi (*verlangerter Arm*) sıfatıyla ve taşıtan adına hareket etmesi gerekir³⁰⁴. Taşıtana bağımlı bir müstahdemin gemiye eşya taşıması durumunda, yükleyen sıfatı taşıtan üzerinde kalır. Bu çerçevede, eşyayı teslim etmek maksadıyla taşıtan tarafından istihdam edilen liman işçileri veya bağımsız uzman firma işçileri ile geminin ruhtıma

²⁹⁸ Dierk Ernst, *Der Ablader im Deutschen Seerecht*, Hamburg, 1971, s. 2 vd. Yunan ve İskandinav Hukuk Sistemlerinde de, taşıtan-yükleyen ayrımının görüldüğü tespit edilmiştir, bkz. Süzöl, *Taşıtan ve Yükleyen*, ss. 151-152.

²⁹⁹ Alıcının akdettiği FOB ve FAS satışlarda, malı gemiye teslimle yükümlü olan satıcıya tesis edilen yükleyen sıfatıyla, koniimento düzenlenmesini ve koniimentoda gönderileni tayin etme hakkı münhasıran tanınmıştır. Böylece yükleyen sıfatına haiz satıcı, satış bedeli ödeninceye kadar eşya üzerindeki tasarruf yetkisini muhafaza edebilmektedir, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, ss. 4-5; Ernst, *Ablader*, ss. 7-8; Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 126; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 243.

³⁰⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 4; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 139.

³⁰¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 39-40; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, ss. 4-5.

³⁰² Taşıyanın belli limanlar arasında eşya taşınacağını ilan etmesi üzerine (kırkambar sözleşmelerinde olduğu gibi), bir kimsenin taşınmak üzere gemiye eşya yüklemesi durumunda taşıtan ile yükleyen sıfatı aynı şahısta birleşmiş olur, bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 16.

³⁰³ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 38. Aksoy, “shipper” ın hangi sıfatla hareket ettiğinin anlaşılabilmesi için, somut olayın ve özellikle taşıma sözleşmesinin şartlarının incelenmesi gerektiğini belirtmiştir. İnceleme sonunda, taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatıyla hareket ediyorsa taşıtan (*contracting shipper*), buna karşın eşyayı fiilen taşıyana teslim eden üçüncü kişi olarak hareket ediyorsa yükleyen (*actual shipper*) olduğu sonucuna varılması gerektiğini öne sürmüştür, bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 28.

³⁰⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 38; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 3-4; Ernst, *Ablader*, s. 5; Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 5 dn. ; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 303.

borda edilmediği durumlarda eşyayı motorla gemiye getiren motorcular, taşıyan adına hareket etmiş olsalar da taşıtana bağımlı statüleri gereği yükleten sıfatına haiz olamazlar³⁰⁵. Bunlar taşıtanın ifa yardımcılarıdır ve bu durumda taşıtan bizatihi yükleten konumundadır³⁰⁶.

Yükleten, taşıtanın temsilcisi olmakla birlikte, yolculuk charterinin tarafı haline gelmediği gibi, yüklemekten kaçınma, sözleşmeyi değiştirme veya feshetme yetkilerine de sahip olamaz³⁰⁷. Bununla beraber, yükletenin sınırlı temsil yetkisi, eşyanın teslimi ve yüklenmesi ile ilgili teknik ve hukuki işlemleri yapma hakkına engel değildir³⁰⁸. Yükletenin temsil yetkisi, eşyanın gemiye teslimi ve yüklenmesi ile ilgili bütün meseleleri kapsamaktadır³⁰⁹. Yükleten, eşyanın taşıyana teslim edilmesi, gemiye yüklenmesi, taşınması, konişmento düzenlenmesi ile diğer ilgili konularda kanun gereği taşıyana karşı taşıtandan bağımsız bir takım hak ve yükümlülükler sahip olur³¹⁰. Yükletenin bir diğer önemli fonksiyonu da, eşyanın gemiye teslimi süresince karşılaşılabilecek problemlere çözüm bularak, taşıtanı bilgilendirmesidir³¹¹. Böylece, taşıtacağı eşyanın başında bulunamayan taşıtanın menfaatleri korunmuş olur.

1.7.3.2 Gönderilen

Gönderilen (*consignee, Empfänger*), deniz yoluyla taşınan eşyayı varma limanında teslim alma yetkisine sahip olan kişidir. Yolculuk charteri sözleşmesinin tarafı olmamakla birlikte, tam üçüncü kişi yararına bir sözleşme niteliğinden kaynaklanan bir takım haklara sahiptir³¹². Gönderilenin varma limanında eşyayı talep hakkı, konişmento düzenlenmiş olan taşımalarda konişmentoya, konişmentonun düzenlenmediği taşımalarda ise, üçüncü şahıs lehine şart olarak yolculuk charterine dayanır³¹³. Yolculuk charterine konu eşya hakkında konişmento düzenlenmişse, varma

³⁰⁵ Natig Asgarov, “Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü”, AÜSBE, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2012, s. 44.

³⁰⁶ Ecehan Yeşilova Aras, *Konışmentonun İspat Kuvveti*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, s. 34.

³⁰⁷ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 39; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 4-5; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 321.

³⁰⁸ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 321.

³⁰⁹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 52.

³¹⁰ Asgarov, “Yükle İlgililer”, s. 45.

³¹¹ Ralf, *Seehandelsrecht*, s. 257.

³¹² Wieske, *Transportrecht*, s. 316.

³¹³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 4; Göğer, *Navlun*, s. 27; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 139; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 19-20; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 322.

limanında eşyayı talep hakkı konişmentonun meşru hamiline aittir. Yolculuk charterinin tarafı olmayan gönderilen ile taşıyan arasındaki hukuki münasebet konişmentoya göre tayin edilir. Bununla birlikte, uygulamada konişmentoya konan bazı kayıtlarla charter sözleşmesinde yer alan hükümlerin de gönderilene sirayet ettirilmesi mümkün hale gelmektedir³¹⁴. Eşya hakkında konişmento düzenlenmediği takdirde, eşyanın teslimini talep hakkı yükletene ait olacağından, gönderilen, yükletenin talimatıyla tayin edilir³¹⁵. Yolculuk charterinde gönderilene ismen yer verilmişse, yolculuk charteri, üçünü şahıs lehine akit niteliğindedir³¹⁶. Uygulamada gönderilen, eşyanın alıcısı, komisyoncusu veya banka olarak karşımıza çıkmaktadır³¹⁷.

Gönderilen, taşıtan veya yükletenle aynı kişi olabileceği gibi, bunların dışında üçüncü bir kişi de olabilir³¹⁸. Gönderenin taşıtanla aynı kişi olduğu durumlarda, taşıyanla aralarındaki ilişki, gönderilenin konişmento hamili olup olmadığına bakılmaksızın, aralarındaki yolculuk charterine göre belirlenecektir³¹⁹. Gönderilenin üçüncü kişi olduğu durumlarda, sözleşmede eşyanın taşıtan namına teslim alınacağı yazmadıkça, eşyayı kendi adına teslim aldığı kabul edilir³²⁰. Gönderilenin taşıtan veya başka bir kimse hesabına hareket etmesi, onun gönderilen sayılmasına engel olmaz³²¹. Eşyayı teslim alacak olan kişi, ne sözleşmede gösterilmiş ne de yükleten tarafından tayin edilmişse, taşıtan gönderilen sayılır³²².

Gönderilen, yolculuk charterinin esaslı unsurlarından olmadığından, denize atık madde ve çöp boşaltma amacıyla yapılan taşımalarda da rastlanıldığı üzere, hiç de mevcut olmayabilir³²³. Dolayısıyla, yolculuk charteri bakımından gönderilen, akdin subjektif esaslı unsuru olarak nitelendirilebilir³²⁴. Gönderilenin bulunduğu veya bulunacağı taşımalarda, gönderilenin sözleşmenin kurulduğu anda belirtilmesi

³¹⁴ “Tüm diğer koşullar charterpartideki gibidir” anlamına gelen, “*all other conditions as per charterparty*” ibaresi kullanılmaktadır.

³¹⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 42-43.

³¹⁶ Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 6.

³¹⁷ Göğer, *Navlun*, s. 27.

³¹⁸ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 139-140.

³¹⁹ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 20.

³²⁰ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 20.

³²¹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 321.

³²² Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 20.

³²³ Akıncı, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 42; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 5; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 20; Sözer, bu görüşe katılmanın zor olduğunu ifade etmiştir, bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 322.

³²⁴ Vural Seven, *Taşıma Hukukunda Gönderilen*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2012, s. 41.

zorunlu olmayıp, yolculuk bitene kadar taşıyana veya kaptana bildirilmesi mümkündür³²⁵.

Uygulamada gönderilen sıfatı, yolculuk çarteri sözleşmesiyle taşınan eşyanın konu olduğu alım satım sözleşmesinde, varna limanında eşyanın kendisine teslimini bekleyen alıcıya ait olmaktadır³²⁶. Konışmentolu taşımalarda, eşyanın mülkiyeti henüz taşıma esnasındayken devredebildiğinden, gönderilen sıfatı da, eşyanın yeni maliki olan konışmento hamiline geçmektedir.

1.7.4 Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Aracıları

Eski dönemlerde, gemi maliki olan taşıyanlar, geminin hem teknik hem ticari anlamda yöneticisi olduğundan, operasyonel ve ticari işlerin hepsini kendi başlarına yapıyorlardı. Günümüzdeyse, taşıma ilişkisine çok fazla sayıda kişinin muhatap olması ve bunun yol açtığı karmaşık ilişkiler yumağı, farklı liman kuralları ve teamülleri, yüksek hızda ve büyük hacimde inşa edilen gemilere yük bulma kaygısı ve artan rekabet koşulları, denizcilik pazarında aracıları vazgeçilmez bir konuma getirmiştir³²⁷.

Denizde eşya taşıma sözleşmelerinde aracılar, taşıyanın ihtiyaç duyduğu müşteri çevresiyle iletişimi kurarak sözleşmesinin kurulmasında ve ifasında taraflara yardımcı olan, bağımsız çalışan kişilerdir³²⁸. Broker ve acentelerin deniz taşımacılığı zincirinde bilgilendirici, arabulucu ve koordine edici fonksiyonları vardır³²⁹. Taşıma işleri komisyoncusu ise, taraflarla arasındaki anlaşmaya göre, taşıma ilişkisinde çok daha geniş fonksiyonlar ikâ edebilir³³⁰.

³²⁵ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 322.

³²⁶ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 127-128.

³²⁷ Günümüz ticari hayatında kârlılık kilit bir kavramdır. Kârlı bir işletme bir taraftan düşük maliyetlerle rekabette öne geçme diğer taraftan da geniş müşteri çevresine ulaşma hedefi güder. Deniz ticaretinde geçmiş yöntemlerin aksine donatan müşteri çevresinin büyük çoğunluğu ile bizzat sözleşme imzalayabilmesi mümkün değildir. Bugün geline nokta donatan farklı coğrafyalarda şubeleşip sabit ve yüksek maliyet yaratmak yerine, uygun bir komisyon karşılığında aracı kullanmaktadır. Ayrıca, aracıların sağladığı hizmetler de geçmişe oranla çeşitlilik kazanmış ve taşıyanların ihtiyaçlarına karşılık bularak bir anlamda taşıyanları kendilerine bağımlı kılmaktadır. Sonuç olarak, modern deniz ticaret hayatının etkin ve verimli işleyişi deniz ticareti aracıların varlığını vazgeçilmez kılmaktadır.

³²⁸ Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 39.

³²⁹ Gorton, *Chartering Practice*, s. 30.

³³⁰ Uygulamada kendilerine önemli bir yer edinen taşıma işleri komisyoncularının, müekkilleri ve birbirleriyle olan ilişkilerinin daha düzenli işlemesi için dernekleştiği görülmektedir. FIATA, resmi sıfatı olmayan fakat komisyoncu ve lojistik firmasından oluşan 40.000'i aşkın üyesi olan bir sivil toplum kuruluşudur. Komisyonculuk ilişkilerini düzenleyen "FIATA Model Rules" adında bir dizi kuralları yayınlamıştır. UTİKAT, bu kurumun Türkiye'de temsilciliğini yürütmektedir.

Temsil yetkisinin kapsamına göre, belirli başlı deniz ticaret araçları sırasıyla şu şekildedir:

1.7.4.1 Taşıma İşleri Komisyoncusu

Eşya taşıma süreci, her biri ayrı uzmanlık gerektiren bir dizi işlemi takiben gerçekleşebilmektedir. Özellikle, kendi üretim ve pazarlama süreçlerine odaklanarak düşük maliyetle kapıdan kapıya taşıma yapabilmeyi arzulayan tacir taşıtanlar, kendileri bu hizmeti sağlayabilecek kişilerle çalışmaktadır. Bu anlamda tedarik zincirinin önemli bir bağlantı halkası olan taşıma işleri komisyoncusu³³¹, TTK'nın Taşıma Hukuku'nu düzenleyen dördüncü kitabında m. 917-930 arası düzenlenmiştir³³².

Taşıma işleri komisyoncusu (*freight forwarder, Spediteur*), taşıtanla³³³ yaptığı sözleşmeyle, ücret karşılığında eşya taşıtmayı üstlenir (TTK m.917/1). Eşyanın taşıtılması borcu, taşıma işinin örgütlenmesini ve özellikle; taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek, gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak, yükümlülüklerini kapsar (TTK m.918/1).

Komisyoncunun yükümlülüklerinin kapsamına ayrıca, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimlerin yerine getirilmesi de girer (TTK m.918/2). Aksi öngörülmedikçe, komisyoncu, sadece bu edimlerin yerine getirilmesi için gereken sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür (TTK m.918/2). Taşıma işleri komisyoncusu, gerekli sözleşmeleri, kendi adına taşıtan hesabına (dolaylı temsil)

³³¹ Uygulamada İngilizce ismi “*freight forwarder*” olarak bilinen taşıma işleri komisyoncusu, doktrinde çoğunlukla “taşıma işleri organizatörü” olarak nitelendirilmektedir. Kanaatimizce de, doktrinin kullandığı bu ifade, “*freight forwarder*” kavramını karşılamaya daha elverişlidir. Öte yandan, kanunda yer alan açık düzenleme karşısında başka bir ifadenin kullanılması, yasal dayanaktan yoksun olacağı gibi karışıklığa da yol açabilir. Bu endişeyle, çalışmamızda kanuni ifade tarzına uygun olarak “taşıma işleri komisyoncusu” ibaresi kullanılmıştır.

³³² Taşıma İşleri' nin ayrı bir kitap olarak düzenlenmediği ETK' da, taşıma işleri komisyonculuğu, Kanunun Kıymetli Evrak başlıklı üçüncü kitabında m. 808-815 arası düzenlenmiştir.

³³³ TTK' da taşıma işleri komisyoncusu izah edilirken, kara taşıma hukukuna hakim olan dil kullanılarak “taşıyıcı” ve “gönderen” ifadeleri kullanılmıştır. Çalışmamızda, gönderen ve taşıyıcı yerine, deniz ticaret hukuku bakımından daha uygun bir terminoloji olması ve karışıklık yaratmaması adına, taşıtan ve taşıyan sözcükleri tercih edilmiştir.

yapabileceği gibi, yetki almış olması şartıyla, taşıtan adına ve hesabına (doğrudan temsil) da yapabilir (TTK m.918/3). Komisyoncunun, iş sahibini doğrudan temsil ederek yaptığı sözleşmeler ile kurulmasına aracılık ettiği sözleşmelerde taşıtan sıfatı iş sahibinin üzerindeyken; dolaylı temsil durumunda, komisyoncu taşıtan pozisyonunda olur³³⁴. Komisyoncu edimlerini yerine getirirken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle ve onun talimatlarına uymakla yükümlüdür (TTK m.918/4). Bu çerçevede komisyoncu, mevcut şartlardaki en uygun güzergah ve taşıtı belirleyecek, taşıtanla gerektiğinde müzakere ederek onun adına en avantajlı sözleşmeyi imzalayacaktır³³⁵.

Taşıyan eşyanın taşınmasını üstlenirken, taşıma işleri komisyoncusu eşyanın taşıttırılmasını üstlenerek taşıma işlerini organize etmektedir. Bununla birlikte, taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Taşıma işleri komisyoncusu tarafından üstlenilen taşıma, normal bir taşıyanla yapılacak taşımadan daha hızlı ve düşük maliyetle gerçekleştirildiğinden eşyasını taşımak isteyen kişiye ciddi avantaj sağlar³³⁶. Taşıma işleri komisyoncusu taşıma işini üzerine alırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra, olağan taşıma ücretini de isteyebilir (TTK m.926/1). Görüldüğü üzere, eşya taşımayı üstlenen taşıyanın aksine, taşıma işleri komisyoncusu taşıma işini organize etmektedir. Taşıma işleri komisyoncusunun hak edeceği ücret, verilen hizmetlere göre değişkenlik göstermektedir³³⁷.

1.7.4.2 Acente

Gemi acenteleri, geminin uğrayacağı limanlarda bulunan ve bu limanlara ilişkin bilgi ve uzmanlığını kullanarak, donatanın, taşıyanın veya chartererin işlerini halleden kişilerdir. Gemi acentesi, Gemi Acenteleri Yönetmeliği³³⁸ (GAY) m. 4/e’de, “yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya

³³⁴ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s.34.

³³⁵ Sabih Arkan; “*Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler*”, AÜHFD, c. 37, Sa. 1-4, ss. 313-326.

³³⁶ Umut Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 4, Sa. 2, 2013, ss. 181-204, s. 193.

³³⁷ İngiliz Hukukunda, ücret kararlaştırılmamışsa, teamüller de göz önünde bulundurularak hakkaniyete uygun bir ücret verilmesi gerektiği kabul edilmektedir, bkz. David A. Glass, *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contract*, 2. Edition, London: Informa Law, 2012, s. 116.

³³⁸ (R.G. 05.03.2012 T. ve 28224 S.).

*gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluş” şeklinde tanımlanmıştır*³³⁹.

Acentenin asli edim yükümlülüğü, müvekkilinin teknik veya ticari idaresindeki geminin deniz ticaretinde kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık etmek veya müvekkili adına akdetmektir³⁴⁰. Bunun yanında, yapılan sözleşmeler hakkında bilgi verme, müvekkilinin menfaatlerini koruyucu önlemler alma ve sadakat yükümlülüğü gibi acentelik hukukundan doğan yan yükümlülükleri de bulunmaktadır. Gemi acentesinin verdiği hizmetler, bunlarla sınırlı olmayıp, tarafların anlaşmasına bağlı olarak yan edim ve yan yükümlülükler çeşitlenmektedir.

Donatan veya taşıyan acentesi olarak (*owner's agent*) sağladığı temel hizmetler şu şekildedir³⁴¹: Geminin limana yaklaşması için gerekli hazırlıkları yapmak, vinç, römorkör, klavuz talebinde bulunmak, liman masraflarını ve evrakını hazırlamak, gemi için gerekli yakıt, kumanya, gemi adamı ikmali sağlamak, teslim aldığı eşyaları gönderilene teslim edinceye kadar muhafaza etmek, navlunu tahsil, akreditif işlemleriyle muhatap olma, donatanın reklamını yapmak ve kendisine verilen diğer işler³⁴². Böylece, bir taraftan geminin limanda kaldığı süre ve buna bağlı olarak giderler azalırken, diğer taraftan yeni seferler yapma ihtimali artarak kazanç sağlanabilmektedir³⁴³.

Zaman veya yolculuk charteri sözleşmesinin gereklerini yerine getirmek adına, chartererin acentesi (*charterer's agent*) de, benzer hizmetleri ikâ eder. Yükleme limanında yükleme ve istif işlemlerini organize eder, varma limanına gelen eşyaların sayımı ve kontrolünü yapar, muhtemel eksiklik ve hasar durumlarında müvekkili adına gerekli ihbarı yapar ve eşyayı teslim alarak sahibine teslimi üstlenirler. Bir taraftan varma limanında eşyaların süratli ve sorunsuz şekilde boşaltılmasını

³³⁹ Algantürk Light, tanımın hukuken doğru olmadığını belirtmiş ve maddede sayılan hususların gemi acentelerinin faaliyetlerini izâh etmekten ibaret olduğu gerekçesiyle hükmü eleştirmiştir, bkz. Didem Algantürk Light, “*Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirme*”, AÜEHFD, Sa. 1-2, 2006, ss. 261-276, s. 271.

³⁴⁰ Kübra Var, “*Gemi Acenteliği Sözleşmesi*”, AÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2015, s. 18.

³⁴¹ Didem Algantürk Light, “*6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi*”, İTÜSBD, , Sa. 24, 2013, ss. 1-11, s. 5.

³⁴² Mazhar Nedim Göknil, “*Deniz İşleri Acentelerinin Garp ve Türk Hukuklarındaki Durumları Konusunda Bir Araştırma*”, İÜHFM, c. XVII, Sa. 3-4, 1952, ss. 619-650; s. 621 vd.; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 534; Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, s. 17-18.

³⁴³ Göknil, “*Deniz İşleri Acenteleri*”, s. 629.

sağlarken, diğer taraftan da sonraki sefer için geminin ihtiyacı olan yükü tedarik etmeye çalışılır³⁴⁴. Liman acentesi (*port agent*), gemi için belirli limanlarda başta pilotaj ve römorkor olmak üzere çeşitli mal ve hizmetleri tedarik eden acentedir³⁴⁵. Yolculuk charterinde karşılaşılan bir diğer acente olan yük acentesiye, gemide taşınan eşyanın menfaatini korumak adına yapılan sözleşmelere aracılık eden veya bizzat akdeder³⁴⁶.

Taraflar adına müzakereleri yöneten ve sonuçlandıran acente sahip olduğu yetkileri, ihtiyacın ne olduğuna ve kimi temsil ettiğine göre sözleşmede farklı kapsamlarda düzenlenmektedir³⁴⁷. Tali acente, bir acentenin kendi nam ve hesabına işlem yapmak üzere verdiği yetki dahilinde faaliyette bulunan acenteyi, koruyucu acenteyse, gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi ifade eder (GAY m. 4/e-f). Acente sözleşme imzalarken bu yetkiye temsil olunan adına (“*for and on behalf of*”, “*on account of*”, “*as agent only*”) kullandığını belirtmek zorundadır. Aksi takdirde, sözleşmenin tarafı haline gelir ve sözleşmenin doğurduğu yükümlülüklerden dolayı şahsi sorumluluk taşır³⁴⁸. Önemle belirtilmelidir ki, ülkemizde gemi acenteleri, ancak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilecek yetki belgesiyle faaliyet gösterebilirler (GAY m. 5).

Gemi acentelerin verdiği hizmetler ve uygulamada kendilerine güvenilerek tahsis edilen temsil yetkisi, onların “deniz ticaretinin karadaki temsilcileri” olarak anılmasına yol açmıştır³⁴⁹. Bu yetkilerin mevcudiyetine karşın, özel olarak kendisine verilmiş bir yetki olmadıkça, donatan veya taşıyan adına navlun sözleşmesi imzalayamaz veya konişmento düzenleyemeyiz; dolayısıyla, akdin eksik veya kötü ifasından dolayı taşıyanı temsilen kendisine dava da yöneltilemez³⁵⁰. Parayı tahsil etme yetkisi varsa, mümkün olan ilk fırsatta bu parayı müvekkiline ulaştırmalıdır. Gemi acentesi, yaptığı hizmetler karşılığı olarak, Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret

³⁴⁴ Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, s. 6. Yolculuğun balast ayağının kısaltılması, geminin haftasonu ve diğer tatil günleriyle karşılaşmasından kaçınılması ve limanda gereksiz beklemelerin önüne geçilmesi, yolculuğun daha ekonomik ve kârlı bir şekilde tamamlanmasına hizmet eder, bkz. Stopford, *Maritime Economics*, s. 51.

³⁴⁵ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 534.

³⁴⁶ Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, s. 33.

³⁴⁷ Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 33.

³⁴⁸ *Seatrade Groeningen v. Geest Industries (The Frost Express)* (1996). Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/> erişim: 27.12.2016).

³⁴⁹ Göknil, “*Deniz İşleri Acenteleri*”, s. 619.

³⁵⁰ Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, s. 33.

Tarifesi'ne³⁵¹ uygun bir ücrete hak kazanır³⁵²³⁵³. Bu ücretin yanında, yaptığı olağanüstü giderleri de talep edebilir.

Simsar ve taşıma işleri komisyoncusunun aksine gemi acentelerinin müvekkiliyle ilişkileri süreklilik arz eder. Acente, devamlı bir ilişki isteyen fakat bağımlı bir tacir yardımcısının ve şubenin getirdiği ekonomik külfetlere katlanmak istemeyen donatanlar için ideal bir çözüm sunar³⁵⁴. Her iki tarafın menfaatine çalışan simsardan farklı olarak acente, genellikle tek bir tarafın menfaatlerine hizmet eder³⁵⁵. Bununla birlikte, aynı acentenin hem taşıyan hem de taşıtan tarafından tayin edilmesi de mümkündür³⁵⁶.

1.7.4.3 Gemi Brokeri

Uygulamada charter sözleşmelerinin akdetilmesinde en çok başvuru alan araçlardan bir diğeri de brokerdir³⁵⁷. Kural olarak, taşıma işleri komisyoncusu, eşyasını taşıttıran kişinin menfaatlerini; acente, sadece taşıyan veya taşıtanın menfaatlerini korumakla yükümlüdürken, simsar, her iki tarafın menfaatini korumakla (*objektiver Vermittler*) yükümlüdür³⁵⁸. Hukuki vasfı simsar olan gemi brokerinin tarafları “temsil” yetkisi bulunmadığından, yaptığı faaliyet sözleşmenin kurulmasına

³⁵¹ “Acenteye ücret kazandıran hukukî olgu, acentenin edimini ifa etmiş olması değil, üçüncü kişiyle sözleşmenin yapılmasıdır; ücret hakkını doğmasında da esas söz konusu sözleşmenin ifasıdır. Duruma göre bir tarafın ifası yeterli olabilir. Acente, müvekkili ile üçüncü kişinin yaptıkları sözleşmenin taraflardan birince ifa edilmesine, ifa edilmemesine veya ifa edilmeyeceğinin anlaşılmasına göre ücrete hak kazanacaktır. İlkeler şunlardır: sözleşmeyi taraflardan biri ifa etmişse acente ücrete hak kazanır. İfa etmeyen müvekkil ise acente gene ücretini alır. Müvekkilin sözleşmeyi kısmen, tamamen, gereği gibi veya öngörüldüğü şekilde ifa etmeyeceği kesin ise acente gene ücrete hak kazanır; meğerki, sözleşmenin hiç ifa edilmemesi acenteye bağlansın” TTK madde gerekçeleri, m. 114.

³⁵² Gemi acentesinin ücret hakkı, Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ ile belirlenmiştir (R.G. 10.03.2008 T. ve 26812 S.). Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Hacı Kara, “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”, GÜHFD, c. XVII, Sa. 3, 2013, ss. 61-79.

³⁵³ Taraflar sözleşmeyle acentelik ücretini serbestçe belirlemekte ve yazıya dökerek teminat altına almaktadırlar, bkz. GENCON (14. Klot), BLACKSEAWOOD (32. Klot).

³⁵⁴ Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, s. 2.

³⁵⁵ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 31.

³⁵⁶ BEEPEVOY 3 (39. Klot), Taşıtanın yükleme veya boşaltma limanında veya yerinde gemi acentesini tayin edeceğini, fakat acentenin donatan tarafından istihdam edileceğini, donatanın talimatlarına tabi olduğunu ve ücretinin donatan tarafından karşılanacağını düzenler. Benzer şekilde, SHELLVOY (24. Klot) ve MOBİLVOY 80 (2. Klot), acentenin, yükleme ve boşaltma limanında taşıtanın önerebileceği isim üzerine donatan tarafından atanacağını düzenler.

³⁵⁷ GENCON 94 formu, I. Kısım, 1. Kutucuk, brokerin ismini/unvanını düzenler.

³⁵⁸ Reinhold Kleeman, *Der Schiffsmakler im Seeverkehr*, Hamburg: Meissner, 1934, s. 13.

aracılık etmekten ibarettir³⁵⁹. Simsar ancak kendisine verilecek ayrı bir sözleşme akdetme yetkisiyle taraflara bağlayıcılık kazandırabilir³⁶⁰. Simsarin kendisine verilen yetkiyi aşan işlemleri bakımından yetkisiz temsil hükümleri (TBK m. 46 vd.) uygulama bulacaktır. Simsarin katkıda bulunduğu sözleşme aracılık yaptığı kişiler üzerinde doğarken, kendi adına hareket eden taşıma işleri komisyoncusu, kural olarak, akdedilen sözleşmede taraf sıfatına sahiptir³⁶¹.

Denizde eşya taşıma piyasasındaki arz ve talep dengesine hakim olan simsarlar (*broker, schiffsmakler*), müşterilerinin taleplerine en uygun sözleşmelerin yapılmasına aracılık ederler³⁶². Böylece, eşyasını taşımak isteyen kişiler, uzmanı olmadıkları bu piyasada fahiş fiyatlar ödemek zorunda kalmaksızın eşyalarını taşımakta, taşıyanlar ise gemilerinin boş gitmesinin önüne geçmektedirler. Brokerların tek fonksiyonu gemiye yük, yüke gemi bulmaktan ibaret değildir³⁶³. Taşınacak eşya, takip edilecek rota, limanlar, gümrük işlemleri, ucuz yakıtın nerelerde bulunabileceği gibi hususlarda bilgi vermek, gerektiğinde taşıyanı uyarmak, pazardaki gelişmelerden haberdar etmek, vinç ve elevatörleri ayarlayarak yükleme ve boşaltma işlemlerini kolaylaştırmak, yolculuğun sorunsuz tamamlanabilmesi için gerekli iletişimi sağlamak, olası sorunlarda arabuluculuk yapmak başlıca verdiği hizmet kalemleridir³⁶⁴.

Simsar, her iki tarafın da vekili konumunda olduğundan, tarafların karşılıklı menfaatlerini gözetmek zorundadır³⁶⁵. Özellikle, tarafların kimlik ve adres bilgileri, ticari itibarları, teklifleri hakkında doğru ve eksiksiz bilgi vermelidir³⁶⁶. Tarafları müzakerelerin gidişatından haberdar etmeli, bu esnada öğrendiği bilgileri başkalarıyla paylaşmamalı, sadakat yükümlülüğüne uygun davranmalı ve yanlış ve

³⁵⁹ Tamer Bozkurt, “*Türk Hukukunda Tellâllık ve Tellâllığın Uygulamadaki Farklı Görünümleri*”, AÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006, s. 257.

³⁶⁰ Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 36.

³⁶¹ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 34.

³⁶² Yvonne Baatz, *Maritime Law*, Yvonne Baatz (edt.), 3. Edition, Newyork: Informa, 2014, s. 118; Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 125.

³⁶³ Günümüz denizcilik sektörü, kuruyük, tanker, belirli alanlarda ihtisaslaşan minor brokerlerin yanında, deniz taşımacılığının tamamına hakim, müşavirlik, araştırma ve geliştirme, piyasa analizi faaliyetlerini üst düzeyde gerçekleştirebilen, kurumsallaşmış hatta halka açık şirket statüsüne geçmiş major brokerleri de barındırmaktadır.

³⁶⁴ Hans Joachim Leue, *Praxis des Seefrachtgeschäfts*, 2. Edition, UK: Springer, 1964, s. 37; Tülin Şendur, *Gemi Kiralama ve Demuraj-Dispeç Hesapları*, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2015, s. 33.

³⁶⁵ Bozkurt, *Tellâllık*, s. 257.

³⁶⁶ GENCON 94 I. Kısımda yer alan 3. kutucuk taşıyanın , 4. Kutucuk taşıtanın işyeri adresini düzenler.

yanıltıcı beyanlardan kaçınmalıdır. Sözleşme imzalandıktan sonra derhal orjinal nüsha temsil olunana ulaştırılmalıdır. Müzakereler bitip gemi yola çıktıktan sonra, gelecek seferlerin planını yaparak geminin eşyaları teslim ettiği limandan boş dönmemesi için bağlantı aramalıdır. Özellikle birden fazla limana uğrayan gemiler bakımından, uğranılacak limanlarda yeni yük temin etmek ve bunların gemi tarafından kolaylıkla teslim alınmasını sağlayacak organizasyonun sağlanması önemlidir³⁶⁷.

Brokerler önceden yaptıkları işleri birbiriyle paylaşarak geniş bir bilgi havuzu oluşturmaktadırlar. Geçmiş tecrübelerden hareketle müvekkillerinin kredibiletelerini saptarlar ve iş yaptıkları kişilere birinci sınıf diye tabir ettikleri taşıyan veya chartererleri (*first-class charterer/carrier*) önerirler. Sırf komisyon ücretine hak kazanmak için gerçeğe aykırı beyanlarda bulunulursa, sözleşmenin ihlali halinde sorumluluk taşırlar³⁶⁸. Diğer taraftan, simsar, navlun piyasasını iyi takip ederek en iyi teklifi veren filolarla çalışmalı ve taşıtana bunları önermelidir.

Uygulamada taraflar sürekli aynı kişiyle çalışma eğilimi gösterdiğinden, donatan/taşıyan (*owner's broker*) ve chartererlerin (*charterer's broker*) ayrı brokerlerinin olması daha muhtemeldir³⁶⁹. Bu hallerde, brokere sözleşme akdetme yetkisini de verildiği görülmektedir³⁷⁰. Taraflar bazen tek bir broker (*exclusive broker*), bazense dünyanın çeşitli yerlerine dağılmış muhtelif bağımsız brokerlerle (*independent broker*) çalışmaktadırlar. Kuru yük veya gladora (*tweendeck*) gemisi gibi brokerin tek başına dolduramadığı çok büyük pazarlarda, başka brokerlerden (*competitive broker*) yardım istenir³⁷¹. Geminin birlikte doldurulduğu bu hallerde aracılık ücreti paylaşılır. Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasına aracılık eden simsarların dışında, değişik görevler ifa eden ve görevlerinin ismiyle anılan simsarlar da bulunmaktadır³⁷².

³⁶⁷ Leue, *Praxis*, s. 20.

³⁶⁸ Örneğin, birinci sınıf donatan veya charterer olmamasına rağmen sözleşmenin bir an evvel sonuçlanıp komisyona hak kazanabilmek için bu şekilde beyanda bulunulmuş ve sözleşmeden doğan ücret kredisi düşük olan tarafça ödenmemişse, hatalı beyandan dolayı sorumluluk taşır.

³⁶⁹ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 31.

³⁷⁰ "As agent for A" şeklinde sözleşmede belirtilir, bkz. Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 31.

³⁷¹ Londra, Hamburg, Oslo, Tokyo gibi deniz ticaretinin yoğun olarak gerçekleştiği şehirlerde bulunan bağlantı brokerlerinin (*cable broker*) yönlendirmeleriyle birlikte müşterek brokerler bulunabilmektedir, bkz. Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 32.

³⁷² Örnek olarak, gemilerin alım satımına aracılık eden "alım satım simsarı" (*sale and purchase broker*), gemi limandabulunduğu sırada geminin, kaptan ve mürettebatının ihtiyaçlarını karşılayan ve liman otoriteleriyle irtibat kurarak yükleme boşaltma işlemlerini hızlandıran "liman acentesi"

Verdiği hizmet karşılığında (genellikle brüt navlunun %1,25'i olarak hesaplanan) komisyon ücreti (*brokerage*) alır³⁷³. Bu bedel genellikle taşıyan tarafından karşılanmaktadır³⁷⁴. Hak edilen sürastarya ücretinden de komisyon aldıklarına rastlanmaktadır³⁷⁵. Simsar, komisyon ücretinin dışında, sözleşmeyle yapılan masrafları da taraflara yüklemektedir³⁷⁶. Simsarin komisyon ücreti, çoğunlukla navluna hak kazanıldığı zaman muaccel olur³⁷⁷. Böylece, sözleşmenin ifa edilmemesinin riskini üstlenmiş olur. Ancak, sözleşme, taşıtana yüklenebilecek bir sebeple sona ermişse, komisyona hak kazanabileceğini kabul etmek gerekir³⁷⁸. Nitekim ölü navlun üzerinden de hak kazanılacağı sözleşmelerle teminat altına alınmaktadır³⁷⁹. Ayrıca, eşyanın gemiye teslimiyle tahakkuk olacağına dair kayıtlara da rastlanmaktadır³⁸⁰.

(*port agent*), gemiye yük bulan, yükleme işlemlerini düzenleyen ve bazı durumlarda kaptan adına konişento düzenleyen “yükleme simsarı” (*loading broker*), genel kargo taşımacılığında taşıtanlar ve taşıma işleri komisyoncularıyla taşıyanı bir araya getiren, *booking note* hazırlayan ve taşıyanın yapacağı seferle ilgili reklam ve duyuruları yapan “kargo acentesi” (*liner agent*), geminin seferleri için ihtiyacı olan yakıt alımına aracılık eden “yakıt simsarı” (*bunker broker*) ve gemilerin geri dönüşümünde görevli “gemi sökme simsarı” (*demolition broker*) sayılabilir, bkz. Bozkurt, *Tellâlık*, s. 261; Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, ss. 34-35.

³⁷³ Akdedilen charter sözleşmesine komisyonu teminat altına alan bir hüküm (*brokerage klotu*) konulmaktadır, örnek olarak bkz. BALTIME (42. Klot), GENCON 76 (14. Klot), FERTİVOY 88 (22. Klot).

³⁷⁴ Williams, *Chartering Documents*, s. 51. GENCON 94 formu I. Kısım 24. Kutucuk, broker komisyonu miktarını ve kim tarafından ödeneceğini düzenlemektedir.

³⁷⁵ Fehmi Ülgener, *Sürastarya Süresi ve Ücreti*, Ankara: BTHAE, 1993, s. 185.

³⁷⁶ Şendur, *Gemi Kiralama ve Demuraj-Dispeç Hesapları*, s. 33.

³⁷⁷ Williams, *Chartering Documents*, s. 51.

³⁷⁸ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 307; Williams, *Chartering Documents*, s. 51..

³⁷⁹ GENCON 76 (14. Klot) ve OREVOY (24. Klot) charterpartilerinde, fesih durumunda komisyonun üçte birine hak kazanılacağı teminat altına alınmıştır

³⁸⁰ NORGRAIN 88 (22. Klot), NUVOY 84 (51. Klot), POLCOALVOY (35. Klot), OREVOY (24. Klot).

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

2.1 Borç, Yükümlülük ve Sorumluluk Kavramları

Borç, öğretide, borçluyu alacaklıya karşı bir edimi yerine getirme yükümlülüğü altına sokan hukuki bağ olarak tanımlanmaktadır³⁸¹. Dar anlamda borç ile kastedilen budur. Borçlunun borcunu yerine getirmemesi karşısında alacaklının borçlunun malvarlığına hukuken el atabilmesi ve borçlunun da buna katlanmak durumunda kalması, sorumluluk kavramıyla açıklanır. Borç ile sorumluluk arasındaki fark, borcun borçluyu, sorumluluğunda borçlunun malvarlığını ilgilendirmesidir³⁸². Geniş anlamda borç ise borç ilişkisini işaret eder. Alacaklı ile borçlu arasındaki hukuki ilişkiyi ifade eden borç ilişkisi, tarafları ilgilendiren hak ve yükümlülükler içermektedir. Yükümlülük, alacaklının borçludan bir edimi ifa etme yönündeki ödevidir³⁸³. Yükümlülükler, borçluyu alacaklıya bağlamakta ve sözleşmeden doğan borçları yerine getirmeye zorlamaktadır³⁸⁴. Borç ilişkisi, çoğunlukla birden fazla yükümlülük ihtiva etmektedir ve bunları yerine getirmemenin karşılığı her zaman aynı olmamaktadır.

Sözleşmeye dayalı borç ilişkisinden doğan yükümlülükler, birincil (asli) yükümlülükler (*Primärpflichten*) ve ikincil (tali) yükümlülükler (*Sekundärpflichten*) olmak üzere iki ana başlıkta incelenmektedir³⁸⁵. Birincil yükümlülükler, sözleşmeden doğan her türlü yükümlülükler olup, asli yükümlülükler (*Hauptpflichten*) ile yan yükümlülüklerden (*Nebenpflichten*) oluşmaktadır. Asli yükümlülükler de, kendi

³⁸¹ Andreas Von Thur, *Borçlar Hukuku*, (çev: Cevat Edege), c. I-II, Ankara: Yargıtay Yayınları, 1985, s. 9; Oğuzman ve Öz, *Borçlar Genel-I*, s. 3.

³⁸² Pierre Tercier, Pascal Pichonnaz, H. Murat Develioğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: XII Levha Yayınları, , 2016, s. 362.

³⁸³ Tercier, Pichonnaz ve Develioğlu, *Borçlar Genel*, s. 40.

³⁸⁴ Eren, *Borçlar Genel*, s. 29.

³⁸⁵ Eren, *Borçlar Genel*, s. 29.

içinde asli edim yükümlülükleri (*Hauptleistungspflichten*) ve yan edim yükümlülükleri (*Nebenleistungspflichten*) olarak ikiye ayrılmaktadır³⁸⁶.

Asli edim yükümlülükleri sözleşmeye niteliğini vererek sözleşmenin karakterini ve özelliğini belirleyen esaslı yükümlülüklerdir³⁸⁷. Esaslı unsurlar üzerinde tarafların irade beyanları uyuşmadığı takdirde sözleşme kurulamamaktadır. İki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde esaslı unsurlar karşılıklılık ilişkisi içerisinde değişime tâbidirler³⁸⁸. Borç ilişkisinin birinci derecede yükümlülükleri olup, diğer yükümlülüklerden bağımsız olarak doğrudan ifa davasına konu olabilirler³⁸⁹.

Yan edim yükümlülükleri, esaslı edim yükümünün ifa menfaatine hizmet ederek ifasına yardımcı olan ve ona bağımlı yükümlülüklerdir³⁹⁰. Öğretide, yan edim yükümlülüklerinin bağımsız bir amaca hizmet eden ve ihlalleri durumunda bağımsız olarak dava edilebilen yükümlülükler olarak da kararlaştırılabileceğini ifade edilmiştir³⁹¹. Yan yükümlülüklerse, sözleşmeden doğan ve edim yükümlülükleri dışında kalan yükümlülüklerdir³⁹². Yan yükümlülükler, fonksiyonları itibariyle “koruyucu yan yükümlülükler” ve “ifaya yardımcı yan yükümlülükler” ve olmak üzere ikiye ayrılır³⁹³.

İkincil yükümlülükler, edim yükümlülükleriyle yan yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda ödenmesi gereken tazminat boçlarını ifade eder³⁹⁴. Asıl borç ilişkisine dayanmakla birlikte, asıl borç ilişkisinin içeriğini ve niteliğini değiştirmekte veya genişletmektedir³⁹⁵. İkincil yükümlülükler, borç ilişkisi doğduğu anda mevcut olmayıp, ileriki süreçte ortaya çıkar. Asli borçlar ise genellikle sözleşmenin kurulmasıyla birlikte ortaya çıkmaktadır. Asli borçların alacaklıyı tatmin edecek şekilde sonuçlanmaması durumunda, tali borçlar ilk borcun yapısını değiştirerek meydana gelen zararları tazmin ve telafi etmektedir³⁹⁶. Buradan

³⁸⁶ Eren, *Borçlar Genel*, ss. 31-32.

³⁸⁷ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 11; Ali Naim İnan ve Özge Yücel, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2014, s. 82; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, s. 27.

³⁸⁸ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 11.

³⁸⁹ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 11.

³⁹⁰ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 12; İnan ve Yücel, *Borçlar Genel*, s. 82.

³⁹¹ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 12.

³⁹² Antalya, *Borçlar Genel*, s. 12; Eren, *Borçlar Genel*, s. 34.

³⁹³ Eren, *Borçlar Genel*, s. 37.

³⁹⁴ H. Tamer İnal, *Borca Aykırılık (Dönme ve Fesih)*, 4. Bası, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2014, s. 191; Eren, *Borçlar Genel*, s. 30.

³⁹⁵ Eren, *Borçlar Genel*, s. 31.

³⁹⁶ Eren, *Borçlar Genel*, ss. 23-24; İnal, *Borca Aykırılık*, s. 191.

hareketle, tali borçların, asli borçlardan ayrı, farklı, bağımsız bir borç tipi olmayıp asli borcun bir uzantısı olduğu söylenebilir³⁹⁷.

Benzer prensipler İngiliz Hukuku'nda da geçerlidir. İngiliz sözleşmeler hukukuna göre, asli yükümlük (*primary obligations*), sözleşmenin gereği gibi ifa edilmesidir. Tali yükümlülük (*secondary obligation*) ise, sözleşmeyi ihlal eden tarafın, karşı tarafa, ihlal neticesinde ortaya çıkan zararlar için ödeyeceği parasal tazminattır. Geleneksel olarak sözleşmesel yükümlülükler, koşullar (*conditions*) ve garantiler (*warranties*) olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmaktadır³⁹⁸. Bu iki kategori arasındaki ayrım çok net bir şekilde ortaya konulabilmiş olmamasına karşın, genel kabule göre şu şekilde izah edilebilir:

Koşul (*condition*), beyanlar (*statements of fact*) ve sözleşmenin temel şartlarıyla (*essential terms of the contract*) ilgili taahhütlerdir³⁹⁹. Beyanların yanlış olması veya temel taahhüdün ihlali sözleşmenin kökünden (*root of the contract*) sarsacağından, zarar gören tarafın sözleşmeyi sona erdirebilir (*rescind*) ve zararların tazminini talep edebilir⁴⁰⁰. Teminatlar (*warranties*) ise, koşullara (*condition*) nazaran daha az önemli görülen ikincil nitelikteki beyanlar ve taahhütlerdir⁴⁰¹. Bunların mevcut durumu doğru şekilde yansıtmaması gerekir. Teminatları ihlal sözleşmeyi sona erdirme yetkisi vermez⁴⁰². Zarar görenin başvurabileceği hukuki çare zararların giderilmesi için dava açmaktan ibarettir⁴⁰³.

Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (1962) davasında, İngiliz Temyiz Mahkemesi, sözleşmesel kayıtların iki kategoriye sınırlandırılmasının her durumda hakkaniyete uygun ve yeterli olamayacağını belirterek “ara şartlar” (*innominate/intermediate terms*) adı altında yeni bir yaklaşım ortaya

³⁹⁷ İnal, *Borca Aykırılık*, s. 191.

³⁹⁸ Carron Ann Russel, *Opinion Writing and Drafting in Contract Law*, Great Britain: Cavendish, 1996, s. 38; Chris Monaghan ve Nicola Monaghan, *Beginning Contract Law*, New York: Routledge, 2013, s. 48 vd.1; Geoff Monahan, *Essential Contract Law*, 2. Edition, Great Britain: Cavendish, 2001, s. 145; Marnah Suff, *Essential Contract Law*, 2. Edition, Great Britain: Cavendish, 1997, s. 37; Stefan Fafinski ve Emily Finch, *Contract Law*, 2. Edition, Harlow: Pearson, 2010, s. 76.

³⁹⁹ Sözleşmede yer alan bir kaydın sözleşme şartı haline gelip gelmediği kanundan, mahkeme kararlarından veya taraf iradelerinden anlaşılabilmektedir, bkz. Suff ve Bourne, *Contract Law*, ss. 39-40.

⁴⁰⁰ Russel, *Contract Law*, s. 38; Monaghan ve Monaghan, *Contract Law*, ss. 50-51.

⁴⁰¹ Monaghan ve Monaghan, s. 51; Suff ve Bourne, *Contract Law*, s. 37.

⁴⁰² Monahan, *Contract Law*, s. 145; Fafinski ve Finch, *Contract Law*, s. 77; Monaghan ve Monaghan, *Contract Law*, s. 51; Suff ve Bourne, *Contract Law*, s. 37.

⁴⁰³ Monaghan ve Monaghan, *Contract Law*, s. 51; Monahan, *Contract Law*, s. 145; Russel, *Contract Law*, s. 38; Suff ve Bourne, *Contract Law*, s. 37.

koymuştur⁴⁰⁴. Buna göre, sözleşmenin ihlalinin sonuçları, kusursuz taraf için sözleşmeden beklenen temel faydayı ortadan kaldırıyorsa, koşul (*condition*) niteliğinde olmasa bile, kusursuz tarafa sözleşmeyi sona erdirmeye yetkisi vermesi gerekir. Taşıtanın sözleşmenin hukuka aykırı olarak sona erdirilmesi durumunda ise, taşıyan, kazandığı ücretle kazanması gereken ücret arasındaki farkı talep edebilir⁴⁰⁵. Kaçan iş fırsatlarıyla ilgili olarak, bu kayıpların önlenebileceği makul olarak öngörülebilir (*reasonable foreseeable*) nitelikte olduğu takdirde, muhtemel kâr kaybının da talep edebileceği kabul edilmektedir⁴⁰⁶.

Tarafların yükümlülüklerinin çerçevesini, sözleşme, mevzuat, örf ve adet ve hakkaniyet kuralları çizer⁴⁰⁷. Asli edim yükümlülükleri dışında kalan her edim yükümlülüğünün incelenme olanağı yoktur. Bu nedenle temelde TTK ve taşıyanın sorumluluğuyla ilgili olan uluslararası sözleşmeler (LVK, HK, RK) esas alınmak suretiyle bir inceleme yapılmıştır. Ayrıca, tarafların temel yükümlülükleri aşağıda belirttiğimiz hususlardan oluşmakla birlikte, taraflar sözleşme serbestisi çerçevesinde başkaca yükümlülükler yer verebilirler.

Çalışmamız, yolculuk çarteri sözleşmesinin ifasında tarafların yükümlülüklerini ve bunlara aykırılık durumunda neler olacağını ele almaktadır. Borcun pasif cephesini oluşturan yükümlülük, borçlunun perspektifinden ele alınan bir kavram olduğundan, konuyu izah ederken, yükümlülük kavramı, deniz ticaret hukuna hâkim olan terminoloji de dikkate alınarak, borçları da içine alacak geniş bir şekilde kullanılmıştır⁴⁰⁸. Bu doğrultuda, borcun konusu olarak tarif edilen edim yükümlülüklerini açıklamaya çalışacağız.

Taşıma safhaları yükleme, istif, yolculuk ve boşaltmadan oluşur. Yükleme, eşyanın taşıtan veya onu temsilen yükleten tarafından gemiye getirilmesi ve elleçlenerek taşıyan veya temsilcisi kaptan tarafından teslim alınması faaliyetidir⁴⁰⁹. İstif, gemiye borda edilen eşyanın geminin ambarlarına ve diğer yük taşımaya

⁴⁰⁴ Kararla ilgili yapılan mülahazalar için bkz. Charles Mitchell ve Paul Mitchell, *Landmark Cases in the Law of Contract*, Oxford: Hart Publishing, 2008, ss. 269-298; Simon Salzedo ve Peter Brunner, *Briefcase on Contract Law*, 3. Edition, London: Cavendish, 1999, s. 119.

⁴⁰⁵ *United Transp. Co. v. Berwind White Coal Mining Co. (The Kerry Range)* (1925). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 26.12.2016).

⁴⁰⁶ *Hadley v. Baxendale* (1854). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 26.12.2016).

⁴⁰⁷ Karan, *Carriage of Goods*, s. 63-64.

⁴⁰⁸ Benzer şekilde, tarafların üstlendikleri edimler, Anglo-Amerikan deniz ticaret hukuku terminolojisinde yükümlülük anlamına gelen “*duty*”, Alman deniz ticaret hukuku terminolojisinde de yine yükümlülük anlamına gelen “*verpflichtung*” şeklinde ifade edilmektedir.

⁴⁰⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 23.

elverişli yerlerine yerleştirilmesidir. Boşaltma, eşyanın teslim alması için hak sahibinin emrine hazır tutmak amacıyla boşaltma limanında gemiden anlaşılmaya göre kara veya laytere çıkartılması faaliyetidir⁴¹⁰. Taşıyan bu süreçte, sefere elverişli halde bulunan gemiye eşyayı teslim etmek, usulüne uygun şekilde ve kural olarak ambara yükü istiflemek, sözleşmede belirtilen gemiyle ve kararlaştırılan rotada taşımayı gerçekleştirmek, eşyayı kararlaştırılan yerde yetkili hamile zamanında teslim etmek ve teslimatından teslimat eşyaya özen göstermekle yükümlüdür.

Taşıtan, taşıyanın katlandığı bu zahmetler karşısında navlun öder. Fakat, taşıtanın yükümlülüğü navlun borcuyla sınırlı değildir. Evvelâ, sözleşmede kararlaştırılan eşyayı, gerekli ambalajlama ve işaretlemeleri yaparak zamanında teslim edecek, eşyayla ilgili olarak taşıma sürecinde gerekli olan bilgi ve belgeleri temin edecektir. Navlun dışında, alınan hizmetler karşılığı ve yapılan giderlerle ilgili olarak, sürastarya, kılavuzluk ücreti, yükleme ve boşaltma masrafları gibi çeşitli kalemlerde ücret ödemesi yapılabilmesi mümkündür. Bu ödemelerin kapsamı ve çerçevesini taraflar belirlerler.

2.2 Taşıyanın, Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

2.2.1 Genel Bilgiler

Eşyanın bir yerden başka bir yere sıhhatli şekilde varabilmesi, her şeyden evvel, taşımayı yapacak geminin somut taşıma bakımından yeterli olmasına bağlıdır. Her türlü yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür (TTK m. 1141/1). Ayrıca, konunun ciddiyetine binaen, TTK m. 1090 ile kaptana, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etme yükümlülüğü getirilmiştir. Kısaca “sefere elverişlilik” olarak adlandırılan ve sözleşmede kararlaştırılan eşyanın سلامتle varma limanına ulaşmasına hizmet eden bu yükümlülük, sefere elverişsiz geminin yüke, başka gemilere ve çevreye zarar vermesine engel olur.

Deniz ticaret hayatını uzun süredir meşgul eden bir konu olan sefere elverişlilik yükümlülüğü, çeşitli uluslararası sözleşmelerle belirli standartta konulmaya çalışılmıştır. 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası

⁴¹⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 57.

Sözleşmesi⁴¹¹ (SOLAS), *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code), Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu, *International Safety Management Code* (ISM Code), *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* bunlardan başlıcalarıdır. Anılan düzenlemeler, emniyetli bir yolculuk için gerekli asgari standartlarını belirlemektedir. Bu nedenle, sırf bu kurallara uyulmuş olması tek başına taşıyanı sorumluluktan kurtaramaz⁴¹². Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurup bulundurmadığı yolculuk charteri sözleşmesi ve özen yükümlülüğü çerçevesinde değerlendirilir.

Sefere elverişlilik mutlak bir durum olmayıp, geminin çıkacağı yolculuğa ve taşıdığı yüke göre değişen nisbi (*relative*) bir durumdur⁴¹³. Elverişlilik, eşyanın doğal niteliği, yolculukta karşılaşılabilecek güçlükler ve hava koşullarına göre değişkenlik gösterir⁴¹⁴. Yoksa, sefere elverişlilik, geminin her tehlikeye karşı koyabilecek mükemmeliyette olmasını gerektirmemektedir⁴¹⁵. Bu nedenle, geminin sefere elverişli olup olmadığını her somut olayda ayrı ayrı değerlendirmek gerekir. Şayet eşyalar geminin yolculuğu esnasında başka bir gemiye aktarılacaksa, ikame edilen geminin de sefere elverişli halde bulundurulması kabul edilmektedir⁴¹⁶.

Geminin sefere elverişli olacağı safhanın tespiti önemlidir, keza bu yükümlülüğün ne zaman başlayıp ne zaman sona ereceği belirli olmayan bir kesit arz etmesi düşünülemez. Geminin sözleşmenin akdedildiği safhada henüz sefere elverişli halde bulunmaması taşıyanın sorumluluğuna yol açmaz. Taşıyanın geminin sefere elverişliliğini sağlama yükümlülüğü, yüklemenin başlamasından itibaren yolculuk başlayana kadar olan zaman diliminin tamamını kapsar⁴¹⁷. Ancak buradan yolculuk başladıktan sonra geminin elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ortadan kalktığı anlaşılmamalıdır. Bilâkis, gemi eşyanın teslimine kadar sefere elverişli halde

⁴¹¹ Sözleşmenin Resmi İngilizce Başlığı: “*International Convention for the Safety of Life at Sea*” şeklindedir. (K. 01.11.1974, Y. 25.05.1980) Türkiye, 25 Mayıs 1980 tarih ve 16985 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 06.03.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Sözleşme, ülkemiz açısından 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁴¹² Bülent Sözer, “*Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*”, Ankara: BTHAE, 1974, s. 36.

⁴¹³ Hoffman, *Haftung des Verfrachters*, s. 15; Baatz/ Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 126; Pappenheim, *Seerecht*, s. 140; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 250; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 239.

⁴¹⁴ Torsten Betzel, *Die Reform der Haager Regeln*, München, 1975, s. 45-46.

⁴¹⁵ Erdoğan Göğeri, “*Sonraki Denize Elverişsizlik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mesuliyeti*”, Adalet Dergisi, 1961, s. 456.

⁴¹⁶ Pınar Akan, “*Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü*”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 1-10, s. 8.

⁴¹⁷ *Maxine Footwear Company Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.*, [1957], (<https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/6334/1/document.do>, erişim: 15.01.2016).

bulundurulmak zorundadır⁴¹⁸. Yolculuk başladıktan sonraki sorumluluk eşyaya özen yükümlülüğü çerçevesinde mütâla edilmektedir.

Sefere elverişlilik bakımından yolculuğun başlangıcından kasıt, genel olarak geminin seferi olmayıp, teslim alınan her bir yüke ait yolculuktur⁴¹⁹. Hamburg'tan sefere elverişli bir şekilde yola çıkan geminin, ara limanı olan İstanbul Limanı'na gelmeden sefere elverişsiz hale geldiği ve daha sonra İstanbul'dan yük aldığı düşünüldüğünde; Hamburg'tan alınan yükler bakımından sonraki elverişsizlik; İstanbul'dan alınanlar için ise başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olur⁴²⁰.

Geminin yükleme yerini terk ederek ve denize açılmak amacıyla gerekli manevraları yapmaya başladığı an yolculuk başlamış sayılmaktadır; bunun için kara ile bütün halat bağlantılarının kesilmesi şart değildir⁴²¹. Aynı limanın içinde yükleme yerinin değiştirilmesi yolculuğun başladığı anlamına gelmez⁴²². Zararın yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkması ise, taşıyanın sorumluluğu bakımından herhangi bir değişiklik yaratmaz. Önemli olan, zarara sebebiyet veren hadisenin geminin başlangıçtaki sefere elverişsizliğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığıdır. Yine, elverişsizliğe neden olan eksikliğin önemli nitelikte olması gerekmez. Zarar meydana getirmiş olan eksiklik sebebiyle taşıyan sorumlu tutulabilir.

Yükleme, eğer yük birden çok parça veya partiden oluşuyor yahut dökme ise, ilk kısmın geminin hâkimiyetine girmesiyle başlamış sayılır⁴²³. Gemi, kural olarak, yüklemenin başında sefere elverişli bulundurulmak zorundadır fakat, mürekkep yolculuk charterinde geminin henüz yükleme başlamadan sefere hazır olması

⁴¹⁸ Sözleşmelerde yer alan sürdürme klozu (*maintenance clause*), geminin sefere elverişliliğini yolculuk boyunca devam ettirmesine hizmet eder.

⁴¹⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 175; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s.186;

⁴²⁰ Çağave Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 175; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s.186; Anglo-Amerikan Hukuku'nda "*doctrine of stages*" olarak adlandırılmaktadır, Baughlen, *Shipping Law*, s. 91. Doktrin Alman Hukuku'nda da kabul görmektedir, bkz. Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, ss. 240-241; Torsten Betzel, *Die Reform der Haager Regeln*, s. 50-51; Hoffman, *Haftung des Verfrachrs*, s. 16.

⁴²¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 176; Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul: Der Yayınları, 1991, s. 56; Nihat Taşdelen, "*Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*", Bilgi Toplumunda Hukuk-Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan, I. Cilt, İstanbul: Beta Yayınevi, 2003, ss. 939-959, s. 946. Okay, yolculuğun başlangıcından geminin hareket anını anlamak gerektiğini belirtmiştir, bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 185.

⁴²² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 176.

⁴²³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 175.

beklenir⁴²⁴. Bu tür taşımalarda, gemi limana gelip safrayı boşaltır boşaltmaz yeni eşyalar gemiye yüklenir ve eğer gemi sefere elverişsizse geminin hazırlanması bekleneceğinden bu durum yüklemenin dolayısıyla da taşımanın gecikmesine yol açar. İşte bu nedenle, tararlar mürekkep yolculuğun söz konusu olduğu taşımalarda sözleşmelere, geminin henüz yükleme başlamadan sefere elverişli olması gerektiği yönünde kayıtlar koymaktadır.

Sefere elverişlilik yükümlülüğü, geminin muayene, gözetim, denetim, değişim ve yenilemelerinin devamlı ve aksatmaksızın yapılmasını gerektirmektedir⁴²⁵. Taşıyanın bu yükümlülüğünü tam anlamıyla yerine getirebilmesi, sefere çıkmadan evvel yolculukta karşılaşılabilecek riskler tespitine bağlıdır. Bu nedenle, gelgit, hava akımı ve hava tahminleri, korsan gibi muhtemel deniz riskleri araştırılmalı, borda evrakı hazır tutulmalı, klavuz hizmetlerine ihtiyaç duyulup duyulmayacağı öngörülerek yolculuk planı yapılmalıdır⁴²⁶. Yükleten eşyayı elverişsiz bir gemiye yüklemek zorunda değildir⁴²⁷. Bu nedenle de, elverişsiz gemiye eşya yüklemekten kaçınma, alacaklı temerrüdü olarak değerlendirilemez⁴²⁸. Aksine, gemiyi sefere elverişli halde bulundurmayan taşıyandan uğranılan zararların tazmini talep edilebilir⁴²⁹.

2.2.2 Denize Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü

Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır (TTK m. 932/1). Geminin denize karşı fiziki dayanma kabiliyetini ifade eden bu kavram⁴³⁰, muhakkak geminin en son teknolojiyle donatılmış olmasını gerektirmemekle birlikte, eğer bu teknoloji artık seferin selameti açısından gereklilik arz ediyorsa gemide bulunması gerekir⁴³¹. Yüksek Mahkeme, geminin sefere elverişli olup olmadığını tespit ederken,

⁴²⁴ *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd.* (1959), (<http://www.trans-lex.org/306200/> erişim: 16.01.2016).

⁴²⁵ Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 14.

⁴²⁶ Madraka Sheppard, *Modern Maritime Law (Jurisdiction and Risks)*, 3. Edition, New York: Informa, 2013, s. 20.

⁴²⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 691.

⁴²⁸ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 101.

⁴²⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 691.

⁴³⁰ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 416.

⁴³¹ *F.C. Bradley & Sons Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd.* (1926) (<http://westlaw.co.uk/> erişim: 27.12.2016).

mevcut denizcilik uygulamaları ve bilgi birikimini ile kazanın yaşandığı dönemde denizcilik endüstrisinin gerektiği teknolojik seviyeyi dikkate almaktadır⁴³².

Geminin denize elverişli olup olmadığının tespitinde, geminin yapacağı tüm yolculuklar değil, sözleşmeye konu belirli bir yolculuk esas alınır⁴³³. Yoksa, bir geminin dünya üzerindeki tüm denizlere karşı elverişliliği düşünülemez. Yükleme sırasında limandaki deniz tehlikelere karşı koyabilecek durumda olan geminin yola çıkması için giderilmesi gereken eksiklikler, yükleme süresince yüklemeye engel olmaksızın giderilebiliyorsa, gemiyi denize elverişsiz saymamak gerekir⁴³⁴. Şayet yapılacak tamirler yüklemeye engel oluyor yahut mevcut eksiklikler geminin limandaki deniz tehlikelerine karşı koymasını engelliyorsa, denize elverişli bir gemiden bahsedilemez. Tamamıyla anormal tehlikeler, geminin denize elverişli sayılmasına engel olmamakla birlikte, yolculuğun yapıldığı sularda yılda birkaç kez görülen fırtına ve kötü hava şartları, bu kapsamda değerlendirilemez⁴³⁵. Dolayısıyla, geminin denizde görülen mutâd tehlikelerin yanında istisnâ tehlikelere de karşı koyabilmesi gerekir⁴³⁶.

Taşıyan, gemiyi denize elverişli hâle getirmek ve bu hâlde muhafaza etmek için gerekli özeni göstermelidir. Bu kapsamda, geminin ambar kapaklarının tamamen kapatılmış, yangın söndürme sisteminin faal, dümen düzeninin yapılmış, pompalarının ve navigasyon sisteminin çalışır durumda olması gerekir⁴³⁷. Yapılacak yolculuğa ve eşyanın niteliğine göre, özel istif, ısıtıcı veya soğutucu cihazlar gerekebilir⁴³⁸. Örneğin, sefer kutuplara yapılacaksa buz kıracağının olması gerekir⁴³⁹.

⁴³² F.C. Bradley & Sons Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd. (1926).

⁴³³ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s.145; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 89.

⁴³⁴ Örneğin, geminin ambar kapakları gemi hareket ettikten sonra da kapatılabilir, bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 91; Taşdelen, “*Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*”, s. 946.

⁴³⁵ “....K. W. O.gemisinin maruz kaldığı tropikal fırtınanın olağanüstü kuvvette olmasına karşın, beklenmedik, önceden öngörülemeyecek nitelikte bir deniz tehlikesi olmadığı gibi, olay, bölge itibariyle bu türden olağanüstü bir doğa olayı için önceden tahmin edilebilen ve yolculuğun şartları içinde maruz kalınabilecek, beklenebilen bir mevsimsel ve yöresel meteorolojik olay olduğu, bu bakımdan olayda davalı taşıyanın TTK.nun 1063/1 nci maddesi bağlamında sorumsuzluğunun söz konusu olmadığı..” [11. HD., E. 2004/363 K. 2004/11379 T. 23.11.2004] (<http://www.lexpera.com.tr/> erişim:21.9.2016).

⁴³⁶ Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 90.

⁴³⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, ss. 611-612; Taşdelen, “*Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*”, s. 942.

⁴³⁸ Zbigniew Jan Kruger, “*Carrier’s Duties in Carriage of Goods by Sea: Established Situation and Developments in Contemporaray Maritime Law*”, (Master Thesis), Leiden University, 2005, ss. 6-8.

Denize elverişlilik belgesi, borda evrakına dahil olan ve gemide bulundurulması gereken belgelerden birisidir. Gemilerin Teknik Yönetmeliğine⁴⁴⁰ uygun olması durumunda elde edilebilecek bu belge olmaksızın geminin yola çıkmasına izin verilemez. Geminin salt bu belgeye sahip olması, onun denize elverişli olduğunu mutlak şekilde kanıtlamamakla birlikte, geminin denize elverişli olduğu yönünde aksi ispatlanabilir bir karine teşkil eder⁴⁴¹.

2.2.3 Yola Elverişi Bulundurma Yükümlülüğü

Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, tamamıyla anormal tehlikeler hariç, yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır (TTK m. 932/2). Kanuni açıklamadan da anlaşıldığı üzere, bir geminin yola elverişli olabilmesi için evvelâ denize elverişli olması gerekir. Denize elverişli olmayan bir geminin yola elverişli sayılabilmesi mümkün değildir. Bu anlamda, yola elverişlilik, geminin denize elverişliliğini tamamlayan bir unsurdur. Zaten, Anglo-Amerikan Hukuku’nda deniz ve yola elverişlilik şeklinde bir ayırım mevcut değildir. Bu hukuk düzeninde yer alan “seaworthiness” kavramı, geminin fiziksel olarak elverişliliğini, nicelik ve nitelik bakımından gemi adamı yeterliliğini ve sefer için gerekli evrakın temini olmak üzere üç temel unsuru içinde barındırmaktadır⁴⁴². Bu itibarla, Türk Hukuku’nda yer alan deniz ve yola elverişliliği kapsamaktadır. Yüke elverişlilik ise, “cargoworthiness” ise kavramı ile ifade edilmektedir. Belirtelim ki, Alman Hukuku’nda da sefere elverişlilik, Anglo-Amerikan Hukuku’ndaki ayrıma paralel şekilde denize elverişlilik (*Seetüchtigkeit*) ve yüke elverişlilik (*Ladunstüchtigkeit*) şeklinde tanzim edilmiştir (§ HGB 485).

Maddedeki “geminin teşkilatı” ibaresi, geminin, eşyayı taşıma yükümlülüğünü yerine getirebilecek ve aynı zamanda gemi adamlarının güvenliğini de sağlayacak gerekli teferruata sahip olması gerektiğini ifade etmektedir. Yola elverişlilik, yeterli sayıda, ehil ve sertifikalı gemi adamı istihdamını da zorunlu kılar.

⁴³⁹ *Stanton v. Richardson* (1875). (<http://westlaw.co.uk/> erişim: 27.12.2016).

⁴⁴⁰ (R.G. 17.11.2009 T., 27409 S.) düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların ilişkin usul ve esasların belirlenmektedir.

⁴⁴¹ Akan, “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, s. 2.

⁴⁴² Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 11.

Bunun dışında, gemi, limana sorunsuz bir şekilde girip çıkmayı sağlayacak belgelere sahip olmalı ve seferin gerektirdiği giderleri de yolculuk boyunca tedarik edebilecek ekonomik yeterliliği bulunmalıdır⁴⁴³. Aksi takdirde, ipotekli geminin kredi taksitlerini ödemeyi aksattığı için gemi tutulabilir ve yolculuk tamamlanamayabilir yahut rötarlı şekilde tamamlanabilir.

Öğreti ve uygulamada, gemi vincinin arızalı olması, geminin dengesini bozacak şekilde kötü istifleme, güverteye aşırı yükleme yapılması⁴⁴⁴, geminin yetersiz balastla yola çıkması, zorunlu Güvenli Yönetim Sistemi'nin (*Safety Management System*)⁴⁴⁵ oluşturulmaması, gemide bulunması gerekli donanımdaki eksiklikler (deniz haritalarının, filikanın, yangına müdahale sisteminin gemide bulunmaması), taşınan eşyaya özgü izin ve belgelerdeki eksiklikler⁴⁴⁶ (canlı hayvan taşımalarındaki sağlık sertifikaları gibi), nicelik veya nitelik bakımından ehil olmayan gemi adamı istihdamı⁴⁴⁷, gemi adamlarının seçiminde ve denetimindeki ihmâller⁴⁴⁸, ihtiyaten haczedilmiş geminin yola çıkması, seferin izleneceği güzargah için gerekli izinlerin alınmamış, belge ve dökümantasyonların tamamlanmamış olması, geminin yola elverişsizliğine neden olabileceği kabul edilmektedir⁴⁴⁹.

2.2.4 Yüke Elverişi Bulundurma Yükümlülüğü

Sefere elverişliliğin sağlanabilmesi, coğrafi etkenlerin yanında taşınacak eşyanın doğal özelliklerinin de göz önünde bulundurulmasına bağlıdır⁴⁵⁰. Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır (TTK m. 932/3). Geminin, yüke elverişli sayılabilmesi için yükü teslim aldığı gibi teslim

⁴⁴³ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 263.

⁴⁴⁴ A. E. Reed and Company, Limited v. Page, Son and East, Limited, and Another, [1927], (http://www.lawandsea.net/COG/COG_Seaworthiness_5_stages.html, erişim: 14.01.2016).

⁴⁴⁵ Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code*) m. 10 uyarınca, geminin sefere elverişliliği konusundaki yükümlülüklerin yerine getirildiğini teyid eden belgedir.

⁴⁴⁶ *The Madeleine* (1967). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁴⁷ *Hong Kong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha* (1962). (<http://www.e-lawresources.co.uk/Hong-Kong-Fir-Shipping-v-Kawasaki-Kisen-Kaisha.php> erişim: 02.06.2016).

⁴⁴⁸ The Patreikos 2 (2002). (http://www.ismcode.net/legal_and_technical_reports/the_patraikos_ii.pdf, erişim: 21.8.2016).

⁴⁴⁹ Özlem Gürses, *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2005, s. 53 vd. ; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 406-410; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 53; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 611-612; Kübra Yetiş Şamlı, “*Lahey-Lahey/Visby, Hamburg, Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*”, İÜHFM, c. 71, Sa. 2, 2013, ss. 479-496, s. 481.

⁴⁵⁰ Kruger, “*Carrier's Duties*”, s. 6.

etmeye yarayacak fiziki ortam ve olanaklara sahip olması gerekir⁴⁵¹. Yüke elverişliliğin belirlenmesinde yükün cins ve mahiyeti göz önünde bulundurulacaktır⁴⁵². Açık havada bozulabilecek taze et, meyve ve sebze yükleri için soğutma tesisatının; kömür yükü için kızıışmasını engelleyecek havalandırma tesisatının varlığı aranır. Parsiyel yüklerde, geminin ambarlarının arasındaki kapakların kapalı olması gerekir.

Genel olarak bakıldığında, hemen hemen her taşıma bakımından, yüke zarar verebilecek rutubet, kir, pas, koku gibi unsurlardan uzak tutulması, sterilizasyonun sağlanması ve liman nizamnamelerine uygun hale getirilmesi⁴⁵³, yük alım hattının (*input lines*) ve ambarların temiz olması, yüklerin birbirine zarar vermelerine engel olacak önlemlerin alınması, özel donanım ihtiyacı olan yük taşımalarda gerekli tesisatın bulunması⁴⁵⁴, değerli eşya taşımalarında özel muhafaza bölümlerinin (*bullion room*)⁴⁵⁵ olması beklenir⁴⁵⁶. Eksiklik nedeniyle aynı zamanda geminin de tehlike altında bulunması durumunda yola elverişsizliğin de söz konusu olduğu sonucuna varılmalıdır⁴⁵⁷.

İstif ameliyesinin sözleşmeyle başkası tarafından yapıldığı hallerde dâhi taşıyanın gözetim yükümlülüğü devam etmektedir⁴⁵⁸. İstif kusuru, belirli hallerde ticari kusur olmaktan çıkıp yüke elverişsizliğe girebilir. Eğer yüklerin konuldukları yer ve istif şekilleri yüklerin hasara uğramasına yol açmış, geminin emniyetini tehlikeye düşürmüş yahut daha önce istiflenmiş olan yüklerden zarar görmüşse, yüke

⁴⁵¹ *Ben Line Steamers Ltd. v. Pasific Steam Navigation Co.* (1989). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁵² Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 93.

⁴⁵³ *The Madeleine* (1967). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁵⁴ *Stanton v. Richardson* (1874). (<http://swarb.co.uk/stanton-v-richardson-1874/>, erişim: 14.01.2016).

⁴⁵⁵ *Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, [1898], kararın özeti için bkz. Kassem, Ahmad Hussam; “*The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*”, (Phd. Thesis), Swaansea University, 2006, UK, s. 58.

⁴⁵⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 18-19; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 146; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 93; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 611-612; Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, s.47; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 53; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 239; Yetiş Şamlı, “*Sefere Elverişlilik*”, s. 483.

⁴⁵⁷ Ülgener, *Sorumuzluk Halleri*, s. 55; Yetiş Şamlı, “*Sefere Elverişlilik*”, s. 483.

⁴⁵⁸ *Court Line v. Canadian Transport Co. Limited* (1940) <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=142830>, (erişim: 14.01.2016).

elverişsizlik gündeme gelebilir⁴⁵⁹. Buna karşılık, mevcut yüklerin sonradan istiflenen yüklerden zarar görmesi halinde, elverişsizlik değil, ticari kusur söz konusudur⁴⁶⁰.

Bölmelerin veya ambar kapaklarının açık unutulması⁴⁶¹ ve havalandırma sistemindeki eksiklikler, tipik yüke elverişsizlik halleridir. Diğer yandan, önceki yüklerin sonraki yükler bakımından gemiyi sefere elverişsiz hale getirebilmesi de mümkündür. *The Good Friend* (1984) davasında, önceki yüklerden kalan böcekler, soya fasülyesinin Küba makamlarınca boşaltma limanına sokulmasına engel olmuştur. Bu yüzden mahkeme, sefere elverişsiz halde olan gemiye yükleme yapıldığı sonucuna ulaşmış ve taşıyanı sorumlu tutmuştur⁴⁶².

Eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer bölümlerini ve içinde veya üzerinde eşyanın taşındığı kendisinin sağladığı her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için, gerekli özeni göstermelidir (RK m. 14/1-c). Konteyner taşımacılığına ilişkin gelişimin sonucu olarak kendine yer bulan bu düzenleme, RK ile getirilen önemli yeniliklerden biridir. Zaten uygulamada da, ambar ve tankerlerin temizliği ve elverişliliği bakımından sertifika düzenlenmektedir⁴⁶³.

2.2.5 Taşıyanın, Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâlinden Doğan Sorumluluğu

2.2.6 Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Kapsamı

Türk Hukuku'nda taşıyanın sefere elverişsizlikten doğan sorumluluğu, Kanunun “Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları” başlığı altında değil, “Genel Hükümler” başlığı altında TTK m. 1141 ile düzenlenmiştir. Buna göre, taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur (TTK m. 1141/2). Sefere elverişsizlik sebebiyle taşıyanın

⁴⁵⁹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 418.

⁴⁶⁰ Yetiş Şamlı, istif hatasının ticari kusur mu teşkil ettiği yoksa geminin elverişsizliğine mi neden olduğu hususunda gemiyi bir bütün olarak tehlikeye atıp atmadığı kriter alınması gerektiğini belirtmiştir. Eğer istif geminin güvenliğini tehlikeye sokuyorsa elverişsizliğe sebep olacağını; buna karşılık yalnızca yükün güvenliğini tehlikeye sokuyorsa elverişsizlikten de bahsedilemeyeceğini öne sürmüştür, bkz. Yetiş-Şamlı, “*Sefere Elverişlilik*”, s. 482.

⁴⁶¹ Ambar kapaklarının sıkılmasının unutulması neticesinde zarar gören yüklere konu olan *McFadden v. Blue Star Line* (1905) davasında mahkeme, somut olayda, gemicilik tekniğinin kapakların eşyaların yüklendikten sonra sıkılması gerektirdiğinden, taşıyanı yüke elverişsizlikten dolayı sorumlu tutmamıştır.

⁴⁶² Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁶³ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s. 55.

sorumluluğu, yalnızca yüke gelen hasar ve ziya ile sınırlı olmayıp, elverişsizliğin sebep olduğu bütün zararları kapsar⁴⁶⁴. Zarar, eşya zararı olmaksızın sadece gecikme zararı şeklinde de vuku bulabilir. Ancak, LVK'nın etkisiyle TTK'da yer alan sorumluluğu sınırlandırma hakkı, bu hakkın kaybını doğuran 1187. Madde haricindeki “her hâlde” geçerli olacağından, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını ileri sürebilmesi mümkündür.

Sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü uygulamada kullanılan yolculuk charteri formulerlerinde yer almakla birlikte, kanundaki açık düzenleme karşısında sözleşmeye bu yönde hiç hüküm konulmasa dâhi kanun gereği Türk ve Alman Hukuku bakımından taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır⁴⁶⁵. Aynı şekilde, Anglo-Amerikan hukuku uygulamasında da açık düzenleme olmasa dâhi örtülü (*implied*) olarak bulunduğu ve taşıyanın devredilemez nitelikteki (*non-delegable duty*) yükümlülüklerinden olduğu kabul edilmektedir⁴⁶⁶.

Tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksiklik yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilememişse, taşıyan sorumluluktan kurtulur (TTK m. 1141/2, HGB 498/2). Hüküm incelendiğinde, taşıyanın sorumluluğunun mutlak bir sorumluluk olmayıp kusura dayalı olduğu görülmektedir. Ancak, bu alâlade bir kusur sorumluluğu değildir. Taşıyanın sorumluluğu, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen ölçüsüyle objektifleştirilmiş ve kurtuluş beyyinesinden yararlanma imkânı daraltılarak ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur⁴⁶⁷.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda önceleri mutlak (*absolute*) bir yükümlülük olan sefere elverişlilik, *Harter Act* ile birlikte özen yükümlülüğüne (*due dilligence*) indirgenmiş, buradan uluslararası konvansiyonlara tesir etmiş ve günümüz modern kanunlarında⁴⁶⁸ özen yükümlülüğü olarak kendine yer bulmuştur⁴⁶⁹. Sefere

⁴⁶⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 182; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 81.

⁴⁶⁵ ASBATANKVOY (II. Kısım, 1. Klot), FERTIVOY 88 (36. Klot), GENCON 76 ve 94 (II. Kısım, 2.Klot).

⁴⁶⁶ *Kopitoff v. Wilson* (1876). (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 26.12.2016).

⁴⁶⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 177-178; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 185.

⁴⁶⁸ Çin (ÇDK m. 47), Norveç (NDK m. 276) ve Alman (HGB § 498) Hukuklarında da sefere elverişlilik mutlak bir yükümlülük olarak değil özen yükümlülüğü (*Sorgfaltspflichten*) şeklinde düzenlenmiştir. Fransız Hukuku'nda, sefere elverişlilik doktrininin geç ortaya çıktığı görülmektedir. Fransız Hukuku'nda eşyaların teslim alındığı şekilde ve gecikmeksizin teslim edilmesi esası geçerliydi ve eşyanın ziya veya hasara uğraması yahut geç teslimesi durumunda taşıyanın sorumluluğu karineydi (*présomption de responsabilité*). Yani bir anlamda sefere

elverişlilik bakımından özen yükümlülüğü, taşıyanın kendisinin, adamlarının ve temsilcisinin, sözleşmede kararlaştırılan eşya ve yolculuk bakımından kendilerinden beklenen tüm makul tedbirleri alma yükümlülüğüdür⁴⁷⁰. Böylece taşıyan, eşyanın gizli ayıpları (*latent defect*) gibi kendisine yüklenemeyen sebeplerden dolayı sorumlu olmayacaktır. Buna karşın, gemisini denizcilikte ve alanında ehil uzmanlara yahut itibarlı gemi sörveylerine kontrol ettirmesine rağmen görevine gereği gibi yerine getirmemişse sorumluluktan kurtulamaz⁴⁷¹. LVK m. 3/1’ de taşıyanın, gemiyi yolculuğun öncesinde ve başında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özeni (*due dilligence*) göstermekle bağlı bulunduğu ifade edilmiştir. RK’da, LVK’dan farklı olarak, gemiyi sefere elverişliliğinin yolculuk süresince muhafaza edilmesi gerektiği düzenlenmiştir (RK m. 14). HK’ da ise, özel olarak başlangıçtaki elverişsizlik kavramına yer verilmemiştir. Ancak, açıkça böyle bir düzenlemeye yer verilme dahi, taşıyanın genel sorumluk rejimi (eşyanın hakimiyeti altında bulunduğu sürece zıya, hasar ve geç teslimden sorumluluk), geminin yolculuğun başında sefere elverişli bir şekilde bulundurulmasını gerektirmektedir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü, HK’da zımnen varlığını sürdürmektedir. Sözleşmede açıkça böyle bir düzenlemeye yer verilmeyerek, başlangıçtaki-sonraki elverişsizlik ayrımının son bulduğu ve aynı sorumluluk rejimine tâbi hale geldiği ifade edilmektedir⁴⁷². RK’da, geminin yolculuğun başında olduğu gibi yolculuk boyunca

elverişlilik eşyaya özen yükümlülüğüne dahildi. Taşıyan, belirli birkaç istisnai durum dışında, mutlak olarak bir sonuç bir yükümlülüğü (*obligation de résultat*) üstlenilmekteydi. Üstelik, İngiliz Sözleşmeler Hukuku’nun liberal yaklaşımı mevcut olmadığından, taraflar sözleşmelerde taşıyanın sorumluluğunu daraltamıyorlardı. Bugün geline nokadaysa, sefere elverişlilik, ayrı bir sorumluluk düzeninde ve özen yükümlülüğü (*obligation de moyens*) olarak mütalaa edilmektedir, bkz. Malcom Alistair Clarke, *Aspect of the Hague Rules: A Comparative Study English and French Law*, Hague: Martinus Nijhoff, 1976, s. 118 vd.

⁴⁶⁹ Kouladis, *International Trade*, s. 256; Hill, *Maritime Law*, s. 179; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 607; Baatz/ Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 125; Michael Furmston, “*Principals of Commercial Law*”, 2. Edition, London: Cavendish, 2001, s. 203.

⁴⁷⁰ Kassem, “*Seaworthiness*”, s. 76. Mukayeseli hukukta “*due dilligence*” ile ilgili yapılan mülâhazalar için bkz. Nkedilim, Ogo Azuka; “*The Concept of Seaworthiness In Maritime Law: An Overview*”, (Master Thesis), IMO Law Institute, Malta, 1992, ss. 23-25; Rahmawan, Ardianto Budi; “*A Comparative Study of Ship Seaworthiness between Australia and Indonesia*”, *Juris Gentium Law Review*, July 2012, pp. 111-120; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 605; Hoffman, “*Haftung des Verfrachrs*”, s. 20.

⁴⁷¹ Yüksek mahkemenin sorumluluktan kurtulamayacağı yönündeki bir kararı için bkz. *Riverstone Meat Company, Pty., Ltd. v Lancashire Shipping Company, Ltd. (The “Muncaster Castle”)* (1961).

⁴⁷² Lüddeke ve Johnson, “*Hamburg Rules*”, s. 12; Yetiş Şamlı, “*Sefere Elverişlilik*”, s. 485.

da sefere elverişli halde olması aranmaktadır⁴⁷³. Taşıyanın sefere elverişsizlikten doğan sorumluluğu, üç uluslararası düzenlemede de ortak olarak kusur sorumluluğudur.

Geminin sefere elverişliliğini sağlama yükümlülüğünün, denizde eşya taşıma sözleşmesi bakımından asli mi yoksa tali nitelikte bir yükümlülük mü olduğu meselesi öğretilde ihtilafıdır. Bilindiği üzere, borç ilişkisinin niteliğini ve tipini belirleyerek ona adını veren edimler asli edim yükümlülüğünü; sözleşmenin tipini belirlememekle birlikte, asli edim yükümlülüğüne bağlı olan, ikincil nitelik ve amaç taşıyan fakat asli edimden bağımsız olarak ifası talep edilebilen edimler ise yan edim yükümlülüğünün kapsamını oluşturur⁴⁷⁴. Bu çerçevede, yolculuk charteri sözleşmeleri bakımından sözleşmenin tipini belirleyen ve ona adını veren unsurun “denizde eşya taşınması” olduğunu daha önce ifade etmiştik. Buradan yola çıkarak, sefere elverişliliğin, denizde eşya taşınmasının güvenli bir şekilde yapılmasına hizmet eden, esas edimin ifasına yardımcı nitelikte bir yan edim yükümlülüğü niteliğinde olduğunu kabul etmekteyiz⁴⁷⁵.

2.2.7 İspat Külfeti

The Hellenic Dolphin (1978) davasında, sefere elverişlilikle ilgili ispat düzenini saptamaya yarayan önemli ilkeler ortaya konmuştur⁴⁷⁶. Mahkemeye göre, öncelikle, yükle ilgililerin eşyayı taşıyana iyi hâl ve koşulda teslim ettiğini ispat etmelidir. Bu aksi ispatlanabilir bir karine (*prima facie*) yaratmaktadır. Taşıyan bunun aksini ispat edebilirse, yükle ilgililer artık zararın sefere elverişsizlikten kaynaklandığını ispat etmek durumunda kalacaktır. Buna karşın, Anglo-Amerikan Hukuku’nda, yükle ilgililerin geminin sefere elverişsiz olduğunu ve zararın buradan kaynaklandığını ispat etmesi gerektiği yönünde görüşler mevcuttur⁴⁷⁷.

Hukukumuz bakımından, taşıyandan tazminat talep eden yükle ilgililerin, genel tazminat hukuku kuralları çerçevesinde; geminin sefere elverişsiz olduğunu,

⁴⁷³ Kara, *Rotterdam Kuralları*, s. 115.

⁴⁷⁴ Antalya, *Borçlar Genel*, s. 11-12; İnan ve Yücel, *Borçlar Genel*, s. 82.

⁴⁷⁵ Aynı yönde bkz. Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmesi*, s. 84; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 421; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 417; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 250; Sefere elverişliliğin asli edim yükümlülüğü (*Hauptverpflichtung*) niteliğinde olduğu yönünde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 17; Wieske, *Transportrecht*, s. 333; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 243.

⁴⁷⁶ Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁷⁷ John Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 190.

zarara uğradıklarını ve bu zararın geminin sefere elverişsiz olmasından kaynaklandığını ispat etmeleri gerekir⁴⁷⁸. Geminin başlangıçta elverişsiz olduğunu ispat etmesi gerekmez⁴⁷⁹. Gemi sefere elverişsiz olarak yola çıkmasına rağmen zarar ortaya çıkmamışsa taşıyanın sorumluluğu gündeme gelmez. Örneğin, radar sistemi bozuk olan gemi, eşyaları teslim aldığı gibi teslim etmeyi başarabilmişse, burada taşıyanın sorumluluğunu gerektirecek bir durum söz konusu olmayacaktır⁴⁸⁰.

Taşıyanın, gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğünün ifası için yapılması gerekli olan muayene, kontrol ve denetimleri sınıflandırma veya sörvey kuruluşlarına bırakması onu sorumluluktan kurtarmaz⁴⁸¹. Taşıyana yüklenmiş olan bu sorumluluk onun kişiliğine bağlanmıştır⁴⁸². Gemi klas kuruluşları tarafından geminin sefer yeterliliğine sahip olduğunu gösteren belgelerin geminin sefere elverişliliğini ispatında etkisi sınırlıdır⁴⁸³. Bunun temel sebebi, belge düzenlendikten sonra geminin fiziki durumunda değişiklik olma ihtimalidir⁴⁸⁴. Diğer bir söyleyişle, belgeler her daim gerçek durumu yansıtmayabilir. Bu gerekçeyle, anılan belgelerin aksi her türlü delille ispatlanabilen fiili bir karine yarattığı kabul edilmektedir⁴⁸⁵. Böyle bir belgeye sahip geminin sefere elverişli olmadığını iddia eden kişinin, iddiasını ispatlaması gerekecektir⁴⁸⁶.

Taşıyan, geminin sefere elverişli olduğunu, zararın gerçekleşmediğini veya zararın geminin sefere elverişsizliğinden kaynaklanmadığını (uygun illiyet bağı bulunmadığını) ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir⁴⁸⁷. Bu hususlar ispat edilememesine karşın taşıyan, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmesine rağmen eksiklik yolculuğun başlangıcına kadar

⁴⁷⁸ Alexandre Von Ziegler, “*The Liability of the Contracting Carrier*”, Texas International Law Journal, V. 44, N. 349, pp. 330-348, p. 344 vd.

⁴⁷⁹ Gürses, (ISM Code), s. 55; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 187; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 185;

⁴⁸⁰ Baatz/ Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 132.

⁴⁸¹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 423.

⁴⁸² Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 423.

⁴⁸³ “..yola elverişlilik hukuki bir kavram olup varlığının ispatının yolculuğun başlangıcında var olan belgelerle sınırlı olmayacağı..” [11. HD., E. 2015/11478 K. 2016/280 T. 14.1.2016] (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim: 21.9.2016).

⁴⁸⁴ Detaylı bilgi için bkz. Koyuncu, İbrahim Serdar; “*Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*”, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2008, s. 137.

⁴⁸⁵ Koyuncu, *Gemi Sınıflama Kuruluşları*, s. 137.

⁴⁸⁶ [11HD, 1985/74 E. , 1985/163 K] (<http://www.kazanci.com/> , erişim: 09.05.2017)

⁴⁸⁷ Ebru Ateş, “*Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları)*”, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008, ss. 93-94.

keşfedilememişse, yine sorumluluktan kurtulur⁴⁸⁸ (TTK m. 1141/2). Taşıyanın gereken özeni göstermiş olsaydı dahi zararın doğumuna engel olunamayacağı şeklindeki “farazi özen” itirazı kabul edilemez⁴⁸⁹. Şayet gemideki elverişsizliğin yolculuğun başlangıcından sonra meydana geldiği ispatlanırsa, taşıyan başlangıçtaki elverişsizliği göre değil sonraki elverişsizliği (TTK m. 1179 vd.) göre mesul olur.

Geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluk emredici nitelikte olduğu yönündeki TTK m. 1243 hükmü yolculuk charteri sözleşmelerine uygulanmaz (TTK m. 1245/1). Ancak, böyle bir sözleşmeye dayalı olarak konişmento düzenlenirse, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK m. 1243 hükmü uygulama alanı bulur (TTK m. 1245/1). Böylece, konişmentolu taşımalarda, taşıyan ile (taşıtandan farklı kişi olması kaydıyla) gönderilen veya meşru konişmento hamili arasındaki ilişkilerde, taşıyanın bu maddeden doğan sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran yahut ispat külfetini taşıyan lehine değiştirilmesini öngören anlaşmalar (*exoneration/exculpatory/negligence clauses*) geçersiz olacaktır.

2.3 Konişmento Düzenleme Yükümlülüğü

2.3.1 Genel Bilgiler

Konishmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir (TTK m.1228/1, HGB § 521). Konishmentonun düzenlenmesi yolculuk charteri sözleşmesinin kurulabilmesi veya geçerliliği için gerekli bir unsur olmamakla beraber, konishmento, arz ettiği hukuki fonksiyonlar itibariyle deniz ticareti alanında son derece önemli bir belgedir⁴⁹⁰. Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere

⁴⁸⁸ 1905 tarihli *Mc Fadden v. Blue Star Line* davasında yer alan doğru test ilkesi, uluslararası anlaşmaların etkisiyle Kanunda kendisine yer bulmuştur. Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁴⁸⁹ Sözer, *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*, s. 74.

⁴⁹⁰ Tanımak anlamına gelen Latince *cognoscere* kelimesinden türeyen konishmento, İngilizcede *Bill of Lading*, kısaca B/L), Almandaca *Konnosment* kelimeleriyle ifade bulunmaktadır. Eşyaların henüz gemide seyir halindeyken tasarruf edilebilmesine yarayan bu evrak, banka, sigorta ve gümrük işlemlerinde de taraflara ciddi kolaylık sağlamasının yanında eşyanın bizzat teslim edilmesinin gerektirdiği mali külfetlerden tarafları korur. Sahip olduğu ticari önem deniz taşımacılığıyla sınırlı kalmayan konishmento, deniz aşırı satım ve kredi ilişkilerinde yeri hala doldurulamayan hukuki bir araç konumunda bulunmaktadır, bkz. Doğuş Taylan Türkel, “*Türk İspat Hukuku Açısından Konishmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Baazı Notlar*”, Prof. Dr. Ergon A.

teslim alındıktan yahut gemiye yüklendikten sonra, taşıyan, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenlemek ve bir nüshasını ona verme yükümlülüğü altındadır. Kanuna ve sözleşmeye dayanan yan edim yükümlülüğü niteliğinde olan bu yükümlülük, taşıyanın dikkat ve özen yükümlülüğünün de başlamış olduğuna işaret eder⁴⁹¹. Konişmento düzenlenmesini talep hakkı yükletene ait olduğundan, yükleten sıfatı olmayan taşıtanın bu yönde bir talep hakkı bulunmamaktadır.

Uygulamada ezcümle yazılı şekilde ve hazır metinler⁴⁹² kullanılarak keşide edilen konişmentonun hangi şekilde yapılacağına dair kanunda bir hüküm mevcut olmamakla birlikte, TTK m.1229/1’de konişmentonun hangi kayıtları içermesi gerektiği düzenlenmiştir⁴⁹³. Maddenin ikinci fıkrasında, ilk fıkrada sayılan unsurlardan bir veya birkaçının konişmentoda bulunmamasının senedin hukuken konişmento sayılmasını engellemeyeceği belirtilmekle birlikte, senedin TTK m. 1228/1’ de yazılı unsurları taşıması gerektiği ifade edilmiştir. Buradan çıkan sonuç, konişmento her ne kadar şekle sıkı sıkıya bağlı değilse de, zımnen işlevsel açıdan bağlı senetlerden birisidir⁴⁹⁴. Kanunda belirtilen kayıtlardan bir tanesinin eksik veya yanlış olması halinde de senet konişmento ve kıymetli evrak niteliğindedir⁴⁹⁵.

Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul: Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 1102-1113, s. 1102; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 306.

⁴⁹¹ Ecehan Yeşilolava, *Konışmentonun İspat Kuvveti*, İzmir: Güncel Yayınevi, 2006, s. 32.

⁴⁹² BIMCO’nun GENCON formları için hazırladığı CONGENBILL formülleri, bunların en yaygın olanıdır. Bunun dışında, uygulamada bazı bölgesel konişmentolar kullanılsa da (ör: SHUBIL), denizcilik işletmeleri kendi konişmento formlarını hazırlama eğilimindedirler.

⁴⁹³ TTK m. 1229/1: *Konışmento, aşağıdaki kayıtları içerir:*

- a) *Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını.*
- b) *Eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu.*
- c) *Taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini.*
- d) *Kaptanın adı ve soyadını.*
- e) *Geminin adını ve tabiiyetini.*
- f) *Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.*
- g) *Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.*
- h) *Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi.*
- i) *Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri.*
- j) *Konışmentonun düzenlendiği yer ve tarihi.*
- k) *Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını.*
- l) *Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını.*
- m) *Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süreyi.*
- n) *Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı.*
- o) *Taraflarca uygun görülen diğer kayıtları.*

⁴⁹⁴ Hakan Karan, *Elektronik Konışmento*, Ankara: Turhankitabevi, 2004, s. 40.

⁴⁹⁵ Ali Bozer ve Celal Göle, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 3. Bası, Ankara: BTHAE, 2013, s. 360.

Konişmento düzenleme yetkisi kural olarak taşıyana ait olmakla birlikte, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına konişmento düzenlenebilmesi mümkündür (TTK m.1228/2). Bu yetkinin taşıtana verildiği durumlarda, konşimentoda yer alan yük ile ilgili kayıtların yükleme sırasında gemi tarafından tutulan “*mate’s receipt*” adlı belgeye uygun olması gerekir.

Konişmento, bütün nüshaları aynı metni içermek ve her birinde kaç nüsha hâlinde düzenlendiğini göstermek kaydıyla, birden fazla nüsha olarak düzenlenebilir (TTK m.1228/4). Bu özelliği, kıymetli evrak niteliğine olan konişmentonun yolculuk esnasında değişik liman ve bölgelerde değerlendirilebime olanağını arttırmaktadır⁴⁹⁶. Konişmentonun nüsha sayısını göstermemesi, o konişmentonun müstakil bir konişmento olduğuna delâlettir⁴⁹⁷. Yükleten, istem üzerine, konişmentonun kendisi tarafından imzalanmış olan bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır (TTK m.1228/5). Uygulamada taşıyanın temsilcisi olan kaptana verildiğinden dolayı kaptan konişmentosu olarak adlandırılan bu nüshanın kıymetli evrak niteliği olmayıp sadece ispat vasıtası olarak işlev görür⁴⁹⁸. Bu nedenle, hukuki anlamda gerçek bir konişmento olarak kabul edilemez. Konişmento genellikle üç nüsha halinde düzenlenir. Birisi kaptan veya aracıda kalır, öbürü gönderilene express mail yoluyla iletilir, diğeri de yükletende kalır. Esasında bütün nüshalar asıldır ve hepsi bir konişmento teşkil eder. Eşya bir kez teslim edilince hepsi hükümden düşer⁴⁹⁹. Orjinal konişmento kaybolduğu takdirde, banka garantisi karşılığında (eşya değerinin %1’i karşılığında temin edilen) eşyaların teslimi talep edilebilmektedir⁵⁰⁰.

2.3.2 Konişmento Türleri ve Diğer Taşıma Senetleri

Denizasırlı mal satım sözleşmelerinde, EXW satışlar dışında diğer tüm satış türlerinde satıcının teslimin gerçekleştirildiğine ilişkin belge sunma yükümlülüğü vardır. Satıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirdiğine dair alıcıya sunulabileceği

⁴⁹⁶ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 501.

⁴⁹⁷ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 54.

⁴⁹⁸ Kaptan konişmentosu manifesto ile birlikte gümrük muayenelerinin yapılmasını sağlar ve ayrıca kaptana, boşaltma limanında ibraz olunan nüshanın kontrolüne olanak tanır, bkz. Fatma Aydoğdu, *Konişmentonun İspat Fonksiyonu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), MÜSBE, İstanbul, 2006, s. 16.

⁴⁹⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 70.

⁵⁰⁰ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 547.

belgelerden birisi de konişmentodur⁵⁰¹. Yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için tesellüm konişmentosu (*received B/L*) düzenlenebilir. Eşyanın taşınacağı geminin henüz belli olmadığı tarifeli taşımalarda rastlansa da, bu konişmento tipi akreditif işlemleri bakımından pek kabul görmediğinden, arızî taşımalara konu yolculuk charterinde tercih edilmez⁵⁰². Bunun yerine, denizaşırı satışlarda bankaların da itibar ettiği yükleme konişmentosu (*shipped B/L*) kullanılır. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada yükleme konişmentosu düzenlemekle yükümlüdür (TTK m.1228/2). Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento yükleme konişmentosu hükmündedir (TTK m.1228/2).

Bu iki klasik tür dışında, değişen ve gelişen taşıma teknolojisiyle birlikte kendisine uygulamada yer edinen; kıymetli evrak özelliği bulunan veya bulunmayan, ciro edilebilen veya edilemeyen, farklı tiplerde pek çok konişmento çeşidi mevcuttur. Özellikle, kombine taşımalarda⁵⁰³ kullanılan direk konişmento (*through B/L*) ve konteyner konişmentosu (*container B/L*) uygulamaya yön veren yeni nesil konişmentolardandır⁵⁰⁴. Geleneksel konişmentolardan limandan limana (*port to port*) taşımalarda istifade edilirken, kombine taşıma konişmentoları evden eve (*house to house*) taşımalarda tercih edilmektedir⁵⁰⁵.

Konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonu sayesinde, deniz aşırı alıcıların (gönderilen) ve alıcıya kredi veren bankaların güven duyduğu bir kıymetli evrak olmakla birlikte⁵⁰⁶, tarihsel süreçte, teknolojik gelişmelerle birlikte gemilerin hızı artmış, konteyner taşımacılığının yaygınlaşması yükleme/boşaltma işlemlerini çabuklaştırmış ve taşıma süreleri kısalmıştır. Öte yandan, ithalat/ihracat, gümrük ve bankacılık işlemleri daha karmaşık hale gelmiştir. Yaşanan bu gelişmeler

⁵⁰¹ Aslıhan Sevinç Kuyucu, *Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2011, s. 51.

⁵⁰² Yükleme konişmentosunun taşımının hangi gemiyle, hangi tarihler arasında ve ne koşullar altında yapıldığına dair kesin bilgiler içermesi, bankacılık işlemlerinde kabul görmesini sağlamaktadır.

⁵⁰³ Kombine (multimodal) taşımalar, taşımının bir ayağı denizyoluyla olmak kaydıyla en az iki farklı taşıma ortamında gerçekleştirilir. Genellikle konteynerlerin dahil olduğu taşımalardır.

⁵⁰⁴ Anton Heini, *Das Durchkonnossement*, Freiburg: Universitätsverlag Freiburg Schweiz, 1957, s. 2 vd.

⁵⁰⁵ Paul Todd, *Bills of Lading and Bankers Documentary Credits*, 4. Edition, London: Informa, 2007, s. 72.

⁵⁰⁶ İlknur Uluğ, “Konışmentonun Kıymetli Evrak Niteliği”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, Cilt:I, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, ss. 783-803, s. 798.

neticesinde, eşyalar varna limanına konişmentodan önce gitmeye başlamıştır⁵⁰⁷. Eşyayı konişmentonun ibrazı karşılığında teslim etmek zorunda olan taşıyan, gönderilenin bunu gerçekleştirememesi üzerine teslimden imtina ederek eşyayı antrepo veya ambara boşaltmak ya da P&I Klüp garanti mektubu veya banka teminat mektubu karşılığında eşyayı konişmentosuz olarak teslim etme mecburiyetinde kalmaktadır. Bu durum, haliyle hem taşıyan hem de gönderilen bakımından ekstra çaba ve masrafa neden olmaktadır. Ayrıca, konişmentosuz teslime konu taşımalar P&I sigortası kapsamı dışında kalmaktadır. Bu sebeplerle, son zamanlarda deniz taşımacılığında tedavül kabiliyeti olmayan taşıma belgelerinin kullanımı artmıştır⁵⁰⁸.

Önemle belirtilmelidir ki, konişmento düzenlenmesi kendiliğinden mecburi bir işlem olmayıp, yükletenin talebi üzerine gerçekleşir. Dolayısıyla, taraflar hiç konişmento düzenlemeyeceği gibi başka neviden denizde taşıma senetlerinin düzenlenmesini de kararlaştırabilirler. Kanun koyucu, TTK m. 1242 hükmünde, taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna dair aksi ispatlanabilir karine oluşturur demek suretiyle, bu yöndeki uygulamalara cevaz vermiştir. Deniz ticareti uygulamasında, konişmento dışında kalan taşıma senetlerine; sevk irsaliyesi (*waybill*), teslim ordinosu (*ship's delivery order*), teslim garanti belgesi (*delivery warrant*) ve yükleme ordinosu (*mate's receipt*) örnek olarak gösterilebilir. Ancak, sayılan bu belgelerden hiç biri, eşyayı temsil fonksiyonuna sahip değildir⁵⁰⁹.

Deniz taşıma senedi (*seawaybill*)⁵¹⁰, taşıma sözleşmesinin varlığını, şartlarını ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını belgeleyen, kıymetli evrak niteliğinde olmayan bir belgedir⁵¹¹. Asli fonksiyonu ispat olan bu belge, taşıyan tarafından

⁵⁰⁷ Özellikle karma taşımalarda ve konişmentonun çok fazla ciro edildiği petrol taşımacılığında, konişmento eşyanın tesliminden ancak aylar sonra gelebilmektedir.

⁵⁰⁸ Özlem Bulut, *Konışmentonun Teslimdeki Rolü ve Konışmentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), YÜSBE, İstanbul, 2008, s. 58 vd. ; İnci Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982, s. 14 vd. ; Todd, *Bills of Lading*, ss. 63-64.

⁵⁰⁹ Konişmentodan farklı, ispat belgesi niteliğindeki deniz yük senetleri için bkz. Aydın Zevkliler, *Konışmento Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları*, İmran Öktem'e Armağan, Ankara, 1970, ss. 525-568.

⁵¹⁰ Deniz taşıma senedi, ÇDK ve TTK'da yer almamasına karşın, NDK m. 308-309 (*sjøfraktbrev*) ve HGB § 526'da (*Seefrachtbrief*) temel fonksiyonları açıklanmak suretiyle düzenlenmiştir. Uluslararası düzeydeyse, deniz taşıma senetlerinde uygulamada birliği tesis etmek amacıyla, 1990 Paris Konferansı'nda *CMI Uniform Rules for Sea Waybills* kabul edilmiştir.

⁵¹¹ Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar" , Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 651-676, s. 671; Peter

kıymetli evrak şeklinde de düzenlenebilir. Gönderileni önceden belli ve güvenilir olan taşımalarda kullanılmakta, üzerine “ciro edilemez” (*non negotiable*) kaydı yer almaktadır⁵¹². Bunun neticesinde, eşyanın mülkiyetinin el değiştirmesi senedin devriyle mümkün olmamaktadır⁵¹³. Eşyayı temsil fonksiyonu bulunmadığından, gönderilenin eşyayı talep hakkını kullanabilmesi için kimliğini göstermesi yeterli olmakta, senedin ibrazı gerekmemektedir.

Yükleme ordinosu, eşyanın gemiye yüklenmek üzere teslim alınmasından sonra yükletene verilir. Eşya gemiye yüklendikten sonra kaptan tarafından hazırlanan ve eşyanın haricen belli olan niteliklerini ve eşyanın gemiye yüklendiğini gösteren makbuz niteliğindeki belgeye kaptan makbuzu veya yükleme ordinosu (*mate's receipt*) denmektedir⁵¹⁴. Belgenin amacı, eşyanın teslim alındığını göstermektir. Gemi acentesi, yükleme ordinosu karşılığı ve buna uygun olarak düzenlediği konişmentoyu kendisine teslim eder. Konişmento genellikle, eşyanın gemiye teslimini takiben verilen kaptan makbuzu (*mate's receipt*) veya eşyanın rıhtım idaresi tarafında teslim alındığı zaman verilen rıhtım makbuzunun (*dock receipt*) taşıyana iadesi karşılığında teslim edilir⁵¹⁵. Bu belgeler birer ispat vesikası olup, kıymetli evrak niteliğine haiz değildirler⁵¹⁶. Çok sayıda alıcının olduğu parsiyel yüklerdeyse, alıcıların tamamının kimliklerinin tespiti mümkün olmadığından konişmento düzenlenememektedir. Bu tip taşımalarda, konişmentonun yerine verilen teslim ordinosu (*delivery orders*), taşıyana ordinoyu ibraz eden kişiye ordinoda belirtilen miktarda eşyayı teslim etme imkânı sağlar.

2.3.3 Konişmentonun İşlevleri

Anglo-Amerikan Hukuku'nda, konişmentonun kıymetli evrak olma niteliği (*document of title*), taşıma sözleşmesini ispat niteliği (*evidence of the contract of carriage*) ve makbuz niteliği (*receipt of the goods*) olmak üzere geleneksel olarak üç

Schinzing, *Der Seefrachtbrief und andere Ansätze zu neuen Formen der Dokumentation im Seefrachtrecht*, Hamburg: Peter Lang GmbH, 1991, ss. 31-32.

⁵¹² Furmston, *Commercial Law*, s. 196.

⁵¹³ Wieske, *Transportrecht*, s. 323.

⁵¹⁴ Eşyanın gemiye yüklendiğine dair aksi ispatlanabilir karine niteliğindedir. Bunun dışında konişmentoya hasredilmiş fonksiyonlara sahip değildir. Özellikle Birleşik Krallık'ta *mate's receipt* in yerini NSSN (*The National Standard Shipping Note*) adında yeni bir belgenin aldığı görülmektedir.

⁵¹⁵ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 546.

⁵¹⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 71.

temel fonksiyonunun olduğu kabul edilmektedir⁵¹⁷. Uluslararası ticari uygulamalar neticesinde, konişmento hemen hemen bütün ÷lkelerde benzer hizmetleri ikâ eder.

2.3.3.1 Kıymetli Evrak Olma Niteliği

Konışmento, sahip olduğu temlik fonksiyonu sayesinde, eşyanın zilyetliğinin devrine gerek kalmaksızın salt konişmentonun usulüne uygun devriyle eşyanın mülkiyetinin nakline imkân verir (TTK m.1234/1). Eşyanın teslimini talep hakkı ile senet arasında bulunması gereken bağlılık, konişmentonun kıymetli evrak niteliğini belirleyen asli unsurdur⁵¹⁸. Kıymetli evrak olma özelliği konişmentoya tedavül kabiliyeti (*negotiability value*) kazandırmaktadır. Konişmentonun haiz olduğu kıymetli evrak niteliği, denizde eşya taşıma senedinde (*seawaybill*) bulunmayan bir özelliktir. Bu senedin yalnızca ispat fonksiyonu vardır ve belge gecikmelerinin önüne geçme amacıyla düzenlenmektedir. Tekrar satışların olduğu ticari satımlarda pek tercih edilmeyen denizde eşya taşıma senedi, bankacılık işlemlerine de konu olamaz.

Yolculuk çarterine konu eşya ile ilgili konişmento düzenlendiği takdirde, taşıyan, eşyayı ancak konişmentonun ibrazı karşılığında ve senedin meşru hamiline teslimiyle borcundan kurtulabilir (TTK m.1228/1, m.1230/1). Bu durum, konişmentonun teşhis fonksiyonunun bir görünümüdür⁵¹⁹. Bu sayede taşıyan, hilesi veya ağır kusuru olmamak kaydıyla, konişmentoda gerçek hak sahibi olup olmadığını araştırmak zorunda kalmaksızın, şeklen hak sahibi gör÷nen kişiye, senedin vadesinde eşyanın teslimiyle birlikte taşıma borcunu ifa etmiş sayılır⁵²⁰.

Konışmento birden çok nüsha olarak düzenlenmişse, eşya, tek nüshanın meşru hamiline teslim edilir (TTK m.1230/2). Konişmentonun birden çok meşru hamili aynı zamanda başvurursa kaptan, hepsinin istemini reddederek eşyayı umumi ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmek ve bu şekilde hareket etmesinin sebeplerini de göstererek bunu anılan konişmento hamillerine bildirmek zorundadır (TTK m. 1231/1). Kaptan hareket tarzına ve sebeplerine ilişkin resmî bir senet düzenletmeye

⁵¹⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 547.

⁵¹⁸ Mehmet Bahtiyar, “*Konışmentoda Yüke İlişkin Kayıtlar*”, Makaleler-I, İstanbul: Beta, 2008, ss. 61-76, s. 64.

⁵¹⁹ Çağa, Kender ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 170; Curwen, Nick, “*The Bill of Lading as a Document of Title at Common Law*”, Mountbatten Yearbook of Legal Studies, Southampton Solent University, 2007, pp. 140-162.

⁵²⁰ Taşıyan, en son beyaz ciro içeren bir konişmentoya çalınarak hamil olunduğunu biliyor veya basit bir araştırmayla bilebilecek durumdaysa, eşyayı böyle bir hamile teslim ederek borcundan kurtulamaz, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 91.

yetkilidir; bu sebeple yapılan giderler üzerinde hapis hakkı mevcuttur (TTK m. 1231/2).

Konişmento, devir şekline göre nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir (TTK m.1228/3). Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son hâlde “emre” yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir. Hamiline yazılı konişmentoda (*Inhaberkonnoßment*), emrine kaydı ve gönderilenin ismi yer almamaktadır⁵²¹. Nama yazılı konişmentodaya (*Rektakonnoßemen*), gönderilenin ismi bulunmasına karşın emre kaydı yer almamaktadır. Hukukumuz bakımından her üç tipin de kıymetki evrak vasfını taşıdığı kabul edilirken; İngiliz ve Alman hukukunda nama yazılı konişmentonun tedavül (*übertragung*) yeteneğinin bulunmadığı kabul edilmektedir⁵²². Konişmentonun nama ve hamile düzenlendiği hallerse sınırlıdır⁵²³. Dolayısıyla konişmento, kanunen olmasa da iradi emre yazılı senetlerdendir.

Emre yazılı bir konişmento düzenlenmişse kaptan, yükletenin eşyanın geri verilmesi veya teslimi hususundaki talimatını ancak kendisine konişmentonun bütün nüshaları geri verildiği takdirde yerine getirir (TTK m.1232/1). Gemi varma limanına ulaşmadan, bir konişmento hamili eşyanın teslimini isterse, aynı hüküm uygulanır (TTK m.1232/2). Kaptan bu hükümlere aykırı hareket ederse, taşıyan, konişmentonun meşru hamiline karşı sorumlu kalmakta devam eder (TTK m.1232/3). Konişmento emre yazılı değilse, yükleten ve konişmentoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, konişmentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile, eşya geri verilir veya teslim olunur. Şu kadar ki, konişmentonun bütün nüshaları geri verilmiş değilse, taşıyan bu yüzden doğabilecek zararlar için önce teminat gösterilmesini isteyebilir (TTK m.1232/4).

Eşyaya gelen zarardan dolayı konişmento hamili yalnızca taşıyana başvurabilir. Bu nedenle de konişmentonun (temlik) cirosunun temlik ve teşhis işlevleri bulunsa da teminat işlevi bulunmamaktadır⁵²⁴. Öğretide aksine fikir bulunmakla birlikte,

⁵²¹ Wieske, *Transportrecht*, s 319.

⁵²² Hakan Karan, “*Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki*”, BATİDER, c. XX, Sa: 4, 2000, ss. 153-165, s. 159; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 307; Wieske, *Transportrecht*, ss. 320-321.

⁵²³ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 307.

⁵²⁴ Uluğ, “*Konişmento*”, s. 792.

çoğunluk konişmentonun emtia senedi grubuna dahil olduğu kanaatindedir⁵²⁵. Gönderilen, konişmentoyu teslim alarak eşya üzerinde vasıtalı zilyetliğe sahip olmaktadır.

2.3.3.2 Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu

Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınınca konişmentonun, konişmento gereğince eşyayı teslim almaya yetkili olan kişiye teslimi, eşyanın teslimi; konişmentonun rehnedilmesi ise eşyanın rehni sonucunu doğurur (TTK m. 1234/1). Eşya, ancak konişmento nüshasının, eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilir (TTK m. 1236). Konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonu sayesinde, eşyaların bizzat tesliminden doğan masraf ve külfetler azalmaktadır⁵²⁶.

Konişmentonun “ayni etkisi” olarak da adlandırılan eşyayı temsil fonksiyonuna sahip olabilmesi için belirli şartların bir arada bulunması gerekir. Öncelikle, eşyanın taşıyan veya temsilcisi tarafından teslim alınması şarttır⁵²⁷. Taşıyanın eşyayı teslim almaksızın konişmento düzenleyerek tedavüle çıkarması halinde, konişmentoyu devralan kimse eşya üzerinde ayni hak iktisap edemeyecektir⁵²⁸. Bu durumda, konişmento hamili yanlış konişmento düzenlenmesinden dolayı ancak taşıyandan uğradığı zararların tazminini talep edebilir⁵²⁹.

Konişmentonun usulüne uygun devredilmiş olması, eşyayı temsil fonksiyonuna sahip olabilmesinin ikinci şartıdır⁵³⁰. Buna göre, konişmento emre yazılıysa “ciro ve teslim”; nama yazılıysa “alacağın temlik ve teslim”; hamiline yazılıysa “teslim” yoluyla senetteki hakların devredilmesi gerekir. Üçüncü ve son şart olarak, taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliğinin devam etmesi gerekir⁵³¹. Eşyanın çalınması, kaybedilmesi, ambargo konulması, kamulaştırılması gibi sebeplerle taşıyanın zilyetliği sona ermişse, artık konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonundan

⁵²⁵ Ali Bozer ve Celal Göle, *Kıymetli Evrak Hukuku*, s. 18; Karan, “Sözleşme-Konışmento”, s. 159; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 83; Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 218; Aksi yönde bkz. H. Murat Demirkıran, *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2008, s. 11; Türkel, “Konışmento”, s. 1104.

⁵²⁶ Uluğ, “Konışmento”, s. 796.

⁵²⁷ Aksoy Yavaş, “Real Effect of Bill of Lading”, YÜHFD, c. VIII, Sa. 2, 2012, ss. 907-924, s. 912.

⁵²⁸ Demirkıran, *Konışmento*, s. 18.

⁵²⁹ Demirkıran, *Konışmento*, s. 18.

⁵³⁰ Yavaş, “Real Effect of Bill of Lading”, s. 913.

⁵³¹ Yavaş, “Real Effect of Bill of Lading”, s. 913.

bahsedilemez. Zilyetliğin geçici olarak kaybının ise, bu fonksiyonu ortadan kaldırmadığı kabul edilmektedir⁵³².

2.3.3.3 Konişmentonun İspat İşlevi

2.3.3.3.1 Hukuki ilişkiyi ispat

Borç ikrarı içeren bir senet olarak konişmento, taşıma borcunun mevcudiyetini ve muhtevasını, bu borcun borçlusunu ve konişmentodan doğan eşyayı teslim alma hakkına sahip şahsı ispat fonksiyonuna sahiptir⁵³³. Bunun dışında konişmento, taşıyanla taşıtan arasındaki yolculuk charteri sözleşmesinin varlığı ve şartları ile eşyanın taşıyan tarafından konişmentoda yazılı şekilde taşınmak üzere teslim alındığına karine teşkil eder⁵³⁴.

Konişmento, bir taşıma sözleşmesi olmayıp, yolculuk charteri sözleşmesi ile taşınması taahhüt edilen ve taşınmak üzere teslim alınan eşya için düzenlenen bir kıymetli evraktır⁵³⁵. Bu itibarla, yolculuk charterinin söz konusu olduğu taşımaların hemen hemen hepsinde eşyayı temsil eden bir konişmento düzenlenir. Öte yandan, konişmento, hem yolculuk charteri sözleşmesinden hem de taşıyan ile yükleten arasındaki ilişkiden soyut ve bağımsız bir senettir⁵³⁶. Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınırken; taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler yolculuk charteri sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır (TTK m.1237). Diğer bir ifadeyle, aksine anlaşma olmadıkça yolculuk sözleşmesinde yer alan kayıtlar konişmento hamiline karşı ileri sürülemez. Bununla birlikte, taraflar, tüm diğer koşullar charterpartideki gibidir anlamına gelen (*all other conditions as per charterparty*) atıf klozlarıyla (*incorporation/reference clause*) bunu aşmaktadır⁵³⁷. Konişmentoda, yolculuk charteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken charter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde charter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir (TTK m. 1237/3). Konişmentoda yer almayan

⁵³² Demirkıran, *Konişmento*, s. 19.

⁵³³ Aydoğdu, “*Konişmentonun İspat Fonksiyonu*”, s. 9.

⁵³⁴ Alan Mitchelhill, *Bills of Lading Law and Practice*, 2. Edition, Great Britian: Springer, 1990, s. 19.

⁵³⁵ Karan, “*Sözleşme-Konişmento*”, ss. 164-165; Doğuş Taylan Türkel, “*Konişmento*”, s. 1106.

⁵³⁶ Demirkıran, *Konişmento*, s. 17.

⁵³⁷ CONGENBILL formunda bunu temin etmek için, charter partideki tüm şartlar, koşullar, özgürlükler ve istisnalar anlamına gelen “*all the terms, conditions, liberties and exceptions of the charter-party*” şeklinde bir atıf ve Paramount klozu mevcuttur.

yolculuk çarteri hükümleri konişmento hamiline karşı ileri sürülemeyeceğinden, yapılan atfın sözleşmedeki hükümlerin tamamını kapsar nitelikte (*description issue*) olması gerekir⁵³⁸. Ayrıca, konişmentoda yer alan hükümlerin yolculuk çarterindekilerle çelişmemesi (*consistency issue*) gerekir⁵³⁹.

Yolculuk çarteri akdedildikten sonra, sözleşmeyle taşınması taahhüt edilen eşya için konişmento düzenlenmesi, taşıyanın taşıma borcunun yenilendiği anlamına gelmemektedir (TBK m. 133/2). Konişmentodan doğan teslim borcu, yolculuk çarteri sözleşmesinden bağımsız olarak varlığını sürdürür. Diğer yandan, sözleşme imzalandıktan sonra konişmento düzenlemesi, yolculuk çarterinin taraflarının, taşıma taahhüdünün konişmentoya uygun şekilde ifa edileceği hususunda zımnen anlaştıkları anlamına gelir⁵⁴⁰. Konişmentonun yolculuk çarteri sözleşmesinden bağımsız olmasının bir diğer sonucu da, yolculuk çarteri sözleşmesinin geçersizliğinin konişmentodan doğan borç ve yükümlülüklerle etki etmemesidir. Buna göre, yolculuk çarteri sözleşmesinin hükümsüz veya feshedilmiş olması, tarafların konişmentodan doğan taahhütlerini yerine getirmesine engel olmaz⁵⁴¹.

Konişmento üzerinde yazılan kayıtların gerçek duruma uygun olarak doldurulması gerekir. Özellikle yükleme/boşaltma tarihlerinin gerçeği yansıtması, bozulacak türden eşyalar ve teslimde gecikmenin yaşanıp yaşanmadığının tespiti bakımından önemlidir. Eşyanın ancak taşıyanın hâkimiyetine girmesiyle birlikte sayımı ve kontrolünün yapılması mümkün hale gelebileceğinden, yolculuk çarterinde taşınması kararlaştırılan eşyaların tamamı taşıyanın hâkimiyeti altına girmeden konişmento düzenlenmemelidir⁵⁴². Aksi hâlde, eşyayı kontrol etmeksizin konişmento düzenlemesi, taşıyanı, kendisine sağlam şekilde teslim edilmeyen eşya için tazminat ödemek zorunda bırakabilir.

⁵³⁸ “...konişmentoda surastarya süresine ve ücretine yollama yapan bir hükme de rastlanılmadığı, dolayısıyla surastarya ücretinin doğmayacağını, gönderilen konumundaki davalının konişmentodan doğan mali külfetlerden sorumlu tutulabilmesi için konişmentoda mali külfetlerden gönderilenin taşıtan ile birlikte sorumlu olduğuna dair bir kayıt bulunması gerektiği, konişmentoda böyle bir kayıt yer almadığı, emtia, gönderilen tarafından teslim alınmış olmadığı için davalının konişmento gereğince ödenmesi gerekli olan ardiye ve surastarya ücretinden sorumlu tutulamayacağı..” [Y11HD., E. 2010/556 K. 2011/8675 T. 11.07.2011] (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim: 21.9.2016).

⁵³⁹ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 504.

⁵⁴⁰ Aydoğdu, “*Konişmentonun İspat Fonksiyonu*”, s. 35.

⁵⁴¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 91.

⁵⁴² *Van Ekris & Stoett, Inc. v. SS Rio Paraguay* (1983) (<http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/573/1475/2309408/>, erişim: 20.01.2016).

2.3.3.3.2 Taşıyanı İspat

Konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişımento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılır (TTK m. 1238/1). Konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, donatan, taşıyan sayılır. Fakat, konişımento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmişse, donatan taşıyan sayılmaktan kaçınmış olur (TTK m. 1238/2). Kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişımentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır; meğerki, konişımento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun (TTK m. 1238/3). Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin yanlış veya geç bildirilmiş olması hâlinde, taşıyan, donatan veya taşıyanın temsilcisi, yanlış veya geç bildirimden doğacak zararlardan müteselsilen sorumludurlar (TTK m. 1238/4). Kanunda sevk edilen bu hükümler sayesinde, konişımentodan doğan borçların kimin tarafından ifa edileceği belirsiz bir hâl olmaktan çıkarak konişımento hamilleri korunmuş olmaktadır. Nitekim hakkın kimden talep edilebileceğini göstermeyen bir belgenin kıymetli evrak niteliğinde olması düşünülemez⁵⁴³.

2.3.3.3.3 Eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat fonksiyonu

Konişmentolarda yer alan başlıca unsurlardan birisi de taşınacak eşyayla ilgili bilgilerdir. Taraflar, eşyaya ilişkin açıklamalara yer vererek bir taraftan eşyanın henüz yolculuk aşamasındayken işlem görebilmesini, diğer taraftan da hamilin eşyayla ilgili menfaatlerini koruyabilmektedirler. Zira üzerinde eşya ile ilgili bilgi içermeyen bir konişımentonun devredilebilmesi veya akreditif işlemlerine konu olabilmesi düşünülemez. Varma limanında eşyayı teslim alan hamil, elindeki konişımento ile teslim aldığı eşyayı mukayese edecek ve herhangi bir tutarsızlık halinde sorumlulara dava ikame edebilecektir. Bu endişelerle eşyayla ilgili olarak konişımentoda yer alan kayıtlar, taşıyanın eşyayı teslim yükümlülüğünün muhtevasını

⁵⁴³ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 428.

göstermektedir. Dolayısıyla, eşyayla ilgili konişmentoda yer alan kayıtların, gerçek durumu yansıtması gerekir. Bu çerçevede, hata, pas, ezilme, çürüme, sayıda veya ölçüde eksiklik olup olmadığı dikkatle incelenmeli ve konişmento ona göre düzenlenmelidir⁵⁴⁴.

Konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır (TTK m.1239/1). “Marjinal kayıtlar” olarak isimlendirilen, eşyanın hal ve mahiyetine ilişkin menfi nitelik arz eden bu kayıtlar, konişmentonun taşıyan aleyhine karine teşkil etmesinin önüne geçer⁵⁴⁵. Bu nedenle, marjinal (ihtirazi) kayıtlar gerçeği yansıtmalı ve eşyanın niteliği ile ilgili yükletenin beyanlarından şüphe edildiği ve hangi nedenden dolayı kontrol imkanının olmadığı gerekçeli olarak belirtilmelidir⁵⁴⁶. Aksi takdirde yazılan kayıtlar hükümsüz sayılacak ve söz konusu beyanlar karine teşkil etmeye devam edecektir⁵⁴⁷. Uyuşmazlık durumunda, çekince konulabilmesi için aranan koşulların bulunduğunu ispat külfeti taşıyana ait olacaktır.

Uygulamada, içerik belli değildir (*content unknown*), ağırlık ve miktar belli değildir (*weight and quantity unknown*), yükletenin ifadeleridir (*shipper's figures, for information only*), söylendiği gibidir (*said to contain "STC"/said to be "STB"*), yükleten tarafından yüklenmiş ve sayılmıştır (*shipper's load and count*) türünden kayıtlarla, taşıyan konişmentonun aleyhine karine teşkil etmesinin önüne geçmektedir⁵⁴⁸. Görünüşte iyi koşullara sahip (*in apparent good order and condition*) tipi kayıtlardan kaynaklanan karine, eşyanın yalnızca dış görünüşüne

⁵⁴⁴ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 360.

⁵⁴⁵ Von Ziegler, “*The Liability of the Contracting Carrier*”, s. 339.

⁵⁴⁶ Yük dökme olduğu veya mavnalara alındığı için ağırlık kontrol edilemedi, tartı belli değil veya eşya gece vakti sınırlı zamanda yahut kötü hava koşullarında teslim alındığı için sayılamadı, sayı belli değil tarzında gerekçelendirilmeli, yalnızca sayı/miktar/içerik belli değildir türünden kayıtlarla yetinilmemelidir, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 78; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 302.

⁵⁴⁷ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 401.

⁵⁴⁸ Debbatista/Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 198; Boyens ve Lewis, *Seerecht*, ss. 354-357.

ilişkin sonuç doğurur. Yani, eşyanın ambalajında veya sandığında bir hasar varsa, karine ancak bunun hakkında hüküm ifade edecektir.

Yeterli kontrol imkânının olup olmadığı, yüklenecek olan eşyanın niceliği ve niteliği ile yüklemenin yapılacağı yer, zaman ve koşullar dikkate alınarak her yükleme bakımından ayrı ayrı değerlendirilme yapılmalıdır. Bilhassa, kapalı kap, ambalaj ve konteyner içindeki yükleri kontrol imkanı çok güç olduğundan, haklı sebep olarak gösterilebilir. Taşıyandan paketli, kutulu veya mühürlü konteyneri açıp eşyaları kontrol etmesi beklenmemektedir⁵⁴⁹. Mühürlü konteynerde “içerik belli değildir” (*content unknown*) türünden bir kayıt koymaktan başka bir çare yoktur⁵⁵⁰. Ancak, üzerinde nem ve pas olduğu görülen demir yüküne ilişkin kayıt konması gerekir⁵⁵¹.

Konişmentoya usulüne uygun bir şerh konulmuşsa, zararlarının taşıyanca giderilmesini arzu eden davacı konişmento hamilinin, eşyanın gemiye konişmentoda gösterildiği şekilde yüklendiğini ispat etmesi gerekecektir. Ancak, taşıyan, eşyanın haricen belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konişmentoda eşyanın haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır (TTK m.1239/2). Aksi ispatlanabilir bir karine niteliğine haiz olan bu hüküm gereği, eşyanın harici durumunun başka delillerle ispatı, zor olmakla birlikte, mümkündür.

Konişmento hakkında usulüne uygun şekilde çekince konulan beyanlar saklı kalmak üzere, konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklediğine karine oluşturur. Bu karinenin aksi, konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz (TTK m.1239/3). Bu yasal karinenin aksinin ispatı mümkün değildir ve karinenin uygulanması bakımından konişmentonun emre, nama veya hamile olması arasında fark yoktur⁵⁵². Fakat, üçüncü kişinin iyi niyetli olmadığı ispatlanmak suretiyle karineden yararlanma olanağı ortadan kaldırılabilir. Bizatihi taşıtanın kendisi veya yükleten, üçüncü kişi kapsamında değerlendirilemez. Konişmentoda yer alan kayıtların karine niteliği bakımından taşıyan veya taşıtan tarafından yazılması

⁵⁴⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 560.

⁵⁵⁰ Yavaş, *Konteyner*, s. 73.

⁵⁵¹ *Tokio Marine & Fire Ins. Co. v. Retla S. S. Co.* (1970). (<http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/426/1372/70773/>), erişim: 06.05.2017).

⁵⁵² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 133.

fark yaratmaz. Her ikisinin beyanları da karine niteliğindedir. Fakat aynı hususa ilişkin farklı kayıtların varlığı bunun karine niteliğini ortadan kaldırır⁵⁵³.

2.3.3.3.4 Navlunu ispat

Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine veya yükleme limanında gerçekleşip gönderilen tarafından ödenecek olan sürastarya parasına ilişkin bir kayıt içermeyen konişmento, gönderilenin navlun veya sürastarya parası ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur. Bu karinenin aksi, navlun veya sürastarya parası hakkında böyle bir kayıt içermeyen konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz (TTK m. 1240/1). Navlun eşyanın ölçüsüne, sayısına veya tartısına göre kararlaştırılmış ve bunlar da konişmentoda gösterilmiş olursa, konişmentoda aksine bir şart olmadıkça, navlun buna göre belirlenir (TTK m. 1240/2). Navlun için yolculuk charteri sözleşmesine yollama yapılırsa, bu yollamanın kapsamına boşaltma süresi, sürastarya süresi ve sürastarya parası hakkındaki hükümler girmez (TTK m. 1240/3).

2.3.4 Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemeden Doğan Sorumluluğu

Taşıyan eşyanın hal ve mahiyeti hakkında konişmentoya gerçeğe aykırı kayıtlar koyarsa, bundan doğacak zararlardan dolayı sorumluluk taşır⁵⁵⁴. Taşıyanın konişmentoya kaydetmesi gereken kayıtları kaydetmemesi, çoğunlukla temiz konişmento düzenleme arzusundan kaynaklanmaktadır. Eşyanın haricen iyi halde ve nitelite olduğunu belirten konişmentolar temiz (*reines, clean*) konişmento; üzerinde iktirazi kayıt bulunanlarsa çekinceli konişmento (*cloused B/L*) olarak adlandırılmaktadır⁵⁵⁵. Marjinal kayıtların konişmentolarda yer alması, onları temiz olmaktan çıkartır ve uluslararası bankacılık işlemlerinin dışına iter⁵⁵⁶. Bu nedenle, taşıyanlar konişmentoya marjinal kayıtların yer almasını istemezler ve akreditif şartlarına uygun olabilmesi amacıyla temiz konişmento düzenlerler⁵⁵⁷. Diğer yandan, gerçek duruma aykırı olarak konişmentoda herhangi bir kaydın yer almaması,

⁵⁵³ Bülent Adıgüzel, “Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu”, 2. Bası, Ankara: Adalet Yayınevi, 2012, s. 82.

⁵⁵⁴ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 52.

⁵⁵⁵ Ergon Çetingil, “Alman Hukuku’na Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk (Skripturhaftung)”, Fehiman Tekil’e Armağan, İstanbul, 2013, ss. 1-11, s. 8.

⁵⁵⁶ Bununla birlikte, bir konişmentonun temiz olarak nitelendirilebilmesi için üzerinde açıkça temiz (*clean*) yazması şart değildir, bkz. Vahit Doğan, *Uluslararası Ticarette Ödeme Aracı Olarak Akreditif*, 4. Bası, Ankara: Savaş Yayınevi, 2016, s. 251.

⁵⁵⁷ Doğan, *Akreditif*, s. 36.

taşıyanın sorumluluğuna yol açacaktır. İşte, taraflar bu olumsuz durumun önüne geçmek için, temiz konişmentonun verilmesi karşılığında aralarında “garanti mektubu” (*letter of indemnity*) düzenlerler⁵⁵⁸.

Garanti mektubu, taşıyan veya temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair taahhütünü içeren bir anlaşma niteliğindedir. Yükleten tarafından verilen bu garantiler, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir (TTK m. 1241/2). Ancak, böyle bir taahhüt veya anlaşma, taraflar arasında geçerlidir; meğerki, taşıyan veya onun bir temsilcisi, çekinceyi koymamak suretiyle, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütsün. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, yükletenden tazminat isteyemez (TTK m. 1241/3). Bununla birlikte, taşıyan, tazminatı ödedikten sonra konişmentodaki ifadelerin garantörü konumundaki taşıtana rücu edebilir⁵⁵⁹. Aldatma kastının varlığı hâlinde taşıyan, konişmentodaki kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişilere karşı, sorumluluk sınırlarına hakkından yararlanmaksızın sorumludur (TTK m. 1241/4).

2.4 Yükleme ve Boşaltma İçin Bekleme Yükümlülüğü

2.4.1 Genel Bilgiler

Yolculuk charteri sözleşmesi yaparak ticari faaliyetlerini sürdüren taşıyan bakımından taşıma, geminin taşıma yaptığı kazançlı devre ve geminin beklemek zorunda kaldığı atıl ve zararlı devre olmak üzere iki devreden oluşmaktadır⁵⁶⁰. Yolculuk charterinde taşıyanın yükleme ve boşaltma faaliyetleri sırasında beklemesi, ilave liman ve kumanya masrafı ile gemi adamı ücreti ödeme yapmanın yanı sıra

⁵⁵⁸ Detaylı bilgi için bkz. Fevzi Topsoy, “*Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu*”, MÜHFHAD, c. 18, Sa.1, 2012, ss. 545-583, s. 545 vd.; Kerim Atamer, “*Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu*”, İBD, c. 62, Sa. 7-8-9, 1988, ss. 495-508, s. 495 vd.; Yalçın Çakalır, “*Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi*”, Coşun Kırcı’ya Armağan, İstanbul, 1996, ss. 39-51, s. 39 vd.

⁵⁵⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 563.

⁵⁶⁰ Geminin limanda kaldığı günlerde taşıyan, gelir elde edememesinin yanı sıra gemi adamı ücreti, kumanya, liman harçları gibi giderlerle de karşı karşıyadır.

daha fazla sefer yapma olanağı engelleyeceğinden, gecikmenin rizikosu taşıyan üzerindedir⁵⁶¹. Dolayısıyla bu noktada taşıyanı koruyacak bir mekanizmaya ihtiyaç bulunmaktadır. İşte, uygulamada starya ve sürastarya olarak ifade olunan yükleme/boşaltma süresi ile ilave bekleme süresi, kanun koyucu tarafından bu maksatla ve irade serbestisi ilkesine saygı duyarak TTK m. 1142 vd. emredici olmayan hükümlerle kaleme alınmıştır. Böylece, taşıyanın beklemek zorunda olduğu süreyi sınırlandırarak gereksiz masrafların önüne geçmeyi ve atıl sürenin kazanca dönüşmesini sağlanırken, fazladan beklenen süreler içinse sürastarya ücretine hak kazanılabilmektedir.

Zaman kaybının çok önemli sonuçlar doğurduğu bir alan olan deniz ticaretinde, yolculukta harcanan süre ne kadar kısa olursa, taşıyanın masrafları o oranda düşmekte ve daha fazla sefer yapma ihtimali artmaktadır. Hâl böyle olunca, taraflar yüklemenin ne zaman başlayacağını ve dolayısıyla geminin ne zaman yükleme limanında hazır bulunması gerektiğini sözleşmeyle kararlaştırmaktadırlar⁵⁶². Ayrıca, meselenin önemine binaen Kanun koyucu, TTK m 1094 ile kaptana, gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkma görevini yüklemiştir. Kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olsa bile, geminin kalkmasını veya yolculuğun devamını, uygun görülemeyecek bir şekilde geciktiremez. Böyle bir durumda kaptan, durumun gereklerine göre donatandan talimat alması mümkünse, vakit geçirmeden ona engelleri bildirip talimat gelinceye kadar gereken önlemleri almak; aksi takdirde yerine başka bir kişiyi kaptan olarak bırakmak zorundadır. Kaptan, seçiminde kusurlu olmadıkça, kendisine vekâlet eden kaptanın fiillerinden dolayı sorumlu tutulamaz (TTK m. 1093/2).

⁵⁶¹ Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 127.

⁵⁶² Kırkambar sözleşmesinde böyle bir sorunla karşılaşmamaktadır. Genel kargo taşımaya konu olan bir sözleşme olduğundan, geminin seferinin yapılacağı ve eşyanın taşıyana teslim edilmesi gereken yükleme yeri ve zamanı önceden ilan edilir. Eşyasını taşıtmak isteyen kişi bunlara uymak mecburiyetindedir, çünkü gemi belirtilen programa göre seferine başlar. Uygulamada, taşıyanlar eşyayı acentelere teslim ederler veya taşıyanın şirketine ait depolara yüklemenin yapılmasına el verecek uygun bir süre öncesinde depolara bırakırlar. Daha sonra eşyalar, yüklemenin yapılacağı gün depolardan alınarak gemiye getirilir. Böylece, yükleme işlemleri için fazla masraf yapmaktan kaçınılmış olur. Boşaltmada ise, gemi varma limanına gelince gecikmesizin almak zorundadır. Uygulamada, geminin ulaşacağı an tam olarak kestirilemediğinden, taşıyanın deposuna veya acenteye teslim edilir, gönderilen de oradan teslim alır. Kanunda da yükleme ve boşaltma işlemleri bu esasa uygun olarak düzenlenmiştir, bkz. TTK m. 1163. Boşaltma için bkz. 1176, m. 1777. Zaman çarterinde ise geminin ticari kontrolü zaten tahsis olunandadır.

İngiliz hukukunda, yükleme veya boşaltma süresinin başlaması, geminin “ulaşmış gemi” (*arrived ship*) statüsünde olmasını gerekir. Bunun için üç unsur varlığı aranmaktadır⁵⁶³:

- 1- Gemi kararlaştırılan yükleme veya boşaltma yerine ulaşmalı,
- 2- Gemi yükleme ve boşaltmaya hazır olmalı,
- 3- Taşıtan/gönderilen veya temsilcisine hazırlık ihbarında (*notice of readiness*) bulunmalı.

Ulaşmış gemi doktrini, Türk ve Alman Hukuku’nu da şekillendirmiştir⁵⁶⁴.

2.4.2 Yükleme Faaliyetleri İçin Bekleme Yükümlülüğü

2.4.2.1 Yükleme Yeri

Taşıyan, taşımanın yapılabilmesi için, mevzuata uygun şekilde yükleme yerine yaklaşıp eşyayı teslim almak durumundadır⁵⁶⁵. Yükleme faaliyetlerinde bulunulabilmesi, geminin sözleşmede kararlaştırılan demirleme yerine gelmesini gerektirir⁵⁶⁶. Bu nedenle, gemi yükleme limanına gelince derhal yüklemenin yapılacağı yere doğru hareket etmelidir⁵⁶⁷. Sözleşmede geminin yükleme yapacağı rıhtım veya başka bir yanaşma yeri kararlaştırılmışsa, ifaya hazırlık bakımından,

⁵⁶³ Donald Davies, *Commencement of Laytime*, 4. Edition, London: Informa, 2006, s. 1; John Schofield, *Laytime and Demurrage*, 6. Edition, London: Informa, 2011, s. 71.

⁵⁶⁴ Stavros Kintis, *Ladezeit, Löszeit und Eilgeld*, Berlin: Walter de Gruyter, 1974, s. 11; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 332; Ülgener, *Sürastarya*, s. 32.

⁵⁶⁵ Liman Yönetmeliği’nde (R.G. 30.10.2012, 28453), başta liman sahasına gelen gemilerin liman idaresine bildirim yükümlülüğü (m. 9), geminin yanaşma ve demirleme kuralları (m. 10), gemi rotalama sistemlerine ilişkin seyir (m. 12), kılavuzluk kaptan ve römorkör alınmasına ilişkin esaslar (m. 14) olmak üzere, yükleme ve boşaltmayla ilgili liman sahasında yapılması gerekenler özlü şekilde düzenlenmiştir.

⁵⁶⁶ “Eğer sözleşmede, geminin yükleme yapacağı rıhtım veya başkaca bir yanaşma yeri belirlenmişse, ifaya hazırlık açısından, geminin bu rıhtıma veya yanaşma yerine ulaşması zorunludur. Hazırlık ihbarı, ancak bu yere varıldıktan sonra yapılabilecektir. Buna karşılık, sözleşmede yalnızca bir liman tayin edilmişse, liman içinde rıhtımı veya başkaca yükleme yerini tayin etme hakkı taşıtana aittir. Dolayısıyla ifaya hazırlıkta taşıyanın borcu, geminin, sözleşmede tayin edilen limana ulaşmasını sağlamaktır.” Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1152.

⁵⁶⁷ Yükleme limanı ve yükleme yeri iki farklı kavramdır. Yükleme limanı, gemilerin yükleme yapmak için bulundukları limandır. Yükleme yeri ise, yükleme limanı içinde bulunan belirli bir noktadır. Genellikle, taraflar sözleşmede yükleme limanını kararlaştırırken yükleme yeri o günkü koşullar dahilinde yapılacak bildirimle belirlenir. Zira elleçlemenin yoğunluğuna ve gemi tarfiğine göre hangi vincin kullanılacağını önceden kestirebilmek mümkün olmayabilir. Hatta, iş yoğunluğunun gibi limanlarda limana girmek için dahi gemilerin sıra bekledikleri görülür. Bu hallerde gemiler, açıkta yatarak sıra beklerler. LPG-LNG ve akaryakıt gibi bazı yüklerde ise, kendileri için yapılmış özel terminaller bulunduğundan, yüklemenin nerede yapılacağı önceden bellidir, bkz. Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 376.

geminin buraya yanaşması gerekir⁵⁶⁸. Fakat, sözleşmede sadece liman tayin edilmişse, liman içinde rıhtım veya yanaşma yerini belirleme hakkı taşıyana aittir. Dolayısıyla ifaya hazırlıkta taşıyanın borcu, geminin, sözleşmede tayin edilen limana ulaşmasını sağlamaktır⁵⁶⁹. Eğer sözleşmede yalnızca geminin yükleme yapacağı liman (*port*) veya bölge (*range*) kararlaştırılmışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekler (TTK m. 1142/2). Öte yandan, iskele ve demirleme yerleri yükleme için her zaman müsait olmayabilir. Bu durumda kaptan, gemilerin bekleme yerleri için ayrılmış bulunan alana gemiyi demirler.

Taşıtan geminin herhangi bir şekilde hukuki veya fiili zarar görmesine sebep olmayacak güvenli bir liman tayin edecektir⁵⁷⁰. Güvenli liman, fiziksel veya siyasi tehlikelerden uzak bir limandır⁵⁷¹. Fiziki anlamda güvenlikten kasıt, limanın derinliğinin ve manevra yapılacak alanın genişliği, gel-git hareketlerinin etkisi, geminin limana yanaşmasını sağlayacak römorkor, klavuz vs. hizmetlerin varlığı ve karşılaşılabilecek muhtemel sorunların bertaraf edilebilmesini sağlayacak gerekli donanımın bulunmasını ifade eder⁵⁷². Ayrıca, limandaki su seviyesi, yükleme ve boşaltma faaliyetlerine engel olmayacak seviyede (*safely lie*) olmalı, geminin daima yüzer halde (*always afloat*) bulunmasını sağlamalıdır⁵⁷³. Siyasi anlamda elverişlilik ise, liman çevresinde, korsan, savaş, grev, isyan, ihtilal, salgın gibi tehlikelerden ari olmasını ifade eder. Ayrıca, tayin edilen limana ilişkin özel bilgi gerektiren durumların taşıyana iletilmesi gerekir⁵⁷⁴.

Geminin yükleme limanına ulaşmış olması, hazırlık bildiriminin verilebilmesi bakımından önem taşır. Fakat, limana ulaşmış olma kavramının nasıl yorumlanacağı, uygulamada çokça sorun yaşanan bir meseledir. Bu konuyla ilgili olarak, 1908 tarihli

⁵⁶⁸ Tarafların sözleşmede Wismar-Gdsank bölgesi, Hamburg Antwerpen bölgesi türünden belirli bölgeleri kararlaştırdıkları görülmektedir, bkz. Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 148.

⁵⁶⁹ TTK madde gerekçeleri, m. 1142.

⁵⁷⁰ Anglo-Amerikan Hukuku'nda, güvenli limanı tayin etme, ekseriyetle bir garanti (*warranty*) yükümlülüğü olarak nitelendirilmektedir, bkz. Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 694. Alman hukuku bakımından mutlak bir yükümlülük olmadığı (*mit verschuldensunabhängiger Einstandspflicht*) yönünde bkz. Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 335.

⁵⁷¹ 1980 Tarihli Bekleme Süreleri Tanımları (*Chaterparty Laytime Definition*), s. 2.

⁵⁷² Nihan Kutur, “Navlun Sözleşmelerinde Yükleme ve Boşaltmada Bekleme Süresi”, YÜSBE, İstanbul, 2010, s. 31; Pappenheim, *Seerecht*, s. 151.

⁵⁷³ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 427;

⁵⁷⁴ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 419; Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 149.

Leonis v. Rank davasında, limanın ticari faaliyet sahasına (*commercial area of the port*) girmiş olan bir geminin varmış gemi (*arrived ship*) olarak kabul edilebileceği yönündeki İngiliz Yüksek mahkemesinin verdiği ilke kararı uzun yıllar kabul görerek istikrarlı şekilde uyuşmazlıklara uygulandı. 1973 tarihli *Johanna Oldendorff* davasında ise, geminin coğrafi konumu ikinci plana itilerek, varmış geminin, taşıtanın hakimiyet ve tasarrufuna (*immediate and effective disposition of the charterers*) olması yeterli saymış ve bu tarihten itibaren uygulama ağırlıklı olarak bu yönde gelişmiştir. Bugün Türk⁵⁷⁵ ve Alman Hukuku⁵⁷⁶, nda kabul gören görüş de bu şekildedir⁵⁷⁷.

2.4.2.2 Yükleme Zamanı

Her ne kadar teknolojik gelişmeler yükleme zamanıyla ilgili sağlıklı tahminlerde bulunma ihtimalini oldukça arttırmış olsa da, denizciliğin kendine has risklerinin yarattığı belirsizlik sebebiyle, yüklemenin yapılacağı zamanın kesin olarak tespiti çoğu zaman mümkün olamamaktadır. Taraflar, geminin yaklaşık olarak ne zaman yüklemeye hazır olacağına dair sözleşmeye koydukları kayıtlarla bu olumsuz durumun geçmeyi amaçlamaktadırlar⁵⁷⁸. Bu kayıtlarla taraflar sözleşmelerde tahmini bir tarih veya zaman aralığı saptamaktadırlar. “*LayCan*” olarak ifade edilen bu süre, geminin beklenen yüklemeye hazır olma tarihi (*expected ready to load*) ile hazır olması için kendisine verilen son tarih (*cancelling date*) arasındaki süreci işaret eder. Geminin belirtilen tarihten önce hazır olması durumunda yükleme süresi başlamaz⁵⁷⁹. Hazırlık ihbarının “*LayCan*” süresi

⁵⁷⁵ Fehmi Ülgener, “*Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar*”, BATİDER, c. XVI, Sa: 2, 1991, ss. 105-138, s. 109 vd.

⁵⁷⁶ Kintis, *Ladezeit*, ss. 11-12; Rolf, *Seehandelsrecht*, ss. 335; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, ss. 470-471.

⁵⁷⁷ “*Uygulamada çokça sorun yaşanan bir konu, “limana ulaşma” kavramının nasıl yorumlanacağıdır. Bu soruna, çağdaş eğilimler ve borçlar hukukunun temel kuralları çerçevesinde bulunan çözüm, Taslakta önerilen hükmün ikinci fıkrasında açıklanmıştır. Buna göre, yüklemenin yapılacağı liman için belirlenmiş olan bekleme yeri neresiyse, geminin de o bekleme yerine varmış ve gösterilebilecek bir yükleme yerine hareket edebilir duruma gelmiş olması gerekli ve yeterlidir. “Bekleme yeri”nin en geniş manada yorumlanması gerekir; bu yerin, limanın “coğrafi, idari veya hukuki sınırları” içinde bulunması şart değildir. Sözgelimi, eğer İzmit Körfezi’ndeki bir liman için gemilere tayin edilen bekleme sahası İstanbul Ahırkapı bölgesi ise, bu bölgede demirleyen gemi “limana varmış” sayılır. Gemi, sözleşmenin veya kanunun öngördüğü yükleme yerine veya bekleme sahasına vardıktan sonra hazırlık ihbarında bulunulacaktır ve bu ihbara bağlanan sonuçlar husule gelmeye başlayacaktır. Bu hususlar, Tasarının 1152 nci maddesiyle sonrasındaki maddelerde ele alınmıştır*”, bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1142.

⁵⁷⁸ GASVOY 2005 (5. Klot), GENCON (I. Kısım, 9. Kutucuk).

⁵⁷⁹ Kintis, *Ladezeit*, s. 7.

içerisinde verilmesi aranmaktadır. Bu tarihten önce verilen ihbar geçersiz sayılmaz fakat, yükleme süresi ancak “*LayCan*” süresiyle birlikte başlayabilir⁵⁸⁰.

İngiliz hukuku’na göre sözleşme şartı (*condition*) haline gelen bu kayıtlara aykırılık sözleşmenin ihlali anlamına gelmekte ve taşıtana sözleşmeyle bağlı olmaktan kurtulma (*repudiate*) imkânı tanınmaktadır⁵⁸¹. Öte yandan, Anglo-Amerikan Hukuku’nda hazırlık tarihi taşıyana mutlak bir yükümlülük getirmemektedir⁵⁸². Taşıyan makul ve dürüst bir bildirimde bulunmuşsa yaşanabilecek olası gecikmeden sorumlu tutulmaz⁵⁸³. Buna karşın, yanlış beyanda bulunmasında kusuru varsa sözleşmeyi feshedebileceği gibi meydana gelen zararlarının tazminin de dava edebilir⁵⁸⁴. Kesin nitelikte olmayan bu kayıtların, hukukumuz bakımından belirsiz vade niteliğinde olduğu düşünülebilir. Alman Hukuku’nda ise, gemiyi belirtilen zamanda yükleme için hazır bulundurma, taşıyana ait bir yükümlülük olarak kabul görmektedir⁵⁸⁵.

Gemi eğer sözleşmede belirtilen yükleme noktasında değilse, gemiyi yükleme limanına doğru yaklaşık tarihleri ihmal etmeyecek makul bir hızda (*reasonable dispatch*) sürmek (*proceeding to the loading port*) yükümlülüğü altındadır⁵⁸⁶. Bu yükümlülük, İngiliz Hukuku’nda mutlak bir yükümlülük olarak adledilmekte olup, taşıyanın kusuru bulunmasa bile buna aykırılıktan dolayı sözleşmenin sona erdirilebileceği kabul edilmektedir⁵⁸⁷. Geminin yaklaşık olarak kararlaştırılan tarihte gelmesi imkansızsa ve bu durum mücbir sebepten⁵⁸⁸ kaynaklanmıyorsa, sözleşmeyi temelinden sarsmakta ve taşıtan sözleşmeyi feshetme imkânına sahip olmaktadır⁵⁸⁹.

⁵⁸⁰ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, ss. 384-385.

⁵⁸¹ Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 145; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 89. Sözleşmenin temelinden ihlaline yol açmışsa, sona erdirilebileceği (*repudiate*) yönünde bkz. Hill, *Maritime Law*, ss. 218-219.

⁵⁸² Hill, *Maritime Law*, s. 218-219; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 692.

⁵⁸³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 691.

⁵⁸⁴ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 692; Williams, *Chartering Documents*, s. 17.

⁵⁸⁵ Kintis, *Ladezeit*, s. 7.

⁵⁸⁶ Geminin yükleme limanına doğru mümkün olan en yüksek hızda (*utmost speed*) seyretmesi yönünde klozlar koymaktadırlar.

⁵⁸⁷ Hill, *Maritime Law*, s. 219.

⁵⁸⁸ Elde olmayan mücbir sebeplerden dolayı (deniz durumu, liman sıkışıklığı, alıcı, yükleyici ya da charterer arasındaki anlaşmazlıklar gibi) taahhüt edilen tarihlerde yükleme limanında olamayabilir.

⁵⁸⁹ *Mare Delanto Cia Nav. S.A. v. Bergbau Handel GmbH (The Mihalis Angelos)* (1971) (<http://www.e-lawresources.co.uk/The-Mihalis-Angelos.php>, erişim: 02.02.21017)

Şayet gemi yükleme limanına geç gelmişse, taşıyan bu yüzden meydana gelen zararlardan dolayı sorumluluk taşır⁵⁹⁰.

Uygulamada kullanılan charterpartilerin neredeyse tamamı, yaklaşık olan bu tarihin yanında, geminin yükleme için hazır olacağı en son zamanı belirten kaçelo klotunu (*cancelling clause*) da içermektedir. Kaçelo klotu, taşıtana gemi kararlaştırılan zamanda sözleşmede belirtilen gerekliliklere uygun ve yüklemeye hazır olmaması durumunda sözleşmeyi sona erdirmeye imkânı veren sözleşmesel bir hak tanımaktadır⁵⁹¹. Böylece tahmini yükleme zamanı da tamamen belirsiz bir zaman dilimi olmaktan çıkmaktadır.

Kaçelo tarihi geçince sözleşme kendiliğinden sona ermez. Klot, taşıtana sözleşmeyi devam ettirebilmenin yanında sözleşmeyi sona erdirebilme yönünde opsiyon sunar. Bununla birlikte, sözleşmenin sona erdirilebilmesi için önceden herhangi bir ihtar çekilmesine veya mehil verilmesine gerek yoktur⁵⁹². Sözleşmenin sona erdirilebilmesi için taşıyanın kusurunun olması veya sözleşmeyi ihlal etmesi gerekmemektedir⁵⁹³. Ancak, gecikme taşıyanın kusuru neticesinde gerçekleşmişse taşıtanın zararlarının tazminini talep edebileceği kabul edilmektedir⁵⁹⁴. Mürekkep yolculuk charteri bakımından, bir kez kaçelo klotuna dayanıldığı takdirde sözleşme tamamıyla sona ereceğinden, taşıyanın sonraki seferleri yapma yükümlülüğü de ortadan kalkar⁵⁹⁵.

Fesih hakkının kullanılmasının sınırını şüphesiz TMK m. 2 dürüstlük kuralı çizecektir. Buradan hareketle, Türk hukuk öğretisi, gecikmenin çok az nitelikte olduğu durumlarda fesih hakkının kullanılamayacağını ileri sürmektedir⁵⁹⁶. Diğer taraftan, fesih hakkının makul bir süre içinde kullanılması gerekir. Örneğin, hazırlık ihbarı yapıldıktan sonra artık fesih hakkının kullanılması dürüstlük kuralına aykırı olarak değerlendirilebilir⁵⁹⁷. Amerikan Hukuku'nda da, kaçelo tarihi geçmesine

⁵⁹⁰ Eşyanın gemi yükleme limanına gelinceye kadar muhafaza ve depolama giderleri bu kapsamda başlıca zarar kalemleridir, Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 66.

⁵⁹¹ ASBATANKVOY (5. Klot), AMWELSH (5. Klot), GENCON 94 (II. Kısım, 10. Klot), EXXONCOY 84 (II. Kısım, 12. Klot), NORGRAIN (4. Klot), SHELLVOY (11.Klot), TANKERVOY (6.Klot).

⁵⁹² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 33; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 364.

⁵⁹³ Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 145; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 574; Hill, *Maritime Law*, s. 219; Kintis, *Ladezeit*, s. 7; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 89.

⁵⁹⁴ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 87; Kintis, *Ladezeit*, s. 8.

⁵⁹⁵ Williams, *Chartering Documents*, s. 58. Ayrıca bkz. INTERCONSEC 76 (p Klotu).

⁵⁹⁶ Ülgener, *Sürastarya*, s. 32.

⁵⁹⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 33; Ülgener, *Sürastarya*, s. 32.

rağmen fesih hakkı kullanılmamışsa, artık taşıtanın fesih imkanı çok güçleşeceği kabul edilmektedir⁵⁹⁸.

Taşıyan geminin kançelo tarihinde hazır olacağını taahhüt etmemektedir⁵⁹⁹. Belirtilen tarihte geminin sefere elverişsiz olması dahi fesih hakkı vermez⁶⁰⁰. Buna karşın, sözleşmeden beklenen tüm ticari menfaatin ortadan kalktığı ispatlanmadıkça veya taşıyan gemideki eksiklikleri tamamlamayı reddetmedikçe taşıtan sözleşmeyi feshedemez⁶⁰¹. Eğer gemi limana hazır gelmiş fakat yükleme başlamadan önce gerçekleşen bir olay neticesinde elverişsiz hale gelmişse, bu olayda taşıyanın kusurunun olup olmadığına bakılır⁶⁰². Şayet, bu husus taşıyanın kusuruyla gerçekleşmişse, taşıtan sözleşmeyi sona erdirebilir⁶⁰³. Fakat, taşıyanın kusuru yoksa ve derhâl bu eksikliği gidermek için gerekli çalışmalara başlamışsa artık fesih hakkı ortadan kalkar⁶⁰⁴. Geminin mevcut konumu ve seyrinde zamanında hazır olmayacağı açıkça anlaşılıyorsa taşıtan bu hakkını kançelo tarihinden önce kullanabilir⁶⁰⁵.

Buna karşın, gecikmenin yaşanacağını öngören taşıtan, nasıl olsa taşıyan sözleşmeyi fesih eder düşüncesiyle, geminin hızını düşürme, gemiyi limana getirmeme, başka bir limana uğrama veya başka bir sefer çıkma gibi faaliyetlerde bulunamaz. Taşıyandan beklenen, gecikmeyi en aza indirgeyecek önlemleri alarak gemiyi makul hızda limana doğru sürmesidir⁶⁰⁶. Taşıyanın gecikmesi taşıtana isnat edilebilecek bir sebebe dayanıyorsa taşıtan bu hakkından yararlanamaz⁶⁰⁷. Örneğin, yüklemenin yapılacağı limanı tayin etmede gecikmişse, sözleşmeyi feshedemez. Eğer taşıyan geminin konumuyla ilgili bilgi vermeyi üstlenmişse, bu yükümlülüğünü yerine getirmelidir, aksi hâlde yanlış bildirim sözleşmenin feshine yol açabilir⁶⁰⁸. Mürekkep yolculuk charterinde, devam eden seferler bakımından geminin ne zaman

⁵⁹⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 694.

⁵⁹⁹ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 93.

⁶⁰⁰ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 364.

⁶⁰¹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 692.

⁶⁰² Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 580.

⁶⁰³ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 581.

⁶⁰⁴ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 581.

⁶⁰⁵ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 583; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 33. Aksi yönde bkz. Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 145; Hill, *Maritime Law*, s. 219; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 89. Muhalif yazarlar, İngiliz Hukuku'na göre kançelo klotunu aşmanın sözleşmenin ihlal etmeyeceği ve dolayısıyla sözleşmenin ihlaline dayanılarak kullanılabilen (*anticipatory right to cancel*) mümkün olamayacağı gerekçesiyle taşıyana önceden fesih hakkına sahip olamayacağını ileri sürmüşlerdir.

⁶⁰⁶ Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 145.

⁶⁰⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 581.

⁶⁰⁸ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 581.

hazır olacağını kestirebilmek mümkün olamayacağından, fesih klotuna yalnızca ilk sefer bakımından yer verilmektedir⁶⁰⁹. Bunun bir diğer sebebi de, ilk sefer dışındaki gecikmelerin taşıyandan ziyade taşıtandan kaynaklanacağını varsayılmasıdır⁶¹⁰.

Bu özellikleri dikkate alındığında, hukukumuz bakımından kançelo tarihinin, taşıyanın gemiyi yüklemeye hazır bulundurması hususunda kesin vadeli bir borç yarattığı kabul edilebilir⁶¹¹. Dolayısıyla, belirtilen tarihte gemi yüklemeye hazır değilse, ayrıca bir süre verilmesine gerek olmaksızın taşıyan temerrüde düşer (TBK m. 124). Taşıtan, taşıyandan borcun ifasını ve gecikme sebebiyle tazminat talep edebileceği gibi bu haklarından vazgeçtiğini derhal bildirmek suretiyle borcun ifa edilmemesinden doğan zararların giderilmesini talep edebilir veya sözleşmeden dönebilir (TBK m. 125).

2.4.2.3 Hazırlık bildirimi

Yüklemenin belli bir günde başlayacağı önceden kesin olarak kararlaştırılmışsa, ortada kesin vadeli bir hukuki işlem söz konusu olacağından, taşıtana herhangi bir bildirimde bulunmaya gerek yoktur. Buna karşın, böyle bir gün kararlaştırılmamışsa, bir takım sakıncaları beraberinde getirmektedir. Nitekim geminin henüz eşya tedarik edilmeden önce veya tedarik edildikten çok sonra yüklemek için gelmesi taşıtanın menfaatine aykırıdır. Sorunu ortadan kaldıracı için, taşıyan eşyaları gemiye almaya hazır olduğunu önceden bildirmelidir. Hazırlık bildirimi, geminin yükleme işlemlerine hazır olduğunun taşıyan veya yetkili temsilcisi tarafından ilgili kişilere bildirilmesidir⁶¹². Böylece, ihbar verildikten sonra, yükleme gününde hem gemi kararlaştırılan yerde bulunacak, hem de yükleten yüklemeye hazır olacaktır. Hazırlık bildiriminden yükleme süresine kadar geçen süreç (*free time*), tarafların hazır olmasını temin etmektedir⁶¹³. Kanuni düzenleme ve uygulama⁶¹⁴ da bu esas etrafında şekillenmiştir.

⁶⁰⁹ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 89.

⁶¹⁰ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 89.

⁶¹¹ Aynı yönde bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 147; Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 113; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 378.

⁶¹² Kanunun 1152. maddesi hazırlık ihbarının bir ifa teklifi olduğu görüşünden hareketle kaleme alınmıştır, bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1152.

⁶¹³ Bu süreçte taşıyan yükleme yapmaya zorlanamaz.

⁶¹⁴ AMWELSH (6. Klot), NORGRAIN (18. Klot), SHELLVOY (13. Klot).

Hazır bildirimini kural olarak taşıtana yapılmakla beraber, taşıtan dışında, yükleten, acente veya başka bir temsilcisine yapılabileceği kararlaştırılabilir⁶¹⁵. Yolculuk charteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, taşıtandan başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır (TTK m. 1152/4). Sözleşme veya konişmentoda ihbar adresi (*notify adress*) belirtilmişse, ihbarın buraya yapılması beklenir⁶¹⁶. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya muhatap bildirimini almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde, hazırlık bildirimini, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır (TTK m. 1152/4). Bilhassa tanker taşımalarında karşılaşıldığı üzere, yolculuk charteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre eşya, aynı limanda birden çok kişiden teslim alınacaksa, hazırlık bildiriminin taşıtana yapılması gereklidir (TTK m. 1161).

Hazırlık bildiriminin geçerliği herhangi bir şekle bağlı olmamakla birlikte, taraflar, sözleşmeyle ihbarın belirli bir şekilde yapılacağını kararlaştırabilirler⁶¹⁷. Buna karşın, hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur (TTK m. 1152/5). Dolayısıyla, hazırlık bildirimini dürüstlük kuralına uygun şekilde yapılması ve karşı tarafın etkin olarak öğrenebilmesi sağlanmalıdır. Hazırlık bildirimini uygulamada çoğunlukla, kaptan veya acente tarafından, teleks, telgraf, telsiz, telefon, mektup türünden vasıtalarla yapılmaktadır⁶¹⁸. Yapılan bildirimin geçerliliği kabule bağlı olmamasına karşın, uygulamada taşıtan tarafından ihbar kabul edildi (*notice accepted*) veya zaman kabul edildi (*time accepted*) şeklinde düşülen şerhlerle bildirim karşılık bulmaktadır⁶¹⁹. Uyuşmazlık durumunda, hazırlık bildiriminin usulüne uygun yapıldığını ispat külfeti taşıyanın üzerinde olacağından, bu yöndeki kayıtları alıp saklaması menfaatine olacaktır.

Geminin limana ulaştığı ve yüklemeye hazır olduğu hazırlık bildirimini dışında başka bir yolla öğrenilmiş olsa dâhi yükleme süresi başlamaz⁶²⁰. Ancak, yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren yükleme süresi işlemeye başlar (TTK m. 1153/1). İhbarın yapılabilmesi için geminin yükleme limanına ulaşması gerekmez.

⁶¹⁵ GENCON 76 ve 94

⁶¹⁶ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 336.

⁶¹⁷ GRAINCON (4. Klotz) ve SHELLVOY 5 charterpartilerinde ihbarın yazılı yapılacağı kaydı bulunmaktadır.

⁶¹⁸ Mustafa Tüysüz, “Deniz Ticaret Hukukunda Hazırlık İhbarı”, EÜHFD, c. XIV, Sa. 1-2, 2010, s. 314.

⁶¹⁹ Ülgener, *Sürastarya*, s. 29.

⁶²⁰ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 380.

Nitekim hazırlık ihbarı uygulamada, geminin yükleme limanına varacağı ve fiilen yüklemeye başlayabileceği tarih göz önünde bulundurulmak suretiyle veya acentelerle irbat kurularak gemi henüz yoldayken yapılır⁶²¹. Sözleşmelerde çoğunlukla önceden ihbarda bulunulacağına ilişkin kayıtlar yer alır (ETB: *Estimated Time of Berthing*, ETA: *Estimated Time of Arrival*). Bu ifadeler kuşkusuz bir taahhüt veya garanti değildir fakat; taşıyanın belirtilen tarihte geminin makul bir yakınlıkta olmasını sağlayacak hesabı yapması ve iyiniyetli olması gerekir⁶²². Hukuki niteliği ön ihbar olarak kabul edilen bu kayıtlar sayesinde, gemi önceki limandan ayrılırken veya yükleme limanına varmadan 24, 48 veya 72 saat önceden haber vererek taşıtanın hazırlanmasını sağlamaktadır⁶²³. Ancak, ön ihbar, hazırlık ihbarı yerine geçmez⁶²⁴. Ön ihbar yapıldıktan sonra, sözleşme veya burada düzenlenmemişse kanunda belirtilen koşullara uygun şekilde hazırlık ihbarının yapılması gerekecektir. Şayet bu ihbarlar yapılmazsa, yükle ilgililerin bu suretle uğrayacağı zararlardan dolayı sorumlu olur⁶²⁵. Ayrıca, taraflar, ihbar yükümlülüğünün ihlal edilmesi veya geç gelmesi hallerinde yükleme süresinin uzamasına yönelik anlaşmalar yapabilirler⁶²⁶.

Hazırlık bildirimi, kural olarak gemi demirleme yerine varınca yapılır (TTK m. 1152/2). Ancak, düzenleme emredici olmadığından, uygulamada çoğunlukla bu kuralın dışında kayıtlar konulmakta ve buna uyulmaktadır. WIPON (*Whether in Port or Not*)⁶²⁷ klozuyla, gemi yükleme limanına gelsin gelmesin, WIBON (*Whether in Berth or Not*)⁶²⁸ klozuyla da, gemi rıhtıma gelsin gelmesin hazırlık ihbarında bulunabileceği kararlaştırılmaktadır. Bu kayıtlar sayesinde, limanın dolu olması durumunda katlanılacak bir takım yükümlülüklerin taşıtanın üstlenmesi sağlanmaktadır⁶²⁹.

⁶²¹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 379.

⁶²² Hill, *Maritime Law*, s. 218; Williams, *Chartering Documents*, s. 4.

⁶²³ SHELLVOY (I Kısım, K Klotu).

⁶²⁴ TTK madde gerekçeleri, m. 1152.

⁶²⁵ Ülgener, *Sürastarya*, s. 36; Schofield, *Laytime*, s. 114; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 473.

⁶²⁶ Ülgener, *Sürastarya*, s. 69. Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 481.

⁶²⁷ SYNOCOMEX 2000 (8. Klotu). Uygulamada aynı amaçla kullanılan bir diğer klot da “at or off the port” klotudur, bkz. GENCON 94 (6. Klotu), INTERTANKVOY 76 (8. Klotu).

⁶²⁸ FERTIVOY 88 (12. Klotu). POLCOALVOY (12. Klotu).

⁶²⁹ Banu Bozkurt Bozabalı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Klotunun Değerlendirilmesi”, BATİDER, , c. XXXII, Sa. 2, 2016 , ss. 178-209, s. 181; Todd, *Carriage of Goods*, s. 85.

Yoğun liman trafiği, abluka, buzlanma, gel-git hareketleri veya hava koşullarındaki muhalefet gibi sebeplerle limana girmenin imkansız olduğu durumlar için kullanılan bir diğer düzenleme de “so near therto as she may safety get” klotudur⁶³⁰. Bu klotla birlikte, sözleşmede kararlaştırılan hallerde, güvenli olarak gidilebilen en güvenli noktaya gidip hazırlık ihbarında bulunabileceği kabul edilmektedir⁶³¹. Ancak bu klotun uygulanması bakımından taşıyan geniş bir serbestiye sahip değildir. *Near* klotu içeren bir sözleşmeye konu olan *Athamas* davasında, klotu uygun olarak bir ihbar verilebilmesi için, limana ulaşmaya engel olan sebebin belirli bir yoğunlukta ve devamlılıkta olması gerektiği ifade edilmiştir⁶³². Çoğunlukla boşaltmada safhası için kararlaştırılan bu klotu, yükleme işlemleri için de başvurulabilir.

Hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye, yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, taşıtanın talimatı hükmündedir (TTK m. 1152/3). Geminin birden fazla limana uğranılan çoklu yükleme işlemlerine konu sözleşmelerde bildirimin ayrı ayrı yapılıp yapılmayacağı noktasında hukuk sistemleri arasında farklılık mevcuttur. İngiliz hukukuna göre, ilk yükleme limanda hazırlık ihbarının yapılmasının yeterli olduğu, aksine bir teamül veya anlaşma yapılmadıkça sonraki limanlarda yapılmasına gerek olmadığı kabul edilmektedir⁶³³. Hukukumuz bakımından ise, her limandan önce ayrı verilmesi gerektiği kabul edilmektedir⁶³⁴.

TTK’da hazırlık bildiriminin verilmesiyle ilgili herhangi bir zaman sınırlaması bulunmamasına karşın, HGB (§ 529/2)’ de hazırlık ihbarının yükleme limanındaki mutâd iş saatlerinde (*üblichen Geschäftsstunden*) verilmesi gerektiği belirtilmiş, bunun dışında verilen ihbarın ancak ertesi olağan iş saatinde etkin olacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca, uygulamada taraflar, belirli bir süreye kadar hazırlık

⁶³⁰ GENCON (II. Kısım 8. ve 9. Klotlar), SHELLVOY (II. Kısım, 83. ve 86. Klotlar).

⁶³¹ Bu klot sayesinde örneğin, gemi kötü hava şartları nedeniyle giremediği İskenderun Limanı yerine Mersin Limanına girebilmektedir, bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 362.

⁶³² *The Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Company, Ltd.* (1963), <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=147017> erişim: 02.02.2017).

⁶³³ Cooke ve diğerler, *Voyage Charter*, s. 386; Davies, *Laytime*, s. 1; Schofield, *Laytime*, s. 385.

⁶³⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 41; s. 327; Ülgener, *Sürastarya*, s. 36.

bildiriminde bulunulmadığı takdirde sözleşmenin feshedilebileceğini kararlaştırdığı görülmektedir⁶³⁵. Böylece, fesih hakkı da belirli bir süreyle sınırlanmaktadır.

Hazırlık ihbarını veren gemi, teknik ve hukuki anlamda yüklemeye hazır olmalıdır⁶³⁶. Teknik anlamda hazır olmasından maksat, geminin personeli, donanımı, mevcut konumuyla birlikte yüklemeyi yapabilecek kabiliyette olması ve yüklemenin yapılmasına veya geç yapılmasına sebep olabilecek fiziki engellerin ortadan kaldırılmasıdır. Örneğin, seferden dönen geminin, ambarlarının⁶³⁷, tanklarının pompalarının temizlenmemesi, gemi vincinin hazırlanmaması, gerekli safranin gemiye alınmaması, yüke ilişkin özel donanım gerektiği halde bunun temin edilmiş olmaması, geminin teknik olarak hazır olmadığını gösterir⁶³⁸. Eğer yükleme, limanda bulunan tesisler vasıtasıyla yapılacaksa, bunların gerektiği şekilde kullanıma hazır olması gerekir⁶³⁹.

Geminin hukuken hazır olması ise, başta borda evrakı olmak üzere yolculuğun gerektirdiği evrakların temin edilmiş ve gerekli izinlerin alınmış olmasını işaret eder. Serbest praktikanın alınmamış ve gümrük işlemlerinin halledilmemiş olması, geminin hukuken hazır olmadığını gösterir. Tabi burada geminin yüklemeye engel olmayacak ve yükleme süresince tamamlanabilecek eksikliklerini olarak değerlendirmemek gerekir. Nitekim uygulamada gemiye bir taraftan eşyalar yüklenirken diğer taraftan yakıt ve kumanyanın alındığı sıklıkla görülmektedir. Ayrıca, serbest praktika alınmış olsun olmasın anlamına gelen WIFPON (*Whether In Free Practica or Not*) ve gümrük işlemleri tamamlamsın tamamlanmasın anlamına gelen WCCON (*Whether Customs Cleared or Not*) türünden kayıtlarla, hazırlık ihbarının verilebileceği koşullar yumuşatılmaktadır⁶⁴⁰.

⁶³⁵ EXXONMOBİLVOY 2000 (II. Kısım, 12. Klot) charterpartisinde, hazırlık ihbarının yerel saatle 16:00'ya yapılmadığı takdirde, bu andan itibaren taşıtanın 48 saat içerisinde fesih hakkının kullanılabileceği düzenlenmektedir. Fesih hakkı bu süre içerisinde kullanılmadığı takdirde sözleşme ayakta kalır. Ayrıca, 21. Klotda belirtilen buzlanma şartları gerçekleşmişse fesih hakkının kullanılamayacağı da açıkça kaleme alınmıştır.

⁶³⁶ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 391.

⁶³⁷ *The Tres Flores* (1972) davasında, geminin ambarlarının ilaçlanmamış olduğu gerekçesiyle yapılan hazırlık ihbarı geçerli sayılmamıştır (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 02.02.21017)

⁶³⁸ Ambarlarının ıslak olması üzerine eşyayı yüklemek için hazır olmadığı raporuyla tespit edilerek geminin reddedilmesine konu olan *The World Navigator* (1993) davasında, mahkeme bu davranışı haklı bulmuştur. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 02.02.21017)

⁶³⁹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 379.

⁶⁴⁰ Örneğin, “*whether in free pratique or not*” klotu, limanın sıhhi yetkilisi tarafından verilen bir izin belgesi olan ve gemideki mürettebatın sağlığının yolculuk bakımından elverişliliğini ispatlayan serbest pratikanın alınıp alınmadığına bakılmaksızın yüklemenin yapılabileceğine işaret eder, bkz. Tüysüz, *Hazırlık ihbarı*, s. 320.

Teknik ve hukuki anlamda hazır olmaksızın yapılan hazırlık bildiriminin nasıl sonuç doğuracağı Anglo-Amerikan Hukuku'nda *inchoate* doktrini ile çözüm bulmuştur. Doktrine göre, hazır olmaksızın yapılan bildirim yükleme süresini başlatmaz. Doktrinin şekillendiği ilk yıllarda, bir kez bildirim yapıldıktan sonra tekrar bildirim yapılmasına gerek olmadığı kabul edilmekteydi. Buna göre, yükleme süresi, gemi hazır olunca başlayacaktı. Diğer bir deyişle, erken yapılan hazırlık ihbarı geçersiz sayılmamakta fakat etki de doğurmayacağı kabul edilmekteydi. *The Mexico I* davasıyla birlikte doktrin yeni bir dönemece girmiştir. Mahkeme, kararında, erken yapılan hazırlık ihbarının geçersiz olduğunu ve geminin hazır hale gelmesinin geçersiz bir ihbarı geçerli bir hale getirmeyeceğini belirttikten sonra, taşıtanın bu hakkından feragat etmedikçe geçerli bir hazırlık ihbarı yapılana kadar sürenin başlamayacağına hükmetmiştir. Bu karardan hareketle, staryanın başlayabilmesi için prematüre ve geçersiz ihbar probleminin ancak yeniden ihbar verilerek çözüme kavuşabileceği bugün doktrin tarafından kabul görmektedir. Kanaatimizce, doktrinin güncel yaklaşımı, ihbarın bilgilendirme amacına uygun bir çözüm getirmektedir. Aksi halde, geminin hazır olup olmadığının taşıtan tarafından sürekli takip edilmesi gerekirdi. Doktrinin ilk şekliyle bulunan çözüm, taşıtanın geminin ne zaman hazır olacağını sürekli bir şekilde araştırmasını gerektirdiğinden, hakkaniyete uygun olmayan sonuçlar doğurmaya gebecektir.

2.4.2.4 Yükleme süresi

Yükleme süresi, adından da anlaşılacağı üzere, yüklemenin yapılabilmesi için geminin beklemesi gerekli olan süredir. Taşıtanın lehine olan bu süre dolmadan, taşıyan, taşıtandan faaliyetlerini daha çabuk bitirmesini talep edemez veya gemisini yola çıkaramaz. Taşıyan yükleme süresi dolmadan sefere çıkarsa, tarafların uğrayacağı zararları tazmin etmekle yükümlü olur⁶⁴¹. Buna karşın, taşıtanın bu hakkını kötü niyetli olarak kullanması da caiz değildir⁶⁴². Taraflar aksini kararlaştırmadıysa, yükleme süresi, hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü başlar (TTK m. 1153/1). Ancak uygulamada, yükleme süresi sabah verilmişse öğleden sonra; eğer öğleden sonra verilmişse, müteakip günün sabah vardiyasından itibaren sürelerin işlemeye başlatıldığı görülmektedir.

⁶⁴¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 39.

⁶⁴² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 42.

Taraflar yükleme süresini belirli gün ve saat olarak yahut gün veya saat başına belirli miktar şeklinde (*fixed laytime*) belirleyebilirler⁶⁴³. Yükleme süresinin sözleşmeyle belirlenmediği sabit olmayan staryada (*unfixed laytime*), “mümkün olan en yüksek hızda” anlamına gelen FAC (*Fast As Can*), “mutad bir hızda” anlamına gelen CQD (*Customary Quick Dispatch*), “liman teamülleri uyarınca” anlamına gelen COP (*Custom of the Port*) şeklinde klotlar bulunmaktadır. *Liner terms* ve *customary despatch* klotları ise, yükleme faaliyetleri için gerekli makul süreyi hedef alır⁶⁴⁴. Yükün özellikleri, miktarı, geminin özellikleri, yükleme yapılacak liman ve yüklemede kullanılan teçhizatın durumu, hava durumu gibi çevresel etkenler, sabit olmayan bu sürenin belirlenebilmesinde önem taşır⁶⁴⁵.

Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. Yükleme süresinin kesintisiz olması, hafta sonu ve tatil günlerinde süre hesabının kesintiye uğramaksızın sayıma katılacağını ifade eder. Böylece, yükleme süresi, iş günleri (*working day*) esas alınarak hesaplanan ETK (m. 1036)’nın aksine, artık kesintisiz (*running day*) olarak, takvim günü (*calender days*) esasına göre hesaplanacaktır⁶⁴⁶. Tabi, tarafların anlaşmasıyla bu durum bertaraf edilip, iş günü esası kararlaştırılabilir. Nitekim uygulamada, Cumartesi, Pazar ve Tatil günleri hariç anlamına gelen SASHEX (*Saturdays, Sundays and Holidays Excluded*), Pazar ve tatil günleri hariç anlamına gelen SHEX (*Sundays and Holidays Excluded*) ve Cuma ve tatil günleri hariç anlamına gelen FHEX (*Fridays and Holidays Excluded*) klotları, iş günü esasını sağlamaya yöneliktir⁶⁴⁷. Alman Hukuku’nda (HGB § 530/4) da, aksine anlaşma olmadığı müddetçe, starya ve

⁶⁴³ GENCON 76 ve 94 (6. Klot), INTERTANKVOY 76 (9.Klot), NORGRAIN 89 (9. Klot) charter partilerinde belirli gün ve/veya saat olarak belirlenmiştir. AMWELSH 93 ve GRAINCON charterpartilerindeyse, gün başına belirli miktar yük üzerinden (*as the avarage rate of tons per working hatch per day*) belirlenmiştir.

⁶⁴⁴ “*With all despatch according to custom of the port*” klotunun yer aldığı sözleşmeyi konu alan *C A Van Liewen v. Hollis Bros (The Lizzie)* (1919) davasında mahkeme, sürenin makul olup olmadığına ancak yükleme ve boşaltmanın yapıldığı tüm koşullar dikkate alınarak karar verilebileceğini ifade etmiştir. Karar için bkz. <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=147017> erişim: 02.02.2017).

⁶⁴⁵ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 137; Kutur, “*Bekleme Süresi*”, s. 21; Örneğin, petrol taşımacılığında bu süre, yükleme ve boşaltma işlemlerinin hızını doğrudan etkileyen pompaların gücüne bağlıdır, bkz. Ülgener, *Sürastarya*, ss. 10-11.

⁶⁴⁶ ETK döneminde de taraflar işleyen günler esasını kabul edebilmekteydi. Nitekim, sözleşmeye konulan SHINC (*Sundays and Holidays Included*) ve FHIC (*Fridays and Holidays Included*) klotlarıyla, tatil günlerinin yükleme süresine dahil olduğu kararlaştırılmaktaydı. Örneğin, BISCOILVOY 86 charterpartisinde SHEX ve SHINC seçimlik olarak taraflara sunulmuştur.

⁶⁴⁷ POLCOALVOY (4. Klot).

sürastaryanın Pazar ve tatil günleri dahil kesintisiz hesaplanacağı esas alınmıştır. Açıkça bu hususta düzenleme olmadıkça, tatil günleriyle kastedilenin, geminin bayrağını taşıdığı ülkenin değil, limanında bulunduğu ülkenin tatil günleri olduğu genel olarak kabul görmektedir⁶⁴⁸.

Peki ya sözleşmeyle istisna edilen günler yükleme yapılırsa sürelerin hesabı nasıl olacaktır? Taraflar bu soruya çoğunlukla sözleşmeyle cevap vermektedirler. Kullanılsa bile (*Even If Used*) kaydı, çalışılsa dahi tatil günlerinin taşıtanın aleyhine olarak sürastaryaya dahil edileceğini ifade eder. Fakat, kullanılmadıkça (*Unless Used*) kaydı bulunuyorsa, istisna edilen günler fiilen kullanıldığı takdirde süre hesabına dahil edilir. Bu yönde bir kayıt bulunmadıkça, istisna edilen sürelerin kullanılmasının süre hesabına etki etmeyeceği kabul edilmektedir⁶⁴⁹.

Yükleme süresi, uygulamada, yüklemenin kaç gün, saat ve dakikada gerçekleştiğini gösteren zaman çizelgesine (*time sheet*) göre saptanmaktadır. Kanuni düzen de buna uygun olarak tasarlanmıştır⁶⁵⁰. Yükleme süresi hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur (TTK m. 1153/2). Örneğin, söz konusu limanda Pazar günleri ve gece vakti yükleme yapılmıyorsa, bu süreler yükleme süresinden düşülecektir. Ayrıca, charterpartilerdeki genel istisna kayıtlarıyla (*general exception clause*) birtakım zaman dilimleri sürelerin hesabından istisna edilmektedir⁶⁵¹.

Havanın müsaade ettiği çalışma günleri (*weather working days*) klozu, hava durumunun yükleme ve boşaltma yapmaya müsaade ettiği çalışma günlerinin yükleme süresinden sayılacağını ifade etmektedir⁶⁵². İngiliz Hukuku'nda, Amerikan Hukuku'nun aksine, yükleme veya boşaltma yapılamamasıyla hava durumu arasında olağan bir illiyetin olması aranmamaktadır⁶⁵³. Bu nedenle, İngiliz Hukuku'nda, hava koşulları istisna olmaktan ziyade ne zaman yükleme ve boşaltma yapılabileceğini

⁶⁴⁸ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 400; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 490.

⁶⁴⁹ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 142; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 490; Schofield, *Laytime*, s. 209.

⁶⁵⁰ Gün esasına göre düzenmiş olan ETK döneminde, yükleme süresi, günün belirli bir bölümü veya birkaç saati kullanılsa dâhi tam gün olarak hesaplanmaktaydı. Halbuki, günümüzde hemen hemen bütün sözleşmelerde “gün veya kesri” esas alınmakta ve dakika temelinde hesaplama yapılmaktadır. Uygulamayla bağdaşmayan bu düzenleme, öğretinin eleştirileri doğrultusunda bugünkü halini almıştır, eleştirilerle ilgili olarak bkz. Komisyon, “40. Yılında TTK Semineri *Tartışmaları*”, İstanbul, 1998, s. 132 vd.

⁶⁵¹ ASBATANKVOY (II Kısım, 19. Klot).

⁶⁵² *Laytime Definitions for Charter Parties* 2013, ss. 3-4.

⁶⁵³ Schofield, *Laytime*, s. 19.

göstermesi bakımından tanımlayıcıdır⁶⁵⁴. Türk ve Alman hukuk öğretisinde de, Amerikan Hukuku'nda olduğu gibi, hava koşullarının yükleme ve boşaltmaya engel olması aranması gerektiği ileri sürülmektedir⁶⁵⁵. Çalışma günleri staryası, belirli bir taşıma tipine de özgülenebilir. Örneğin, kömür taşımalarında “*colliery working days*” klotuyla, sadece kömür taşıması yapılablen günlerde staryanın işleyeceği kararlaştırılmaktadır⁶⁵⁶.

İskele ve demirleme yerleri yükleme için her zaman müsait olmadığı hallerde, gemiler liman idarelerinin belirlediği usulde sırada beklerler⁶⁵⁷. İşte, bu sıra esası “*regular turn*” olarak isimlendirilmekte ve sırada beklenen süreçte hazırlık bildiriminde bulunulamayacağı kabul edilmektedir⁶⁵⁸. Sözleşmelerde yer alan “*in regular turn*” kaydı, bu esası yansıtmakta ve geminin yükleme için sırada beklediği süre (*turn time*) yükleme süresine dahil edilmemektedir⁶⁵⁹. Ancak, gemi taşıtana yüklenebilecek bir sebepten dolayı sırasını kaybederse, bu yüzden kaybedilen fazla staryaya eklenir⁶⁶⁰. Taraflar, “*free of turn*” klotuyla, genel durumu tersine çevirerek, geminin sırada beklediği süre staryaya dahil edilerek beklemenin riski taşıtanın üzerine aktarabilmektedirler⁶⁶¹. Aynı amaca yönelik bir diğer klot olan kayıp süre (*time lost*) klotu da, yükleme veya boşaltma yeri beklerken kaybedilen sürenin staryaya süresinden sayılmasını sağlar⁶⁶². Ayrıca, kayıp zaman klotunda, *Near* klotundan farklı olarak, kayıp sürenin bekleme sürelerinden sayılabilmesi için hazırlık bildiriminde bulunulması aranmaz⁶⁶³.

Taraflar staryaya süresiyle ilgili değişik düzenlere yer verebilmektedirler. Genellikle birden fazla limana uğranılacak hallerde başvuru dengeştirilebilir (*transportable*) staryada, yükleme ve boşaltma süreleri bütün olarak hesaplanır ve yüklemede kullanılmayan staryaya boşaltma limanında kullanılabilir⁶⁶⁴. Tersine

⁶⁵⁴ Schofield, *Laytime*, s. 19.

⁶⁵⁵ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 149; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 491; Yeliz Demir Araz, “*Gencon (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klotu*”, İTÜD, Sa. 5, 2004, ss. 85-118, s. 101.

⁶⁵⁶ Schofield, *Laytime*, s. 17.

⁶⁵⁷ Özellikle kömür, petrol ve türevleri, kimyevi maddeler ve maden cevheri taşımalarında, yükleme ancak belirli bir noktadan sağlanabildiğinden, sıra esası büyük önem taşır, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 38.

⁶⁵⁸ Kintis, *Ladezeit*, s. 26.

⁶⁵⁹ Kutur, *Bekleme Süresi*, s. 27.

⁶⁶⁰ Kutur, *Bekleme Süresi*, s. 28.

⁶⁶¹ Ülgener, *Bekleme Süreleri*, s. 137; Kintis, *Ladezeit*, s. 26.

⁶⁶² CENTROCON (11. Klot).

⁶⁶³ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 372.

⁶⁶⁴ Kutur, *Bekleme Süresi*, s. 22.

çevrilebilir (*reversible*) sistemdeyse, taşıtana sunulan bir opsiyonla, yükleme ve boşaltma süreleri ayrı ayrı veya bütün olarak hesaplanabilmektedir⁶⁶⁵. Taşıtan bir kez seçimini yaptıktan sonra artık bundan dönülemeyeceği kabul görmektedir⁶⁶⁶. Ortalama (*averaging*) staryada, yükleme ve boşaltma süreleri ayrı olarak belirtilir fakat birindeki fazla kullanım sürastaryası diğerinden indirilir⁶⁶⁷. Yükle ilgilinin menfaatine olan bu sisteme göre, örneğin, yükleme limanında sürastaryaya geçilmiş, boşaltma limanındaysa staryadan tasarruf edilmişse, bu günler birbirinden mahsup edilecektir⁶⁶⁸.

Taşıtan sözleşmede kararlaştırılan starya süresinden daha kısa bir sürede yüklemeyi tamamlamak zorunda değildir. Hatta, taşıtanın yükleme ameliyesini kolaylıkla daha kısa sürede tamamlama imkânı olsa bile buna zorlanamaz⁶⁶⁹. Taraflar sözleşmede sürastarya süresi de öngörmüşlerse, starya süresi bitmesine rağmen taşıtan gemiyi yükleme limanında alıkoyabilir. Ancak, gemide artık yükleme yapılabilecek bir yer kalmamış veya yüklemedeki gecikme seferin selameti açısından tehlike yaratacaksa, taşıtan gemiyi daha fazla bekletemez⁶⁷⁰. Starya, yükleme faaliyetleri bitince veya kendisi için öngörülen sürenin bitimiyle birlikte sona erer. Buna göre, starya, kuru yüklerde yükün niteliğine göre değişmekteyken, sıvı yüklerde, genellikle hortumun gemiden çıkartılınca sona erer⁶⁷¹.

2.4.2.5 Sürastarya süresi

Yükleme işlemlerinin starya süresi içerisinde bitmemesi ihtimaline binaen, sözleşmeyle fazladan bekleme süresi kararlaştırılmışsa, taşıyan, demir alarak limandan ayrılamaz; eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır⁶⁷² (TTK m. 1154/1). Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi”

⁶⁶⁵ VOYLAYRULES 1993.

⁶⁶⁶ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 395.

⁶⁶⁷ VOYLAYRULES 1993.

⁶⁶⁸ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 396.

⁶⁶⁹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 214.

⁶⁷⁰ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 214.

⁶⁷¹ ASBATANKVOY (11.Kloz), SHELLVOY 3 (14. Kloz), MOBİLVOY (12. Kloz), BPVOY 2 (16. Kloz).

⁶⁷² İlave bekleme süresi, programı önceden belirli olan ve sapma ihtimali çok düşük tanker taşımalarından ziyade parsiyel yük taşımaları bakımından önemlidir. Bu tip taşımalarda yük parça parça teslim konularından, hepsinin zamanında yetiştirilebilmesi mümkün olmayabilir. Tanker taşımacılığında likit olan yük hortum vasıtasıyla tek bir seferde teslim alınıp verilebildiğinden, yaygın bir uygulama alanına sahip değildir, bkz. Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 87.

denir. Sürastaryanın varlığından bahsedilebilmek için sözleşmeyle kararlaştırılması şarttır; fakat her türlü ayrıntının sözleşmeyle kararlaştırılması gerekmez⁶⁷³. Sürastaryadan bahsedilmiş olması gerekli ve yeterlidir. Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür⁶⁷⁴ (TTK m. 1154/2). Taraflar sürastarya süresinin ne zaman başlayacağını kararlaştırmamışlarsa⁶⁷⁵, sürastarya, herhangi bir bildirimle gerek olmaksızın yükleme süresi bitince kendiliğinden başlar⁶⁷⁶.

Sürastaryanın muhakkak yolculuk çarteri sözleşmesiyle kararlaştırılması gerekmez. Sürastaryanın bitimiyle birlikte veya öncesinde, açık veya örtülü, ayrı bir anlaşmayla da belirleyebilmeleri mümkündür⁶⁷⁷. Taşıtanın lehine olan bu sürenin kullanılması zorunlu değildir. Diğer bir ifadeyle, eğer yükleme bitmişse, taşıyan nasıl olsa sürastarya ücretine hak kazanacağını düşünerek, sefere çıkmamak için oyalanamaz⁶⁷⁸.

2.4.3 Boşaltma İçin Bekleme Yükümlülüğü

Boşaltma ameliyesinin gönderilen tarafından üstlenildiği durumlarda taşıyan, eşyaların gemiden indirilmesi için makul bir süre beklemek zorundadır. Boşaltma, yüklemenin karşılığı olarak kullanılan, boşaltma limanına kadar taşınan yükün hak sahibine teslimi için limana veya laytere çıkarılmasıdır⁶⁷⁹. Kanunda ve uygulamada, boşaltmayla ilgili yapılan düzenlemeler yüklemeyle ilgili olanlara oldukça yakındır.

Kaptan, eşyayı boşaltmak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirler (TTK m. 1166/1). Boşaltma yerinin güvenli ve boşaltmaya elverişli olması gerekir. Daima yüzer halde (*always afloat*) klozu, geminin boşaltma limanına gittiğinde yüzer halde bulunmaması nedeniyle oluşacak masrafları taşıtana yüklemektedir. Böylece, geminin karaya oturma riski ortadan kaldırılması

⁶⁷³ Demir Araz, *Sürastarya*, s. 92.

⁶⁷⁴ ETK' (m. 1031) da sürastarya süresi yükleme müddetinin yarısıydı.

⁶⁷⁵ GENCON 94 (7. Klot), yükleme ve boşaltma işlemlerinin devam ettiği sürece, staryanın bitiminden itibaren sürastaryanın işleyeceğini düzenlemektedir.

⁶⁷⁶ ETK (m. 1032, 1054) döneminde sürastaryanın başlayabilmesi tarafından yapılacak ihbara bağlıyken, TTK dönemine gelindiğinde, Anglo-Amerikan Hukuku'nda olduğu gibi staryanın bitimini takiben ihbara gerek olmaksızın başlayacağı kabul edilmiştir.

⁶⁷⁷ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 382.

⁶⁷⁸ Öğretide, taşıtanın nasıl olsa parasını veriyoruz diyerek gemiyi gereksiz yere oyalama hakkı vermediği kabul görmektedir, bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 153; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 383

⁶⁷⁹ Çağa ve Kender, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 57.

amaçlanmaktadır. Boşaltma limanı belirlenmemişse, aksi kararlaştırılmadıkça bunu tayin yetkisi gönderilene aittir. Sözleşmede yalnızca geminin boşaltma yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmamışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında boşaltma yerinin belirlenmesini bekler (TTK m. 1166/2).

Boşaltmanın belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, usulüne uygun olarak gönderilene hazırlık bildiriminde bulunur (TTK m. 1168/1). Hazırlık bildirimi, gemi, demirleme yerine varınca yapılır (TTK m. 1168/2). Hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye boşaltma yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu durumda, liman yönetiminin talimatı, gönderilenin talimatı hükmündedir (TTK m. 1168/3). Yolculuk charteri sözleşmesine, konişmentoya veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, gönderilenden başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır (TTK m. 1168/4). Hazırlık bildiriminin geçerliliği herhangi bir şekle bağlı değildir; ancak hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur (TTK m. 1168/5).

Geçerli bir hazırlık bildirimi için, geminin, teknik ve hukuki anlamda boşaltmaya hazır olması gerekir. Örneğin, aynı ambarda yükle ilgiliye ait çeşitli yükler üst üste istiflenmişse (*overstowed cargo*), alt kalan yüklere doğrudan erişim olanağı sağlanmadıkça, hazırlık ihbarı verilemez⁶⁸⁰. Hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer boşaltmaya fiilen başlanmış ise, o andan itibaren boşaltma süresi işlemeye başlar. Boşaltma süresi sözleşme ile belirlenmemişse, boşaltmanın yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, boşaltma süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, boşaltmanın yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, boşaltma tesis ve araçları ve eşyanın niteliği ile birlikte, boşaltma limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur (TTK m. 1169/2).

Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir. Sürastarya

⁶⁸⁰ Ülgener, *Sürastarya*, ss. 54-55.

belirli bir süre şeklinde kararlaştırılabileceği gibi uygulamada daha sık rastlandığı üzere, boşaltma faaliyetleri bitime dek de kararlaştırılabilir⁶⁸¹. (TTK m. 1170/1). Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. (TTK m. 1170/2). Sürastarya süresi, aksi kararlaştırılmadıkça, boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirimle gerek kalmaksızın işlemeye başlar (TTK m. 1170/3).

Uygulamada zaman çizelgesi (*time sheet*) adı verilen belgeye, yükleme ve boşaltma işlemleri kaydedilmekte ve bu şekilde tarafların birbirinden taleplerine bir dayanak oluşturulmaktadır⁶⁸². Hazırlık ihbarının ne zaman yapıldığı, yükleme ve boşaltmanın ne zaman başladığı ve bittiği, varsa yükleme ve boşaltmaya engel sebeplerle birlikte kayıt altına alınmaktadır, kısaca yükleme ve boşaltmada geçen zamanı gün, saat, dakika cinsinden göstermektedir. Çizelge kaptan veya taşıtanın acentesi tarafından imzalanır. Çizelgede yer alan hususlarla ilgili ihtilaf halinde, gemi jurnali ile liman jurnali mukayese edilerek çözüm bulunur⁶⁸³.

2.4.4 Starya ve Sürastarya Sürelerine Etki Eden Durumlar

Starya süresi takvime göre aralıksız hesaplanır (TTK m. 1156/1, TTK m. 1172/1). Taşıtanın ve gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de starya süresinin hesabında dikkate alınır (TTK m. 1156/2, TTK m. 1172/2). Rıhtım işçilerinin grevi, eşyayı limana getiren araçların arızası, gümrük işlemlerinin tamamlanamaması gibi sebepler sürelerin hesabına etki etmeyecektir. Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz (TTK m. 1156/3, TTK m. 1172/3). Gemi adamları grevi, gemi vincindeki arıza veya geminin sefere elverişsiz olmasından kaynaklanan zaman kayıplarına taşıtan katlanmayacaktır. Dolayısıyla, bunlar sürelerin hesabına dahil edilmez. Fırtına, buz istilasası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan günler staryaya eklenir; şu kadar ki, starya süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası

⁶⁸¹ Kutur, *Bekleme Süresi*, s. 68.

⁶⁸² Williams, *Chartering Documents*, s. 30.

⁶⁸³ Williams, *Chartering Documents*, s. 30.

ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1156/4, TTK m. 1172/4). Yükleme veya boşaltmaya fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar (TTK m. 1156/5, TTK m. 1172/5).

Kanun koyucu, starya süresinde riskin dağılımı bakımından kusur aramamış ve hâkimiyet alanı prensibi (*Sphaerentheorie*) benimsenmiştir. Buna göre, yükleme veya boşaltma ameliyesini kesintiye uğratan neden, taraflardan hangisinin kanun veya sözleşme gereği üzerine düşen yükümlülüğü ifa etmesine manî oluyorsa, faaliyetin kendisi de o tarafın sahasına dahil olarak kabul edilmektedir⁶⁸⁴. Buna karşın, eğer gecikmeye taraflardan birine yüklenebilecek bir olay sebep olmuşsa, bunun sonucuna sebep olan kişi katlanır⁶⁸⁵. Özlü bir deyişle, sebebiyet verme ilkesiyle (*Sphaerentheorie*) hâkimiyet alanı ilkesi (*Verursachungstheorie*) çakıştığında, sorun sebebiyet verme ilkesine göre çözümlenir⁶⁸⁶. Örneğin, taşıyanın güvenli limanı geç tayin etmesi, konişmentonun vaktinde düzenlenmemesi, geminin sefere elverişliliğini sağlamada gecikme, taşıyanın sebep olduğu durumlar olarak değerlendirileceğinden, bekleme süreleri işlemeyecektir⁶⁸⁷.

İskandinav (İDK m. 333) ve Alman Hukuku'nda (HGB § 530/4), benzer şekilde riziko alanı (*Risikobereich*) prensibi benimsenmiştir. İngiliz Hukuku'nda ise, starya süresi sabit olarak kararlaştırılmışsa, taşıyanın kusuru olmadıkça gecikmeye sebebiyet veren tüm haller taşıtan aleyhine sonuç vermekte ve süre işlemeye devam etmektedir⁶⁸⁸. Sabit olmayan staryada ise durum tam tersidir. Taşıtan ve adamlarının kusuru olmadıkça, gecikmeye sebep olan haller taşıyanın aleyhine olarak yorumlanır ve süreler işlemeye devam etmez. Hazır olma hali yükleme ve boşaltma işlemleri tamamlanana kadar devam etmelidir.

Sürastarya süresi ise, kendisine tesir eden hallerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır. Ancak, sürastarya süresine etki eden hâllerin doğumuna, taşıyan kusuruyla sebep olmuşsa, süre işlemez (TTK m. 1156/6, TTK m. 1172/6). Böylece,

⁶⁸⁴ Ülgener, *Sürastarya*, s. 158; Kintis, *Ladezeit*, s. 73.

⁶⁸⁵ *The Argobec* davasında, Yüksek Mahkeme, taşıyanın kusuru sebebiyle yüklemenin yapılamaması sebebiyle mahkeme, sürenin işlemeyeceğine hükmetmiştir. Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016). Yargıtayımız da “*Haklı sebebe dayanan grev nedeniyle, gönderilen boşaltma yapamıyorsa, bu süre starya ve sürastaya süresinden sayılır*” şeklindeki kararıyla aynı sonuca ulaşmıştır [Y11HD, E.1974/4656, K.1975/120, T.13/1/1975]. Karar için bkz. (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim: 21.9.2016).

⁶⁸⁶ Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 250; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 487; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 343.

⁶⁸⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 450.

⁶⁸⁸ Schofield, *Laytime*, s. 2.

Anglo Amerikan Hukuku kökenli olan ve uygulamaya yön veren “bir kez sürastaryaya girince her daim sürastarya işler” (“*once on demurrage, always on demurrage*”) prensibi, Türk Hukuku tarafından da benimsenmiş olmaktadır.

2.4.5 Hızlandırma primi

Yüklemenin veya boşaltmanın, sözleşmede kararlaştırılan süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtan veya gönderilene bir para ödemesini öngören anlaşmalar (*dispatch clause*) geçerlidir (TTK m. 1157/1, TTK m. 1173/1). Hızlandırma primi (*dispatch money*) olarak adlandırılan bu ücret, yüklemede ve boşaltmada tasarruf edilen süreler karşılığında taşıyan tarafından ödenir. Yükleme ve boşaltma işlemlerinin daha çabuk yapılmasını teşvik eden bu uygulama, her iki tarafın da menfaatine hizmet etmekle birlikte, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin bir an önce bitirilerek yeni bir sefer yapılabilmesine olanak tanınması bakımından, taşıyan adına önemi daha büyüktür. Yükle ilgililerse, bir taraftan yükleme veya boşaltma faaliyetleri için gerekli süreyi temin ederken, diğer taraftan, bu faaliyetlerin erken bitirilmesi durumunda ilave ücrete hak kazanarak bir nebze de olsa eşyanın taşınması maliyetini aşağıya çekmiş olurlar. Genellikle kuru yük taşımalarında tercih edilen hızlandırma primine, tanker taşımalarında pek başvurulmaz⁶⁸⁹.

Hızlandırma primi sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça talep edilemez. Yükleme ve boşaltma sürelerinden tasarruf edildiği için taşıtana ve gönderilene yönelik bir mükafatlandırmadır⁶⁹⁰. Nitekim kurtarılan tüm zaman (*all time saved*) ve kurtarılan çalışma saati süreleri (*working time saved*) için ödenir şeklindeki klotlarla bu durum teminat altına alınmaktadır⁶⁹¹. Öğretide, yükle ilgililer dışındaki etkenlerden dolayı tasarruf sağlanmışsa, iyi niyet kurallarının hızlandırma primine hak kazanabilmenin önüne geçtiği kabul edilmektedir⁶⁹². Ancak, sözleşmede yükleme ve boşaltmanın mümkün olduğu kadar hızlı (FAC) yapılacağına dair

⁶⁸⁹ Williams, *Chartering Documents*, s. 30.

⁶⁹⁰ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 158.

⁶⁹¹ VOYLAYRULES 1993.

⁶⁹² Schofield, *Laytime*, s. 359; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 252. Ülgener, kaptan marifetiyle sağlanan tasarruf sayesinde taşıtan veya gönderilenin hızlandırma primin hak kazanamayacağını ifade etmiştir, bkz. Ülgener, *Sürastarya*, s. 209.

kayıtlar bulunuyorsa, hızlandırma priminin pek bir anlamı kalmamaktadır⁶⁹³. Zaten yükü ilgili faaliyetlerini mümkün olan en kısa sürede bitirmek zorundadır.

Hızlandırma priminin ne kadar olacağı sözleşme özgürlüğü çerçevesinde serbestçe kararlaştırılabilir. Uygulamada çoğunlukla sürastaryanın yarısı (*despatch half demurrage*) olarak belirlenmektedir⁶⁹⁴. Bunun dışında, gün ve saat hesabıyla belirlendiği olmaktadır⁶⁹⁵. Hızlandırma primine ilişkin sürenin hesaplanmasında, niteliğine göre yükleme veya boşaltma süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır (TTK m. 1157/1, TTK m. 1173/1) Hızlandırma priminin alacaklısı, yükleme süresi bakımından taşıtan, boşaltma süresi bakımından gönderilendir⁶⁹⁶. Ancak, uygulamada bu paranın yükleme ve boşaltma işlemlerine aracılık eden broker ve acenteler tarafından alındığı görülmektedir.

Bu tür ödemelere ilişkin anlaşmalar, birinci dünya savaşı sonrasında, resmi merciler tarafından tespit edilen navlun tarifelerini dolanmak için ortaya çıkmıştır. Taraflar, tümünün kullanılmayacağı baştan belli olan uzunlukta yükleme süreleri kararlaştırıp, taşıyanın, kullanılmayan süre için bir para ödemesini öngörmekte idi. Böylece, aslında, gizli bir navlun iadesi yapılmakta, yani tarife ile tespit olunan navlun üzerinden indirim sağlanmaktaydı. Ortaya çıktığı dönemlerde hukuka aykırı olan bu uygulama, günümüzde bu nevi navlun tarifelerinin neredeyse tamamen ortadan kalkmış olması sebebiyle, sözleşme özgürlüğü ilkesi çerçevesinde geçerlik kazanmıştır⁶⁹⁷. Ancak, hızlandırma primine ilişkin anlaşma, navlunun belirlenmesine ilişkin olarak yükleme veya boşaltma limanında geçerli olan idari, mali veya cezai hükümleri dolanmak amacına yönelikse, geçerli sonuç doğurmaz (TTK m. 1157/2, TTK m. 1173/2). Hızlandırma primi, yalnızca yükleme (DLO kaydı ile) veya yalnızca boşaltma (DDO kaydı ile) limanı için kararlaştırılabileceği gibi, her iki limanı (DBE kaydı ile) da kapsayabilir⁶⁹⁸. Hızlandırma primine çoğunlukla *reversible* kaydıyla birlikte yer verildiğinden, yükleme ve boşaltmada ayrı ayrı

⁶⁹³ FAC vb. kayıtların varlığı halinde, zaten yükü ilgililer herhangi bir gecikmeye sebep olmayacak şekilde yükleme ve boşaltma işlemlerini bitirmek durumundadır, bkz. Fehmi Ülgener, “Hızlandırma Priminin Hesaplanmasına Dair Bazı Hukukuki Sorunlar”, BATİDER, c. XXII, Sa. 2, 1993, ss. 95-110, s. 96.

⁶⁹⁴ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 452.

⁶⁹⁵ RUSWOOD (6. Klot), CANADAWOOD (13. Klot), COASTCON (18. Klot).

⁶⁹⁶ Kintis, *Ladezeit*, s. 117.

⁶⁹⁷ TTK madde gerekçeleri, m. 1157.

⁶⁹⁸ Ülgener, “Hızlandırma Primi”, s. 97.

hesaplanmadığı, staryadan tasarruf edilen toplam süre üzerinden ödendiği görülmektedir⁶⁹⁹.

2.5 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Alma ve Teslim Etme Yükümlülüğü

2.5.1 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Alma Yükümlülüğü

Eşyanın tesellümü, taşıyanın taşınmak üzere eşya üzerindeki vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği kazanması halidir⁷⁰⁰. Eşyanın taşıyan tarafından teslim alınmış sayılabilmesi için, teslimin bizzat taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi zaruri olmayıp, taşıyan adına veya hesabına hareket eden bir kişi tarafından teslim alınması yeterlidir (TTK m. 1187/3). Teslimin gerçekleşebilmesi bakımından, tarafların zilyetliğin devri hususunda iradelerinin uyuşması şarttır⁷⁰¹. İradelerin açık veya örtülü şekilde ortaya konabilmesi mümkündür. Eşyanın geçici bir amaç için taşıyana verilmesi ise teslim anlamına gelmez. Bu doğrultuda, eşyanın taşıma amacıyla değil de saklama amacıyla teslim alınması, taşıma hukuku anlamında teslim sayılmayacağından ifa süresi başlamış olmaz⁷⁰². Yine, eşyanın belirli bir süre taşıyana ait bir depoda muhafazasından sonra taşımanın yapılacağı kararlaştırılmışsa, taşıyanın sorumluluğu, ardiye sözleşmesinin sona ermesini takiben başlar.

Eşyanın teslimi henüz yükleme yapılmadan önce karada gerçekleşebileceği gibi yükleme anında veya gemide gerçekleşebilir. Yükleme esnasında teslim, geminin sapanının yükün kancasına takıldığı an gerçekleşir⁷⁰³. Tesellümün tespiti bakımından yükleme ve istif ameliyelerinin kimin tarafından üstlenildiği önem taşır. Sözleşmede FIO kaydı varsa, eşyanın yükleme donanımından çözüldüğü, FIOS kaydı varsa istifleme faaliyeti sona erdiği an teslim gerçekleşmiş olur⁷⁰⁴. Birden fazla eşya söz konusuysa, teslim süresi, her bir parça için ayrı ayrı başlar.

Eşya üzerindeki hak sahiplerinin, eşyanın hasarsız bir şekilde teslim edilmesinin yanında, zamanında teslim edilmesinde de menfaatleri vardır. Bu nedenle, yolculuk charteri sözleşmesiyle, eşyanın herhangi bir zaman diliminde

⁶⁹⁹ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 158.

⁷⁰⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 141; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 90.

⁷⁰¹ Arslan Kaya, “Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, *IÜHFM*, c. LVI, Sa.1-4, 1998, ss. 239-267, s. 241.

⁷⁰² Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 153.

⁷⁰³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 90.

⁷⁰⁴ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 91.

değil, belirli bir süre içinde taşınması esastır⁷⁰⁵. Bu husus taşıyan tarafından taahhüt edilmektedir. Sözleşmede belirtilen eşyaların teslim alınmasından sonra, gerekli formalitelerin makul bir süre içerisinde tamamlanarak gemi mümkün olan ilk fırsatta seferini başlatmak zorundadır⁷⁰⁶. Starya süresinin henüz dolmamış olması taşıyanın sefere başlamaması için bir mazeret sayılamaz. Taşıtanın gecikme yüzünden zararı ortaya çıkmışsa bunun da tazmini üstlenmek zorunda kalır. Eşyanın tesellümünde gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlar, TTK m. 1178 vd. anlamındaki gecikme zararlarından farklı bir zarar kalemidir. Çünkü, henüz eşya teslim alınmamış ve taşıyan eşya üzerinde hakimiyet kuramamıştır⁷⁰⁷.

Taşıyanın sorumluluğu eşyanın tesellümünden teslim edilmesine kadar olan süreçle ilgili olması, onun eşyaya özen yükümlülüğüyle de yakından ilgilidir. Bu bakımdan, teslim alma, taşıyanın sorumluluğunun başladığı anı da ifade ettiğinden, taşıma hukuku bakımından son derecede önemli bir kavramdır. Çalışmanın sistematigi bakımından teslimde gecikmeyi bu başlık altında anlatılması uygun görülmüş olup, yaptığımız açıklamalar bir sonraki bölüm olan eşyaya özen yükümlülüğü bakımından da büyük ölçüde önem taşımaktadır.

2.5.2 Taşıyanın Eşyayı Zamanında Teslim Etme Yükümlülüğü

Yolculuk charterinde taşıyanın nihai yükümlülüğü, eşyanın onu teslim almaya yetkili olan kişi veya kişilere (*lawful holder of bill of lading*) teslim edilmesidir. Böylece, taşıyan sözleşmeden beklenen ifa borcunu yerine getirmiş olur ve sözleşmeye bağlı yükümlülükleri teslimle birlikte sona erer. Teslim, sözleşmede belirtilen koşullara ve taşıma senedine uygun olarak gerçekleştirilmelidir. Konşimentodaki kayıtlar ve liman teamülleri, teslimin ne şekilde yapılacağını belirlemektedir⁷⁰⁸. Uygulamada, eşyanın teslimi taşıyan veya gönderilen tarafından bizzat kendileri tarafından yapıldığı nadirdir. Eşya çoğunlukla gönderilenin temsilcisi sıfatına sahip kişilere teslim edilmektedir⁷⁰⁹. Teslimat, tarafların aralarındaki

⁷⁰⁵ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 77.

⁷⁰⁶ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 213.

⁷⁰⁷ Melda Taşkın, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, İKÜHFD, Özel Sayı, c. 15, Sa. 2, 2016, ss. 681-707, s. 692.

⁷⁰⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 584.

⁷⁰⁹ “Somut uyuşmazlıkta taşınan emtianın 07.11.2001 tarihinde teslim edildiği yönü davalı tarafın cevap dilekçesinde açıkça kabul edilmiştir. Bu teslim dava dışı Saima firmasına yapılmıştır. Her ne kadar anılan firma konşimentolarda açıkça gönderilen veya onun temsilcisi olarak belirtilmemiş ise de kaptanın bu firmayı gönderilen veya onun temsilcisi olarak kabulüyle teslim yaptığı sabittir. Varlığı inkar edilmeyen kargo boşaltım raporunu da anılan firmayla birlikte düzenleyerek imzaladığı, hatta

sözleşme, ticari teamüller ve liman adetleri göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmelidir⁷¹⁰.

İki taraflı bir hukuki muamele olan teslim, zilyetliğin taşıyan tarafından rızai olarak gönderilene (veya temsilcisine) nakledilerek gönderilenin, eşyanın vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğini elde etmesiyle gerçekleşir⁷¹¹. Esas itibarıyla bir zilyetlik değişikliğini ifade eden teslimin gerçekleşebilmesi için gönderene ihbar yapılarak eşyayı incelemesi imkânı tanınmalıdır⁷¹². Dolayısıyla, taşıyanın tek taraflı beyanda bulunarak gönderilene eşyanın zilyetliğini bırakması teslim olarak nitelendirilemez. Bu doğrultuda, taşıyanın haberi ve açık veya zımnî onayı olmaksızın eşyanın gemiye yüklenmesi veya taşıyana ait bir depoya istiflenmesi taşıma hukuku anlamında teslim sayılmayacaktır⁷¹³. Ayrıca, eşya üzerinde taşıyanın hapis hakkının veya tasarruf yetkisinin devam ettiği durumlarda da teslimin gerçekleşmiş olmayacağı ifade edilmektedir⁷¹⁴.

Teslimin ne zaman gerçekleşmiş olduğu konusunda tüm olaylara uygulanabilecek mutlak bir formül verilmesi mümkün değildir. İngiliz Yüksek Mahkemesi, teslimin gerçekleşmiş sayılabilmesi bakımından, *British Shipowners v. Grimond* (1876) davasında, gönderilenin eşyaya “dilediğini yapabilme imkânı” sağlanması gerektiğini belirtirken, *Chartered Bank v. British India* (1909) davasında

hasarın hangi sebeplerden kaynaklandığına dair şerh düştüğü çekişmesizdir. Esasen, konşimentolarda asıl gönderilen olarak belirtilen firmanın, emtiaları teslim alan dava dışı Saima firmasının tasarrufuna karşı koyduğu savunulmadığı gibi emtiaların da nihai alıcı bu firmanın deposuna getirildiği anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında, dava dışı Saima firmasının gönderilenin temsilcisi olarak hareket ettiğinin ve 07.11.2001 tarihli kargo boşaltım raporunun da TTK.nun 1066. maddesinde belirtilen yazılı hasar bildirim niteliğinde olduğunun kabulü gerekir. O halde, hasar ihbarının gönderilen tarafından yapılmadığı yönündeki değerlendirme doğru görülmemiştir. Ayrıca, iki bilirkişi raporu arasındaki çelişkiyi gidermek için üçüncü kere bilirkişi raporu alınmasına rağmen tekrar ikinci raporuna itibar edilerek karar verilmesi de usulen yanlış olmuştur. Bu durum karşısında, davalıya hasar ihbarının TTK.nun 1066. maddesine uygun şekilde yapıldığının kabul edilip, taraf kanıtlarının buna göre değerlendirilmesi ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile davanın reddi yönünde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir.” [Y11HD., E. 2010/887 K. 2012/286 T. 17.01.2012] (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim: 21.9.2016).

⁷¹⁰ Tan Hi v. United States (1950) (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁷¹¹ Kaya, “CMR-II”, s. 955; Eşyanın vasıtasız (doğrudan) zilyetliğinin geçirilmesi gerektiği yönünde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 61; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 42; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 387.

⁷¹² Pınar Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2007, s. 47.

⁷¹³ Aydın, *CMR*, s. 56; Karan, *CMR Şerhi*, s. 306.

⁷¹⁴ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 218.

ise, gönderilenin eşyanın “mutlak hâkimi” (*absolute dominion*) olması gerektiğini vurgulamıştır⁷¹⁵.

Amerikan Hukuku’na göre olağan koşullar altında usulüne uygun teslim, gerçek (*actual*) ve müspet (*constructive*) olmalıdır⁷¹⁶. Gerçek teslim, eşyanın zilyetliğinin ve kontrolünün tamamen gönderilen veya temsilcisine geçmesini; yapısal teslim, eşyanın gemiden rıhtım, iskele veya terminale boşaltılarak, konişmentoya göre yetkili hamil olan gönderilenin eşyaya ulaşmasını sağlayacak uygun bir yere dikkat ve özenle yerleştirilmesini ifade etmektedir. Ayrıca, gönderilene bildirim yapılarak makul bir süre içerisinde eşyasını teslim alabilmesi sağlanması gerekir⁷¹⁷.

Eşyanın teslimi, geminin varma limanına gelerek boşaltma yapmasını takiben gerçekleşmektedir. Ancak, teslimin boşaltmadan önce gemide yapılması kararlaştırılabilir veya rıhtım idaresinin devreye girdiği durumlarda olduğu gibi teslim boşaltmadan bir süre sonra da yapılabilir⁷¹⁸. Eşyanın gemiden çıkarılması ameliyelerinin gönderilene ait olduğu hallerde teslim, henüz boşaltma yapılmadan gemide gerçekleşmiş olur. FIO kaydının varlığı halinde teslim, yüklemin tamamlandığı; FIOS ve FIOST kayıtlarının varlığı halindeyse, istif ve dengeleme faaliyetlerinin sona erdiği anda gerçekleşmiş olur⁷¹⁹. Teslim, eşya gemiye yüklemekten önce karada gerçekleşebileceği gibi yükleme sırasında veya bizzat gemide de gerçekleşebilir. Eşyanın yükleme sırasında teslim alınması kararlaştırılmışsa, eşyanın yükleme donanımına takıldığı anı teslim anı olarak kabul edebiliriz⁷²⁰. Yükleme taşıyan tarafından layter veya mavna aracılığıyla yapılacaksa, teslim, eşyanın bu araçlara yüklenmesiyle gerçekleşir⁷²¹. Eşya birden çok parça veya partiden oluşuyorsa teslim anı, her bir parça bakımından ayrı ayrı değerlendirilir⁷²². Sıvı yüklerde teslim, geminin hortumlarından alıcının hortumlarına geçtiği an

⁷¹⁵ Kararlar için bkz. Martin Dockary, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3. Edition, New York: Cavandish, 2004, ss. 93-94.

⁷¹⁶ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 583.

⁷¹⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 583.

⁷¹⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 61.

⁷¹⁹ Kerim Atamer, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi” *Deniz Hukuku Dergisi*, Sa. 11, 2011, ss. 241-342, s. 320.

⁷²⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 48-49.

⁷²¹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 49.

⁷²² Kara, *Rotterdam Kuralları*, s. 144; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 49.

gerçekleşmiş olur⁷²³. Bütünlük arz eden sıvı yüklerde böyle bir ayırım mümkün olamayacağından, teslimin yüklemenin tamamlanmasıyla gerçekleştiği kabul edilmelidir⁷²⁴. Yükün limana yerine mavna veya laytere boşaltıldığı durumlarda teslim, yükün geminin palangasından çıkıp bu araçlara geçmesiyle gerçekleşmiş olur⁷²⁵.

Sözleşmede açıkça hüküm bulunmadıkça, taşıyanın gönderilene bildirimde bulunma gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁷²⁶. Gönderilen, geminin ne zaman teslimata hazır olacağını araştırmak durumundadır⁷²⁷. Bununla birlikte, uygulamada taraflar çoğunlukla sözleşme bu yönde hükümler koymakta ve işlemlerin daha çabuk ve etkin tamamlanabilmesi için bildirim yapmaktadırlar. Taraflar teslim anını gün olarak belirtmişler ancak saati kararlaştırmamışlarsa, mutad iş saatleri arasında eşyanın teslim edilmesi gerekir⁷²⁸. Eğer boşaltma işlemleri taşıyan tarafından icra edilmeyecekse, eşyayı boşaltmaya hazır şekilde gönderilene arz edilmesiyle birlikte teslim gerçekleşir⁷²⁹.

Boşaltma, kural olarak sözleşmede kararlaştırılan yerde (genellikle boşaltma limanı (*discharging port*), dok (*dock*) veya rıhtımda (*berth*)) yapılır⁷³⁰. Sözleşmede yalnızca geminin boşaltma yapacağı liman veya bölge (*range*) kararlaştırılmamışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında boşaltma yerinin belirlenmesini bekler (TTK m. 1166/2). Aksine bir düzenleme olmadıkça, boşaltmanın yapılacağı yerin seçimi, kendisine tahsis edilen gemiyi kullanma hakkına sahip olan taşıtana aittir⁷³¹. Bu hak ve yükümlülük taşıtanın şahsına sıkı surette bağlı olmadığından; yükletene, gönderilene veya yetkili bir liman makamına devredebilir. Seçim hakkı, kim tarafında kullanılırsa kullanılsın makul bir süre içinde yerine getirilerek sözleşmenin ifası güçleştirmemelidir. Sözleşmede boşaltma yeri liman, rıhtım ya da dok yeri olarak belirlenmiş, ancak daha sonra bu yere giriş

⁷²³ Yükleme/boşaltma faaliyeti, geminin hortumla olan ilişkisinin kesildiği an tamamlanmaktadır. Fakat teslim, her bir miktar sıvı yük için zilyetliğin geçişiyle gerçekleşir. Aynı yönde bkz. Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 586.

⁷²⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 50.

⁷²⁵ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 586.

⁷²⁶ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 219.

⁷²⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 219.

⁷²⁸ Ecehan Yeşilova Aras, *Uluslararası Karayoluyla Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2010, s. 22.

⁷²⁹ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, ss. 59-60; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 41.

⁷³⁰ GRAINCON 2003 (5. Klotz-destination), NYPE 93 (12. Klotz-berth), GENCON 76 ve 94 (I. Kısım, 12. Klotz-discharging port or place).

⁷³¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, ss. 240-241; Ülgener, *Çarter Sözleşmesi-I*, s. 198-199.

engellenmişse, taşıtan makul bir süre içinde alternatif bir yer belirleyebilir⁷³². Öte yandan, yolculuk charterinde bir varna limanın olması şart olmadığı gibi, varna limanında teslim de sözleşmenin esaslı unsuru değildir. Nitekim uygulamada görülen supalan teslim⁷³³, mavnada teslim⁷³⁴ veya ardiyede teslim⁷³⁵ hallerinde taşıyanın teslim yükümlülüğünün ifası liman dışında yerine getirilmektedir⁷³⁶.

Birden fazla taşıtanın bulunduğu taşımalarda, konişmentolarda belirtildiği şekilde ve her bir taşıtana ayrı ayrı teslimat yapılmalıdır⁷³⁷. Taşıyan bütün yükleri birden kıyıya boca ederek bu yükümlülüğünü ifa etmiş sayılamaz. Dökme yükün söz konusu olduğu hallerdeyse, açıkça bir işaret veya ayırım bulunmadıkça, taşıyan sadece konişmentoda belirtilen miktarda eşyanın teslimiyle bu yükümlülüğünü yerine getirmiş olur⁷³⁸. Ancak, yükleme limanında usulüne uygun şekilde işaretlenmiş olarak teslim alınan yükün, taşıma esnasında gerekli önlemler alınmadığı için karışması durumunda, gönderilenler kendilerine karışık şekilde teslimi teklif edilen eşyayı kabul etmekle yükümlü olmadıkları gibi navlun ve diğer giderler de kendilerinden talep edilemez⁷³⁹.

Buna karşın, taşıyanın gönderilen ile aralarında yaptığı ardiye sözleşmesi uyarınca, eşyayı bir süre daha bakım ve muhafaza (*care and custody*) altına almayı üstlenmesi durumunda, teslim (zilyetliğin hükmen teslim yoluyla devri) gerçekleşmiş sayılır⁷⁴⁰. Teslimle birlikte yolculuk charteri sözleşmesi sona ereceğinden, bu andan itibaren taşıyan, eşyanın geç teslimi, zıyı veya hasarından dolayı TTK'nın taşıyanın sorumluluğu hükümlerine göre değil, ardiye sözleşmesi ve borçlar hukuku hükümlerine göre sorumlu olacaktır. Eğer sözleşmede “rıhtımdan rıhtıma” (*pier to*

⁷³² Tüysüz, “*Staryanın Başlaması*”, ss. 42-43.

⁷³³ Anglo-Amerikan Hukuku’ndaki “*alongside*” (geminin yanında) teslim şeklini ifade eden supalan teslimde, eşya liman veya rıhtıma indirilmeksizin taşıtan veya gönderilen tarafından temin edilen araca teslim edilir.

⁷³⁴ Geminin açıkta demirleyerek yükleme ve boşaltma işlemlerinde kullanılan mavna adı verilen güvertesiz teknelere boşaltılarak teslim edilmesidir. Mavnada teslim, özellikle, geminin giremeyeceği sığılıkta veya darlıkta rıhtımlardan yahut limanda sıra beklemekten kaçınmak amacıyla tercih edilen bir teslim türüdür.

⁷³⁵ Ardiye, eşyaların saklandığı, etiketlendiği, paketlenildiği, depolandığı yerdir. Ardiyede teslimde, eşyalar ardiyeye boşaltılır, buradan hak sahipleri konişmentoyu ibraz etmek kaydıyla teslim alır.

⁷³⁶ Yük taşıyanın hakimiyetindeki bir araca yüklenecekse, o aracın yükü usulüne uygun teslimine uygun olmasından dolayı sorumluluk taşımaya devam eder. Eğer araç gönderilenin hakimiyetindeyse, boşaltma sırasında gerekli ihtamamı göstermek zorundadır. Aksi hâlde, ortaya çıkan zararları tazminle yükümlü olacaktır.

⁷³⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 219.

⁷³⁸ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 219.

⁷³⁹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 221.

⁷⁴⁰ Ziya Akıncı, *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999, s. 89.

pier) klozu varsa taşıyanın sorumluluğu, yükün konteynerden boşaltılarak kara yolculuğu için kamyonlara yüklenmesine kadar devam eder⁷⁴¹.

Eşyanın çoğu durumda doğrudan gönderilene teslimi mümkün olmaz. Eşya, öncelikle rıhtıma boşaltılır, daha sonra rıhtım idaresi/liman işletmesi (*dock company*) tarafından konişmentonun ibrazı ile navlun ve diğer giderlerin ödenmesi karşılığında gönderilene teslim edilir⁷⁴². Teslim anının belirlenebilmesi bakımından önem arz eden “rıhtım idaresinin kimin temsilcisi olduğu” meselesiyse ihtilaflıdır. Türk Hukukunda öğretinin çoğunluğu⁷⁴³ ve Yargıtay, Liman İdaresi’nin taşıyanın yardımcı şahsı olduğunu belirtmiştir⁷⁴⁴. Kanunun gerekçesinde, konunun ihtilaflı olduğu belirtilmiş ve teslimin tespitinde liman idaresinin kimin temsilcisi olduğundan bağımsız şekilde fiili hâkimiyet esasına dayanan bir çözüm bulunmuştur⁷⁴⁵.

Bu konuyla ilgili olarak, boşaltma işlerinin liman adetlerine göre rıhtım idaresinin çalışanları tarafından gerçekleştirildiği *The Jaerden* (1892) davasında Yüksek Mahkemenin verdiği karar dikkat çekicidir. Mahkeme, rıhtım idaresinin, eşyanın gemiden alınarak geminin yanına (*alongside*) çıkartılması işlemlerinde donatanın temsilcisi (*as agents of the shipowners*), eşyanın geminin yanından muhafaza edileceği depoya kadar götürülmesi işlemlerini ise gönderilenin temsilcisi sıfatıyla (*as agents of the consignees*) gerçekleştirdiği sonucuna varmıştır⁷⁴⁶.

⁷⁴¹ Akan, *Yüke Özen*, s. 51.

⁷⁴² Muhittin Doğrucu, “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Alınması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul: Çizgi Basım Yayın, 2007, ss. 536-546, s. 541.

⁷⁴³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 143-144; Ülgener, *Taşıyanın Sorusuzluk Halleri*, s. 62; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 94. Kubilay, liman işletmelerinin gönderileni temsilen eşyayı teslim alma yetkisi veren bir düzenleme olmadığını, bu nedenle liman idaresine bırakılmadan gönderilen tarafından teslim alınma anına kadar oluşan ziya ve hasardan taşıyanın sorumlu olacağını belirtmiştir, bkz. Huriye Kubilay, *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminal İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, İzmir: Barış Yayınları, 2001, s. 173; Liman idaresinin taşıyanın yardımcı şahsı olmadığı yönünde bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 43 dn.

⁷⁴⁴ “...deniz yoluyla taşımalarda, malın bir limandan diğer limana taşınması sonucunda gemide teslim (FIO) kaydı yoksa, gemi varma limanına ulaştığında taşıyan veya acentesinin, liman idaresine başvurarak taşınan yükün boşaltma limanında gönderilene (vasıtalı- vasıtasız zilyetliğine geçirilmesiyle) teslimini sağladıklarını yani boşaltmayı takiben gönderilen hazır değilse teslim edilecek malın Liman İdaresi'ne bırakıldığını, Liman İdaresi'nin taşıyanın yardımcısı konumunda bulunduğu ve ancak taşıyanın veya acentesinin talimatı ile malı teslim edebileceği, somut olayda davalı gönderilen konişmentonun davacı acenteye ibraz ederek malları teslim alması gerekirken bunu yapmayarak malların geç teslimine neden olduğunu, diğer davalının da davacı acentenin talimatı olmadan malları teslim ettiği bu suretle davalının zararına neden olduğu gerekçesiyle davanın kabulü ile 5.064 USD'nin faiziyle tahsiline karar verilmiştir”. [11HD, 2013/15898 E. , 2014/7486 K.] (<http://www.kazanci.com/>, erişim: 09.05.2017)

⁷⁴⁵ TTK madde gerekçeleri, m. 1178/3.

⁷⁴⁶ Karar için bkz. Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 217.

Kanımızca İngiliz Yüksek Mahkemesinin konuya yaklaşımı taşıyanın sorumluluğu ilkeleriyle daha bağdaşır niteliktedir.

Gönderilen, usulüne uygun şekilde kendisine teklif edilen teslim talebini kabul etmek ve bu teslimatta üzerine düşen görevleri gereği gibi yerine getirmek durumundadır. Aksi takdirde, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, alacaklı temerrüdüne düşmüş olur (TTK m. 1174/1, TBK m. 106). Taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra, hasar ve giderleri gönderilene ait olmak üzere, teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulabilir (TTK m. 1174/1, TBK m. 107). Her ne kadar eşyanın depo veya antrepoya tevdi edilmesi teslim anlamına gelmese de, taşıyanın yüke özen yükümlülüğü tevdi ile birlikte sona erer. Taşıyanın buradaki sorumluluğu yalnızca tevdi yerinin seçimindeki kusurundan dolayı olabilir⁷⁴⁷. Öte yandan, taşıyanın eşyanın gümrükten çekilebilmesi için üzerine düşen mükellefiyetleri yerine getirmiş olması da gerekir. Aksi takdirde, taşıyanın sorumluluğu tevdi ile birlikte son bulmaz.

Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya kendisine yapılan hazırlık ihbarı üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez yahut bulunamazsa taşıyan, temerrüd vesilesiyle doğan haklarını kullanabilmesi için, durumu gönderilenin yanı sıra taşıtana da bildirmelidir (TTK m. 1174/2). Gönderilenin gecikmesi veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresi geçmiş ise, taşıyan, sürastarya parası isteyebilir (TTK m. 1174/3, c.1). Sürastarya süresi dolduktan sonraki gecikmeler nedeniyle taşıyan, uğradığı bütün zararın tazminini isteyebilir (TTK m. 1174/3, c.2).

2.5.3 Taşıyanın Eşyayı Geç Teslimden Dolayı Sorumluluğu

2.5.3.1 Hukuki Niteliği

LVK'da, Revizyon öncesi HGB'de ve dolayısıyla ETK'da geç teslimden dolayı taşıyanın sorumluluğu düzenlenmemiştir. Taşıyanın eşyayı geç teslimden doğan sorumluluğu, deniz yoluyla eşya taşımaları bakımından uluslararası anlamda ilk kez HK ile düzenlenmiştir (HK m.5), buradaki hükümler de TTK'ya kaynaklık etmiştir. RK'da ise, eşyanın teslimine ve dolayısıyla geç teslime ilişkin geniş bir

⁷⁴⁷ Tevdi edilen yerin seçiminde özenli davranılmalı ve eşyanın niteliğine uygun tevdi yeri belirlenmelidir. Örneğin, yaş meyvenin soğutma tesisatı olmayan yere tevdi edilmesi taşıyanın sorumluluğuna yol açacaktır, bkz. Seven, *Yüke Özen*, s. 80.

düzenlemeye yer verilmiştir (RK 9. Kısım, m. 43-49). Revizyon sonrası HGB’de, eşyanın geç tesliminden dolayı sorumluluğuna dair özel bir düzenlemeye yine yer verilmemiştir. Konunun genel hükümlere göre (BGB § 280, 286) çözüm bulacağı kabul edilmektedir⁷⁴⁸.

Taşıyan, eşyanın geç tesliminden doğan zararlardan, teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur (TTK m. 1178/2). Taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu (*Verspätungshaftung*), Türk, Alman ve Anglo-Amerikan hukuk sistemlerine göre, garanti (*Gewährhaftung*) sorumluluğu niteliğinde olmayıp kusur sorumluluğudur⁷⁴⁹. Usulüne uygun teslim, Anglo-Amerikan hukuk düzenine göre, taşıyan bakımından devredilemez (*non-delegable*) nitelikte bir yükümlülüktür ve taraflar sözleşmede kararlaştırmış olmasalar bile, örtülü olarak varlığını sürdürür⁷⁵⁰.

Eşyayı zamanında teslim etme yükümlülüğü, İngiliz Hukuku bakımından “şart” (*condition*) niteliğinde olmadığından, sözleşmenin ihlâli ilgililere sözleşmeyi otomatik olarak sona erdirmeye (*repudiate*) hakkı vermez. Eğer gecikme, yolculuktan beklenen menfaati ortadan kaldıracak decede ağır bir ihlale dayanıyorsa, artık böyle bir hakkın varlığı kabul edilmektedir⁷⁵¹.

Türk Hukuku’nda süresinde teslim edilmeme yan edim yükümlülüğünün ihlali, borcun gereği gibi ifa edilmemesi anlamına gelir. Sözleşmesel nitelik taşıyan gecikme zararları, hukuki niteliği itibariyle müspet zararlardandır⁷⁵² (*die positive Vertragsverletzung*). Taşıyanın ödemekle yükümlü olacağı tazminat cezalandırıcı (*punitive*) nitelikte olmayıp, ortaya çıkan gerçek zararın giderilmesi söz konusudur⁷⁵³. Eşyanın teslim alınmasındaki gecikmeler, eşya henüz taşıyanın hâkimiyetine girmediğinden, bu kapsamda değerlendirilemez fakat, bunların ayrı bir sorumluluk rejimi vardır.

⁷⁴⁸ Hoffman, *Haftung des Verfrachrs*, s. 52; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 290; Wieske, *Transportrecht*, s. 336.

⁷⁴⁹ Helm, *Haftung für Schaden*, s. 93.

⁷⁵⁰ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 76.

⁷⁵¹ Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 76.

⁷⁵² Helm, *Haftung für Schaden*, s. 103.

⁷⁵³ Schoenbaum, *Maritime Law*, ss. 659-660.

2.5.3.2 Taşıma Süresi

Taşıma süresi, taşıyanın taşıma işlemini gerçekleştirmesi gereken zaman dilimidir⁷⁵⁴. Teslimde gecikmenin yaşanıp yaşanmadığına, eşyanın taşıyanın hâkimiyeti altında olduğu süre, yani fiili ifa süresi nazara alınarak karar verilir⁷⁵⁵. Teslimde gecikmeden, diğer bir ifadeyle taşıma süresinin aşılmasından bahsedebilmek için, taşıyanın üstlenmiş olduğu taşıma edimini ifa etmesi gereken zamandan daha uzun bir sürede ifa etmiş olması gerekir⁷⁵⁶. Veciz bir anlatımla, teslimde gecikme, fiili ifa süresinin taşıma süresinden daha uzun olması halidir⁷⁵⁷.

Taşıma süresinin aşılp aşılmadığını tespiti için öncelikle tarafların aralarındaki yolculuk charteri sözleşmesine bakılır ve burada bir düzenlemenin bulunması durumunda konu sözleşme şartları çerçevesinde değerlendirilir. Tarafların sözleşmede kararlaştırdıkları taşıma süresini sonradan uzatmaları da mümkündür. Uygulamada, taraflar varış zamanını kesin olarak saptamaktan kaçınmakta, sözleşmelere koydukları tahmini varış zamanı kaydı (ETA/ATB) ile teslim süresini tahmini olarak kararlaştırmaktadırlar. Fakat teslim süresinin gecikmeye imkân vermeyecek uzunlukta olması, “gecikme zararları nedeniyle sorumsuzluk kaydı” anlamına geleceğinden, geçersiz kabul edilir⁷⁵⁸. Aynı şekilde, tarafların kararlaştırdıkları sürenin taşımanın yapılmasına objektif olarak imkân vermeyecek kısalıkta tutulması da mümkün değildir⁷⁵⁹.

Uygulamada taşımanın ne kadar süre alacağına ilişkin kesin bir süre tayin edildiği oldukça nadirdir. Bununla birlikte, taraflar sözleşmelere geminin makul bir hızda seyretmesini teminat altına alan klotlar koymaktadır (*all convenient despatch, with all possible dispatch, reasonable despatch*)⁷⁶⁰. Taraflar böyle bir anlaşmaya varmış olmasalar dâhi, örtülü (*implied*) olarak, taşıyanın makul sürede yolculuk

⁷⁵⁴ Simge Akyüz, “Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, İÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2012, s. 63.

⁷⁵⁵ Karan, *CMR Şerhi*, s. 520.

⁷⁵⁶ Halit Çim, “Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısı İle Mukayeseli Olarak)”, DEÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2006, s. 19.

⁷⁵⁷ Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 142.

⁷⁵⁸ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 81-82. Aksi yönde bkz. Yeşilova Aras, *Teslim Süresinin Aşılması*, s. 14.

⁷⁵⁹ Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 126.

⁷⁶⁰ ASBATANKVOY (1. Klot).

çarteri sözleşmesinden doğan yükümlülüklerimi ifa etme yükümlülüğünün olduğu kabul edilmektedir⁷⁶¹.

İngiliz Hukuku'nda, *Hadley v. Baxendale* (1854) kararından beridir yıllardır uygulanan kıstas, sözleşmede belirtilen şartlarda ve makul koşullarda gecikmenin gerçekleşip gerçekleşmediğidir⁷⁶². TTK'daki yaklaşım, İngiliz Hukuku'na oldukça yakındır: Sözleşmede teslim süresine ilişkin açıkça bir kaydın olmaması durumunda, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır (TTK m. 1178/4).

Taşımanın yapıldığı geminin niteliği, taşınan eşyanın özelliği, geminin yükleme ve varma limanları arasındaki mesafe, bürokrasiye harcanan süre, gümrükte bekleme süresi, uğranılan limanların mevcut şartları ve yeterliliği, takip edilen rota, mevsim ve hava koşulları gibi her yolculuk bakımından değişkenlik arz eden özellikler taşıma süresinin belirlenmesini etkileyeceğinden, makul süreyi, her bir somut olayın koşulları ve denizciliğe has riskleri dikkate alarak belirlemek gerekir⁷⁶³. Bu çerçevede, yılın o mevsimi için olağan olmayan şiddetli fırtına, sis, yağış gibi kötü hava şartlarından dolayı yaşanan gecikmeler teslim süresinin hesabına dahil edilmemelidir⁷⁶⁴. Sürenin az veya çok aşılması sorumluluğun niteliğinde değişiklik yaratmaz fakat; zararın artmasına bağlı olarak taşıyanın sorumlu olacağı miktarı arttırabilir⁷⁶⁵.

Geç tesliminin gündeme gelebilmesi için eşyanın en azından bir kısmının teslim edilmesi gerekir. Eşyanın yanlış kişiye teslim edilmesi teslim sayılmaz. Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir (TTK m. 1178/5). Kanun eşya üzerinde hak sahibi olan kişiye seçimlik bir hak tanınmaktadır. Hak sahibi, eşyanın teslim alarak geç teslimden kaynaklanan zararları talep edebileceği gibi; bunun yerine eşyanın zayi olmasına

⁷⁶¹ Baatz/Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 137; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 76.

⁷⁶² Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/> erişim: 27.12.2016).

⁷⁶³ Canan Özlem Ilgın Çelik, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sa. 14, 2008, ss. 175-202, s. 185; Karan, *CMR Şerhi*, s. 521; Kaya, “Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, s. 997 vd.; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 44; Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 82; Ziya Akıncı, *CMR*, s. 127-129.

⁷⁶⁴ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 82.

⁷⁶⁵ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 82.

dayanarak uğradığı zararların tazminini de talep edebilir. Eşyanın geç tesliminden ve zıyaandan kaynaklanan zararların sorumluluğunun üst sınırı farklı olduğundan, taşıyanın sorumluluğunun kapsamı hak sahibinin seçimine göre şekillenecektir. Ayrıca, burada aksi taşıyan tarafından ispatlanamayan kesin bir karine söz konusu olduğundan, altmış günlük süre geçtikten sonra eşyanın teslim edilebilecek durumda olduğu ileri sürülerek sorumluluktan kurtulunamaz.

2.5.3.3 Sorumluluğun Kapsamı ile İspat ve Bildirim Külfeti

Eşyanın geç teslimi nedeniyle ortaya çıkan zarar, eşya zamanında teslim edilseydi yükü ile ilgilinin malvarlığının bulunacağı durum ile eşyanın geç teslim nedeniyle bulunduğu durum arasındaki farktan oluşmaktadır⁷⁶⁶. Dolayısıyla, taşıyanın tazminat yükümlülüğünün kapsamına, geç teslim nedeniyle ortaya çıkan tüm zararlar dâhildir⁷⁶⁷. Gecikme zararlarıyla ifade edilmek istenen, eşyanın zıya veya hasarı söz konusu olmaksızın hak sahibinin malvarlığında meydana gelen azalmalar ve kârdan yoksun kalma durumudur⁷⁶⁸. Malvarlığında rıza dışı meydana gelen bu azalma, fiili zarar ve kâr mahrumiyeti şeklinde görülebilir⁷⁶⁹. Bu kapsamda, eşyanın piyasa fiyatının düşmesi⁷⁷⁰, kârdan yoksun kalma, kurlarda yaşanan dalgalanma, vergi ve resimlerdeki artış, taşıtanın üretim ve müşteri kaybı, üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminatların ve yapılan ilave masrafların karşılanması gerekir⁷⁷¹.

⁷⁶⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 148.

⁷⁶⁷ Emine Yazıcıoğlu, “Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sa. 2, 2002, ss. 1039-1055, s. 1054; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 148.

⁷⁶⁸ Kara, *Rotterdam Kuralları*, s. 157; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 44.

⁷⁶⁹ Murat Topuz, “Maddi Zararlar ve Bu Zararların Belirlenmesi (İsviçre ve Türk Borçlar Hukukuyla Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda)”, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2011, s. 15.

⁷⁷⁰ *C Czarnikow Ltd v Koufos (The Heron II)* (1967). 3000 ton şekerin tesliminin 9 gün gecikmesi sebebiyle ortaya çıkan zararın tazminine ilişkin bu davada Lordlar Kamarası (*House of Lords*), şekerin piyasa fiyatının varma limanı olan Basra’ya geldiğinde düştüğü gerekçesiyle, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihteki değeriyle, fiili teslim tarihindeki değeri arasındaki farkın tazminine hükmetmiştir. Lordlar Kamarası bu kararıyla, daha önceki kararlarda uyguladığı “öngörülebilirlik” (*foreseeability*) kriterinden sapmıştır. *The Parana* (1877), *Hadley and Another v. Baxendale and Others* [1854] ve *Victoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries Ltd.* (1949) davalarında Yüksek Mahkeme, piyasa fiyatındaki düşüşlerin öngörülebilir olmaktan çok uzak olduğu gerekçesiyle tazminat kapsamına dahil etmemiştir. Kararlar için bkz. (<http://www.nadr.co.uk/articles/published/CommercialLawReports/Czarnikow%20v%20Koufos%201967.pdf>), erişim: 29.12.2015).

⁷⁷¹ Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, s. 186; Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 181; Yazıcıoğlu, “Geç Teslim”, s. 1047; Karan, *CMR Şerhi*, s. 316; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 148; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 44; Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 84; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 236.

Teslimde gecikme nedeniyle gönderilenin eşyanın tesliminden beklediği ifa menfaati ortadan kalkmışsa yahut eşya bozulmuş veya çürümüşse, burada artık taşıyanın geç teslimden sorumluluğuna değil, zıya veya hasardan doğan sorumluluğuna gitmek gerekir⁷⁷². Zira gecikme zararları, eşyanın zıya ve hasarı dışında kalan ve yükü ilgilinin mamelekinde doğan zararları ifade etmektedir⁷⁷³. Eşyanın geç teslimi nedeniyle herhangi bir zararı ortaya çıkmamışsa, taşıyanı sadece gecikme nedeniyle sorumlu tutmak mümkün değildir. Yaşanan gecikmeden dolayı gecikme zararlarının yanında hasar ve/veya ziyadan kaynaklanan zararların da tazmini talep edilebilecektir⁷⁷⁴.

Bununla birlikte, teslimde gecikme durumunda, eşya herhangi bir zarara uğramasa bile gecikme ekonomik kayıplara yol açabilir. Eşyanın piyasa fiyatı düşebileceği gibi taşıtan eşyayı satma veya tekrar satma fırsatını kaçırabilir. *Actis v. Sanko (The Aquacharm)* (1982) davasında, aşırı yükleme nedeniyle tehlike altında bulunan geminin selameti için hızı düşürülerek sefer tamamlanmıştır. Herhangi bir hasar veya zıya ortaya çıkmamış olmasına karşın eşya kararlaştırılan süre içerisinde teslim edilemediği için taşıyan gecikme zararlarından dolayı sorumlu tutulmuştur⁷⁷⁵.

Teslimde gecikmenin yaşandığını ispat yükü bunu taşıyana karşı ileri süren kişiye ait olacaktır⁷⁷⁶. Bunun dışında, tazminat talebinde bulunan kişi, ortaya çıkan zararlar ile gecikme arasındaki nedensellik bağı ve zarar miktarını da ispatlaması gerekir. Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyansa, kendisine karşı ileri sürülen hususlar karşısında, gecikmenin yaşanmadığını veya gecikmenin yaşanmasında kusurunun olmadığını, illiyet rabitasının bulunmadığını, zararın başka nedenden kaynaklandığını veya gecikmenin yaşanmasına rağmen herhangi bir zararın ortaya çıkmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir⁷⁷⁷. Bu çerçevede, taşıyan kanundan doğan hapis hakkı kullandığı için eşya geç teslim edilmişse, gecikmeye şiddetli fırtına gibi bir mücbir sebep yol açmışsa veya gemi can kurtarmak amacıyla sapmışsa ve bunun neticesinde teslim süresi aşılmışsa, taşıyan bunları ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Eşyanın gönderilene teslimindeki gecikmeye,

⁷⁷² Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 432; Yazıcıoğlu, “Geç Teslim”, s. 1047; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 38-39;

⁷⁷³ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 338; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 149;

⁷⁷⁴ Gençtürk, *Gecikme Zararları*, s. 181; Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 86; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 268.

⁷⁷⁵ Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁷⁷⁶ Yeşilova Aras, *Teslim Süresinin Aşılması*, s. 9.

⁷⁷⁷ Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 1361 vd.

kendisinden kaynaklanmayan bir hâl olarak taşıtan veya yükletenin kendisine geç teslim etmesi sebep olmuşsa, taşıyanın sorumluluğu, taşıtan ve yükletenin kusuru oranında ortadan kalkar. Önemle belirtilmelidir ki, eşyanın taşınması taşıyana yüklenemeyecek bir sebeple gecikmiş olsa dâhi, bu durumu mümkün olan ilk fırsatta ilgililere bildirmek zorundadır⁷⁷⁸. Aksi takdirde, taşıyan bildirim yapılmaması veya geç yapılmasından dolayı sorumluluk taşıyacaktır.

Taşıma süresinin aşılmasından kaynaklı zararlar, yukarıda anılan kalemlerden oluşmakla birlikte, milletlerarası sözleşmelerle uyumlu olarak, taşıyana, gecikmeden doğan sorumluluğunu sınırlandırma imkânı getirilmiştir. Bu çerçevede, TTK m. 1186/6 uyarınca taşıyanın sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak bu tutar, yolculuk charteri sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz. Dolayısıyla, geç teslimden dolayı sorumluluğun üst sınırı belirlenirken ikili bir ayırım yapmak gerekir. Buna göre, yolculuk charteri sözleşmesine konu birden fazla parça eşya söz konusu ise, sorumluluk sınırı, geciken eşya partisi için ödenecek navlun miktarı esas alınarak belirlenecektir⁷⁷⁹. Eğer sözleşme birden fazla eşya partisinden oluşuyor ve gecikme tüm eşya partileri için zarara sebep olmuşsa, her bir parça için ödenecek tazminatın toplamı, sözleşmede kararlaştırılan toplam navlun miktarından fazla olamayacaktır. Sözleşmede tek bir parça eşya varsa, üst sınır yine yolculuk charteri sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarı olarak karşımıza çıkar. Navlunun götürü olarak kararlaştırıldığı durumlarda, geç teslim nedeniyle zarara uğrayan yük partisi bakımından yükleme limanındaki olağan navlun miktarı esas alınır⁷⁸⁰. Hüküm nisbi emredici olarak düzenlendiğinden, taraflar, öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler (TTK m. 1186/8).

Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şart olup, süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez (TTK m. 1185/5). Geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer (TTK m.1188/1). Hak düşürücü süre taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği

⁷⁷⁸ Bahar Üstündağ, “*Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi*”, Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2006, ss. 931-964, s. 943.

⁷⁷⁹ Taşkın, “*Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu*”, s. 697.

⁷⁸⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 155.

veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m.1188/2).

Eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararların dışında, eğer taraflar eşyanın teslimi için kesin bir vade kararlaştırmışlarsa, erken teslimden kaynaklanan bir zarar da söz konusu olabilir⁷⁸¹. Son zamanlarda özellikle kara taşıma senetlerinde yaygın şekilde kullanılan ve tam zamanında teslim anlamına gelen “JIT” (*Just In Time*) klotunun sözleşmede bulunması, teslimin ancak kararlaştırılan günde yapılabileceğini gösterir⁷⁸². Öte yandan, eğer gecikme geminin sefer elverişsiz olmasından (TTK m. 1141), haksız sapmadan, başka gemiye yükleme ve aktarma yasağından kaynaklanmışsa, taşıyan ilgili hükümler çerçevesinde gecikme zararından sorumlu olacaktır.

2.6 Taşıma Yükümlülüğü

Yolculuk charteri sözleşmesi uyarınca taşıyan, teslim aldığı eşyayı sözleşmede kararlaştırılan koşullara ve deniz ticareti kaidelerine uygun şekilde varış yerine kadar taşıma yükümlülüğü altındadır. Asli edim yükümlülüğü niteliğinde olan taşıma yükümlülüğü, taşıtanın akitten beklediği en önemli menfaattir. Taşıyan, yolculuk charteri sözleşmesinin ifası kapsamında eşyayı, sözleşmede kararlaştırılan gemiyle, mutad rotada ve kural olarak geminin ambarlarında taşımakla yükümlüdür. Bunun aksine davranışlar, akdin ihlali niteliğindedir ve taşıyanın sorumluluğunu doğurur.

2.6.1 Eşyayı Sözleşmede Belirtilen Gemiyle Taşıma Yükümlülüğü

Yolculuk charteri sözleşmesi tahsis edilen geminin ön plana çıktığı bir deniz ticareti sözleşmesidir. Geminin ferdan tayini, geminin sefere elverişliliği, eşyaya özen yükümlülüğünün kapsamı ve sigorta primlerinin düzeyi gibi taşıma hukuku bakımından hayati konularda taşıtanın menfaatini doğrudan etkilemektedir⁷⁸³. Bu nedenle, sözleşmelerin hemen hemen hepsinde taşımanın ifa edileceği gemiye ismen yer verilmektedir⁷⁸⁴. Geminin ismen belirlenmediği istisnai hallerde dâhi taraflar

⁷⁸¹ Karan, *CMR Şerhi*, s. 313.

⁷⁸² Selma Aydın Boz, “*Multimodal (Karma) Taşımacılıkta Taşıma Operatörünün Sorumluluğu*”, İKÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2015, s. 35.

⁷⁸³ Denizaşırı satışlarda, akreditif bankası gemiye ismen yer verilmesini aramaktadır, bkz. Doğan, *Akreditif*, s. 153.

⁷⁸⁴ ASBATANKVOY (I. Kısım, A Klotu), GENCON 76 ve 94 (I. Kısım, 5. Kutucuk).

eşyanın taşınacağı gemiye ilişkin temel özellikleri (türü, sınıfı, yaşı, ölü ağırlığı, taşıma kapasitesi, yakıt tüketimi, hızı vb.) belirlerler⁷⁸⁵.

Taşıma borcunun sözleşmede ferden tayin edilen, “isim veya özellikleriyle belirtilen” gemiye yerine getirilmesi esastır⁷⁸⁶. Geminin ferden tayin edilmiş sayılabilmesi için mutlaka isim belirtilmesi şart olmayıp, gemiyi bireyselleştirecek özelliklerin bildirilmesi yeterlidir⁷⁸⁷. Anglo-Amerikan Hukuku’nda sözleşme şartı (*condition*) haline gelen bu kayıtlara aykırık, taşıyanın sözleşmeyi ihlal ettiği anlamına gelir⁷⁸⁸. Böylece, gemiyle ilgili belirtilen koşullara ilişkin en ufak sapmalarda dahi taşıtanın sözleşmeyle (*repudiate*) bağlı olmama hakkını kullanabilmektedir⁷⁸⁹. Gemi kabul edildikten sonra ise, taşıtan ancak sözleşmeden beklenen temel amaç ortadan kalktığı takdirde bu hakkını kullanabilir⁷⁹⁰.

Karayoluyla yapılan taşımalarda, aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın eşyayı başka bir taşıta aktarma serbestisinin bulunduğu kabul edilmektedir⁷⁹¹. Buna karşın, denizyoluyla eşya taşımalarında taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı yolculuğun başında başka gemiye yükleyemeyeceği gibi, yolculuk başladıktan sonra da sefer süresince başka gemiye aktaramayacaktır (TTK m. 1150/1). Hukukumuzda “başka gemiye yükleme ve aktarma yasağı” olarak adlandırılan bu prensip, kanunda emredici olarak kaleme alındığından, taşıyanın bu yükümlülüğe aykırı faaliyetleri sonucunda doğabilecek sorumluluğu ortadan kaldıran veya daratan anlaşmalara yer verilemez.

Bu yasağa aykırı şekilde yapılan yüklerme ve aktarmalardan doğacak zarardan taşıyan sorumlu olur; meğerki, eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de zararın meydana gelmesi kesin ve zarar dâhi taşıtana ait olsun (TTK m. 1150/1). Eşyanın sözleşmede kararlaştırılardan başka bir gemiyle taşınması

⁷⁸⁵ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 87; Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 125; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 235. Örneğin, GENCON 94 I. Kısım, 6. Kutucuk geminin tonajını, 7. Kutucuk ölü ağırlığını düzenler.

⁷⁸⁶ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 125; Helm, *Haftung für Schaden*, ss. 71-72; Pappenheim, *Seerecht*, s. 127; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 8.

⁷⁸⁷ Kaner, “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı”, s. 427.

⁷⁸⁸ *Compania Naviera Asiatic S.A. v. Burmah Oil* (1977) (<http://swarb.co.uk/inland-revenue-v-burmah-oil-co-ltd-hl-1982/>, erişim:02.02.2017).

⁷⁸⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 690.

⁷⁹⁰ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 690.

⁷⁹¹ Bu yöndeki bir serbestinin altında yatan temel gerekçe, karayoluyla yapılan taşımalarda taşımayı gerçekleştirecek vasıttan ziyade taşıma tahhüdünde bulunan taşıyana ve onun işletmesine olan güvenin önem arz etmesidir. Bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 146.

sözleşmenin müspet ihlali anlamına gelir⁷⁹². Bu andan itibaren aktarmanın rizikosu taşıyanın üzerine geçer ve taşıyan uygun illiyet bağı çerçevesindeki zararları tazminle yükümlü kalır⁷⁹³. Kanunun getirdiği kurtuluş imkânı da göz önünde bulundurulduğunda, başka gemiye yükleme ve aktarma yasağına aykırı davranışlardan doğan sorumluluğun garanti sorumluluğu olmayıp kusur sorumluluğu olduğu sonucuna ulaşılabilir.

Taşıtanın muvafakati sözleşmede yer alabileceği gibi yükleme sırasında hatta eşya başka gemiye yüklendikten sonra dahi verilebilir⁷⁹⁴. Böyle bir rızasının varlığını ispat taşıyanın yükümlülüğünde olacağından, rızanın tereddüte yer vermeyecek açıklıkta olması ve konişmentonun tüm nüshalarında bulunması taşıyanın lehine olacaktır⁷⁹⁵. Uygulamada, sözleşmelerde yer alan gemi ikame klotları (*substitution clause*) ve tayin edilecektir (“*to be nominated*”) ibareleriyle taşıtanın rızası somutlaşmaktadır⁷⁹⁶. Özellikle, miktar sözleşmesi ve mürekkep yolculuk sözleşmesinde ikame klotlarına yaygın bir şekilde yer verildiği görülmektedir⁷⁹⁷. Burada, ikame geminin sefere sıhhatli şekilde tamamlayacak özelliklere sahip olması gerekmektedir⁷⁹⁸. Örneğin, devasa büyüklükteki kuru yük gemileri her ne kadar çok sağlam olsa da, Danimarka Boğazı’ndan geçemediklerinden Baltık Denzine girememektedir⁷⁹⁹. Dolayısıyla, böyle bir gemiyle seferin tamamlanması mümkün olmayacağından, Baltık Denzine yapılacak seferlerde tercih edilmemesi gerekir.

İkame kaydı gereğince taşıyan yükü bir başka gemi ile taşımaya veya bir başka gemiye aktarmaya yetkili ise, usulüne uygun şekilde yapılan aktarmayla tamamlanan yolculuk neticesinde taşıyan tam navluna hak kazanacağı gibi bundan doğacak zararlardan sorumlu tutulmayacaktır⁸⁰⁰. İkame kaydının sağladığı bu avantaja karşın, geminin zayi olması onun tarafı olduğu sözleşmeyi sona

⁷⁹² Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 5.

⁷⁹³ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 169-170.

⁷⁹⁴ Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 62; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 362.

⁷⁹⁵ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 362.

⁷⁹⁶ Kağan Turan, “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Gemi İkame Klotunun (*Substitution Clause*) Değerlendirilmesi”, Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 60. Yıl Armağanı, Ankara: BTHAE, 2015, ss. 877- 903, s. 877.

⁷⁹⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 92.

⁷⁹⁸ Torsten Betzel, *Die Reform der Haager Regeln*, s. 44.

⁷⁹⁹ Kruger, “*Carrier’s Duties*”, s. 8.

⁸⁰⁰ Cook ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 312.

erdmeyeceğinden aynı zamanda bir riski de beraberinde getirmektedir⁸⁰¹. Elindeki gemiyi yitirmiş bir taşıyanı sözleşmedeki bu nev'i bir şarta dayalı olarak taşımayı yapmaya veya tamamlamaya doğrudan doğruya bir kanun hükmü ile zorlamanın onun durumunu çok ağırlaştıracağı sonucuna varan kanun koyucu, TTK m. 1212 hükmünü kaleme almıştır⁸⁰².

Taşıyana serbesti tanıyan bir diğer kayıt da aktarma klotudur (*transshipment clause*). Sözleşmelere konulan aktarma klotuyla, taşıyana, eşyayı herhangi bir vasıtayla aktarma yapabilme imkânı tanınır. Klot sayesinde, eşya aktarma yapılan vasitanın zilyetliğindeyken zarar uğrasa bile taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını teminat altına alır⁸⁰³. Bu yöndeki bir klotun yokluğuna rağmen, özellikle kapıdan kapıya (*door to door*) taşımaların söz konusu olduğu zincirleme ve kombine taşıma durumlarda, aktarma iradesinin varlığı zımni olarak kabul edilebilir. Öte yandan, geminin draftı yahut çektiği su sebebiyle rıhtıma yanaşması üzerine yahut geminin limanda sıra beklememesi amacıyla, âdet olduğu üzere, şat, mavna veya küçük tonajda gemilere yapılan yük aktarmaları yasak kapsamında değerlendirilmez⁸⁰⁴. Burada amaç eşyayı başka gemiyle taşımak olmayıp, aksine, çoğu durumda yükle ilgililerin menfaatine bir şekilde teslim sürecini hızlandırmaktır.

TTK m. 1212'e göre taşıyan, eşyayı sözleşmede ismen kararlaştırılmış olan dışında başka bir gemiye yüklemeye veya aktarmaya yetkili ise, geminin zıyı hâlinde taşımayı diğer uygun bir gemiyle yapabilir veya tamamlatabilir. Böylece, geminin zayı olduğu hallerde sözleşmede ikame kaydının bulunmasına rağmen taşıyana taşımayı tamamlayıp tamamlamama konusunda bir seçim hakkı tanınmıştır⁸⁰⁵. Bu durumda taşıyan, seçimini gecikmeksizin taşıtana bildirmekle yükümlüdür (TTK m. 1212/1). Taşıyan, taşımayı devam ettirmek istemiyorsa, yapacağı bildirimle birlikte sözleşme sona erer⁸⁰⁶. Taşıyan, taşımayı devam ettirmek istiyorsa, taşımayı kendisinin mi yapacağını yoksa başkasına mı tamamlattıracağını

⁸⁰¹ Zira bu takdirde taşıyanın gemiyi temin borcu konusu itibarıyla cins borcu niteliğindedir ve geminin zayı olması ifa imkânsızlığı durumunu ortaya çıkarmaz (TTK madde gerekçeleri, m. 1212).

⁸⁰² TTK madde gerekçeleri, m. 1212.

⁸⁰³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 554.

⁸⁰⁴ Ilgın, *Alt Navlun Sözleşmeleri*, s. 29.

⁸⁰⁵ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 145.

⁸⁰⁶ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 145.

gecikmeksizin taşıtana bildirir⁸⁰⁷. Eşyaya özen yükümlülüğü aktarma yapılan yerlerde de devam eder.

Tehlike hâlinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar bu yasağın kanuni istisnasını oluşturmaktadır (TTK m. 1150/1). Gemi, yük ve yolculuk charteri sözleşmesinin ifası için aktarmanın zorunlu kıldığı durumlar, taşıyana bu yetkiyi vermektedir⁸⁰⁸. Bu kapsamda örneğin, geminin bayrak ülkesine karşı savaş ilan edildiği için boşaltma limanına gitmesi sakınca doğurabilecek ise, eşyaların taşıtanın izni olmaksızın seferi sıhhatli şekilde tamamlayabilecek bir gemiye aktarılması başka gemiye yükleme ve aktarma yasağını ihlal etmiş sayılmaz. Dolayısıyla, aktarma yapılan geminin (*feeder vessel*) yolculuğu esnasında eşyaları zayi etmesi durumunda, salt aktarma yapmasına dayanılarak ilk geminin taşıyanına sorumluluk ikame edilemez. Taşıyan ancak aktarma yapılan geminin seçiminde özen göstermemişse sorumlu tutulabilir. Eşyaya özen yükümlülüğü aktarma yapılan yerlerde de devam eder⁸⁰⁹. Anılan esaslara aykırı şekilde aktarma yapılması durumunda ortaya çıkan zararlar, sigorta teminatı kapsamı dışında kalacağından, taşıyan ortaya çıkan tüm zararlara tek başına katlanmak zorunda kalır⁸¹⁰.

2.6.2 Yolculuk Rotasını Takip Etme Yükümlülüğü

Yolculuk charteri sözleşmesinin zamanında ve gereği gibi ifa edilmesi, seferi emniyetle ve en kısa sürede tamamlayabilecek rotanın takip edilmesini gerektirmektedir. Bununla birlikte, deniz yoluyla yapılan taşımalar açık denizlerde gerçekleştiğinden, taşıyanın takip etmekle zorunda kalacağı sabit ve kesin bir yol bulunmamaktadır. Hâl böyle olunca, sözleşmenin ifası kapsamında hangi rotanın takip edileceği meselesi karşımıza çıkar.

Kural olarak, taşıyan ve temsilcisi konumundaki kaptan, yolculuk süresince sözleşmeyle kararlaştırdıkları (*agreed contractual voyage*) veya konişmentoda yer verdikleri rotayı takip etmekle yükümlüdür. Ancak uygulamaya bakıldığında, tarafların çoğunlukla yükleme ve boşaltma limanlarını tayin ile yetindiği, geminin takip etmesi gereken rotaya değinmediği görülmektedir. Bu durumda, gemiyi ve eşyaları varma limanına ulaştırabilecek olağan rotanın takip edilmesi gerekir. Olağan

⁸⁰⁷ Turan, *Substitution Clause*, s. 899.

⁸⁰⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 21.

⁸⁰⁹ Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 73.

⁸¹⁰ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 125.

rota, aksine bir durum söz konusu değilse, iki liman arasındaki doğrudan coğrafi rotadır⁸¹¹ (*direct geographical route*). Bununla birlikte, taşıyanın takip etmesi gereken rota her zaman en kısa hat anlamına gelmemektedir.

Seyrüseferin gereği olarak veya diğer sebeplerle taşıyanı her daim doğrudan coğrafi rotayı kullanırmak zorunda bırakmak mümkün olmamaktadır. Keza geminin yolculuğunda süre kadar emniyet ve seyir güvenliği de dikkate alınmak zorundadır⁸¹². İşte, sefer hızıyla birlikte denizcilik teamüllerini de dikkate alarak değerlendirildiğinde ulaşacağımız sonuç “mutat rota” (*customary trade route*) olacaktır. Mutat rota, yükleme ve boşaltma limanı arasındaki olağan ve geleneksel olarak takip edilen yol olarak tanımlanmaktadır⁸¹³. Deniz yoluyla eşya taşımacılığının tarihsel gelişiminde karşılaşılan deniz tehlikeleri, keşfedilen kestirme yollar, ikmâl limanları, bugün takip edilen mutat rotanın oluşmasını sağlamıştır⁸¹⁴.

Geminin takip etmesi gerekli olan rotadan ayrılması “sapma” (*deviation*) olarak adlandırılmaktadır. Sapma, taşıyanın sorumluluğu bakımından haklı sapma (*justified deviation*) ve haksız sapma (*unjustified deviation*) olarak ikiye ayrılmaktadır. Kural olarak taşıyan haklı sapma neticesindeki zararlardan sorumlu değildir. Ancak, sapmayı haklı kılan tüm nedenlerin önceden tespiti mümkün değildir. Bu nedenle, sapmaya sebebiyet veren olay meydana gelmeden önceki durumu göre sapmanın haklılığını tespit etmeye çalışmak hakkaniyete uygun sonuçlar vermeyecektir. Yapılması gereken, sapmaya sebep olan olay meydana geldikten sonraki somut durum ile sözleşmede yer alan kayıtlar dikkate alınarak yapılacak objektif bir değerlendirmedir⁸¹⁵.

Çarter partilere ve konişmentolara konan ve yaygın bir uygulama alanı olan sapma (*deviation clause*) ve özgürlük (*liberty clause*) klostlarıyla, taşıyana rotadan ayrılabilme imkânı tanınmaktadır. Ancak bu klostlar TTK’da yer alan emredici kurallara aykırı şekilde tarafların yükümlülüklerini azalttığı veya bertaraf ettiği

⁸¹¹ *Reardon Smith Line v Black Sea and Baltic General Insurance* (1939). Kararın özeti için bkz. <http://legalcaseanalysis.blogspot.com.tr/p/international-business-transactions.html> (erişim: 4.7.2016).

⁸¹² Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 467.

⁸¹³ Sarunas Basijocas, “*Is the Doctrine of Deviation Only a Historical Record Today?*”, *UCL Journal of Law and Jurisprudence*, V.1, P. 2, 2012, pp. 114-141, p. 118.

⁸¹⁴ Basijocas, “*Doctrine of Deviation*”, s. 118.

⁸¹⁵ Mandraka Shepperd, *Maritime Law*, s. 669; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 99; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, ss. 120-121.

ölçüde geçersiz sayılacaktır⁸¹⁶. İngiliz ve Amerikan Mahkemeleri de bu klozların varlığına rağmen ancak makul derecede sapmalara müsamaha göstermiş, dar yorum ilkesi çerçevesinde sınırlayıcı bir yaklaşım tercih etmiştir⁸¹⁷. Dolayısıyla, özgürlük ve sapma klozlarını her türlü sapmaya imkân tanıyacak genişlikte yorumlamamak gerekir⁸¹⁸.

Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz (TTK m. 1220/1) Genel olarak, tıbbi bir müdahale, insani yardım götürme, grev, savaş, karantina, müsadere ve zapt tehlikesinden kurtulmak gibi maksatlarla yapılan sapmalar haklı olarak değerlendirilebilir⁸¹⁹. Buna karşın, gemiye yük, yolcu veya ucuz yakıt almak amacıyla yapılan sapmalar ise haksız sapma olarak kabul edilebilir⁸²⁰.

Yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir (TTK m.1113/1). Geminin içinde bulunduğu seyir şartları esas alınarak belirlenen ve kaptanın kendi davranışlarıyla sebep olmadığı durumlar, umulmayan hâl olarak kabul edilebilir⁸²¹. Bu çerçevede, buz istilas, yoğun sis, şiddetli fırtına gibi deniz tehlikeleri karşısında gemiyi, yükü ve gemi adamlarını korumak maksadıyla rotadan ayrılma, haksız sapma olarak nitelendirilemez.

⁸¹⁶ Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 137; Baughen, *Shipping Law*, s. 99.

⁸¹⁷ *Leduc v. Ward* (1888) davasında, Fiume'den Dunrick'e sefere çıkan gemi, varma limanı yerine yolculuğun olağan rotasından yaklaşık 1200 mil uzağındaki Glasgow'a doğru seyrederken Ailsa Graig yakınlarında fırtınaya yakalanarak teslim aldığı yükü kaybetmiştir. Davacı, kendisine teslim edilmeyen eşya zararlarının tazminini talep etmiş, davalı donatan ise, sapmanın söz konusu olmadığını, yükletenin bilgisi ve muvafakatiyle Glasgow'a sapıldığını ileri sürmüş ve mücbir sebebe dayanarak sorumlu olmadığını savunmuştur. Ayrıca, taraflar düzenledikleri konişmentoda emir üzerine herhangi bir limana uğranabilir (*liberty to call at any ports in any order*) şeklinde bir özgürlük klozuna yer vermişlerdir. Lordlar Kamarası, tarafların sözleşmede yer verdikleri serbestlik klozunu geçerli olamayacak genişlikte bulmuş, bu klozun ancak yolculuğun olağan rotasındaki limanlara uğramaya izin verebileceğini ifade etmiştir. Sonuç olarak, Lordlar Kamarası burada bir sapma olduğuna ve donatanın eşyaların kaybolmasından sorumlu olduğuna hükmetmiştir. Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

⁸¹⁸ Robert Force, A.N Yiannopoulos ve Martin Davies, *Admiralty and Maritime Law*, Washington D.C.: Beard Books, 2006, s. 74.

⁸¹⁹ Howard Bennet, *Law of Marine Insurance*, Nottingham: Oxford, 2015, s. 531.

⁸²⁰ Pınar Akan, "Sapma Halinde Taşıyanın Sorumluluğu", Prof. Dr. Nuri Çelik'e Armağan, I. Cilt, İstanbul, 2001, ss. 696-704, s. 698.

⁸²¹ Adıgüzel, *MTO*, s. 207.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda, mutat rotanın takip edilmesinin sözleşmede açıkça kararlaştırılmasa dâhi örtülü (*implied*) olarak taşıyanın yükümlülükleri arasında yer aldığı kabul edilmektedir⁸²². Geminin mutat rotada seyretmesi akdin karşı tarafı olan taşıtanca sözleşmeden beklenen haklı ve makul bir menfaat olacağı göz önünde bulundurulursa, hukukumuz bakımından da aynı sonucun kabul edilmesi yerinde olacaktır⁸²³. Ayrıca, kanun koyucu her ne kadar açıkça bu yönde bir yükümlüğü kaleme almış olmasa da, TTK'nın 1120. ve 1113. maddelerinde haklı sapma olabilecek halleri tarif etmek suretiyle taşıyanın keyfî olarak yolculuk rotasından ayrılamayacağına işaret etmiştir.

Eğer rotadan sapmaya, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, TTK m. 1186'de öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz (TTK m. 1187/1). İngiliz ve Amerikan Hukuku'nda, haksız sapmanın akdin esaslı şekilde ihlal ettiği (*fundamental breach of contract*)⁸²⁴ ve haksız sapma neticesinde ortaya çıkan zararlarla ilgili olarak, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlandırılamayacağı⁸²⁵ kabul edilmektedir⁸²⁶. Hukukumuz bakımından ise böyle bir genelleme yapmak yerine, pervasızca hareketin olup olmadığının her somut olayda araştırılması gerekmektedir⁸²⁷.

Sapma nedeniyle ortaya çıkan zararlar, sözleşmeyle izin verilenin ötesinde yüke ilişkin riski arttırdığı gerekçesiyle deniz sigortalarının teminatı kapsamına alınmamaktadır⁸²⁸. Bu nedenle, sigortanın sağladığı menfaatlerden yoksun kalan taşıyan ortaya çıkan gerçek zararlardan adeta sigortacı gibi sorumludur⁸²⁹. Kaçınılan

⁸²² Taşıyanın rotadan sapmama yükümlülüğünün (*not to deviate*) taşıma sözleşmesinde açıkça ifade edilmiş olmasa bile örtülü (*implied*) olarak yer aldığı hususu, İngiliz Hukuku'nda ilk kez *Davis v. Garrett* (1830) davasında açıkça kaleme alınmıştır. Kararın özeti ve karar hakkında yapılan yorumlar için bkz. Dockary, *Carriage of Goods by Sea*, s. 63 vd.

⁸²³ Aynı yönde bkz. Yeşiolava, *Konışmantonun İspat Kuvveti*, s. 188.

⁸²⁴ *Photo Production Ltd. v. Securior Transport Ltd.* (1980). (<https://indiancaselaws.wordpress.com/2013/01/29/photo-production-ltd-v-securicor-transport-ltd-1980/>, erişim: 3.7.2016).

⁸²⁵ *Jones v. Flying Clipper* (1953). (<http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/116/386/1902713/>) (erişim: 8.7.2016).

⁸²⁶ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 639; Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 99.

⁸²⁷ Aynı yönde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 173.

⁸²⁸ Bu husus 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu (*Marine Insurance Act*) m. 46'da açıkça ifade edilmiştir.

⁸²⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 640.

tehlikenin sigorta poliçesi tarafından teminat altına alınan bir tehlike olmaması ise, sapmanın haklılığını etkilemez⁸³⁰.

2.6.3 Eşyanın Geminin Ambarında veya Uygun Bir Yerde Taşınması

Taşıma konusu eşya, taşıtana tahsis edilen ve geminin normal olarak istiflemeye uygun olan bölümlerinde taşınmak zorundadır⁸³¹. Geminin olağan şartlar altında eşya alabileceği yerler ise güvertenin alt kısmında yer alan ambarlarıdır⁸³². Taraflar arasında tam yolculuk charteri sözleşmesi varsa, eşya geminin eşya taşımaya elverişli bölümlerinde taşınır⁸³³. Eğer kısmi charter söz konusuysa, eşya kendisine tahsis edilen yerde taşınmak zorundadır. Kural olarak, eşyanın güvertede ve kamaralarda taşınması yasaktır (TTK m. 1140/1, 1151/1). Eşyaya özen yükümlülüğü buna zorunlu kılar. Bununla birlikte, eşyanın güvertede taşınamayacağı mutlak bir kural değildir. Taşıyan, eşyayı yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir (TTK m. 1151/2).

Taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaştığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. Böyle bir kaydın düşülmemesi hâlinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir. Dolayısıyla, rızanın yazılı olması şart değildir. Zımnî olarak veya sözlü verilebilmesi mümkündür. Eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin rızanın bizzat taşıtan tarafından da verilebileceği kabul edilmektedir⁸³⁴. Bununla birlikte taşıyan, denizde taşıma senedini iyi niyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir (TTK m. 1151/3).

Güvertede taşınan eşyaya genellikle daha düşük navlun talep edildiğinden, güverte yükü taşımaları taşıtan bakımından cazip gelmekte ve tercih edilmektedir. Bunun dışında, motorlu veya raylı araçlar, iş makineleri gibi bazı eşyalar nitelikleri gereği ambarlarda taşınmamaktadır. Eşyanın ambarlara sokulması veya ambarlarda taşınmasının fiziken mümkün olmadığı, dolayısıyla güvertede taşınmasının mecburi

⁸³⁰ Bennet, *Law of Marine Insurance*, s. 534.

⁸³¹ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 254.

⁸³² P. Eberhard Deutsch, “Deck Cargo”, *California Law Review*, c. 39, Sa. 5, 1939, ss. 535-548, s. 543.

⁸³³ Seven, *Yüke Özen*, s. 58.

⁸³⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 4 ve 52; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 458.

olduğu durumlarda, tarafların zımnen bu konuda anlaştıkları sonucuna varılabilir⁸³⁵. Yine, konteyner gemileri gibi bazı gemiler eşyaları güvertede taşınacak şekilde dizayn edildiğinden, eşyanın taşınması için bu türden bir geminin tercih edilmesi durumunda, eşyanın güvertede taşınması zımnen kabul edilmiş sayılır.

Dökme demir, kereste, konteyner gibi ticari teamüle göre güvertede taşınması mutlak olan eşyalar, yükleten rızası veya konşimentoya böyle bir kaydın dercedilmesi gerekmeksizin güvertede taşınabilir. Bu yönde bir ticari teamülün varlığını ispat yükü taşıyanın üzerindedir. Güvertede taşınmasına ilişkin teamül bulunan eşya için dahi, taşıtan eşyasının ambarda taşınmasını beyan etmişse, artık eşya güverte taşınamaz⁸³⁶.

Eşyanın güvertede taşınabilir olması, taşıyana eşyaları dilediği şekilde taşıyabilme olanağı tanımadığı gibi eşyaya özen yükümlülüğünü de ortadan kaldırmamaktadır⁸³⁷. Eşya güvertede taşınsa dahi taşıyan, eşyayı usulüne uygun şekilde güverteye istiflemek ve eşyanın zarara uğramaması için yolculuk boyunca gerekli önlemleri almak zorundadır. Zararın eşyanın güverteye kötü istiflenmesinden kaynaklanması durumunda taşıyan, geminin yüke elverişsiz olmasından dolayı sorumlu olur⁸³⁸. Eğer zarar istif kusurundan değil de, yolculuk boyunca gerekli dikkat ve ihtimamın gösterilmemesinden kaynaklanmışsa, taşıyanın sorumluluğu eşyaya özen yükümlülüğüne aykırılığa dayanır. Gerekli önlemlerin alınmasına rağmen ortaya çıkan zararlardan ise taşıyan sorumlu tutulamaz⁸³⁹.

Eşyanın usule aykırı şekilde güvertede taşınmış olması durumunda taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu olur (TTK m. 1151/4). Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı saklıdır (TTK m. 1151/4). Ancak, taşıyanın eylemi, kast veya pervasızca hareket kapsamında değerlendiriliyorsa, sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamaz (TTK m. 1151/4). Özellikle, eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, kast veya pervasızca harekette bulunduğunu gösterir (TTK m. 1151/5).

⁸³⁵ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 459.

⁸³⁶ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, s. 459.

⁸³⁷ Akan, *Yüke Özen*, s. 36.

⁸³⁸ *Transocean Liners Reederei GmbH v. Euxine Shipping Co. Ltd.* (1999), Llyod's Law Report, c.1, 1999, s. 848 vd.

⁸³⁹ *Lawrance v. Minturn* (1854). (<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/58/100/case.html>) (erişim: 18.05.2016).

Eşyanın usulsüz şekilde güvertede taşınması Anglo-Amerikan Hukuku'nda coğrafi olmayan bir sapma (*non-geographic type of deviation*) olarak kabul edilmekte ve sonuçları bir önceki başlıkta incelediğimiz haksız sapmaya bağlanmaktadır⁸⁴⁰. Amerikan mahkemelerinin genişletici yorumu neticesinde, *The Sarnia* (1921) kararıyla birlikte orta çıkan sapma benzeri (*quasi-deviation*) doktrini, o tarihten bu yana benzer olaylara istikrarlı bir şekilde uygulanmaya devam etmiş ve kısa bir süre sonra İngiliz mahkemeleri tarafından da benimsenmiştir⁸⁴¹. Ancak, coğrafi rotadan sapma ile güvertede eşya taşınması farklı riskleri barındırdığından, deniz sigorta hukuku bakımından farklı sonuçlara ulaşılması tehlikesi bulunduğu endişesiyle İngiliz Mahkemelerince günümüzde artık pek kabul görmemektedir⁸⁴².

Denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşya hakkında emredici hükümler uygulanmaz (TTK m. 1244/1-a). Dolayısıyla, taşıyanın güvertede taşınan eşyaya ilişkin sorumluluğunu daraltan anlaşmalar geçerli olacaktır. Buna karşın, taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olan eşya fiilen güvertede taşınmamış yahut tam tersi, eşyanın güvertede taşınacağı taşıma senedine yazılmamışsa Kanunun emredici hükümleri uygulanmaya devam eder.

2.7 Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğü

2.7.1 Genel Bilgiler

Taşınacak eşyanın taşıyana teslimiyle birlikte, taşıtan veya yükle ilgililerin yolculuk boyunca eşyaya refakât etme imkânı olmamaktadır. Hâl böyle olunca, yolculuk charteri sözleşmesinden beklenen yararın gerçekleşebilmesi, taşıyanın zilyetliğindeki eşyayı hak sahiplerine teslim edinceye kadar gözetimi ve denetimi altında bulundurarak zarar görmesine engel olmasını engellemesiyle mümkün olabilir. Yolculuk charteri sözleşmesinde yükle ilgililerin ifa menfaati sadece eşyanın varma limanına ulaşmasıyla gerçekleşmiş olmaz. Bunun yanında, eşyada zıya veya

⁸⁴⁰ *St. Johns N.F. Shipping Corp. v. Companhia Geral Commercial* (1923) (<https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/263/119>) (erişim: 28.05.2016).

⁸⁴¹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charters*, s. 303.

⁸⁴² Konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Theodora Nikaki, “*The Quasi-Deviation Doctrine*”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, c. 35, N. 1, 2004, pp. 45-78 ; Lina Wiedenbach, *The Carrier's Liability for Deck Cargo (A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation)*, Hamburg: Springer, 2015, s. 123 ve 135.

hasar niteliğinde bir zararın olmaması da gerekmektedir⁸⁴³. Dolayısıyla, taşıma süresince hak sahiplerinin menfaatlerini gözetilmek zorundadır. Son tahlilde taşıyan, taşıma taahhüdünü yerine getirirken alacaklı konumundaki yükle ilgililerin menfaatlerini de aktif olarak korumak mecburiyetindedir⁸⁴⁴. Çünkü, alacaklı konumundaki ifa menfaatlerinin korunabilmesi, eşyaya gösterilecek özenle yakından ilgilidir⁸⁴⁵.

Eşyaya özen yükümlülüğü (*Obhutshaftung*) olarak adlandırılan ve yükle ilgililerin ifa menfaatine hizmet eden bu yükümlülük gereği taşıyan, sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür (TTK m. 1178/1). Yükün donmaması, akışkanlığının devam etmesi için belirli ısıda sabitleme, yükleme sınırına (*loadline*) riayet edilmesi, ısıtma⁸⁴⁶ ve soğutma tesisatının usulüne uygun çalıştırılması, yolculuk esnasında yükün havalandırılması, böcek istilasından vs. korumak amacıyla makul denetim yapılması, baratarıya korumasının sağlanması, yükün aşırı nemden korunması veya kızılaşmasının engellenmesi, özen yükümlülüğü çerçevesinde taşıyandan beklenebilecek başlıca faaliyetlerdir⁸⁴⁷.

Taşıyanın sorumluluğu eşya üzerindeki fiili hâkimiyetine, bu hâkimiyet ise normal şartlarda eşyanın tesellüm edilmiş olmasına, yani taşıyanın fiilî hâkimiyetinde bulunmasına (*ex receptio*) bağlıdır. Eşyanın yükletenden tesellümü ile başlayan ve gönderilene teslimle sona eren süreçte taşıyan sorumludur (TTK m. 1178, HGB § 498/1, HK m. 4). Taşıyanın sorumlu olduğu bu sürecin uzatılması sözleşmeyle mümkün olabilirken, daraltılması emredici hükümlere aykırılık teşkil eder⁸⁴⁸. Önemle belirtelim ki, zararın muhakkak bu süreçte meydana gelmiş olması gerekmez. Sorumluluk bakımından esas olan, zarara sebebiyet veren olayın taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi içerisinde gerçekleşmiş olmasıdır.

⁸⁴³ Seven, *Yüke Özen*, s. 55.

⁸⁴⁴ Seven, *Yüke Özen*, s. 55.

⁸⁴⁵ Seven, *Yüke Özen*, s. 55.

⁸⁴⁶ Taşımanın yapılacağı ortamın yolculuk süresince eşyaya uygun olarak ayarlanması çok önemlidir. Eşya için gerekli sıcaklığın altında veya üstünde taşınmamalıdır. Fazla sıcak eşyanın bozulmasına yol açabileceği gibi erken olgunlaşıp satış süresinin kısalmasına da neden olabilir. Bunun dışında, özellikle gıda yüklerine has, koku, tat ve tazelik gibi unsurların kaybolmaması için de büyük önem arz eder, bkz. Yavaş, *Konteyner*, s. 63.

⁸⁴⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 613; Williams, *Chartering Documents*, s. 54.

⁸⁴⁸ Helm, *Haftung für Schaden*, s. 97.

Taşıyanın sorumluluğunun başlangıcı, sözleşmenin kuruluş anından bağımsızdır. Taşıyanın sorumluluğunun başlayabilmesi için eşyanın hakimiyet alanına girmesi şarttır. Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan itibaren taşıyanın hâkimiyeti altına girmiş sayılır (TTK m. 1178/3). Eşya birden fazla parça veya partiden oluşuyorsa, taşıyanın sorumluluğu her biri için teslim alındığı andan itibaren başlar⁸⁴⁹.

Taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, eşyanın taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği anda sona erer (TTK m. 1178/3-a). Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde ise, sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar yükümlülüğü devam eder (TTK m. 1178/3-b, c).

Özen yükümlülüğünün bir diğer boyutu ise devredilememesidir⁸⁵⁰. Genel kural, eşyanın, taşıtan veya temsilcisi sıfatıyla yükleten tarafından gemiye yanaştırılması, ardından, eşyanın taşıyanca gemiye yüklenmesi ve istiflenmesidir. Ancak, bu mutlak bir kural olmayıp, tarafların anlaşmasıyla (uygulamada özellikle FIO, FIOS, FIOST kayıtlarıyla⁸⁵¹) anılan işlemlerin taşıyana veya taşıtana yüklenebilmesi, dolayısıyla da taşıyanın sorumluluğunun genişletilip daraltılması mümkündür. Ancak, taşıma işlemlerinden bazıları sözleşme ile yükletene, taşıtana veya gönderilene bırakılsa dahi, taşıyanın bu işlemlere özen borcu devam eder⁸⁵².

⁸⁴⁹ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 53; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 146.

⁸⁵⁰ *Sigri Carbon Corp. v. Lykes Bros. SS Co., Inc.*, (1987), (<http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/655/1435/1423073/>), erişim: 09.01.2017).

⁸⁵¹ FIO (*Free In and Out*) kaydı ile, yükleme ve boşaltma masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. FIOS (*Free In and Out and Stowed*) kaydı ile, yükleme, boşaltma ve istif masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. FIOST (*Free In and Out Stowed and Trimmed*) kaydı ile, yükleme, boşaltma, istif ve elden geçirme masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir.

⁸⁵² 6762 sayılı TTK'nın 1061. maddesinde taşıyanın yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin bir kısmı belirtilmekte olup, gerçekte, yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için, gerekli bütün tedbirler buna dahildir. Sözleşmeye konulacak "fio" veya "fios" şartı ile TTK'nın 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk, yükle ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine

Özellikle kuru yük taşımalarında yükleme ve boşaltma masrafları taşıtan tarafından üstlenilmektedir⁸⁵³.

Özen yükümlülüğünün temini bakımından Kanun koyucu, TTK m 1091 ile kaptana, geminin yükleme ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme görevini yüklemiştir. Buna göre kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır (TTK m. 1091/1). Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır (TTK m. 1091/2).

Zira burada taşıyandan beklenen anılan işlemleri bizzat veya adamları vasıtasıyla yapması değil, bu işlemlerin yapıldığı sırada tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermesidir⁸⁵⁴. Bu bağlamda, ister kendi adamları ister taşıtan veya gönderilenin adamları tarafından gerçekleştiriliyor olsun, yükleme, boşaltma ve istif faaliyetleri icra edilirken, nizami ve amaca uygun gerçekleştirilebilmesini için gerekli yardımı sağlamalı, bilgi verme, rehberlik etme, yol gösterme, araç ve gereçleri temin etme gibi hususlarda nezaret etmelidir⁸⁵⁵.

Özen yükümlülüğü kapsamında bir diğer üzerinde durulması gereken husus teslim alınan eşyanın istifi meselesidir. Uygulamaya bakıldığında, özen yükümlülüğüne aykırılıktan dolayı ortaya çıkan zararların çok ciddi bir oranının istif kusurundan meydana geldiği görülmektedir. Ticari bir kusur niteliğinde olan istif, kötü yapıldığı takdirde geminin de selametini etkiliyorsa, sefere elverişsiz hale getirebilir. Taşıyan, her eşyayı kendi karakteristik özelliklerine göre varma limanında

*bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nın 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve donatanın taşıyan gibi sorumlu olduğu nazara alınarak, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile donatan aleyhine açılan davanın husumetten reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir [11HD, 2014/9903 E. , 2014/20435 K] (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 20.12.2015). Aynı esas, Anglo Amerikan Hukuku uygulamasında da kabul görmektedir. Yüksek Mahkemenin A.I.C.C.O. v. *Forggensee Navigation (The Polar)* (1993) kararı için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 26.12.2016).*

⁸⁵³ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 87.

⁸⁵⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 348.

⁸⁵⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 348.

kolay bir şekilde teslim edilecek şekilde istiflemelidir⁸⁵⁶. Bu çerçevede, kuru yük yaşıktan, koku veya iz yapan yükler diğer yüklerden ayrı istiflenmelidir. Yolculuğa dayanıklı hale gelmesi için desteklemelerin yapılması (*dunnage*), yükün gemide elden geçirilerek düzeltilmesinin yapılması (*trimming*), eşyaların birbirinden ayrılmasının sağlayacak şekilde blok istifin yapılması ve gemiye bağlanarak sabitlenmesi (*lashing*), usulüne uygun istif bakımından gerekli olan temel işlemlerdir⁸⁵⁷.

Sonuç olarak, eşyaya özen yükümlülüğü çerçevesinde taşıyan, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadarki süreçte, yolculuk charteri sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifa edilmesini sağlayacak şekilde eşyayı koruyacak ve emniyet altına alacak her türlü önlemi almak zorundadır⁸⁵⁸. Esasında, eşyanın teslim alındığı şekilde teslim edilmesini gerektirecek tüm önlemler eşyaya özen yükümlülüğü kapsamına girer⁸⁵⁹. Taşıyanın eşyaya özen borcunun kapsamı somut olayın hal ve koşullarına göre değişiklik gösterir⁸⁶⁰. Eşyanın cinsi, mevsim, hava ve takip edilen rotanın koşulları ile geminin özellikleri, bu yükümlülüğün muhtevasına etki edebilecek başlıca koşullardır⁸⁶¹. Eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, eşyayla ilgili hangi işlemleri kapsayacağı her olayın şartları göz önünde bulundurmak suretiyle tespit edilebilir⁸⁶².

2.7.2 Taşıyanın Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu

2.7.2.1 Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Yolculuk charteri sözleşmesi bakımından, taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, asli edim olan taşıma yükümlülüğüne hizmet eden yan edim yükümlülüğü niteliğindedir⁸⁶³. 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın etkisiyle Türk ve Alman Hukuku'na girmiş olan eşyaya özen yükümlülüğü, TTK'da emredici

⁸⁵⁶ Akan, *Yüke Özen*, s. 36.

⁸⁵⁷ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 361.

⁸⁵⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 614; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 428.

⁸⁵⁹ Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 8.

⁸⁶⁰ Seven, *Yüke Özen*, s. 56.

⁸⁶¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 343; Seven, *Yüke Özen*, s. 56.

⁸⁶² Akan, *Yüke Özen*, s. 32.

⁸⁶³ Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, s. 170-171; Sunal Erguvan, *Navlun*, s. 25. Asli edim yükümlülüğü olduğu yönünde bkz. Seven, *Yüke Özen*, s. 53; Wieske, *Transportrecht*, s. 333. Arkan'a göre, esasında tali edim yükümlülüğü niteliğinde olan özen yükümlülüğü, asli edim yükümlülüğü olan taşıma yükümlülüğüyle birbirinden ayrılması imkânsız şekilde iç içe geçmiştir, bkz. Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 103. Helm, özen yükümlülüğünü, taşıyanın ikinci asli yükümlülüğü (*zweite hauptpflicht*) olarak tanımlamıştır, bkz. Helm, *Haftung für Schaden*, s. 93.

hükümlerle düzenlenmiştir⁸⁶⁴. Nisbi emredici nitelikte olan bu hükümler gereği, sorumluluk rejimi taşıtan ve yükü ile ilgililer aleyhine değiştirilemezken, onların lehine olarak taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştıran hükümler sözleşmelere konabilir⁸⁶⁵. Bu kuralın aksine konulacak kayıtlar ve şartlar geçersiz olacaktır. Böylece, taşıyanın avantajlı konumundan faydalanarak sözleşmede veya konşimentoda emredici hükümler hıfına düzenleme yapmasının önüne geçilmiştir⁸⁶⁶. Özen yükümlülüğü, kanuni bir yükümlülük olduğundan, ayrıca sözleşmede düzenlenmiş olmasa da taşıyanın yükümlülükleri arasındadır.

Taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğüne (*Ladungsfürsorge*) aykırılığından doğan sorumluluğu kusur sorumluluğu (*Verschuldenshaftung*) olup, taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir (TTK m. 1179/1, HGB § 498/2). Bununla birlikte, taşıyanın kusur sorumluluğu ağırlaştırılmış, eşyaya karşı göstermesi gereken özen “tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen” şeklinde objektifleştirilmiştir⁸⁶⁷. Böylece yükü ile ilgililer bakımından bir standart getirilmiş olmakla birlikte, taşıyana da akla gelebilecek her türlü tedbiri alma gibi kendisinden beklenemeyecek derecede ağır bir özen yüklenmeyerek denge sağlanmaya çalışılmıştır. Buna göre taşıyandan beklenen, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstererek eşyayı ziya ve hasardan korumak için gerekli azami tedbirleri almasıdır⁸⁶⁸. Alınacak tedbirlerin yeterliliği noktasında, yolculuk açısından makul olarak tahmin edilebilir olup olmadığına bakılmalıdır⁸⁶⁹. Tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özen yükümlülüğünün kapsamı belirlenirken, Kanun ve taraflar arasındaki sözleşme hükümleri ile dürüstlük kuralı çerçevesinde bir sınır çizilmeli,

⁸⁶⁴ HK’nın öngördüğü rejim, teknik kusur istisnası haricinde bütün esaslı unsurlarda LK’nın getirdiği rejimle örtüşmektedir.

⁸⁶⁵ Cumalıoğlu, *Kirkambar Sözleşmeleri*, s. 171.

⁸⁶⁶ TTK madde gerekçeleri, TTK m. 1178-1192 ilişkin genel açıklamalar. Taşıyanın sorumlu olduğu zarar sebepleri açısından sorumsuzluk kayıtları, eşyanın konşimentoda öngörülen belirli sebeplerden biri ile ziya ve hasara uğraması halinde taşıyanın sorumlu olmayacağını kararlaştırdığı muafiyet klozları (*exception clauses*) ve gemi adamlarının, kendi adamlarının veya yardımcı kişilerinin kusurlu fiillerinden sorumlu olmayacağını öngöröldüğü kusur klozları (*negligence clauses*) olarak ikiye ayrılmaktadır. Bunlar dışında, talebin ileri sürölmesi aşamasına yönelik sınırlandırmalar getiren kayıtlar da ayrı bir grup oluşturur. İspat yüküne, sürelerle ve tazminatın hesaplanmasıyla ilgili sınıra ilişkin kayıtlar bu grupta değerlendirilir. Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, ss. 265-266.

⁸⁶⁷ “...taşıyanın yükü özen yükümlülüğünün ihlali sonucu yükte meydana gelen hasar veya ziyadan doğan sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu ve akdi sorumluluk olduğu...” [Y11HD., E. 2014/14780 K. 2015/3413 T. 12.3.2015] (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim: 21.9.2016).

⁸⁶⁸ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 428.

⁸⁶⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 615.

somut olayın şartları ve denizcilik teamülleri göz önünde bulundurulmalıdır⁸⁷⁰. Ayrıca, taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyan üzerinde bırakılmıştır (TTK m. 1179/1). Bir anlamda, taşıyanın kusuru karine olarak kabul edilmiştir.

Taşıyanın adamlarının kusuru, taşıyanın kusuru hükmündedir⁸⁷¹. Taşıyanın adamları terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile sözleşmenin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar (TTK m. 1179/2). Bu kapsamda, yükleme ve boşaltma müteahhitleri (*stevedore*)⁸⁷², büro personeli, işletme ve gemi arasındaki irtibatı sağlayan personel taşıyanın adamı olarak değerlendirilebilir⁸⁷³. Taşıyanın aynı zamanda donatan olduğu durumlarda da, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur (TTK m. 1062). Taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, gemi adamlarının zarara görevlerinin ifası vesilesiyle (*within the scope of his employment*) sebep olmaları gerekir⁸⁷⁴. Bunun saptanabilmesi, taşıyanın adamına verilen görev ile zarara yol açan fiili arasında zaman, mekan ve amaç bakımından bağlılığın bulunup bulunmadığı araştırılmasına bağlıdır⁸⁷⁵.

2.7.2.2 Sorumluluğun Kapsamı: Zıya ve Hasar Kavramları

Sorumluluk hukukunda genel kural, zarar görenin uğradığı tüm zararların tazmin edilmek suretiyle denkleştirici adaletin sağlanmasıdır. Taşıma hukukunda ise, taşıyanın yaptırdığı sorumluluk sigortasıyla teminat alınan rizikonun belirsizliği karşısında ödenecek sigorta primleri, sözleşme koşullarını taşıtanlar aleyhine

⁸⁷⁰ Taşkın, “*Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu*”, s. 694.

⁸⁷¹ Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 67.

⁸⁷² Kubilay, yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin bağımsız ifâ yardımcısı olduğunu, taşıyan, taşıtan veya yükle ilgililer adına hizmet verdiğini ifade etmiştir, bkz. Kubilay, *Terminal İşleticileri*, s. 203; Göknıl, boşaltma müteahhidini, gemi acentesi tarafından işe alınan ve onun hesabına yükleri boşaltmaya yetkili olan alelâde bir kara taşeronu şeklinde ileri sürmüştür, bkz. Göknıl, “*Deniz İşleri Acenteleri*”, s. 621.

⁸⁷³ Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2004, s. 87; Seven, *Yüke Özen*, s. 103.

⁸⁷⁴ Rayegân Kender, “*Donatanın TTK m. 947’ de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti*”, Tahir Çağa’ya Armağan, İstanbul: Beta Yayınevi, 2000, ss. 289-301, s. 289; Lüddecke ve Johnson, “*Hamburg Rules*”, s. 18.

⁸⁷⁵ Sabih Arkan, “*CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988, ss. 319-337, s. 328.

ağırlaşmaktadır⁸⁷⁶. Bu yüzden, taşıyana sigorta edebileceği bir değer bahşedilmek suretiyle sorumluluk sınırlandırılmaktadır⁸⁷⁷. Dolayısıyla, eşyaya özen yükümlülüğüne aykırılık durumunda zararın tamamen giderilmesi mümkün olmayacaktır. Taşıyanın zıya, hasar ve teslimde gecikmeden doğan sorumluluğu, taşımaya konu eşyanın objektif değeriyle sınırlandırılmıştır. Bu sebeple, öncelikle bu kavramların açıklığa kavuşturulması gerekir. Gecikme zararları, taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu başlığı altında daha önce ele alındığından, burada yalnızca zıya ve hasar kavramları ele alınacaktır.

Taşıma hukuku bakımından zıya, taşıyanın teslim aldığı eşyayı kısmen veya tamamen teslim edemeyecek durumda olmasıdır⁸⁷⁸. Zıya, eşyanın tamamen yanması, bozulması, patlaması, imha edilmesi, çürümesi, çalınması, kaybolması veya gönderilenden başkasına teslim edilmesi türünden fiili bir imkânsızlıktan kaynaklanabileceği gibi eşyanın kamulaştırılması, yetkili makamlarca el konulması, haczedilmesi, benzeri hukuki bir imkânsızlıktan da kaynaklanabilir⁸⁷⁹. Zıya, eşyanın tamamına veya bir kısmına yönelik olup olmadığı yönünden tam zıya ve kısmi zıya olarak ikiye ayrılır.

Tam zıya durumunda eşyanın iktisadi değeri tamamen ortadan kalkar, sıfırlanır. Eşyanın nerede olduğu bilinmesine rağmen yine de teslim teslim edilemesini de tam zıya hali olarak zikredebiliriz⁸⁸⁰. Eşya Somalili korsanlar tarafından çalındığında, eşyanın nerede olduğu bilinebilir fakat eşyanın tekrar elde edilemesi neredeyse imkansızdır. Eşyanın kısmen zayi olması da mümkündür. Eşyanın hacminde ve ağırlığında yaşanan azalmalar eşyanın kısmen zayi olduğu anlamına gelir⁸⁸¹. Kısmi zıya durumunda, taşıyanın elinde teslim elverişli ve ekonomik değer taşıyan eşya kısmı bulunmaktadır⁸⁸². Eşyanın kalan kısmı herhangi bir ekonomik değer ifade etmediği takdirde, yine tam ziyadan bahsedilir⁸⁸³. Eşyanın

⁸⁷⁶ Maliyet tarafına yazılan sigorta primleri, navlun hesaplanırken göz önünde bulundurularak, dolaylı yoldan taşıyana yansıtılmaktadır.

⁸⁷⁷ Karan, “*Taşıyanın Sorumluluğunda Sigorta Priminin Rolü*”, s. 199.

⁸⁷⁸ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 47; Ülgen, “*Uluslararası Taşıma*”, s. 39.

⁸⁷⁹ Aydın, *CMR*, ss. 48-49; Seda Bilat, “*Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünü İhlalinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*”, İÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2008, s. 19; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 74.

⁸⁸⁰ Turkey Özdemir, “*Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*”, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006, s. 120; Ziya Akıncı, *CMR*, s. 93.

⁸⁸¹ Ziya Akıncı, *CMR*, s. 93; Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, s. 187.

⁸⁸² Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 121.

⁸⁸³ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 109; Karan, *CMR Şerhi*, s. 308; Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 122.

amaca uygun surette kullanma imkanının kalmadığı halleri de kapsamaktadır⁸⁸⁴. Gemide taşınan çimento yükünün yağmur suyuyla temas etmesi sonucu donması durumunda, ortada halen bir çimento vardır fakat hak sahibinin ondan yararlanabilmesi artık mümkün değildir. Kısmi zıya misli eşyalarda görülür⁸⁸⁵. Nitekim tek parça olarak tanımlanmış eşyanın kısmen zayi olması mümkün değildir⁸⁸⁶. Burada ancak, eşyanın hasara uğramasından veya tam zıyadan söz edilebilir⁸⁸⁷. Örneğin, tek parçadan oluşan camın kırılması durumunda, kalan kısım ekonomik değer taşıyorsa hasar, taşıymıyorsa tam zıya söz konusu olur.

Eşyanın geçici bir süre hak sahibine teslim edilememesi zıya anlamına gelmez⁸⁸⁸. Örneğin, bürokratik işlemlerin uzun sürmesi sebebiyle eşya bir süre gümrükte kalmışsa zayi olmuş sayılmaz⁸⁸⁹. Teslim etmeme halinin süreklilik arz etmesi gerekir. Fakat, taşıma süresindeki gecikme sebebiyle zarar ortaya çıkmışsa buna göre tazmin edilmesi gerekir. Buna karşın, eşyanın yanlış kişiye teslimi durumunda, misli veya parça yük olmasına bakılmaksızın zayi olduğu kabul edilir⁸⁹⁰.

Öğretide çoğunluk, eşyanın asli niteliklerinin değişmesinin zayi olmasına eşdeğer olduğu ileri sürmektedir⁸⁹¹. Zira, sabunla yan yana taşınan kahve veya ham deriyle aynı ambarda taşınan şeker yükleri varma limanına geldiğinde, ne kahvenin kahveligi ne de şekerin şekerliliğinden bahsedilebilecektir⁸⁹². Öte yandan, diğer bir grup yazar ise, halen hak sahibine teslim edilebilecek eşya kısmının olduğu gerekçesiyle, eşyanın hasara uğradığını kabul etmektedirler⁸⁹³. Hangi görüş benimsenecek olursa olsun, eşyanın başka bir şekilde kullanılıp kullanılamayacağının ve sovtaj değerinin bulunup bulunmadığının araştırılması tazminatın kapsamı bakımından önem taşıyacaktır⁸⁹⁴.

Eşyanın niteliği ile ilgili olan ve eşyanın ekonomik değerindeki kayıplar olarak tanımlanabilen hasar durumunda, eşyanın amaca uygun olarak kullanılma

⁸⁸⁴ Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁸⁸⁵ Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 78.

⁸⁸⁶ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 122.

⁸⁸⁷ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 122; Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 78.

⁸⁸⁸ Ziya Akıncı, *CMR*, s. 123; Aydın, *CMR*, s. 54; Adıgüzel, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 73; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 39; Yavaş, *Konteyner*, s. 58; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 75.

⁸⁸⁹ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 96.

⁸⁹⁰ Turhan, *Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, s. 78.

⁸⁹¹ Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, s. 188; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 661; Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁸⁹² Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁸⁹³ Aydın, *CMR*, s. 53.

⁸⁹⁴ Yavaş, *Konteyner*, s. 61.

olanağı kısıtlanmaktadır⁸⁹⁵. Kötüleşme harici veya dahili olabilir⁸⁹⁶. Zıya olarak nitelendirilmeyecek nitelikte kırılma, çizilme, kirlenme, paslanma, ıslanma, donma, kokma, satış sürecinden önce olgunlaşması tipik hasar halleridir⁸⁹⁷. Eşyanın niteliğinde kötüleşme meydana gelmeksizin ortaya çıkan, taşıma sırasında eşyanın borsa fiyatının düşmesi veya mevsimin geçmesi nedeniyle değerinin düşmesi türünden zararlar, hasar olarak değerlendirilemez⁸⁹⁸. Hasar durumunda zarar miktarı hesaplanırken, eşyanın hasara uğramayan kısmı değil tamamı üzerinden değerlendirme yapılır⁸⁹⁹. Diğer bir ifadeyle, hasarın eşya üzerinde yarattığı toplam değer kaybı dikkate alınır. Eşya üzerindeki hasarın tamiri veya kötüleşmenin giderilmesi mümkünse, taşıyan bu maksatlarla yapılan harcamalardan dolayı sorumlu tutulacaktır.

Eşyadaki değer kaybı daimi nitelikte olmayıp kendiliğinden düzelebilecek bir kötüleşmeye dayanıyorsa hasar olarak adlandırılmaz⁹⁰⁰. Bu bağlamda, kısa bir süre sonra ortadan kalkan ve değer azalmasına sebep olmayan kontaminasyon halleri, hasar kapsamında değerlendirilmez⁹⁰¹. Yine, usulüne uygun olarak güvertede taşınan kereste yükünün yolculuk esnasında ıslanması sebebiyle şişmesi durumunda hasar söz konusu olmaz. Varma limanında teslim alındıktan kısa bir süre sonra kereste normal halini değer kaybetmeksizin alır. Buna karşılık, eşyanın eski haline getirilmesi için masraf yapılması gerekiyorsa, hasarın varlığı kabul edilmelidir⁹⁰². Kereste yükünün lekelenmesi durumunda, temizleme masrafına yol açacağından, hasarlı yükten bahsedilir.

Hasar da zıya gibi eşyanın tamamında veya bir kısmında meydana gelebilir. Eğer eşyanın bir kısmında meydana gelen hasar, hasarsız olan kısmın değerinde bir azalmaya sebep oluyorsa, eşyanın tamamının hasara uğradığını kabul etmek gerekir⁹⁰³. Eşyanın hem zayi olması hem de hasara uğraması mümkündür. Yüz adet arabanın taşındığı bir taşımada, geminin sarsılması sonucu yirmi arabanın denize

⁸⁹⁵ Ziya Akıncı, *CMR*, s. 94; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 275; Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, s. 248; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 40.

⁸⁹⁶ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 275.

⁸⁹⁷ Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, ss. 188-189; Aydın, *CMR*, s. 53; Karan, *CMR Şerhi*, s. 308.

⁸⁹⁸ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 51.

⁸⁹⁹ Aydın Alber Yüce, “*CMR ve TTK’da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi*”, *ERÜHFD*, c. VII, Sa. 3-4, 2012, ss. 171-195, s. 180.

⁹⁰⁰ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 122.

⁹⁰¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 76.

⁹⁰² Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁹⁰³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 77.

düşerek zayi olması ve on arabanın savrularak hasar görmesi durumunda, zıya ve hasar bir arada gerçekleşmiş olur. Eğer, eşyanın uğradığı zarar neticesinde ekonomik değeri tamamen kaybolmuşsa, eşyanın zıya uğradığı kabul edilir⁹⁰⁴. Cam yükünün kırılması, çimento, şeker ve tuzun deniz suyuyla ıslanması, gıda maddelerinde meydana gelen çürüme halleri örnek olarak gösterilebilir⁹⁰⁵.

Dolaylı zararlar ve nicelik ile ilgili olan kayıplar hasar olarak değerlendirilmez⁹⁰⁶. Eşyanın geç teslim edilmesi sonucunda maddi malvarlığında herhangi bir zarar olmaksızın sadece piyasa değerinin düşmesi durumunda hasardan bahsedilemez⁹⁰⁷. Burada saf gecikme zararı söz konusudur. Eşya üzerindeki hakların aynı hakla sınırlandırılması hasar hükmünde değerlendirilmektedir⁹⁰⁸. Eşya üzerinde hapis hakkının kullanılması durumunda, fiziksel anlamda bir hasar olmasa da, hak sahibinin eşyadan hukuken beklenen menfaati tam anlamıyla elde edememesi sebebiyle hukuki anlamda hasarın var olduğu kabul edilmektedir⁹⁰⁹. Taşıyanın kusurunun olup olmadığı, zıya veya hasar kavramları bakımından fark yaratmaz⁹¹⁰. Taşıyanın kusuru, ortaya çıkan zıya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumlu olup olmayacağını belirleneceği sonraki safha bakımından önem taşır⁹¹¹.

Taşıyan tarafından tedarik edilmeyen paket, ambalaj, konteyner ve benzeri taşıma gereçleri de eşya kavramı içerisinde değerlendirildiğinden, bunların zıya veya hasara uğramasından dolayı da taşıyan sorumluluk taşır (TTK m. 1186/3). Buna karşın, taşıma araçlarının olağan kullanımları neticesinde meydana gelen yıpranma ve aşınmalar hasar olarak nitelendirilemez⁹¹².

Anglo-Amerikan Hukuku'nda, taşıyanın meydana gelebilecek zararları azaltma yükümlülüğü (*duty to mitigate damages*) bulunmaktadır⁹¹³. Davacı, ortaya çıkacak zararları azaltabilecek tüm makul önlemleri almamışsa, tazminatta indirimle gidilir. Burada kaçınılabılır zararlar prensibi (*avoidable loss principle*) söz

⁹⁰⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 35.

⁹⁰⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 35.

⁹⁰⁶ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 122.

⁹⁰⁷ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 35.

⁹⁰⁸ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, ss. 76-77; Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁹⁰⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 141; Yavaş, *Konteyner*, s. 58; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 76.

⁹¹⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 140; Yavaş, *Konteyner*, s. 58; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 74.

⁹¹¹ Çağa ve Kender, s. 140; Yavaş, *Konteyner*, s. 58.

⁹¹² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 77.

⁹¹³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 657.

konusudur⁹¹⁴. Bu kapsamda örneğin, eşyayı teslim alan ve bozulma tehlikesi taşıyan eşyayı elde edilebilecek en iyi fiyatta satmalıdır⁹¹⁵. Taşıyanı kaçınılabilir zararlardan sorumlu tutmak hakkaniyetle bağdaşmaz. Kendisine bir kısmı paslanmış eşya bırakılan gönderilen, nasıl olsa taşıyandan tazminat alacağına güvenerek eşyalarla hiç ilgilenmemiş ve demirin tamamı paslanmışsa, taşıyanın demirin tamamının paslanmasından sorumlu tutmak adil bir sonuç olmayacaktır. Benzer şekilde, HGB § 498/3’de, zarar görenin kusuruna göre tazminatın değişeceği düzenlenmiştir. Zararın artmasında zarar görenin etkisinin olmasını tazminatta indirim sebebi olarak öngören TBK m. 52/1 uyarınca, aynı prensibin, hukukumuz bakımından da geçerliliğinin bulunduğu kabul edilebilir. Ancak, hukukumuz bakımından, zararı azaltma “yükümlülük” olarak nitelendirilemez, burada “külfet” (*Obliegenheit*)⁹¹⁶ söz konusu olabilir⁹¹⁷.

Taşıyan bazı durumlarda olağan kaçınılmaz kötüleştirmeler veya firelerden dâhi sorumlu tutulabilir⁹¹⁸. Örneğin, yolculuğu boyunca fire vermesi kati nitelikte yaş meyve, sebze yükünün yolculuğun uzaması sebebiyle normalde %5 fire verecekken %7’e çıkması surumunda, aradaki %2’lik farktan dolayı taşıyan sorumlu tutulacaktır. Taşıyanın sorumluluğunun kapsamına, eşya zararlarının artmasını engellemek için yapılan makul giderler de dâhildir⁹¹⁹.

Son olarak belirtelim ki, eşyanın zıya ve hasarından doğan alacaklar, ETK’nın aksine, TTK’da (m. 1320) gemi alacaklısı hakkı veren alacakların kapsamı dışında bırakıldığından, zarar gören kişinin gemi üzerinde bu türden bir rehin hakkı bulunmamaktadır.

⁹¹⁴ Monahan, *Essential Contract Law*, s. 159; Todd, *Carriage of Goods by Sea*, s. 35.

⁹¹⁵ *US V. The Nyland* (1958), (<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/357/349/case.html>), erişim: 02.02.2017).

⁹¹⁶ Külfet, “*kanun tarafından kendisine yüklenen bazı davranış ödevlerini yerine getirmeyen kişinin haklarını tamamen veya kısmen kaybetmesi, diğer bir ifadeyle, kendi yararına bir hukuki durum elde edememesi, ondan yoksun kalması anlamına gelir*”, bkz. Kocayusufoğlu, Hatemi, Serozan ve Arpacı, *Borçlar Genel*, s. 32. Külfet, yükümlülük içermemektedir. Bu nedenle, külfet yerine getirmedeği takdirde, ona karşı ifa veya tazminat davası açılmaz. Kişi, elde edilmesi mümkün olan bir hakkı kazanamaz veya böyle bir hakkı kaybeder, bkz. Antalya, *Borçlar Genel*, s. 15; Eren, *Borçlar Genel*, s. 45.

⁹¹⁷ Aynı yönde bkz. L. Müjde Kurt, “*Zarar Görenin Zararı Azaltma Külfeti*”, AÜHFD, Sa. 64/3, 2015, ss. 775-814.

⁹¹⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 658.

⁹¹⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 658-659.

2.7.2.3 Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı

Borçlar hukukuna hâkim olan şahsi (sınırsız) sorumluluk ilkesinin⁹²⁰ aksine, taşıma hukukunda, bir takım sosyal ve ekonomik endişelerle, sınırlı sorumluluk ilkesi kabul görmektedir⁹²¹. İlke uyarınca, borçlu, alacaklıya karşı alacağın tamamı yerine ilgili hükümlerde belirtilmiş olan miktarda sorumludur. Dolayısıyla, taşıyan, borcun tamamını kendi rızasıyla ödemediği takdirde, borcu ancak belirli sınırlar dahilinde takip edilebilecektir. Dikkat edilirse, sınırlanan husus taşıyanın sorumluluğudur, borcu değildir. Dolayısıyla, taşıyan, Kanunda belirtilen sınırın üzerinde bir tazminat ödemek zorunda değildir. Ancak, bir kez rızasıyla borcunu ödedikten sonra, artık sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanarak sorumluluk sınırının üzerindeki miktarı geri alamaz. Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının varlığına rağmen, eğer hak sahibinin uğradığı zarar zaten kanuni sınırların altındaysa, taşıyan zararın tamamının tazmin eder.

Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına⁹²² 666,67 Özel Çekme Hakkına⁹²³ veya zıya ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz (TTK m. 1186/1). Ancak, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmışsa aşan miktardan da sorumludur (TTK m. 1186/1). Yükletenin yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar eşyanın değerine ilişkin aksi ispatlanabilir bir karine teşkil eder (TTK m. 1186/4). Böylece, gerçekte

⁹²⁰ Borçlunun haczi kabil tüm malvarlığıyla sorumlu tutulmasını esas alan ilkedir. Malvarlığı ile sorumluluğun bir türü olan şahsi sorumluluk, şahıs ile sorumlulukla karıştırılmamalıdır. Bugün modern hukuk düzenlerinde yeri olmayan şahısvarlığıyla sorumlulukta, borçlu, borcunu yerine getirmeze, şahıs varlığına el atılır ve özgürlüğü bağlayıcı veya bedeni cezalar türünden bir yaptırımla karşı karşıya kalır.

⁹²¹ Deniz ticaretinde sınırlı sorumluluğa ilişkin düzenlemelere yer verilmesinin sebebi, denizcilik hayatının ihtiva ettiği yüksek tehlike ve zarar ihtimalidir. Bu kurallar sayesinde, riskler öngörülebilir ve hesaplanabilir hale gelmekte, böylece sigorta maliyetleri düşmekte, bu da navlun fiyatlarına yansımaktadır. Dolayısıyla, sanılanın aksine, sorumluluğu sınırlandırma hakkı yalnızca sorumluluğu sınırlanan kişilerin lehine bir uygulama değildir. Detaylı bilgi için bkz. Nil Kula Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015, s. 1 vd.

⁹²² Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır (TTK m. 1186/3).

⁹²³ Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir (TTK m. 1186/1).

daha düşük bir değerde olduğu ispatlanmadıkça, konişmentoda belirtilen eşya değeri, taşıyanın sorumlu olduğu tazminatın üst sınırını işaret eder⁹²⁴. Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz (TTK m. 1186/5). Zıya veya hasar zararlarının yanında gecikme zararları da ortaya çıkmışsa, taşıyanın toplam sorumluluğu, eşyanın tam zıyaından sorumluluğu hâlinde tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez (TTK m. 1186/7). Hüküm nisbi emredici olarak düzenlendiğinden, taraflar, öngörülen sınırların altında bir miktara yer veremezler fakat, daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler (TTK m. 1186/8). Böylece, uygulamada kullanılan fatura değeri (*invoice value*) klozu, söz konusu miktarların altında kaldığı müddetçe geçersiz sayılacaktır⁹²⁵.

TTK m. 1186/2 uyarınca, taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın yolculuk çarteri sözleşmesine uygun olarak geminin boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir (TTK m. 1186/2). Taşıyanın tazminat sorumluluğunun eşyanın objektif değerine göre belirlendiği bu hallerde, müspet zarar kalemleri arasında yer alan yoksun kalınan kâr ve dolaylı zararın tazmin edilmesi kural olarak mümkün deęildir⁹²⁶.

Taşıma konusu eşya, borsada değeri olan bir ürün ise ispatı nispeten daha kolaydır. Fakat, hesaplama konu borsa değeri adil olmalı, spekülasyonlarla manüpile olmuş bir borsa değeri dikkate alınmamalıdır⁹²⁷. Eşyanın borsa değeri bulunmuyorsa, belirli bir yerde ve zamanda arz ve talep koşullarına göre olușan

⁹²⁴ Bu konuda Yargıtay özetle şu şekilde bir ölçüt geçirmiştir: Eğer konişmento kayıtları eşyanın değerinin kesin olarak saptanmasına olanak vermiyorsa sorumluluk sınırı; tersine, eşyanın değerinin belirlenmesine olanak sağlayan objektif unsurlar konişmentoda gösterilmişse, sorumluluk sınırsızdır. İlk bakışta oldukça sağlam olarak gözükten bu ölçütün, uygulamadaki yansımalarının incelendiği takdirde, doyurucu bir ayırımdan uzak olduğu görülmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Gündüz Aybay ve Kerim Atamer, “*Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI (Bildiriler, Tartışmalar), Ankara: BTHAE, 1989, ss. 228-286.

⁹²⁵ Benzer yönde bkz. Ergon Çetingil, “*Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile ilgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler*”, ss. 325-406, s. 406.

⁹²⁶ [Y11HD, 19.01.1971 T., 2626 E., 253 K.]. (<http://www.lexpera.com.tr/>, erişim:21.9.2016).

⁹²⁷ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 154; Aydın, *CMR*, ss. 114-115.

ortalama değeri ifade eden piyasa fiyatına başvurulmalıdır⁹²⁸. Eşyanın birden fazla piyasasının olabileceği ihtimalindeyse (üretici-toptancı, toptancı-parekendeci, parekendeci-nihai tüketici), somut uyuşmazlıktaki taşıtan veya gönderilenin işlemlerde bulunduğu piyasanın dikkate alınması yerinde olacaktır⁹²⁹. Piyasa fiyatı, eşyanın işlem gördüğü piyasada, iki farklı tarihteki ortalama satış bedelleri mahkemenin önüne getirilmek suretiyle ispatlanabilir. Eşyanın piyasa fiyatı da yoksa, taraflar arasındaki anlaşma ve özel durumlar gibi subjektif unsurlar dikkate alınmaksızın, aynı tür ve nitelikteki eşyanın objektif değeri dikkate alınmalıdır⁹³⁰. Eşyanın değerinin tespiti noktasında mahkeme alanında uzman bilirkişilerden yardım alabilir veya sorvey raporu kullanılabilir⁹³¹.

Amerikan hukuk uygulamasında, tazminat hesaplanmasında piyasa fiyatı kabul görmektedir⁹³². Amerikan Yüksek Mahkemesi, adil piyasa fiyatının belirsiz olduğu veya ispatlanamadığı durumlarda zarar görmeyen eşyanın fatura fiyatını baz almaktadır⁹³³. Ülkemiz açısından ise, sigorta primlerini düşük göstermek ve birtakım vergisel yükümlülüklerden kurtulmak maksadıyla eşya bedelinin düşük gösterildiği göz önünde bulundurulursa, bu metodu uygulamak her zaman sağlıklı sonuçlar vermeyebilir. Dolayısıyla, fatura fiyatının aksinin ispatına olanak tanıyarak, gerçek fiyatın ortaya konabileceği ve fatura değerinden faydalanılabileceği kabul edilmelidir. Mahkeme, fatura fiyatı dışında, ulaşılabilir en yakın pazardaki fiyatı da navlun ve yapılacak diğer ilave masrafları da eklemek suretiyle dikkate aldığı davalar bulunmaktadır⁹³⁴. Mahkemenin yarattığı pazar piyasası kuralının (*market value rule*) altında yatan amaç, zarar gören tarafa, farazi bir yaklaşımın dışında, durumun gerektirdiği ekonomik realiteleri öncelikli olarak göz önünde bulunduran bir telafi imkanı tanımaktır⁹³⁵.

⁹²⁸ Piyasa fiyatı arz ve talep dengesine dayandığından, ihraç edilen malların piyasa fiyatı tespit edilirken, ödenecek olan gümrük vergisi, harç, resim ve diğer vergilerin hesaba katılmaması gerekir, bkz. Yokuş, *Konteyner*, s. 168.

⁹²⁹ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 154; Aydın, *CMR*, ss. 114-115; Yokuş, *Konteyner*, s. 166-167.

⁹³⁰ Kerem İmrak, *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı*, Ankara: Bilge Yayınevi, 2017, ss. 63-63.

⁹³¹ Schoenbaum, *Maritime Law*, ss. 658-659.

⁹³² Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 653.

⁹³³ *Terman Foods, Inc. v. Omega Lines* (1983). (<https://www.courtlistener.com/opinion/418813/terman-foods-inc-v-omega-lines/>, erişim: 04.02.2017).

⁹³⁴ *Sanib v. United Fruit Co.* (1947). (<https://www.courtlistener.com/opinion/1617650/sanib-corporation-v-united-fruit-company/>, erişim: 04.02.2017).

⁹³⁵ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 653.

2.7.2.4 Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Zıya, hasar ve gecikmeye sebep olan her durumda sorumluluğun sınırlandırılması hakkaniyete uygun bir çözüm olamaz. Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme içermeyen LK, kasten verilen zararlarda dâhi bu yola başvurulabileceği yönünde haklı olarak eleştirilmekteydi. Adalet anlayışını zedeleyen bu durum karşısında, ulusal hukukların bazı çözümler getirmeye çalışması ise, uygulamada birlik sağlama amacını tehlikeye düşürmekteydi⁹³⁶. Bu endişelerle Visby Kuralları ile uluslararası denizyoluyla eşya taşıma hukukuna giren sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı müessesesi, modern deniz hukuku düzenlerinde olduğu gibi hukukumuzda da kendisine yer bulmuştur⁹³⁷.

TTK m. 1187/1 uyarınca, zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, sorumluluk sınırlarından yararlanamaz. Kanunda öngörülen tarzda davranışlarda bulunduğu ispat edilen taşıyanın adamları da kendileri bakımından öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar (TTK m. 1187/2).

Kast, hukuka aykırı sonucun zarar veren tarafından bilerek istenmesidir. Buna karşın, düzenlemenin kökeni olan HK m. 8'deki “*willfull misconduct*” ifadesinin karşılığı olarak Kanunda yer alan pervasızca hareketin ne anlama geldiği noktasında bir kesinlik bulunmamaktadır. Anglo-Amerikan Hukuku'na özgü olan bu kavram, ilgili hukuk düzeninde, zarar verenin fiilinin yanlış olduğunu ve bunun sonucunda zarar verme ihtimalinin bulunduğu bilincinde olmasını ifade eder⁹³⁸. Kasttan daha geniş bir kavram olan pervasızca harekette, zarar verenin zarar verme kastı olabileceği gibi olmayabilir⁹³⁹. Özlü bir ifadeyle, taşıyanın bilerek gerçekleştirdiği eylemin zararın meydana gelme ihtimalini arttırdığını öngörebiliyorsa, “*willfull misconduct*” söz konusudur.

⁹³⁶ Yetiş Şamlı, Kübra; (Uluslararası Kara, Hava ve Denizyolu Taşımalarında) Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2008, s. 143.

⁹³⁷ Müessese, Almanya'da HGB § 507, Norveç'te NDK m. 283 ve Çin'de ÇDK m. 59 ile düzenlenmiştir. Ayrıca, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı, uluslararası boyutuyla, HK (m. 8) ve RK (m.61)'da da kendisine yer bulmuştur.

⁹³⁸ Duygu Damar, *Willful Misconduct in International Transport Law*, Hamburg: Springer, 2011, s. 269 vd.

⁹³⁹ Duygu Damar ve Kübra Yetiş Şamlı, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda ve Yeni Türk Ticaret Kanununda “Pervasızca Hareket” (*Willfull Misconduct*) Kusuru”, DHD, İstanbul, 2012, s. 27.

Anglo-Amerikan Mahkemeleri, geniş bir kapsam ihtiva eden bu kavram karşısında, başka bir kusur türüne başvurmaya gerek görmemişler, her somut olayda zarar verenin davranışına ve zihni yapısına göre karar vermişlerdir⁹⁴⁰. Taşıma hukukuna, havayoluyla yapılan uluslararası taşımaları düzenleyen 1929 tarihli Varşova Havacılık Konvansiyonu’nu tadil eden 1955 tarihli Lahey Protokolüyle giren kavram, karayolunun (CMR m. 28) yanı sıra, denizyoluyla yapılan uluslararası taşımaları düzenleyen metinlerde (HK m. 8) de kendisine yer edinmiştir⁹⁴¹. Buna karşın, RK’da bu kavram terk edilerek yerine “umursamazca ve böyle sonucun muhtemelen ortaya çıkabileceğini bilerek” (*recklessly and with knowledge that such result would probably result*) kavramı ihdas edilmiştir. Kanımızca, RK’nın getirdiği bu düzenleme, pervasızca hareketinin özlü bir şekilde açıklanmasından ibarettir.

Türk ve Alman hukukları açısından tam bir karşılığı olmayan “pervasızca hareket”, bazı yönleriyle bilinçli kusur, bazı yönleriyle dolaylı kast kavramına yaklaşmaktadır. Türk taşıma hukuku öğretisinde hâkim görüş, pervasızca hareketin ağır ihmali işaret ettiği yönündedir⁹⁴². Ayrıca, Yargıtay’ın da bu yönde kararları mevcuttur⁹⁴³. Uygulamada, eşyanın başkasına satılması veya üçüncü kişiye teslim

⁹⁴⁰ Aksoy Yavaş, “Kara Yolunda Yapılan Yük Taşınmasında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkına Sebepiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, YÜHFD, Özel Sayı (20. Yıl Armağanı), II. Cilt, c. XIII, Sa. 2, 2016, ss. 200-238, s. 209.

⁹⁴¹ Xia Chen; *Limitation Of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, Hague-London-Boston: Kluwer Law International, 2011, s. 75 vd.

⁹⁴² Aksoy, “Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, s. 213; Aydın, *CMR*, s. 142; Ayber Yüce, “Kast ve Kasta Eşdeğer Kusur”, s. 188; Bülent Sözer, “Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, *BATİDER*, c. IX, Sa. 3, 1978, ss. 765-818, s. 879; Yeşilova, *CMR*, ss. 98-99. Çağa, ağır ihmali ve bilinçli taksir olarak nitelendirilemeyeceğini, bunlara nazaran daha ağır ve yoğun bir anlam ihtiva ettiğini ifade etmiştir, bkz. Tahir Çağa, “Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, *BATİDER*, c. IX, Sa. 2, 1977, ss. 289-327, s. 301; Ziya Akıncı, bu kavramın kast ve ağır ihmali kapsadığını ileri sürmektedir, bkz. Ziya Akıncı, *CMR*, s. 156. Karan, pervasızca hareketin dolaylı kastı ifade ettiğini, bu nevi kusurun da kast olduğunu ve doğrudan kast ile ağır ihmali arasında bir yerde bulunduğunu öne sürmüştür. Yazara göre, taşıyanın tüm zarardan sorumlu tutulabilmesi için, ağır kusurun varlığının tespitinden ziyade, ağır kusurun bu türden bir ağırlığa ulaşmış olmasının ortaya konulması gerekir, bkz. Karan, *CMR*, s. 737. Yazıcıoğlu, dolaylı kasta yakın, fakat ağır ihmali ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olarak kabul etmektedir, bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 173, aynı yönde bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 201; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s. 94.

⁹⁴³ “..Anılan maddede sözü edilen taşıyıcının kendi fena hareketi veya kasdi fena hareketi kavramlarını Türk Ticaret Kanununun .. maddesinde sözü edilen ağır kusur ve hile kavramları en yakın olarak karşılamakta olup, taşıyıcının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu durumlarda sınırlı sorumluluğunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Mahkemece alınan bilirkişi raporunda hukukçu bilirkişilerin de isabetli olarak belirttikleri üzere, taşıyıcının zarara hiçbir açıklama getirmemiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş

edilmesi, taşıyanın zarara hiçbir açıklama getirmemesi, hırsızlık olaylarının yaşandığı bir bölgede en basit tedbirlerin dâhi alınmamasını bu kapsamda değerlendirmiştir⁹⁴⁴.

Sonuç olarak, taşıyan ve adamları, kast veya pervasızca hareketleri sebebiyle, teslimde gecikmeye yahut eşyada hasara veya zıyaâ sebep olmuşlarsa, kanunda öngörülen sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamaz ve ortaya çıkan zararın tamamını tazminle yükümlü olurlar. Tam tazminat, eşyanın değer kaybının yanında, zıya, hasar ve geç teslimin neden olduğu diğer zararları da kapsar. Bunun içerisine, dolaylı zararlar ve yoksun kalınan kâr da dâhildir. Kanun koyucu'nun ağır ihmal yerine pervasızca hareket deyimini tercih etmesi, bizi bu iki kavramın birbirinden farklı olduğu sonucuna götürmektedir⁹⁴⁵. Dolayısıyla, somut uyuşmazlıkta, taşıyanın eyleminin “pervasızca hareket” kapsamında olup olmadığını tespit ederken, RK'da yapılan bu tanımlama kriter olarak kabul edilmesi yerinde olacaktır⁹⁴⁶.

2.7.2.5 İspat ve Bildirim Külfeti

Dava açma yetkisi kural olarak sözleşmenin tarafı olan taşıtana aittir. Talimat verme yetkisinin konişmento veya başka bir taşıma senediyle gönderilene geçmesi halindeyse, taşıtana ait bu yetki gönderilene geçer⁹⁴⁷. Tazminat hakkı sahibi olan ilgili, aktif (taşıyandan tazminat talep edebilecek kimselerden olduğunu)⁹⁴⁸ ve pasif

sayılmasına yol açacağı gibi, iki büyük palet ve toplam 698 Kg olan yükün, 273 kg.dan oluşan bir paletin alıcıya ulaşamamasının makul, kabul edilebilir bir açıklamasını yapamayan davalı taşıyıcının bu hareketinin kötü niyete eşdeğer bir kusur olduğu, ağır kusur olarak kabulünün gerektiği, bu halde de taşıyıcının ... sınırlı sorumluluk esasından yararlanamayacağını, davacının gerçek zararının karşılanması gerektiğinin kabulü gerekirken yazılı olduğu şekilde taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğunun kabulü ile hüküm kurulması doğru görülmemiştir”. [Y11HD, 12.06.2000 T., 2000/4546 E., 2000/5446 K.], (<http://www.kazanci.com/>, erişim: 18.01.2017).

⁹⁴⁴ Aksoy, “Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, s. 213.

⁹⁴⁵ Ayrıca, Anglo-Amerikan Hukuku'nda ağır ihmal, “gross negligence” olarak ifade bulunmaktadır. Dolayısıyla, hükmün mehzazı niteliğinde olan hukuk düzenine göre de, pervasızca hareket, ağır ihmalden farklı bir kusur türüdür.

⁹⁴⁶ Nitekim, Alman Kanun koyucusunun konuya yaklaşımı da benzer şekilde olmuştur. Sınırlı sorumluluktan yararlanılamayacak hallerin düzenlendiği HGB § 507/1'de, pervasızca hareket ifadesine yer verilmemiş, bunun karşılığı olarak ise, “umursamazca ve böyle bir zararın gerçekleşebileceğinin farkında olarak” (*leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde*) anlamına gelen bir ibare kullanılmıştır.

⁹⁴⁷ Adıgüzel, “Taşıyıcının Sorumluluğu”, s. 243.

⁹⁴⁸ Tazminat talep etme hakkı olan kişilerin başında, yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafı olan taşıtan gelir. Bununla birlikte, eşya üzerinde tasarruf hakkı bulunan yükletenin ve konişmento hamili olan gönderilenin de dava açma hakkı bulunmaktadır. Ancak, bunların hepsi aynı anda davacı sıfatına haiz olamaz. Zarar kimin malvarlığında meydana gelmiş ise, ancak o kişi davacı olabilir, bkz. Akan, *Yüke Özen*, ss. 106-107.

husumeti (tazminat talep ettiği kişinin taşıyan olduğunu veya taşıyan sayıldığını)⁹⁴⁹, eşyasının ziya veya hasara uğradığını yahut teslimde gecikmenin yaşandığını ve zararın miktarını ispat etmesi gerekir⁹⁵⁰. Bu hususlar ispat edildiği takdirde, ortaya çıkan zararlarından taşıyan veya adamlarının kusurundan kaynaklandığı yönünde karine (*prima facie*) doğacağından, ayrıca zarara yol açan hadiseyi ispatlamaları aranmamaktadır⁹⁵¹. Eşyanın taşıyanın hâkimiyeti altında zarar gördüğünün ispat edilmesi yeterlidir⁹⁵². Bunun için eşyanın taşıyana sağlam şekilde teslim edildiğinin ispatı -ki çoğunlukla konişmentoyla kolaylıkla yapılabilir- yeterli olacaktır⁹⁵³. Yük denetçisi (*cargo inspector*), kaptan ve diğer gemi adamlarının ifadeleri ile sörvey raporu, yargılamada kullanılabilecek diğer önemli delil kaynaklarıdır⁹⁵⁴.

Zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana bildirilmesi şarttır⁹⁵⁵. Bu nedenle, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın teslim alınması sırasında gerekli tetkik ve kontrolleri yaptırmalıdır. Bu başvuru nedeniyle, inceleme bitinceye kadar, taşıyan eşyayı teslimden imtina edebileceği gibi gönderilen de eşyayı tesellümden kaçınabilir⁹⁵⁶. Gerçek veya muhtemel bir zıya veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlüdürler (TTK m. 1185/3). İnceleme giderleri başvuran tarafa ait olacaktır. Uygulama göz önüne alınırsa, bu masrafların gönderilen tarafından karşılanması

⁹⁴⁹ IOC klozu, donatan ve taşıyanın ayrı kişiler olduğu durumlarda, donatanın taşıyana ait sorumluluğu onun yerine üstlenmesini sağlar. Böylece, donatan, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından da yararlanmaktadır. Zaman charterinde uygulama alanı geniş olan bu klot, sınırlı ayni sorumluluk sisteminin terk edilerek koli veya parça başına sorumluluğa geçişle birlikte önemini yitirmiştir.

⁹⁵⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 351-352; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 149; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 131. Yükün zıya ve hasarında taşıyanın sorumluluğu, eşya zararının tazmininden ibaret olduğu için, tazminat talep eden kişinin malvarlığındaki eksilmeyi ortaya koymasının gerekmeyeceği yönünde bkz. Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 77.

⁹⁵¹ Akan, *Yüke Özen*, s. 106-107; Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 296-297; Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 133; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 131.

⁹⁵² Karan, *CMR Şerhi*, s. 303.

⁹⁵³ Sami Okay, “*Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı*”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara, 1986, ss. 439-470, s. 439; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 603.

⁹⁵⁴ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 603-604; Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 137.

⁹⁵⁵ Daha çok ispat hukukuna yönelik olan bildirim külfeti, eşyanın zıya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan zararlarının sebeplerinin zamanında tespit edilmesine hizmet eder. Aksi takdirde, yük ile ilgilinin meydana gelen zararı ispatı, aradan geçen süre sebebiyle imkânsız olabilir. Bu nedenle gönderilen, eşyanın incelenmesini, tarafların katılımıyla mahkeme, yetkili makam veya bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmasını isteme hakkına sahip olmaktadır, detaylı bilgi için bkz. İbrahim Ağsakal, “*Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi*”, MÜHFD, Sa. 2, 2012, ss. 249-273, s. 253.

⁹⁵⁶ Didem Algantürk Light, “*Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim*”, MÜHFHAD, c. 18, Sa. 2, 2012, ss. 517-523, s. 522.

gerekeceği açıktır. Ancak, eşya üzerinde tazminata konu ziya veya hasar çıkarsa, bu durumda giderleri taşıyana yükletilebilir.

Taşıyana veya yetkili temsilcisine (kaptan, yetkili zabıt, fiili taşıyan, acente vs.) yapılacak bildirimin yazılı olması gerekir⁹⁵⁷. Şifahi olarak veya telefonla yapılan ihbarlar karineleri bertaraf etkisi yaratmaz⁹⁵⁸. Ziya veya hasar haricen belli değilse, bildirimin eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün⁹⁵⁹ içinde gönderilmesi yeterlidir (TTK m. 1185/1). Haricen belli olmasından kasıt, özel bir incelemeye ihtiyaç duyulmaksızın farkedilebilecek nitelikteki ziya ve hasarlardır. Çürümeden dolayı gıda maddelerinde yaşanan biçim bozuklukları ve koku, demir yükündeki paslanma, tütün, tuz ve şeker yükündeki ıslanma haricen belli olabilecek nitelikteki zararlardır. Özellikle ambalaj ve konteyner içinde teslim alınan eşyalardaki zararların haricen belli olması mümkün değildir. Uyuşmazlık durumunda zararın haricen belli olmadığını ispat yükü yükle ilgiliye ait olacaktır⁹⁶⁰.

İhbarnamede ziya veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak açık (*deutlich*) şekilde belirtilmesi gereklidir (TTK m. 1185/1, HGB § 510/1). Bu kapsamda, hasar ve ziyanın niteliği ile hangi eşya partisine ait olduğunun genel çerçevede ortaya konulması yeterlidir⁹⁶¹. Toplam zarar miktarının ne kadar olduğunun detaylı ve kati suretle bildirilmesi gerekmez. Eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirimde gerek yoktur (TTK m. 1185/2). Taşıyanın bilgisi dışında yapılan uzman incelemeleri veya eşyadan numune alınması

⁹⁵⁷ Bildirim Alman Hukuku'nda herhangi bir şekle bağlı tutulmamıştır (HGB § 510). Dolayısıyla, e-mail yoluyla yapılacak bildirimlerin de geçerli olduğu kabul edilmektedir, bkz. Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 296.

⁹⁵⁸ Okay, “*Ziya ve Hasarın İhbarı*”, s. 449.

⁹⁵⁹ HK'da (m. 19/2) 15 gün olan bu süre, RK'da (m.23/1) 7 iş günü olarak düzenlenmiştir. Öğretide, 3 günlük süre kısa olduğu gerekçesiyle eleştirilmiş ve HK'daki gibi 15 günlük bir sürenin öngörülmesinin daha doğru olacağı ileri sürülmüştür bkz. S. Didem Algantürk Light, “*TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler*”, İTÜSBD, Sa. 10, 2006, ss. 123-145, s. 135. Yazarın sürenin kısa olduğu yönündeki eleştirisine karşın, Türk yasakoyucusunun yanı sıra, Alman (HGB § 510/2) ve Norveç (NDK m. 288/1) yasakoyucusunun tercihinin de üç gün olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. İhbar süresiyle ilgili olarak Çin yasakoyucusunun yaklaşımı ise modern gelişmeler daha uygun olduğu söylenebilir. ÇDK m. 81/2 uyarınca, eşya üzerinde görünür bir zarar veya hasar söz konusu değilse, teslimi takip eden günden başlamak üzere 7 gün içerisinde yazılı ihbar yapılmalıdır. Eğer, konteyner yükü söz konusuysa, bu süre 15 gündür.

⁹⁶⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 191.

⁹⁶¹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 192.

yazılı ihbar yerine geçemez⁹⁶². Ancak, usulüne uygun incelemenin yapılacağına dair çağrı yapılmasına rağmen taşıyan buna icabet etmemişse, şartların oluştuğunun kabulü gerekmektedir⁹⁶³. Diğer yandan, tam zıya halinde ortada teslim konu bir eşya olmadığından, teslim alınmayan eşyanın zıya ve ihbarı da söz konusu olmayacaktır⁹⁶⁴.

Eşyanın zıya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki, bu karinelerin aksi ispat olunabilir (TTK m. 1185/4). Eşya, fiilî taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu madde uyarınca kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiilî taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Kaptan ve sorumlu gemi zabiti de dahil olmak üzere, taşıyan veya fiili taşıyan adına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyan veya fiili taşıyan adına yapılmış sayılacaktır (TTK m. 1185/6).

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özenle dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden doğmuş olduğunu, zararın doğmasında kusurunun bulunmadığını, zarara sebep veren olay ve sonuçlarını önlemek üzere alınması beklenebilecek makul tüm önlemlerin kendisi, adamları ve görevlileri tarafından alındığını ispat etmesi gerekir⁹⁶⁵. Taşıyan bunun dışında, zararın kendisine kusur isnat edilemeyecek teknik kusur⁹⁶⁶ veya yangın (TTK m.

⁹⁶² Okay, “Zıya ve Hasarın İhbarı”, s. 449.

⁹⁶³ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 606; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 152.

⁹⁶⁴ Zeynep Demirçivi Mineliler, “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, DEÜHFD, c. 9, Özel Sayı, 2007, ss. 957-984, s. 960.

⁹⁶⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 352; Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 67; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 68.

⁹⁶⁶ Teknik kusur, geminin seyrüsefer tekniğinin getirdiği kusurları ifade eder. Seçilen rotanın takibi sırasındaki yanlışlıklar, haritanın yanlış okunması, manevra hataları, ses ve ışık verme hataları, seyir fenerinin yakılmaması, trafik kurallarına uyulmaması, meteorolojik hareketlere ve deniz tehlikelerine karşı gerekli önlemlerin alınamaması bu çerçevede değerlendirilir. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler ise geminin teknik yönetimine dâhil sayılmayıp, ticari kusur teşkil eder. Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir (TTK m. 1180/2). Taşıyanın, ticari kusurdan dolayı sorumluluğu tamken, kendisine kusur isnat edilemeyen teknik kusurdan dolayı sorumluluğu bulunmamaktadır. Teknik kusur-ticari kusur ayrımıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Sezer Ilgın, “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu”, Sami Doğru (edt.), Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mayıs 2011), Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin, 2012, ss. 173-188.

1180) ya da denizde kurtarma⁹⁶⁷ faaliyeti (TTK m. 1181), eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi (TTK m. 1186/5) neticesinde gerçekleştiğini yahut TTK m. 1182 vd. düzenlenen taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerini⁹⁶⁸ ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür. Bu sebeplerin varlığına rağmen zarara neden olan olaya taşıyanın veya adamlarının kusuru yol açmışsa artık sorumluluktan kurtulamaz. Taşıyan, eşyanın kendi mesuliyet sınırları dışında, yani tesliminden önce veya sonra zarara uğradığını ispatlayarak da kurtulabilir. Taşıyanın sorumlu olduğu durumlarda, TTK m. 1186 vd. uyarınca sorumluluğu sınırlandırma hakkı saklıdır. Dolayısıyla, sınırlı sorumluluktan yararlanma olanağını ortadan kaldırmak istiyorsa, yük ile ilgili, ayrıca kanunda öndörülen durumları ispat etmelidir.

2.7.2.6 Tazminat İstemi İçin Süre

Eşyanın zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer (TTK m.1188/1). Madde başlığında da ifade edildiği üzere süre hukuki anlamda hak düşürücü niteliktedir. Dolayısıyla, taraflar ileri sürmese dahi hakim tarafından re'sen nazara alınmak zorundadır. Sürenin başlayabilmesi için teslimin tamamlanması gerekir. Teslim bakımından bağımsız bir parti teşkil eden eşyanın olup olmadığına bakılmalıdır⁹⁶⁹. Bu çerçevede, ayrı bir sözleşme veya taşıma senedine konu olan eşyaların bağımsız bir parti teşkil ettiği sonucuna varılabilir⁹⁷⁰. Hak düşürücü süre

⁹⁶⁷ Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir (TTK m. 1181).

⁹⁶⁸ TTK m. 1182: (1) *Zararın aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları, kusursuz sayılır:*

a) *Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları.*

b) *Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları.*

c) *Mahkemelerin el koyma kararları.*

d) *Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri.*

e) *Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fil veya ihmalleri.*

f) *Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği.*

g) *Ambalajın yetersizliği.*

h) *İşaretlerin yetersizliği.*

(2) *Birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.*

(3) *Zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkrada yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir.*

⁹⁶⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 237.

⁹⁷⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 237.

taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m.1188/2).

Sorumlu tutulan kişinin rücu davası, bir yıllık hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak, rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmadıkça düşer (TTK m.1188/3). Böylece, alt taşıma sözleşmesinin bulunduğu bir taşıma ilişkisinde, alt taşıtan veya gönderilenin açtığı davaya muhatap olan alt taşıyan, ödemek zorunda kalacağı tazminat için asıl taşıyana rücu hakkını, bir yıllık süreye ek doksan günlük süre içerisinde kullanma olanağı elde eder⁹⁷¹. Bu süreler kısaltılamaz fakat, tarafların dava sebebinin doğmasından sonra yapacakları bir anlaşma ile uzatılabilir (TTK m.1188/4). Tâbi, uzatmanın hak düşürücü süre dolmadan yapılması gerekir. Sürenin hesaplanmasında TBK m. 151 hükmü dikkate alınmalıdır.

Tazminat isteminin muhatabı, zarar göreni dava açma süresini kaçırmayı sonucunu doğuracak şekilde oyalarsa, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazından yararlanamaz. Diğer bir deyişle, hak düşürücü süre itirazından yararlanma hakkının kaybedilir (TTK m. 1189/1). Bu takdirde, dava açma süresi, zarar görenin, bu durumu öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m. 1189/2).

⁹⁷¹ Rayegân Kender ve Samim Ünan, “Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997, s. 293.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

3.1 Eşya ile İlgili Gerekli Bilgi ve Belgeleri Verme Yükümlülüğü

3.1.1 Genel Bilgiler

Taşıma ve yüke özen yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilmesi ancak eşya hakkında doğru ve eksiksiz bilgiyle mümkün olabilmektedir⁹⁷². Geminin ve gemide bulunan yük ve gemi adamlarının emniyeti, usulüne uygun yükleme, istif ve boşaltmanın yapılabilmesi buna bağlıdır⁹⁷³. Ayrıca, navlunun ve sigortalanacak riskin belirlenebilmesi bakımından da gerekli bilgi ve belgelerin verilmesi önem taşır. Taşıtanın ve yükletenin beyanlarının konişmentoya geçirilecek ve bu konişmentoda yazan bilgilerin taşıyanın aleyhine karine teşkil edecek olması da bir diğer önemli sebeptir⁹⁷⁴. Bu kapsamda taşıyan, kendisine verilen bilgi ve belgeler doğrultusunda hareket edecek ve taşıyanın talimatlarına uyacaktır⁹⁷⁵.

Diğeryandan, menşeshahadetnamesi, gümrük beyannameleri, ihracat ve ithalat müsadereleri, hayvan ve bitkiler için sağlık şehadetnameleri türünden belgeler, devletlerin kamu düzenini de yakından ilgilendirdiğinden, eşyayla ilgili belgelerin gemide bulunmaması, eşyanın hatta geminin tutulmasına neden olarak çok büyük zararlara yol açabilmektedir. Anılan endişeler sebebiyle, taşıtan, taşıyanın eşyalarla ilgili olarak başka şekilde erişemeyeceğı ve mantık kuralları çerçevesinde gerekli olan bilgi, talimat ve belgeleri zamanında temin etme yükümlülüğü altındadır (RK m. 29/1). Bunların kapsamına özellikle, taşıyan tarafından alınacak önlemler de dahil olmak üzere, yüklerin doğru şekilde elleçlenmesi ve taşınması ve taşıyanın ihtiyaç duyduğu bilgi, talimat ve belgeleri zamanında bildirmesi şartıyla, taşıtana

⁹⁷² Bu amaçla, GENCON 94 (I. Kısım, 12. Kutucuk) eşya ile ilgili gerekli bilgileri düzenler.

⁹⁷³ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, ss. 149-150.

⁹⁷⁴ Karinenin aksi, konişmentoyu içeriğine güverenerek devralan gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı ispatlanamaz. Dolayısıyla, taşıyanın üçüncü kişiye karşı bundan dolayı tazminat ödemek zorunda kalabilir.

⁹⁷⁵ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 251.

taşıyanın resmi makamların planlanan taşıma ile ilgili yasa, düzenleme ve diğer gerekliliklere uyması için gerekli olan bilgi ve belgeler girmektedir (RK m. 29/1). Bu hususta, her şeyden evvel, resmi makamların planlanan taşıma ile ilgili yasa, düzenleme ve diğer gereklilikleri uyarınca yüklerle ilgili bilgi, talimat ve belgelerin teminine ilişkin özel yükümlülükler rîâyat edilmesi gerekmektedir (RK m. 29/2). Taşıtanın vermekle yükümlü olduğu başlıca belgeler, menşe şahadetnamesi, gümrük beyannameleri, ihracat ve ithalat müsadereleri, hayvan ve bitkiler için sağlık şahadetnameleri, konişmento veya diğer taşıma belgelerinin nüshalarıdır⁹⁷⁶. Anılan belgeler hiç verilmezse, eksik verilirse veya zamanında ulaştırılmazsa, bu sebepten ileri gelen zararlar için tazminat talepleri saklı kalmak kaydıyla, kaptan yükü tekrar boşaltabilir⁹⁷⁷.

Taşınacak eşyaya ilişkin riskleri, eşyanın gerektirdiği gemi donanımını, paketleme veya istifleme metodlarına hâkim durumda olan kişi taşıtandır⁹⁷⁸. Dolayısıyla, beyanda bulunma yükümlülüğü taşıtana ait olması aynı zamanda hakkâniyet gereğidir. Taşıtan bu yükümlülüğünü bizzat veya temsilcisi vasıtasıyla yerine getirebilir. Buna karşın, bilgilendirmeyi taşıtandan başkasının yapıyor olması, taşıtanın bundan doğacak sorumluluğunu etkilemez. Bilgilendirme yükümlülüğünün ifâsı için görevlendirdiği çalışanı, acentesi, alt yükenicisi de dahil olmak üzere herhangi bir kişinin fiil ve ihmalleri nedeniyle sorumluluk taşımaya devam eder. Fakat, ortaya çıkan zarar taşıyan tarafından kaynaklanıyorsa, bundan dolayı sorumluluk taşımaz. Bilgilendirmenin kural olarak sözleşmenin karşı tarafı olan taşıyana yapılması gerekmele birlikte, taşıyanın bu konuda görevlendirdiği temsilcilerine karşı yapılması da yeterli olur. Nitekim TTK m. 1149 uyarınca, taşıyanın ve acentenin bilgisi kaptanın bilgisi hükmünde olduğundan, anılan kişilerin bilgisi dahilinde olan hususlardan dolayı kaptanın haberi olmadığı yönündeki savunması kabul edilemez.

Bilgi ve belgelerin kapsamı kadar, bunların ne zaman verildiği de önemlidir. Zira zarar ortaya çıktıntan, diğer bir deyişle, iş işten geçtikten sonra temin edilmesi bir anlam taşımaz. Bu yüzden, taşıma için gerekli olan bilgi ve belgelerin eşyanın teslimi için gerekli olan süre içerisinde verilmesi gerekir⁹⁷⁹. Taşıyanın, eşyayla ilgili

⁹⁷⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 51.

⁹⁷⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 51.

⁹⁷⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 629.

⁹⁷⁹ Asgarov, “*Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*”, s. 105.

gerekli bilgileri zamanında öğrenmesi, taşıma için muhtaç olunan tedbirlerin alınarak sözleşmenin usulüne uygun bir şekilde ifasına yardımcı olur.

Bilgilendirmenin yapılması herhangi bir şekle tabi değildir. Eşyanın cins ve niteliği, o eşya için piyasada alışlagelmiş olan isimle bildirilmesi yeterlidir⁹⁸⁰. Özel bakım ve ihtimam gereken eşyayla ilgili ayrıca bilgi vermelidir. Taşıyanın eşyanın özel donanıma ihtiyacı olup olmadığını araştırma gibi bir yükümlülüğü yoktur⁹⁸¹. Örneğin, tropikal meyve yükünün belirli derece ısıda sabitlenmesi gerektiği taşıyan tarafından bilinmeyebilir⁹⁸². Böyle bir gerekliliğin varlığını, taşıtan veya temsilcisinin eşyaların teslimi esnasında taşıyana bildirmesi gereklidir. Taşıyana dökme halde misli nitekiğe eşya teslim edildiğinde, sözleşmede bunların ayrı istifleneceğine dair özel bir hüküm bulunmuyorsa, birbiriyle karıştırılması normaldir⁹⁸³. Dolayısıyla, eşyaların karışmasını istemeyen taşıtanın bu konuda taşıyanı aydınlatması gerekecektir. Taşıtan, meyve ve sebze yükünü daha az navlun ödemek amacıyla özel soğutma tesisatı olan gemi yerine normal bir gemide eşya taşıtmışsa, bozulan yüklerden dolayı taşıyana sorumluluk yöneltilemez⁹⁸⁴. Eşyanın yükleme anındaki sıcaklığının yüksek olması, tanklara veya kapaklara zarar verebilir⁹⁸⁵.

Temin edilecek bilgi ve belgelerin, tedbirli bir taşıyanın yolculuk çarteri sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini gereği gibi ifa etmesini sağlayabilecek kapsamda ve yeterlilikte olması gerekir. Bu konuda, taşıyan ve taşıtan ile bunların temsilcileri, taşımanın amacına uygun bir şekilde tamamlanabilmesi için kendilerinden makul şekilde beklenebilecek her türlü bilgi, yardım ve dayanışmayı göstermelidirler⁹⁸⁶. Taşıyan ve taşıtan, söz konusu bilginin kendisinden talepte bulunulan tarafa ait olması veya talimatların kendisinden talepte bulunulan tarafın sağlama yetisi kapsamında olması ve talep eden tarafın bunlara başka bir şekilde erişemeyeceği durumlarda, birbirlerinden gelen yüklerin gerektiği gibi elleçlenmesi

⁹⁸⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 29.

⁹⁸¹ *Tenneco Resins Inc v. Davy International* (1989). (<http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/881/211/94116/>), erişim: 12.12.2016).

⁹⁸² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 101.

⁹⁸³ Akan, *Yüke Özen*, s. 51.

⁹⁸⁴ *Aunt Mid., Inc. v. Fjell-Oranje Lines* (1972). (<http://openjurist.org/458/f2d/712/aunt-mid-inc-v-fjell-oranje-lines>), erişim: 12.12.2016).

⁹⁸⁵ SHELLVOY (50. Klot), eşyanın yükleme anındaki sıcaklığıyla ilgili üst sınır belirlemektedir.

⁹⁸⁶ Tomotoka Fujita, *“Obligations and Liabilities of the Shipper”*, Güner-Özbek, Meltem Deniz (edt.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Berlin: Springer, 2011, ss. 211-229, s. 220.

ve taşınması için gereken bilgi ve talimatları sağlama yönündeki taleplere yanıt verecektir (RK m. 28).

Alman Hukuku'nda, bilgi verme yükümlülüğüyle ilgili olarak, HGB § 482'de, eşyanın tesliminden önce, eşyanın teslim alındığı şekliyle teslimini sağlayabilecek bir taşıma için gerekli bilgileri vermesi gerektiği düzenlenmiştir. Özellikle eşyanın miktarı, sayısı, ağırlığı, işaret markaları ve eşyanın doğal niteliği hakkında bilgi verilmesi gerektiği ilk fıkrada tanzim edilmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında, taşıtan dışında üçüncü bir kişi yükleten eşyaları teslim edecekse, bu bilgileri onun vermesi gerektiği belirtilmiştir.

3.1.2 Taşıtanın Bilgi ve Belge Verme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu

Taşıma faaliyetinin aksamaması ve sözleşmede belirtilen şartlarda tamamlanabilmesi, taşıtan ve yükletenin, taşımayla ilgili olarak gerekli tüm bilgi ve belgeleri taşıyana veya temsilcisine vermesine bağlıdır. Nitekim tek bir belgedeki eksikliğin resmi formalitelerin tamamlanarak geminin yola çıkmasına engel olacağı veya taşınacak eşyayla ilgili eksik bilginin verilmesinin diğer eşyalara veya gemiye zarar verebileceği göz önünde bulundurulduğunda, meselenin önemi ortaya çıkmaktadır. Buradan hareketle, Kanun koyucu, taşıyanın ve taşımayla ilgili diğer kişilerin menfaatlerinin korunmasını gerekli görerek, çok da detaylı olmayan birtakım hükümler tesis etmiştir.

TTK m. 1145/1 uyarınca, taşıtan ile yükleten, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından veya eksik ve usule aykırı olmasından doğan zarardan taşıyana karşı kusurları bulunmasa dâhi sorumludur (TTK m. 1145/1). Her ne kadar mevzuatımızda yalnızca eşya ile ilgili beyan yükümlülüğü düzenlenmiş olsa da, taşıtanın bilgi verme yükümlülüğü eşya ile sınırlı değildir. Doğrudan düzenlenmiş olmasa da bilgilendirme, liman, gönderilen, yükleten, konişmento gibi taşıma açısından hayati öneme hâiz hususları da kapsar. Esasında, yolculuk charteri sözleşmesinin amacına uygun şekilde icra edilebilmesi için gerekli olan tüm hususlar beyan edilmesi gerektiği söylenebilir. Taşıtan ve yükleten, yanlış veya eksik beyanda bulunulması sebebiyle zarar gören taşıyan dışındaki kişilere karşı ise ancak kusurları bulunduğu takdirde sorumludur (TTK m. 1145/1). Eğer yükleten, eşyanın cinsini veya değerini

kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz (TTK m. 1186/5).

TTK m. 1165/1 hükmü gereği, yolculuk charteri sözleşmesinde, taşıtan ve yükleten, eşyanın teslim alınacağı süre içinde o eşyanın taşınması için gerekli belgeleri taşıyana vermek zorundadır. Bu belgelerdeki bütün yolsuzluklardan ve özellikle bunların gerçeğe uymayan beyanları içermelerinden doğan zararlardan taşıtan ve yükleten, taşıyana ve yükle ilgili diğer kişilere karşı sorumludur (TTK m. 1165/2). Taşıtan ve yükleten, taşıyana karşı kusursuz, yükle ilgili diğer kişilere karşı ise kusuru bulunduğu takdirde sorumludur.

Benzer şekilde, HGB § 487’de de, eşyanın tesliminden önce eşyaya refâkat edecek belgelerin taşıyana verilmesini ve resmi işlemler için gerekli bilgileri vermesi gerektiği düzenlenmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında, taşıyanın bu belgelerin yanlış kullanılmasından dolayı eşya ziya veya hasara uğrarsa bundan sorumlu olacağı kaleme alınmıştır. Ancak, taşıyan tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyanın sorumluluğu, eşyanın zayi olması durumunda talep edilebilecek miktarla sınırlıdır.

Önemle belirtilmelidir ki, taşıtanın ve yükletenin kusursuz sorumlu olması, onların her durumda sorumlu olacağı anlamına gelmemektedir. Riziko alanı dışında kalan ve uygun illiyet bağı çerçevesinde değerlendirilmeyen olaylar ve zararlardan dolayı, kusursuz sorumluluğun gündeme geldiği hâllerde dâhi, sorumlu tutulmazlar⁹⁸⁷. Uygun illiyet bağının bulunmadığını ispat yüküyle, taşıtana ve yükletene ait olacaktır.

Bilgi ve belge verme yükümlülüğün ihlali, yanlış beyanda bulunmak suretiyle aktif bir davranışla veya eksik beyanda bulunulmak suretiyle pasif bir davranışla gerçekleşebilir. Taşıtan, bilgi ve belgelerdeki eksiklikten doğan zararlardan dolayı taşıyana karşı sözleşmeye dayalı bir sorumluluk taşıırken, üçüncü kişilere karşı kanunda doğrudan düzenlenmiş bir haksız fiil sorumluluğu bulunmaktadır⁹⁸⁸. Taşıtanın sorumluluğuyla ilgili Kanunda konu ve miktar bakımından herhangi bir sınırlama bulunmadığından, sorumluluğu nitelik itibariyle

⁹⁸⁷ Aynı yönde bkz. Cafer Eminoğlu, “Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu”, GÜHFD, c. XIX, Sa. 3, 2015, ss. 25-53, s. 33.

⁹⁸⁸ Natig Asgarov, “Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü”, BATİDER, c. XXVII, Sa. 21, 2012, ss. 297-322, s. 310.

sınırsızdır⁹⁸⁹. Dolayısıyla, eksik ve yanlış bilgi ve belge verilmesinden doğan tüm zararların tazmin etmek zorunda kalacaktır. Bu kapsamda, uğranılan fiili zararlar (eşyanın gemi ve diğer yüklere verdiği hasarlar vb.), beklenen kâr kaybı, taşıyanın katlandığı ilave zararlar (gümrük cezaları, yargılama giderleri, geminin alıkonulmasından kaynaklanan giderler, boşaltma ve tekrar yükleme masrafları vb.) taşıtanın karşılamakla yükümlü olacağı başlıca zarar kalemlerdir. Taşıtanın yükümlülüğünü ihlal ettiğini ispatı ise taşıyanın üzerinde olacaktır⁹⁹⁰.

Taşıtanın hakimiyetindeki bu bilgilerin doğruluğu ve yeterliliği hakkında garanti borcu (*Garantiehaftung*) altındadır⁹⁹¹. Bilgilerdeki eksiklik veya yanlışlık farkedildikten sonra tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özenin fiilen gösterildiği takdirde zarar önlenebilecek nitelikteyse, taşıtanın ödemesi gereken tazminattan müterafik kusura dayalı olarak indirimle gidilebilir⁹⁹². Şayet taşıtanın veya yükle ilgililerin talimatına başvurmaması gerekiyorsa, yine tenkise gidilebilir⁹⁹³. Taşıtanın haricen bilinen durumu dışında eşya hakkındaki beyanların doğruluğu hakkında araştırma yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Ayrıca, ambalaj ve işaretlemelelerdeki yetersizlikler ile yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri, TTK m.1182 uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtuluş hallerinden biri olarak kabul edilmektedir. Burada dikkat edilmelidir ki, taşıyanın kurtulabileceği sorumluluk yalnızca yanlış veya eksik belge veren veya beyanda bulunan taşıtana karşıdır. Birden fazla taşıtanın olduğu kısmi yolculuk charteri sözleşmelerinde, beyan yükümlülüğünü ihlal etmeyen diğer taşıtanlara karşı ileri sürülemez.

Taşıyanın yolculuk charteri sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklıdır (TTK m. 1145/2). Taşıyan her hâlükarda taşıtan dışındaki kişilerin zararını tazmin edecek, sonrasında taşıtana rücu edebilecektir⁹⁹⁴. Dolayısıyla, taşıtan ve yükleten dışında kalan kişilerin zararlarını tazmin etmek zorunda kalan taşıyan, yanlış veya eksik beyanda bulunan taşıtana TTK m. 1208/1 uyarınca rücu edebilir. Taşıtanın beyan yükümlülüğüne

⁹⁸⁹ Asgarov, *Tehlikeli Eşya*, s. 310.

⁹⁹⁰ Kara, *Rotterdam Kuralları*, s. 122.

⁹⁹¹ Karan, *CMR Şerhi*, s. 156.

⁹⁹² Benzer yönde bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 160.

⁹⁹³ Karan, *CMR Şerhi*, s. 160; Wieske, *Transportrecht*, s 326.

⁹⁹⁴ Günay, *“Lahey/Visby Kuralları”*, s. 223.

aykırılıktan dolayı sorumluluğu sınırlanma imkanı öngörülmediğinden, uygun illiyet bağı çerçevesinde ortaya çıkan tüm zararların tazmin edilmesi gerekecektir.

Bilgi ve belge vermeyle ilgili hükümler Kanunda emredici olarak düzenlendiğinden, taşıtan ve yükletenin anılan hususardan doğan sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar kesin hükümsüzdür (TTK m. 1243).

3.1.3 Taşıtanın Tehlikeli Eşya, Yüklenmesi Caiz Olmayan Eşya ve Gizlice Gemiye Yüklenen Eşyaya İlişkin Sorumluluğu

Taşıtanın tahsis ettiği gemiyle dilediği her tipte eşyayı taşıtabilmesi mümkün değildir. Her şeyden önce, taşınacak eşyanın hukuken taşınması mümkün olan bir eşya (*lawful merchandise*) olmalıdır⁹⁹⁵. Taşıtan, kanunen yasaklanmış ve sözleşmeyle taşınmaktan istisna edilmiş olan eşyaları da taşıyamaz⁹⁹⁶. Taşıtan taşınması caiz olmayan eşyanın taşıtılmasını talep edemez. Taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı kusursuz olarak sorumludur. Bu yüzden zarar gören taşıyan dışındaki kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar (TTK m. 1146/1). Kaptanın onayıyla hareket etmiş olmaları, taşıtan ve yükleteni diğer kişilere karşı sorumluluktan kurtarmaz. Eşya, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokarsa, kaptan, bunu karaya çıkarmaya veya zorunluluk hâllerinde denize atmaya yetkilidir (TTK m. 1146/1). Taşıyana karşı eşyanın el konulmuş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten kaçınamazlar (TTK m. 1146/2).

Kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye yüklenen eşyayı kaptan tekrar karaya çıkarmaya ve gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye düşürürse gerektiğinde denize atmaya yetkilidir. Kaptan eşyayı gemide tutarsa, yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi gerekir (TTK m. 1147/1). Anglo-Amerikan Hukuku uygulamasındaysa, taşıyanın tam navlun alacağına hak kazandığını kabul edilmektedir⁹⁹⁷.

⁹⁹⁵ Anglo-Amerikan Hukuku'nda mutlak bir yükümlülüktür, bkz. Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 169.

⁹⁹⁶ Fehmi Ülgener, “*Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri*”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 599-638, s. 626.

⁹⁹⁷ Williams, *Chartering Documents*, s. 6.

Kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yükleyen kişi, bu yüzden doğacak zararları tazmin etmekle yükümlüdür. Taşıtan ve yükletenin sorumluluğu, taşıyana karşı kusursuz, zarar gören diğerlerine karşıysa kusurlu sorumluluk esasına dayanır. Bunun dışında, kaptan söz konusu tipte eşyayı tekrar karaya çıkarmaya ve gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye düşürürse gerektiğinde denize atmaya yetkilidir. Eğer kaptan eşyayı gemide tutarsa, yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi gerekir (TTK m. 1147/1).

Bunların dışında, taşımaya konu eşyanın gemiyi, gemi adamlarını ve diğer eşyalara taşıma sebebiyle zarara uğratmaması gerekir⁹⁹⁸. Tehlikeli eşya, doğal özellikleri veya taşıma esnasındaki durumları nedeniyle genel emniyet ve düzene, özellikle insanlara, hayvanlara, diğer tüm canlılara, eşyaya veya çevreye zarar verebilecek her türlü katı, sıvı veya gaz halindeki maddelerdir⁹⁹⁹. Taşıyan gemisini tehlikeye atabilecek nitelikteki eşyaların yüklenmesini ve taşınmasını reddedebilir. Tehlikeli eşyaya ilişkin başta taşınıp taşınmayacağına karar vermek, ardından, güvenli ve sorunsuz bir taşımanın gerçekleştirilebilmesi için hangi tedbirlerin alınabileceğini tespit edilebilmek bakımından, zamanında yapılacak bir bildirim ihtiyacı duyulur¹⁰⁰⁰. Yangın veya patlama tehlikesi, ambarlara, tanklara, borulara, pompalara, kapaklara veya başka bir yere zarar verme tehlikesi, tortulaşmanın görülüp görülmediği, yapışkan olup olmadığı, buharlaşıp buharlaşmadığı gibi eşyanın tehlikeli niteliği bildirilmelidir¹⁰⁰¹. Bu sebeplerle, taşıtan, tehlikenin niteliği ve alınacak önlemler hakkında bildirimde bulunmakla yükümlüdür (HGB § 483).

Normal haliyle tehlikeli sayılmayan fakat bozulma veya çürüme gibi form değişikliği sebebiyle gemide taşınan diğer yükler üzerinde tehlike yaratan yükler, bu kapsamda tehlikeli eşya sayılamaz¹⁰⁰². Ancak, belirli tip eşyayla taşındığı takdirde tehlike yaratabiliyorsa, bu durumda tehlikeli adletmek ve bu özelliğine uygun olarak

⁹⁹⁸ Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 163.

⁹⁹⁹ “Tehlike teşkil edebilecek yükler, bir taşıyan veya ifa eden taraf, yüklerin insanlara, yüklere veya çevreye yönelik fiili bir tehlike teşkil etmesi veya yüklerin mantık çerçevesinde taşıyanın sorumluluk süresi içinde insanlara, yüklere veya çevreye yönelik fiili bir tehlike teşkil edebilecek olması durumunda, söz konusu yükleri teslim almayı veya yüklemeyi reddedebilir veya yüklememe, imha etme veya yükleri zararsız hale getirmek de dahil olmak üzere, başka önlemler alabilir” (RK m. 15).

¹⁰⁰⁰ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 104.

¹⁰⁰¹ Williams, *Chartering Documents*, s. 4.

¹⁰⁰² Ülgener, “Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri”, s. 623.

taşımak gerekir¹⁰⁰³. Belirlenen limanlarda taşınması hukuken yasak eşya da olabilir. Örneğin şeriâtın hakim olduğu bir ülkede içki taşınması gibi. Tehlikeli eşyalar mevzuatta sayılanlarla sınırlı değildir, benzer niteliklere sahip olanlar da tehlikeli eşya sayılır.

Tehlikeli eşyaya ilişkin bilgilendirme yükümlülüğünün ihlali durumunda taşıtanın sorumluluğu, Anglo-Amerikan ve Alman Hukuku'nda (HGB § 488) olduğu gibi kusursuz sorumluluk esasına bağlanmıştır¹⁰⁰⁴. TTK m. 1148/1'e göre, denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleyen, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi, doğru bildirimde bulunma yükümlülüğünün ihal edilmesinden dolayı sorumludur. Bu hâlde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hâle getirmeye yetkilidir (TTK m. 1148/1). Bu kural, gemideki diğer eşyalar ve insaların korunması esasına dayalıdır. Kaptan, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bildiği hâlde, yüklemeye onay vermişse, eşya gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye soktuğu takdirde aynı şekilde hareket etmeye yetkilidir. Bu hâlde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmin etmekle yükümlü değildir. Müşterek avarya hâlinde zararın paylaşılmasına ilişkin hükümler saklıdır (TTK m. 1148/2).

Tehlikeli eşya, gizlice yükelenen eşya ve yüklenmesi caiz olmayan eşya ile ilgili hükümler Kanunda emredici olarak düzenlendiğinden, taşıtan ve yükletenin anılan hususlardan doğan sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar kesin hükümsüzdür (TTK m. 1243).

3.2 Eşyayı Ambalajlama ve İşaretleme Yükümlülüğü

Taşımaya konu eşyaların, gemiye, gemide taşınan diğer eşyalara veya insanlara zarar vermemesi gerekir. Bu nedenle, taşıtan veya temsilcisi, sözleşmede taşınmasını kararlaştırılan eşyayı, donatılmış ve hazır bir şekilde (*furnish the agreed cargo*) taşıyana teslim etmelidir¹⁰⁰⁵. Eşyanın hazır hale gelmesine yarayan başlıca işlemler, ambalajlama, paketleme, markalama, numaralandırma ve işaretleme işlemleridir. Bu

The Giannis NK (1968) davasında, yer fıstığı yükü, tahıl yüküyle birlikte taşındığında etkileşime girerek böcek istilasına sebep olduğundan, tehlikeli eşya olarak değerlendirilmiştir. Karar için bkz. (<http://westlaw.co.uk/>, erişim: 27.12.2016).

¹⁰⁰⁴ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 601.

¹⁰⁰⁵ Atabek, *Eşya Taşıma Hukuku*, s. 184; Furmston, *Commercial Law*, s. 208.

işlemler, eşyanın nasıl üretildiğini, özelliklerini ve nasıl paketleneceğini bilen taşıtan tarafından yerine getirilir¹⁰⁰⁶. Ancak, tarafların anlaşmasıyla bu işlemlerin taşıyan tarafından yapılacağı kararlaştırılabilir.

Taşıtanın eşyayı teslim şekliyle ilgili TTK'da, LVK'da ve HK'da herhangi bir hüküm mevcut olmamasına karşın, RK m. 27 ile birlikte taşıtanın bu yükümlülüğü somutlaştırmaktadır. "Taşıma için teslim etme" başlığı altında düzenlenen maddenin birinci fıkrasına göre, taşıma sözleşmesinde aksi yönde anlaşmaya varılmadığı sürece, taşıtan yükleri taşınmaya hazır halde teslim edecektir. Her durumda, taşıtan, yükleri, yüklenmeleri, elleçlenmeleri, istiflenmeleri, bağlanmaları ve sabitlenmeleri ve boşaltılmaları da dahil olmak üzere, planlanan taşımaya dayanabilecek ve kişisel veya maddi hasara neden olmayacak durumda teslim edecektir. Her ne kadar bu düzenlemenin şimdilik bağlayıcılığı bulunmasa da, içeriğinde yer alan yükümlülüklerin taşıma sözleşmesinden doğduğunu ve taraflar açıkça sözleşmede kararlaştırmaları bile örtülü olarak var olduğunu kabul etmek gerekir. Ayrıca, TTK m. 1182'de, zararın ambalajın ve işaretlerin yetersizliğinden yahut taşıtan, yükleten veya bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmallerinden doğması durumunda taşıyanın kusursuz sayılacağına ifade edilmesi, taşıma esnasında eşyanın zarara uğramaması için taşıtanın gerekli önlemleri alma yükümlülüğünün bulunduğunu göstermektedir. Revizyon sonrası, Almanya'da konu açıkça kanunda yer almış ve HGB (§ 484)'de eşyanın niteliğine göre ziya ve hasara uğramasına engel olacak şekilde ambalajlama ve işaretleme yapılmaması gerektiği ifade edilmiştir.

Ambalajlama, taşınacak olan eşyayı dış etkenlerden korumak ve onun dışarıya tesirini önlemek amacıyla, kap ve zarf gibi araçların içine konulması veya sarılması işlemidir¹⁰⁰⁷. Ambalajlamanın ayırt etme ve yükleme ve boşaltmada kolaylık sağlama fonksiyonları da bulunmaktadır¹⁰⁰⁸. Ambalajlamanın gerekip gerekmediği izâfi bir kavramdır¹⁰⁰⁹. Bu çerçevede öncelikle, eşyanın niteliğine göre ambalajlamanın gerekip gerekmeyeceğine bakılması gerekir¹⁰¹⁰. Örneğin, otomobil ve ağır makineler için gerekmezken; cam eşya bakımından elzemdir¹⁰¹¹. Normal taşıma şartlarında ambalajlanmadığı halde taşımanın koşullarına mukavemet

¹⁰⁰⁶ Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 137.

¹⁰⁰⁷ Eminoğlu, "Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu", s. 32.

¹⁰⁰⁸ Eminoğlu, "Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu", s. 32.

¹⁰⁰⁹ Yavaş, *Konteyner*, s. 132.

¹⁰¹⁰ Ziya Akıncı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 108.

¹⁰¹¹ Ziya Akıncı, *CMR*, s. 108.

gösterebilen bir eşyanın ambalajlama ihtiyacı olduğu söylenemez¹⁰¹². Ambalajlama gerekliliği tespit edildikten sonra, yolculuğun takip edileceği rota, mevsim koşulları, yolculuğun muhtemel süresi, geminin özellikleri gibi unsurlar ambalajlamanın türü ve niteliği belirleyecektir¹⁰¹³. Eşyalar özellikle ıslanma, paslanma, çürüme, bozulma, rutubetlenme türünden tehlikelere karşı eşyayı koruyabilecek kapasitede ve diğer eşyalara zarar vermeyecek şekilde ambalajlanmalıdır¹⁰¹⁴. Bu kapsamda, yükten kolaylıkla sıyrılmayan, kutulama, sandıklama, bandajlama ameliyelerinin yapılması gerekir¹⁰¹⁵. Ticari teâmüller, ambalajlamanın muhtevâsı noktasında bize yol gösterici olacaktır¹⁰¹⁶. Burada, ambalajlamanın muhtevâsını olağan hâl ve koşullara göre tespit etmek gerekir¹⁰¹⁷. Yoksa, gemi kazası veya olağanüstü bir fırtına neticesinde gemi ve yükün savrulmasından sonra ambalajın yırtılarak eşyanın diğer eşyalara zarar vermesi durumunda ambalajlamanın eksikliğinden bahsedilemez¹⁰¹⁸.

Şeklen yapılmış bir ambalajlama tek başına yeterli değildir, taşımanın niteliğine uygun şekilde, eşyanın kendisinin, başka eşyaların ve geminin zarar görmesini engelleyecek şekilde ambalajlama yapılmalıdır¹⁰¹⁹. Aksi takdirde, ticari bakımdan ambalaj sayılmasına karşın korumaya yeter derecede olmayan bir ambalajlama, taşıtanın sorumluluğuna yol açacaktır¹⁰²⁰. Ambalajlama yalnızca eşyanın olumsuz dış etkenlerden korunmasını sağlamakla kalmaz, gemide taşınan diğer yüklere, gemiye ve gemi adamlarının zarara uğramasına da engel olur. Ambalajlamayı taşıtana ait bir yükümlülük olarak değerlendirmemizin asıl sebebi de budur. Zira ambalajsız bir eşyanın yükleme, boşaltma veya taşıma esnasında zarar görmesi ve etrafına da zarar vermesi muhtemeldir. İşaretlemedeki eksiklik ve yanlışlıklar da, eşyanın diğer eşyalarla karışarak taşıyanın işini güçleştirebilir veya yanlış teslim yol açabilir. Bu yükümlülük özellikle tehlikeli eşya bakımından ayrı bir önem arz eder.

¹⁰¹² Aydın, *CMR*, s. 78.

¹⁰¹³ Engin Erdil, *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi)*, 2. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015, s. 112.

¹⁰¹⁴ Leue, *Praxis*, s. 15.

¹⁰¹⁵ Leue, *Praxis*, s. 16.

¹⁰¹⁶ Akan, *Yüke Özen*, s. 97.

¹⁰¹⁷ Erdil, *CMR*, s. 112.

¹⁰¹⁸ Erdil, *CMR*, s. 112.

¹⁰¹⁹ Ercan Erdem, *(CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre) Karayolu Taşıma Hukuku*, Ankara: Bilge Yayınevi, 2013, s. 328.

¹⁰²⁰ Adıgüzel, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 169. Taşınan eşyanın ambalajdan akmasına, sızmasına, taşınmasına, kırılmasına, dökülmesine, herhangi bir şekilde hasar veya ziyaa maruz kalmasına ya da yol açmasına neden olabilecek bir ambalajma, yetersiz bir ambalajlama olacaktır, bkz. Eminoğlu, “Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu”, s. 32; Karan, *CMR*, ss. 193-194.

Eşyanın usulüne uygun ambalajlanmasının yanı sıra, eşyanın cinsine ve paketleme durumuna uygun ekipman kullanılmalıdır. Aksi hâlde, eşya yeteri kadar korunaklı olsa dahi, zarar görme ihtimali doğabilir. Uygulamada, çuvalla taşınan eşyanın sapanla yükleme ve boşaltılması tercih edilirken, sandıkla taşınan yaş meyve ve sebzenin prensip olarak tahta paletlerle yükleme ve boşaltılması yapılır. Dökme yüklerdeyse, kepe, kazan, elevatör ve pnömatis gibi araçlardan istifade edilir¹⁰²¹.

Eşyanın tanımlanabilmesi, teşhisinin sağlanabilmesi ve diğer eşyalardan ayırt edilebilmesi için, gerekli olan marka ve işaretlemelerin yapılması gerekir¹⁰²². Marka ve işaretlemeler, bir anlamda taşınan eşyanın kimlik kartı (*personal ausweis*) niteliğindedir ve yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin usulüne uygun şekilde yapılmasına yarar¹⁰²³. Dolayısıyla, işaretlemelerin, yükün teşhisini ve diğer yüklerle karıştırılması önleyebilecek kabiliyette olması gerekir¹⁰²⁴. Bu doğrultuda, işaretlemelerin anlaşılabilir bir dilde ve yeterli büyüklükte yapılması ve deniz suyu ve nem gibi dış etmenler tarafından silinmesini engelleyici tedbirlerin alınması gerekir¹⁰²⁵. Liman ve rıhtım idarelerinin hazırladıkları yönetmelikler, işaretlemelerin nasıl yapılacağı hususunda taraflara yol göstermektedir¹⁰²⁶. Özellikle ihracat ve ithalat işlemlerine konu olan taşımalarda eşyanın ayırt edici işareti, sipariş numarası, brüt ve net ağırlığı, gönderilenin ismi, teslimat adresi, menşenin etiketlerde varlığı aranmaktadır¹⁰²⁷. Aksi durumda, varma limanında eşyanın teslimi gecikebilir veya yanlış kişilere teslim edilebilir. Taşıyanın işaretlemelerde yer alan bilgileri araştırma yükümlülüğü bulunmamaktadır¹⁰²⁸. Taşıyanın koniementodaki beyanlarla yük üzerindeki işaretlemeleri karşılaştırması ve tutarsızlık durumunda koniementoya kayıt düşmesi yeterlidir.

Marka, eşyanın ayırt edilmesini temin etmek üzere konan ve çoğunlukla rakam ve harflerden oluşan işaretlerdir¹⁰²⁹. Bu işaretler, yükle ilgilileri tanıtmaya yarayan simgelerdir ve genellikle söz konusu kişilerin ticaret unvanları veya işletme

¹⁰²¹ Demirkıran, *Konişmento*, s. 54.

¹⁰²² Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 245.

¹⁰²³ Leue, *Praxis*, s. 17.

¹⁰²⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 28.

¹⁰²⁵ Leue, *Praxis*, s. 17; Akan, *Yüke Özen*, s. 98.

¹⁰²⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 28.

¹⁰²⁷ Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 353; Leue, *Praxis*, s. 16.

¹⁰²⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 28.

¹⁰²⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 79.

adlarından oluşurlar¹⁰³⁰. Markalar, eşyaların veya ambalajlı olmaları halinde kapların yahut zarfların üzerine basılmalı ve normal şartlar altında, yolculuğun sonuna kadar okunaklı kalacak şekilde yazılmalıdır¹⁰³¹. Her eşyaya, diğerlerinden ayırt edilmesini sağlayacak nitelikte markaların verilmiş olması pratik açıdan zorunludur. Taşıtan veya yükleten bunları yapmayı reddeder veya zaman darlığı sebebiyle yapamazsa, taşıyan, giderleri taşıtana ait olmak üzere eşyanın üzerine marka (*Schiffsmarken*) veya pul (*Schiffs stampft*) koydurabilir¹⁰³². Belirtelim ki, bu taşıyana ait bir yükümlülük değildir. Taşıyanın bunu yapmaması, sorumluluğuna yol açmaz. Fakat, eşya ambalajsızsa veya işaretlemeleri yeterli değilse, bu durumun konişmentoya dercedilmesi gerekir.

Ambalajlama ve işaretlemenin taşıtanın yükümlülüğünde olduğuna dair açık hüküm olmamakla birlikte, denizcilike teamülleri ve TTK m. 1182’de yer alan kurtuluş halleri göz önünde bulundurulduğunda, bu işlemlerin hemen hemen her durumda taşıtan tarafından halledildiği görülmektedir. Çok istisnai olarak görülebilmekle birlikte, eğer ambalajlama veya işaretleme ameliyesi taşıyan tarafından üstlenilmişse, taşıyan bu konunun yetersizliğinden dolayı sorumlu kalmaya devam eder¹⁰³³. Ancak, bu durumda dahi, taşıtan veya yükleten eşyanın farklı bir ambalajlama yöntemi varsa bunu belirtmek durumundadır¹⁰³⁴.

Taşıyan, sorumluluğunun gündeme geldiği hâllerde, kendisine teslim edilen eşyanın yolculuğun muhtemel tehlikelerine uygun olarak paketlenmediğini, sandıklanmadığını veya sarılmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir¹⁰³⁵. Uygun paketlenme, yolculuğun koşullarına ve ticari teamüllere dikkate alınarak yapılmalıdır¹⁰³⁶. Buna karşın taşıyan, uygunsuz şekilde paketlenen eşyayı temiz konişmento altında taşımayı kabul etmişse, gönderilene karşı, eşyanın bu niteliğine özel önlemler alınmadığı için sorumlu olacaktır¹⁰³⁷. Ayrıca, ambalajlamadaki gözle

¹⁰³⁰ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 401.

¹⁰³¹ Faysal Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017, s. 115.

¹⁰³² Leue, *Praxis*, s. 15.

¹⁰³³ Yavaş, *Konteyner*, s. 132.

¹⁰³⁴ Akan, *Yüke Özen*, s. 97.

¹⁰³⁵ *Basche v. Silver Line* (1940). <http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/110/60/1505524/>, erişim: 06.05.2017).

¹⁰³⁶ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 629.

¹⁰³⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 629.

görülür eksikliklerin konişmentoya kaydedilmesi gerekir¹⁰³⁸. Aksi takdirde, bunlardan kaynaklanan zararlardan dolayı taşıyanın sorumlu olduğu karinesi işlemeye devam eder. Burada taşıyandan uzman bir kişi gibi eşyanın niteliği ve ambalajlamanın gerekliliği ve kapsamını değerlendirmesini beklenemez¹⁰³⁹. Taşıyandan beklenen, harici görünümünde herhani bir delik, paslanma, çürüme olup olmadığını kontrol edilmesidir¹⁰⁴⁰. Bunun dışında, yetersiz ambalajlanan eşyanın, gemide bulunan diğer yüklere zarar vermeyecek şekilde istiflenmesi gerekir¹⁰⁴¹.

Taşıtan ve yükletenin sorululuğu kural olarak kusura dayalı bir sorumluluktur. Taşıtan ve yükleten, kendilerinin veya adamlarının kusurundan kaynaklanmış olmadıkça, taşıyanın veya fiilî taşıyanın, geminin zıyaı veya hasarı dolayısıyla ya da diğer bir sebeple uğradığı zarardan sorumlu değildir (TTK m. 1208/1). Ancak, eşyanın usulüne uygun şekilde teslim edilmemesinde, taşıtan veya yükletenin kusuru bulunduğu takdirde, ortaya çıkan zararların tazmini gerekecektir. Bunun dışında, yetersiz ambalajlama ve işaretleme, objektif bir riziko sınırlamasıyla (*objektiven Risikoausschluss*) karşılaştığından, poliçenin teminat kapsamı dışında bırakılmaktadır¹⁰⁴². Dolayısıyla, ortaya çıkan zararlar sigortacı tarafından karşılanmamakta, taşıtan zararı kendi başına üstlenmektedir.

Kural olarak, ambalajlamadaki ve işaretlemedeki eksiklikler nedeniyle ortaya çıkan zıya ve hasardan dolayı taşıyan sorumlu değildir. Buna karşın, ambajlama ve işaretlemenin yeterli olduğu, bu ambalaj ve işaretlemeyle taşımanın hasarsız ve eksiksiz şekilde tamamlanabileceği ve zararın taşıyana yüklenebilecek bir sebepten kaynaklandığını ispat etmek suretiyle, taşıyanı sorumlu tutmak mümkündür¹⁰⁴³. Taşıyanın özen yükümlülüğü çerçevesinde, ambalaj ve işaretlemelerdeki eksiklikler nedeniyle ortaya çıkabilecek zararların önlenmesi ve azaltılması için tedbirli bir taşıyan olarak üzerine düşen görevleri yerine getirmesi gerekir. Bu kapsamda, eşya kendisine teslim edilirken eşyanın hazır olup olmadığına bakacak, belirgin bir eksiklik durumunda karşı tarafa haber verecektir¹⁰⁴⁴. Gözle görülmeyen bir eksiklik

¹⁰³⁸ Ambalaj olarak kullanılan sandıkların dayanıksız tahtalardan üretilmiş olması veya konteynerlerin dış yüzeyindeki çatlak ve ezikler, gözle görülebilir yetersizliklerdir, bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s. 132.

¹⁰³⁹ Erdil, *CMR*, s. 113.

¹⁰⁴⁰ Süleyman Kıran, *Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015, s. 51.

¹⁰⁴¹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s. 133.

¹⁰⁴² Torsten Betzel, *Die Reform der Haager Regeln*, s. 91.

¹⁰⁴³ Kaya, “*CMR-II*”, s. 257.

¹⁰⁴⁴ Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 114.

sebebiyle ortaya zarar tehlikesi çıkmışsa, bunun bertaraf edilmesi için gerekli tedbirleri alacaktır¹⁰⁴⁵. Yetersiz ambalajlama ve işaretleme söz konusu olduğunda, taşıtanı uyarmalıdır¹⁰⁴⁶. Taşıyan, bu çerçevede üzerine düşenleri yerine getirmemişse, ortaya çıkan zararlardan dolayı sebebiyet verdiği oranda sorumlu tutulabilecektir¹⁰⁴⁷. Taşıtan, ambalajlama veya işaretleme hakkında yeterince bilgi sahibi değilse, taşıma işi komisyuncusu, acente veya broker türünden bir aracı kullanarak bu yükümlülüğünü yerine getirebilir¹⁰⁴⁸.

3.3 Navlun Ödeme Yükümlülüğü

3.3.1 Genel Bilgiler

İki tarafa borç yükleyen bir sözleşme niteliğinde olan yolculuk charterinde taşıyan, eşyanın taşınması taahhüdü karşılığında navlun alacağına hak kazanmaktadır. Navlun, Anglo-Amerikan Hukuku'nda, gemisini yolculuk charterine tahsis eden taşıyanın, bu hizmetinin karşılığı olarak hak ettiği bir tazminat (*compensation*) olarak tanımlanmaktadır¹⁰⁴⁹. Türk ve Alman Hukuku bakımından ise navlun, sözleşme karşılığı ödenecek bir ücret olup, kira veya tazminat niteliğinde değildir¹⁰⁵⁰. Navlun miktarı, ödeme şekli ve zamanı sözleşmede serbestçe kararlaştırılabilir¹⁰⁵¹. Düzenli hat taşımacılığına konu olan kırkambar sözleşmelerinin aksine, yolculuk charterinde navlun, belirli bir tarifeye bağlı olmaksızın arz ve talep dengesine göre taraflarca müzakere edilerek belirlenmektedir. Kanunda navlun ile ilgili hükümler emredici nitelikte olmayıp, tarafların kararlaştırmadıkları hususları düzenleyen yedek ticari hüküm niteliğindedir.

3.3.2 Navlunun Alacaklısı, Borçlusu ve Muacceliyeti

Yolculuk charterinde navlunun ve taşıyana ait diğer alacakların borçlusu kural olarak taşıtandır (TTK m. 1200/1). Alt taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğu

¹⁰⁴⁵ Adıgüzel, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 173.

¹⁰⁴⁶ Adıgüzel, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 169; Eminoğlu, “Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu”, s. 34.

¹⁰⁴⁷ Eminoğlu, “Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu”, s. 34.

¹⁰⁴⁸ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 101.

¹⁰⁴⁹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 340; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 677.

¹⁰⁵⁰ Ahmet Karayazgan, “Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Tespiti”, BATİDER, c. XVI, Sa. 2, 1991, ss. 139-162, s. 140.

¹⁰⁵¹ Ancak bu serbesti, ülkenin içinde bulunduğu savaş, olağanüstü hal vb. durumlarda devlet tarafından, diğer hallerde ulusal ve uluslararası rekabet koşulları (özellikle konferanslar eliyle) ile sınırlanmaktadır, bkz. Karayazgan, “Navlun”, s. 151.

taşımalarda, asıl taşıma sözleşmesinden doğan navlunu ödeme borcu asıl taşıtana; alt taşıma sözleşmesinden doğan navlun borcu ise alt taşıtana aittir. Diğer bir ifadeyle, alt taşıma sözleşmesi bakımından navlun (konişmento navlunu) alacaklısı alt taşıyan; asıl taşıma sözleşmesi bakımından navlun (çarter navlunu) alacaklısı ise asıl taşıyandır. Taşıyanın adının açıkça konişmentoda gösterilmeyip donatanın taşıyan sayıldığı hallerdeyse, donatan navlun alacaklısı olacaktır (TTK m. 1238/2). Uygulamada navlunun genellikle, yükleme limanında brokerlar tarafından veya boşaltma limanında kaptan tarafından tahsil edildiği görülmektedir¹⁰⁵².

Yolculuk çarteri yapıldıktan sonra geminin mülkiyetinin devredilmesi, sözleşmeyi sona erdirmeyeceği gibi tarafların hak ve borçları bakımından da değişiklik yaratmaz¹⁰⁵³. Bu nedenle, aksine anlaşma bulunmadıkça, geminin devri halinde donatan veya taşıyan navlun alacaklısı olarak kalmaya devam eder¹⁰⁵⁴. Geminin yolculukta bulunduğu sırada devredilmesi durumunda ise, devredenle iktisap eden arasındaki ilişkilerde bu yolculuğun kâr ve zararı, aksine sözleşme bulunmadıkça iktisap edene ait olacağından, navlun alacaklısı sıfatına da geminin yeni maliki haiz olacaktır (TTK m. 1002/3).

Yolculuk çarterinde, çoğunlukla varma limanında eşyayı bekleyen, sözleşmenin tarafları dışında bir yükü ilgili gönderilen bulunmaktadır. Gönderilenin taşıtan ile arasında çoğunlukla uluslararası bir mal alım satım sözleşmesi bulunmakta ve buna göre taşıma ücretini de ödemeyi üstlenmekte ve sözleşmede veya konişmentoda bunu belirtmektedirler. Ancak, yolculuk çarteri sözleşmesiyle sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişi gönderilen aleyhine borç altına sokmak mümkün değildir. Bu nedenle, Türk hukuku bakımından, navlunu ödemek gönderilene ait bir yükümlülük olarak nitelendirilemez. Yolculuk çarterinden doğan navlun ve diğer giderlerin ödenmesi, gönderilen eşyanın teslimini talep edebilmesinin bir şartıdır (TTK m. 1203/1). Diğer bir ifadeyle, gönderilen eşyaları teslim almak istiyorsa, edimlerin karşılıklı olması prensibi gereği (*Zug-um-Zug*

¹⁰⁵² Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 321.

¹⁰⁵³ ETK m. 871' de konu açıkça ifade edilmekteyse de, TTK döneminde böyle bir hükme yer verilmemiştir. Ancak, Borçlar Hukuku'nun genel prensiplerinden ahde-vefa ilkesi, gemi mülkiyetinin devrinin, taşıyanla taşıtan arasındaki sözleşmeyi etkilememesini zorunlu kılar. Bu nedenle de, Kanunda açıkça böyle bir hükme yer verilmemesi, aksi sonuca varmayı gerektirmediği gibi eksiklik olarak da nitelendirilemez.

¹⁰⁵⁴ Sevgi Sunal, *Navlun*, s. 101.

Verpflichtung), eşyayı teslim alırken navlunu da ödemek zorundadır¹⁰⁵⁵. Yoksa, taşıyanın gönderileni yükü teslim almaya zorlama (ifa davası veya icra takibi yapabilmesi) imkanı bulunmamaktadır¹⁰⁵⁶. Zira üçüncü şahıs aleyhine sözleşme yapmak olanaklı değildir.

Uygulamada, gönderilen eşyayı teslim almadan önce taşıyanın temsilcisi olan simsar veya acenteye elindeki konişmentoyu ibraz eder. Yetkili hamil olduğu sonucuna varılan gönderilene, navlun ve diğer alacakları ödemesi karşılığında, “teslim ordinosu” (*delivery orders*) verilir, konişmento iade edilmez. Ordininonun ibrazı karşılığında taşıyan veya (eşyanın rıhtım idaresine bırakıldığı durumlarda) rıhtım idaresi eşyayı gönderilene teslim eder¹⁰⁵⁷. Almanya’da ise, ordino verilmez, gönderilenin elindeki konşimentoya “teslim ediniz” şerhi vurulur¹⁰⁵⁸.

Gönderilenin eşyayı teslim alması ile birlikte, kanuni borç naklinin gerçekleştiği kabul edilmektedir¹⁰⁵⁹. Dolayısıyla, gönderilenin navlun borçlusu olabilmesi için, yolculuk charteri sözleşmesi veya denizde taşıma senedinde borçlu olarak gösterilmesi¹⁰⁶⁰ ve eşyanın teslimini talep etmesi şartlarının bir arada bulunması gerekir¹⁰⁶¹. Gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, taşıtan yolculuk charteri sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1207/1). Eşyanın taşıtan tarafından teslim alınmasında boşaltmayla ilgili hükümler, gönderilen yerine taşıtan geçmek suretiyle uygulanır (TTK m. 1207/2). Yolculuk charterinde veya konişmento ya da diğer bir

¹⁰⁵⁵ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 633; Pappenheim, *Seerechts*, s. 544; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 345.

¹⁰⁵⁶ Doğrucu, “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, s. 540.

¹⁰⁵⁷ “...taşıyan ve acentesinin yükleme limanında tanzim edilen konşimentoyu ibraz eden yetkili hamile malı teslimle yükümlü olup, bu işlemi konşimentonun ibraz edilmesi ile konşimentonun sahte olup olmadığını inceleyerek yapacağı, ithalatçıların konşimento asılları ile taşıyan acentesine başvurarak kendilerinin yetkili hamil olduklarını kanıtlamasıyla malları teslim alma talebinde bulunduklarında, taşıyanın bu tarihe kadar işlemiş her türlü masrafı hesaplayarak gönderilenin bu masrafları ödemesi ile liman işletmesine teslim talimatını vermesinin gerekeceği, böylece, gönderilenin konşimentoyu taşıyan acentesine ibraz ederek taşıyandan aldığı belge ile (teslim talimatnamesi- muvafakatnamesi) malları teslim alabileceği, konşimentonun yükü teslim almaya yetkili gönderileni tevsik fonksiyonuna sahip olduğu...” [11HD, 2013/15895 E., 2014/16810 K.]. (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 26.12.2015).

¹⁰⁵⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 235.

¹⁰⁵⁹ Sevgi Sunal, *Navlun*, ss. 112-113.

¹⁰⁶⁰ Konişmentoda yer alan “navlun varma limanında ödenecektir (*freight collect*)” kaydı gönderileni borç altına sokmaya yeterli görülmektedir, bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 95.

¹⁰⁶¹ [11.HD, 2014/9906 E. , 2014/20194 K.]. (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 20.12.2015).

denizde taşıma senedinde gönderilenin navlunu ödeyeceğine dair bir kayıt bulunmaması halinde ise, navlun borcu yine taşıtan üzerinde kalacaktır¹⁰⁶².

Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğinin kararlaştırıldığı durumlarda, taşıyanın sözleşmede veya taşıma senedinde belirlenen navlun ve diğer giderlerin kendisine ödenmediği takdirde, eşyayı gönderilene teslimden kaçınma hakkı (*Zurückbehaltungsrecht*) bulunmaktadır¹⁰⁶³. Böylece, eşyayı teslim ettikten sonra taşıyanın alacağı tahsil edememe riski bertaraf edilmiş olmaktadır. Bedelin kendisine ödenmemesi durumunda eşyanın tesliminden kaçınma, taşıyan bakımından hak olmanın yanında aynı zamanda külfet teşkil etmektedir. Zira, eşyayı navlun ve diğer giderleri tahsil etmeksizin gönderilene teslim etmiş olan taşıyan, gönderilenden istenebilecek olan alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez (TTK m. 1205/1). Ancak, taşıtanın, taşıyanın zararına olarak sebepsiz zenginleştiği oranda, taşıyan taşıtana rücu edebilir (TTK m. 1205/1).

Taraflarca yolculuk charteri sözleşmesinde veya taşıma senedinde aksi kararlaştırılmadıkça navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda (*freight collect*) ve her hâlde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur (TTK m. 1197/1). Böylece risk taşıyan üzerinde kalmakta ve eşyanın varma limanında navlunun tahsiliyle taşıyan muhatap olmaktadır¹⁰⁶⁴. Taraflar navlunun sözleşme akdedildikten sonra peşin olarak¹⁰⁶⁵ (*prepaid/advance freight*) veya belirli bir günde¹⁰⁶⁶ ödenmesini kararlaştırabilirler¹⁰⁶⁷. İngiliz Hukuku'nda, navlunun peşin ödenmesi kararlaştırılmışsa, geminin veya eşyanın tamamen zayi olması sebebiyle eşyanın teslim edilememesi taşıyanın navlun alacağını etkilememekte, dolayısıyla navlunun iadesi de söz konusu olmamaktadır¹⁰⁶⁸. Bu hukuk sistemi bakımından önemli olan

¹⁰⁶² Navlun sözleşmesi veya taşıma senedinde böyle bir kaydın bulunmaması halinde gönderilen, boşaltma masrafları haricinde herhangi bir borç altına girmez (TTK m.1167/1). Boşaltma masraflarının da taşıyana veya taşıtana ait olacağına dair bir kayıt bulunduğu takdirde, gönderilenin maddi anlamda bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

¹⁰⁶³ Wieske, *Transportrecht*, s. 324.

¹⁰⁶⁴ Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 346.

¹⁰⁶⁵ Peşin navlun uygulamada, taşıyanın taşıtana nazaran daha fazla pazarlık kabiliyetine sahip olduğu kuru yük taşımalarında yaygın olarak görülmektedir. Tanker taşımaları ise tam tersine, taşıtanın dominant olduğu taşımlar olduğundan, navlunun teslimi takiben ödenmesi kararlaştırılmaktadır.

¹⁰⁶⁶ FERTIVOY 88 (20. Klotz)' da, navlunun boşaltmanın tamamlanmasından itibaren 72 saat sonra ödeneceği kaydı yer almaktadır.

¹⁰⁶⁷ GENCON 94 formu I. Kısım, 13. Kutucuk navlun oranını ile navlunun peşin mi yoksa teslim de mi ödeneceği, 14. Kutucuk navlunun ödeme biçimi, ülke parası ve varsa faydalanıcı ve banka hesabı ile ilgili bilgileri düzenlemektedir.

¹⁰⁶⁸ Todd, *Carriage of Goods*, s. 106.

navlunun ne zaman kazanıldığıdır. Navluna bir kez hak kazanıldığında, artık bundan sonra olanlar navlun alacağını etkilemez, taşıyanın navlun alacağı korunur. Burada risk taşıtanın üzerinde kalmaktadır.

3.3.3 Navlun Miktarı

Taşımanın hatır için yapıldığı ispatlanmadıkça ücret karşılığı yapıldığı kabul edilir¹⁰⁶⁹. İvazlı bir akit olan yolculuk charterinde, açıkça kararlaştırılmasa dahi, taşıyanın navlun ödenmesini talep hakkı vardır. Bu durumda, “yükleme zamanı ve yerinde mutat olan” navlun ödenir (TTK m. 1195/1). Mutad navlunun tayininde eşyanın cinsi, miktarı ve değeri, güvertede mi ambarda mı taşınacağı, sıra tahdidi, üst üste taşınabilir olup olmaması (*stackable*), taşınacak mesafenin uzunluğu, taşımanın arz ettiği risk vb. hususların dikkate alınması yerinde olacaktır¹⁰⁷⁰. Taşınmak üzere teslim alınan eşya kararlaştırılmış olandan fazla ise, fazlası için de sözleşmede belirlenen miktarın oranlanmasına göre navlun ödenir (TTK m. 1195/2).

Navlunun hesaplanmasında kullanılan en yaygın yöntem, gemide taşınan eşyanın miktarına göre belirlenen navlundur. Navlun birimi (*rate of freight*), hafif yüklerde hacim; ağır yüklerdeyse ağırlık esasına göre tespit edilir¹⁰⁷¹. Tanker taşımalarındaysa “Worldscale” veya “Interscale” hesap birimi kullanılmaktadır¹⁰⁷². Navlun, eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine kararlaştırılmışsa, tereddüt hâlinde, navlun miktarı gönderilene “teslim edilen” (*delivered/intaken quantity*) eşyanın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir¹⁰⁷³ (TTK m.1193/1). Böylece, geminin seferi boyunca taşıyanın kusuru olmaksızın gerçekleşen fire hallerinde (eşyadaki çözülme, nem kaybı, buharlaşma vs.) taşıyanın aleyhine olarak navlun miktarını azaltacakken¹⁰⁷⁴; eşyanın ağırlığında veya hacminde (nemin, sıcaklığın vb. etkisiyle) durumunda taşıyanın lehine olarak navlun artacaktır¹⁰⁷⁵. Öte yandan, tanker taşımacılığında da sıkça rastlanıldığı üzere, tarafların aralarında anlaşarak navlunu gemiye yüklemek için teslim alınan eşya miktarı (*intaken quantity*) üzerinden

¹⁰⁶⁹ Karan, *CMR Şerhi*, s. 31.

¹⁰⁷⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 215; Sevgi Sunal, *Navlun*, s. 41.

¹⁰⁷¹ 1 m³ ü 1000 kg’ dan daha ağır olanlar ağır yük (*heavy cargo*), daha az olanlara hafif yük (*light cargo*) olarak kabul edilmektedir, bkz. Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 118-119.

¹⁰⁷² Karayazgan, “Navlun”, s. 147.

¹⁰⁷³ GENCON 94 ve TANKERVOY 87 formları örnek olarak gösterilebilir.

¹⁰⁷⁴ Buzlu kerestenin yolculuk esnasında çözülerek fire vermesi örnek olarak gösterilebilir.

¹⁰⁷⁵ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 510.

kararlaştırabilmeleri mümkündür¹⁰⁷⁶. Navlunun eşyanın hangi andaki değerine göre belirleneceği açıkça kararlaştırılmamakla birlikte, bazı durumlarda, tarafların zımnen de olsa mutabakata vardıkları sonucuna ulaşılabilir. Örneğin, navlunun peşin olarak ödendiği (*advanced freight*) hallerde, yükleme limanında teslim edilen eşyaya göre hesaplanan navlun taşıtanca ödendiğinden, yedek hüküm niteliğindeki TTK m.1193/1 uygulama alanı bulamaz¹⁰⁷⁷.

Navlun eşyanın ölçüsüne, sayısına veya tartısına göre kararlaştırılmış ve bunlar da konişmentoda gösterilmiş olursa, konişmentoda aksine bir şart olmadıkça, navlun buna göre belirlenir (TTK m. 1240/2). Yolculuk çarterinde belirlenen ölçü birimi ile konişmentoda yer alan biriminin farklı olması halinde ise, navlunun teslim edilen eşya üzerinden hesaplanması gerekir (TTK m.1193/1). Eşyanın içeriğinin belli olmadığına dair kayıtlar (*quantity unknown*), taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olduğundan, navlunun miktarına ilişkin konişmentoda aksine bir şart olarak sayılmazlar (TTK m. 1240/2).

Uygulamada çoğunlukla yüklenen veya teslim edilen eşya mitarına bağlı olarak hesaplanmakla birlikte, navlunun belirli bir ölçü birimine bağlı olmaksızın taşınacak olan tüm eşya için toptan ve sabit bir miktar olarak “götürü (ışkarça) navlun” (*lump sum freight*) şeklinde belirlenebilmesi de mümkündür¹⁰⁷⁸. Özellikle hurda, kütük, boru türünden eşyalar ve karma yükler ile yüksek hacimli ve sözleşmenin kurulması aşamasında tam olarak belirlenemeyen proje yüklerinin (köprü demirleri, kanal boruları vs.) taşınmasında kullanılan bu metod ile gemiye tam yük verilememesinin rizikosu taşıtana devredilmektedir¹⁰⁷⁹. Keza, geminin tamamının veya bir kısmının doldurulması, taşıyanın hak kazanacağı navlun miktarında değişiklik yaratmayacaktır. Yüklenen eşya miktarına bağlı olmaksızın uygulanan bir diğer yöntem “geminin azami yük taşıma kapasitesine¹⁰⁸⁰” (*dead*

¹⁰⁷⁶ Tanker taşımacılığına konu olan dökme yüklerin (petrol vb.) bir kısmı, geminin ambarlarına yapışarak boşaltılamamakta ve zorunlu olarak fire vermektedir. Taşıdığı miktarlardan daha azına razı olmak istemeyen taşıyanlar da, sözleşmelerde navlunun gemiye yüklenmek için teslim alınan eşya üzerinden (*intaken quantity*) hesaplanacağı yönünde kayıtlar koymaktadır. INTERTANKVOY 76 (12. Klot), ASBATANKVOY (2. Klot) ve MOBILVOY 80 (2.Klot) şarterpartileri bu konuda örnek olarak gösterilebilir, bkz. UNCTAD Report 1990, s. 76.

¹⁰⁷⁷ Sevgi Sunal, *Navlun*, s.47.

¹⁰⁷⁸ Furmston, *Commercial Law*, s. 216; Boyens ve Lewis, *Seerecht*, s. 99; Gorton, *Chartering Practice*, s. 186; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 339.

¹⁰⁷⁹ Todd, *Carriage of Goods*, s. 105; Karayazgan, “Navlun”, s. 151; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 287.

¹⁰⁸⁰ Geminin denizcilik kuralları gereği taşıyabileceği en fazla yük miktarını (*full and down*) ifade etmektedir ve iki şekilde hesaplanabilir:

weight cargo capacity) göre navlundur. Tam charter sözleşmelerinde görülen bu metod, beher ağırlık tonu için belirlenen navlun birimi üzerinden geminin taşıma kapasitesine göre hesaplanır ve böylece peşin navlunda olduğu gibi gemiye tam yük verilmemesinin rizikosu taşıtan üzerinde kalır¹⁰⁸¹. Taşımanın konusunu altın, gümüş, sanat eseri gibi değerli eşyaların oluşturduğu sözleşmeler ile eşyanın değerinin konişmentoya kaydedildiği taşımalarda navlun, “eşyanın değerine göre” (*ad volarem freight*) belirlenmektedir¹⁰⁸². Değere göre navlun tarifesi, düzenli hat taşımalarında uygulanan, yolculuk charterinde pek tercih edilmeyen bir metottur.

Navlunun “zaman üzerine” (*zeitfracht*) kararlaştırılması da mümkündür¹⁰⁸³. Bu durumda, navlun hesabında esas alınacak olan süre, yüklemenin belli bir günde başlayacağı öngörülmüşse o günden; belli değilse yüklemenin başlaması için gerekli hazırlık bildiriminde bulunulduğu günü izleyen günden itibaren işlemeye başlar ve boşaltmanın tamamlandığı güne kadar devam eder, boşaltmanın tamamlandığı günden sonra artık işlemez (TTK m.1194/1-3, m.1152). Safra ile yolculukta ise, yolculuğa hazır olunduğunun haber verildiği günü izleyen günden ve bu haber yolculuğun başlamasından bir gün öncesine kadar verilmemişse, geminin yola çıktığı günden itibaren işlemeye başlar (TTK m.1194/1). Sözleşmede sürastarya öngörülmüşse, sürastarya süresince zaman üzerine kararlaştırılmış navlun işlemez (TTK m.1194/2). Taşıyanın kusuru olmaksızın yolculuk gecikir veya kesilirse, zaman üzerine kararlaştırılmış navlun araya giren günler için de ödenir (TTK m.1194/4). Buna karşın, gecikme veya kesilme, geminin yolculuk sırasında tamiri gerektiren bir durumdan veya bir kamu tasarrufundan kaynaklarsa, zaman üzerine kararlaştırılmış olan navlun işlemez (TTK m.1221/1, m.1222/2).

3.3.4 Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğramasının Navlun Alacağına Etkisi

Taşıyanın navluna hak kazanabilmesi için teslim aldığı eşyayı sözleşmede kararlaştırılan noktada tesellüme yetkili kişilere teslim etmesi gerekir. Geleneksel

1- Geminin yük taşımaya elverişli olan tüm hacmini dolduracak şekilde yükleme (*full*)

2- Geminin taşıyabileceği azami ağırlık miktarınca yükleme (*down*). Bkz. Sevgi Sunal, *Navlun*, s. 51.

¹⁰⁸¹ Karayazgan, “*Navlun*”, s. 151; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 696.

¹⁰⁸² Richter-Hannes, Richter ve Trotz, *Seehandelsrecht*, s. 179.

¹⁰⁸³ Genellikle ne kadar süreceği belli olmayan yolculuklar için başvuru zaman üzerine navlun, yolculuğun muhtemel süresinin önceden hesaplanabilir hale gelmesiyle birlikte, günümüzde nadiren karşılaşılan bir hesaplama yöntemi haline gelmiştir, bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 217; Pappenheim, *Seerechts*, ss. 520-521.

ifadeyle, taşıyanın navluna hak kazanabilmesi için doğru ve tam bir teslimin (*right and true delivery*) yapılması şarttır¹⁰⁸⁴. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, eşyanın teslimindeki başarısızlık navlunun ödenmesine mani olur¹⁰⁸⁵. Eşyanın bir kısmının teslim edilmesi durumunda, yalnızca teslim edilen kısma ilişkin navluna hak kazanılır¹⁰⁸⁶. Eşyanın hasara uğraması ise kural olarak taşıyanın navlun alacağını etkilemez¹⁰⁸⁷. Gönderilen eşyayı zarara uğramış olsa dahi kabul etmek durumundadır¹⁰⁸⁸. Şayet söz konusu zarar eşyadan yararlanma olanağını tamamen ortadan kaldırıyorsa (*practically valueless*), artık eşyayı kabul etmek zorunda değildir¹⁰⁸⁹. Eşya zararından dolayı taşıyanın sorumluluğuna gidilse ve taşıyan tazminat ödemekle yükümlü olsa dahi taşıyan tam navluna hak kazanır¹⁰⁹⁰. Meydana gelen zarardan dolayı navlunun indirilebilmesi de mümkün değildir¹⁰⁹¹. Uğranılan zararlar için ayrıca dava açılması gereklidir. Anglo-Amerikan Hukuku'nda, sözleşmede açık bir hüküm bulunması durumunda sözleşmenin ihlâlinden ve eşya zararlarından doğan tazminat taleplerinin navlundan indirilebileceği kabul edilmektedir¹⁰⁹².

Taşıtanın navlundan dolayı sorumlu tutulabilmesi için eşyanın varma limanında teslim edilmesi şarttır. Anglo-Amerikan Hukuku'nda, eşyanın zayı olması durumunda taşıtanın navlundan sorumlu olmayacağı kabul edilmektedir¹⁰⁹³. Aynı şekilde, Türk hukukunda, TTK m.1199/1 uyarınca, boşaltma süresinin sonuna kadar¹⁰⁹⁴ bir kaza¹⁰⁹⁵ sonucunda zıyaa uğrayan eşya için navlun ödenmez ve peşin ödenmişse geri alınır. Navlun götürü kararlaştırılmış ise, eşyanın bir kısmının zıyayı, navlunun o oranda indirilmesini istemeye hak verir. Starya süresince eşyanın zayı

¹⁰⁸⁴ Hill, *Maritime Law*, s. 229.

¹⁰⁸⁵ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 305.

¹⁰⁸⁶ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 305.

¹⁰⁸⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹⁰⁸⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹⁰⁸⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹⁰⁹⁰ Karayazgan, “Navlun”, s. 153.

¹⁰⁹¹ İngiliz Yüksek Mahkemesi, *The Aries* (1977) davasıyla, navlunun dokunulmaz olduğunu ifade etmiştir ve navlunun kutsallığı (*principle of sacrosancity*) ilkesini geliştirmiştir. Buna göre, navlun alacağını doğuran sebep ile taşıyanın sorumluluğunu doğuran sebepler ayrı olduğundan, navlunun indirilebilmesi mümkün değildir, karar için bkz. (<http://swarb.co.uk/aries-tanker-corp-v-total-transport-ltd-the-aries-hl-1977/>, erişim: 07.05.2017).

¹⁰⁹² Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 321.

¹⁰⁹³ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 186; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹⁰⁹⁴ FIO veya FIOS kayıtları gibi eşyanın boşaltılmadan önce taşıyana teslim edilen hallerde, bu süre “gönderilene teslim anına kadar” anlaşılmalıdır.

¹⁰⁹⁵ Maddede yer alan “kaza” ifadesinden, genel olarak taşıyanın sorumlu olmadığı sebepler anlaşılmaktadır. Aynı yönde bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 211.

olmasının rizikosu taşıyan üzerindedir¹⁰⁹⁶. Sürastaryanın başlamasıyla birlikte navlunun tümü muaccel olur ve karşı edim rizikosu (*Risikobereich*) taşıtananın riziko sahasına geçer¹⁰⁹⁷. Dolayısıyla, sürastarya boyunca taşıyanın kusuru olmadan yükün ziyaa veya hasara uğraması halinde, taşıtan yine de navlunun tamamını, yük zarar görmemiş gibi, ödemek zorunda kalır¹⁰⁹⁸.

Anglo-Amerikan hukukunda kuralın mutlak olmadığı ve sözleşmede navlunu garanti altına alacak kayıtlara yer verilebileceği kabul edilmektedir¹⁰⁹⁹. Gemi ve/veya eşya zayi olsun olmasın anlamına gelen klostlar (*ship and/or cargo lost or not lost clause*) sayesinde, gemi veya yükten birinin zayi olması halinde dahi taşıyan navluna hak kazanmaktadır¹¹⁰⁰. Burada eşyanın teslim edilemesinin riski taşıtan üzerinde bırakılmaktadır. Buna karşın, gemi veya yükün zayi olması, taşıyandan beklenen makul davranış neticesinde değil de, keyfi olarak sözleşme şartlarında sapılması neticesinde gerçekleşmişse, taşıyan bu klozun varlığına rağmen navlun alacağını kaybeder¹¹⁰¹. Kanunda düzenlenen hükümlerin emredici olmadığı göz önünde bulundurulursa, benzer klostların hukukumuza bakımından da geçerli olduğu ve benzer sonuçları doğuracağı kabul edilebilir.

Gaudet v Brown (The Argos) (1872) davasında, İngiltere-Prusya savaşının olduğu dönemde Londra'dan Le Havre'ye petrol taşıyan gemi, usulüne uygun bir taşıma sonunda varma limanına gelmesine rağmen kamu makamlarının engellemesi sebebiyle yükünü boşaltamamıştır. Bunun üzerine tekrar Londra'ya dönmüş ve tam navlunu talep etmiştir. İngiliz Mahkemesi, sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirdiği gerekçesiyle taşıyanın talebini haklı bulmuştur. Taşıyan eşyayı varma limanına getirmiş fakat kendisine sirayet edilemeyecek bir sebepten dolayı eşyaları teslim edemiyorsa navlun alacağına hak kazanılacağı ilkesi, bu tarihten sonraki uyuşmazlıklara istikrarlı şekilde uygulanmaya devam etmiştir.

Ortaya çıkan zıyanın kaza sonucu değil de, taşıyanın sorumluluğunu gerektirecek bir nedenden kaynaklanması halindeyse, navlun alacağı devam eder¹¹⁰².

¹⁰⁹⁶ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 255.

¹⁰⁹⁷ Rolf, *Seehandelsrecht*, s. 255.

¹⁰⁹⁸ TTK madde gerekçeleri, m. 1199.

¹⁰⁹⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹¹⁰⁰ GENCON 94 (Kloz 4/b) ve Multiforum 82 (Kloz 5) örnek olarak gösterilebilir.

¹¹⁰¹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 532.

¹¹⁰² Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 98.

Bu durumda taşıyandan ancak tazminat talep edilebilir¹¹⁰³. Ortada tasarruf edilmiş bir navlun olmadığından navlunun tazminattan indirilmesi mümkün değildir¹¹⁰⁴. Yine, ziyaya yükü ile ilgililere yüklenebilecek bir olay sebep olmuşsa, navlun alacağı devam eder¹¹⁰⁵.

Kaza sonucunda zayı olan eşya için navlun ödenmeyeceği esasına kanun iki istisna getirmektedir. Bunlardan ilki, niteliği itibarıyla, özellikle içinden bozulma, kendiliğinden eksilme ve olağan akma ve sızma yüzünden ziyaa uğrayan eşya ile yolda ölen hayvanlar için, teslim edilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın navlun ödeneceği kuralıdır (TTK m.1199/2). Niteliği gereği kendiliğinden ziyaa uğrayan eşyaların teslim alındığı gibi teslim edilmesinin imkansız olması ve canlı hayvan taşımalarının riskli ve bakımın zahmetli olması sebebiyle, bu türden eşyaların rizikosu taşıyandan alınarak taşıtan ve gönderilenin omuzlarına yüklenmiştir. Öte yandan, bu istisna, kendiliğinden değil de taşıyanın kusuru sebebiyle ziyaa uğrayan eşyalar hakkında uygulanmaz, genel kurala tabi olmaya devam eder.

İkinci istisna, eşyanın müşterek avarya olayında feda edilmiş olması halinde, taşıyanın mahrum kalacağı navlun alacağı için garameye iştirak etme hakkı vardır (TTK m.1199/3). Fırtına, buz istilasası gibi kimsenin kusurunun olmadığı durumlardaysa navlunun kaybı sebebiyle herhangi bir talepte bulunamaz. Bu istisnalar kapsamında olmasa bile, navlunu talep hakkını ortadan kaldıran olaya üçüncü kişinin kusuru yol açmışsa, taşıyan zararının tazminini ondan talep edebilmesi mümkündür.

3.3.5 Navlun Borcunun Ödenmemesinin Sonuçları ve Taşıyanın Navlundan Doğan Hapis hakkı

Navlun ücreti peşin olarak kararlaştırılmış olmasına rağmen ödenmemiş ve edimlerin ifasına henüz başlanmamışsa, taşıyan sözleşmeden dönerek menfi zararlarının tazminini talep edebileceği gibi, sözleşmeyi ayakta tutarak, temerrüt faizi ve bunu aşan zararların tazminini talep edebilir. Ayrıca, navlunun belirli bir günde ödeneceği kararlaştırılmasına rağmen ödenmemişse ve gemi seferine başlamışsa,

¹¹⁰³ *Dakin v. Oxley* (1864). (http://maritimelawdigital.com/uploads/HTML/Dakin_Oxley_1864.htm, erişim: 07.04.2017).

¹¹⁰⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 218. Mümkün olduğu yönünde bkz. Sevgi Sunal, *Navlun*, s. 95.

¹¹⁰⁵ Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 344.

haklı nedenle fesih sebebi teşkil eder. Fesih hakkının kullanılmasıyla birlikte, taşıyan sözleşmeyle bağlı olmaktan kurtulur ve dilerse uğradığı müspet zararların tazminini talep edebilir. Mürekkep yolculuk charterinde, fesih hakkı bir kez kullanıldığı takdirde, taşıyanın diğer seferleri yapma borcu da ortadan kalkmaktadır. Asıl navlun sözleşmesinin sona ermesi, alt navlun sözleşmesinin sona ermesi sonucunu doğurmaz. Bu durumda, taşıma borcunu yerine getiremeyecek durumda olan alt taşıtana karşı, TBK m. 125'ten doğan haklar ileri sürülebilir. Navun hiç veya gereği gibi ifa edilmesine karşın geciken navlun ödemesi kayıtsız şartsız kabul edilmişse, daha sonradan fesih hakkını kullanması dürüstlük kuralıyla bağdaşmaz. Ancak, taşıyanın gecikme faizi ve bunu aşan zararları talep hakkı saklıdır.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda, navlunun tam ve zamanında ödenmesi taşıtan bakımından mutlak bir borç niteliğindedir ve ödenmemesinden kusursuz olarak sorumludur¹¹⁰⁶. Ödememe ve geç ödeme karşısında, dönme (*withdraw*) hakkının kullanılabilmesi için, sözleşmenin akdin temelini (*substantial*) etkilemesi gereklidir¹¹⁰⁷. Sözleşmede aksine kayıt yoksa, taşıyanın gemiyi geri çekebilmesi için önceden ihtarla gerek olmadığı kabul edilmektedir¹¹⁰⁸. Bununla birlikte, çoğu charter parti formunda, taşıtanın navlunu zamanında ödememe durumunda, mehil vermek kaydıyla (*grace period*) gemiyi geri çekme (*withdraw*) ve sözleşmeyi sona erdirmeye (*terminate*) hakkı saklı tutulmaktadır¹¹⁰⁹. Geç ödeme kabul edilmişse artık dönme (*withdrawal*) hakkının kullanılamayacağı kabul görmektedir¹¹¹⁰.

Kural olarak taşıyan, yolculuk charterinden doğan alacaklarının ödenmesinin karşılığı olarak aynı anda eşyayı teslim ile yükümlüdür. Bilindiği üzere ödemezlik def'i, henüz ifa edilmemiş olan edimleri ödemekten kaçınma yetkisi verir. Navlunun peşin olarak kararlaştırılmadığı ve dolayısıyla gönderilene teslimle muaccel olacağı hallerdeyse, varma limanında gönderilence navlun bedelinin ödenmemesi üzerine taşıyanın asli edim yükümlülüğü olan taşıma yükümlülüğüne ilişkin ödemezlik defini ileri sürebilmesi mümkün değildir, zira bu yükümlülüğünü zaten yerine getirmiştir.

¹¹⁰⁶ Schoenbaum, *Maritime Law*, s 692.

¹¹⁰⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s 692.

¹¹⁰⁸ Schoenbaum, *Maritime Law*, s 696.

¹¹⁰⁹ INTERCONSEC 76 (o Klozu), temerrüd durumunda taşıyanın taşıtana ihbar yapacağı ve eğer ihbardan itibaren 96 saat içerisinde ödeme yapılmazsa diğer seferlerin yapılmak zorunda olmayacağını düzenlemiştir.

¹¹¹⁰ *Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co.* (1971). (<http://www.justcite.com/Document/b2udn5atoSaaa/empresa-cubana-de-fletes-v-lagonisi-shipping-co-ltd>, erişim: 04.04.2017).

Hâl böyle iken, üzerine düşen edim yükümlülüğünü hakkıyla yerine getirmiş olan taşıyanın, navlun bedelini alamama riskine karşı özel bir korumaya ihtiyacı olduğu açıktır¹¹¹¹. İşte, bu ihtiyaca cevap vermek adına Kanun koyucu, TTK m. 1201 vd. düzenlenen hükümlerle taşıyana, yolculuk çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkı tanımıştır¹¹¹².

Hapis hakkı (*lien*), kanunda belirtilen şartların gerçekleşmesi durumunda, alacaklıya zilyetliğinde bulunan ve geri vermesi gerekli olan borçluya ait taşınır mallar ve kıymetli evrakı geri vermeyerek alacağının teminatı amacıyla alıkoyma ve paraya çevirme yetkisi veren bir haktır¹¹¹³. Kanundan doğan bir tür rehin hakkı olan hapis hakkı, taşıyana soyut bir ayni hak sağlar¹¹¹⁴. Alacak hakkını garanti eden ve güvence altına alan hapis hakkı, asıl alacağa bağlı fer'i nitelikte bir haktır¹¹¹⁵.

Türk ve İsviçre Hukuku'nda yer alan fakat Alman Hukuku'na yabancı bir kavram olan hapis hakkı, İsviçre Hukuku'nda “*Retentionrecht*” olarak ifade edilmektedir¹¹¹⁶. Taşıyanın ödenmemiş navlun ve sair ücretler için eşya üzerindeki sahip olduğu hak HGB § 495'te rehin hakkı anlamına gelen “*Pfandrecht*” şeklinde ifade edilmiştir. Bunun sebebi, hapis hakkının Alman Hukuku'nda ayni tesirli olmayıp, ödemezlik def'i gibi şahsi tesirli bir hak olmasıdır¹¹¹⁷. Alman yasa geleneğine uygun olarak yer verilen bu ifade tarzına rağmen muhtevası itibariyle hak, Anglo-Amerikan ve Türk-İsviçre Hukuk düzenlerindeki hapis hakkıyla bağdaşır

¹¹¹¹ Ödemezlik defi-hapis hakkı ilişkisiyle ilgili detaylı yorum için bkz. Budak, Ali Cem; *İcra ve İflas Hukukunda Kiralayanın Hapis Hakkının Kullanılması*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2003, ss. 23-24.

¹¹¹² Eşya üzerindeki hapis hakkı, ETK döneminde, gemi alacaklısı hakkından ayrılması amacıyla (mehaz Alman Kanunu'ndaki “*Ladungsglaubigerrecht*” ifadesinin karşılığı olarak) “yük alacaklısı hakkı” şeklinde düzenlenmişti ve hukuki niteliği (ayni mi yoksa şahsi karakterli mi olduğu) hususunda tartışmalar mevcuttu. Mevcut düzenlemeyle birlikte konu açıklığa kavuşmuş ve mevzuatlar arasında uyum sağlanmıştır.

¹¹¹³ Mehmet Ayan, *Eşya Hukuku-III (Sınırlı Ayni Haklar)*, 6. Bası, Konya: Mimoza, 2014, s. 6; Sirmen, *Eşya Hukuku*, s. 616; Oğuzman, Seliçi ve Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, s. 830. İmre, hapis hakkını, şu şekilde formülize etmiştir: Hapis Hakkı = defi + ayni hak + nakde tahvil, bkz. Zahit İmre, “*Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik*”, İÜHFİM, c. XVII, Sa. 3-4, 1952, ss. 744-781, s. 746.

¹¹¹⁴ Oğuzman, Seliçi ve Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, s. 830-831; Sirmen, *Eşya Hukuku*, s. 616; Şamil Demir, “*Kiralayanın Hapis Hakkı*”, Ankara Barosu Dergisi, c. 4, 2013, ss. 53-77, s. 54; Haluk Nami Nomer ve Mehmet Serkan Ergüne, *Eşya Hukuku (Rehin Hukuku)*, II. Cilt, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016, s. 121; Muhittin Doğrucu, *Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı*, İstanbul: Alfa, 1997, s. 12. Ayni hak olmadığı yönünde bkz. R. Cem Dinar, *(Türk Medeni Kanunu Kapsamında) Hapis Hakkı*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, s. 14.

¹¹¹⁵ Eren, *Borçlar Genel*, s. 23.

¹¹¹⁶ Taşıyanın hapis hakkı İsviçre'de OR art. 451 ile düzenlenmiştir.

¹¹¹⁷ Alman Medeni Kanunu (BGB) § 273'te yer alan hak, borç ifa edilmediği takdirde alacaklıya eşyayı alıkoyma hakkı (*zurückbehaltungsrecht*) vermektedir.

niteliktedir¹¹¹⁸. Hapis hakkı, Türk, Alman ve Amerikan Hukuku'nda aynı hak olarak değerlendirilirken, İngiliz Hukuku'nda sözleşmeden doğan (*contractual*) zilyetliğe dayalı (*possesory lien*) bir hak olduğu kabul edilmektedir¹¹¹⁹. Bu etkinin bir sonucu olarak, İngiliz Hukuku'nda hapis hakkı taşıyana yalnızca eşyanın tesliminden kaçınma hakkı vermektedir.

Hapis hakkı başlıca iki olanak tanır. İlki, hapis hakkının kullanılmasına yol açan borç ödenmedikçe, eşyayı teslim etmekten kaçınma hakkıdır. İkincisiyse, hapsedilen eşyaların teslimine bağlı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini talep hakkıdır. Bu hakkın kullanılabilmesi için borçluya bildirimde bulunulması şarttır (TMK m. 953). Eğer borçlu, alacağı karşılamaya yetecek miktarda teminat verirse, paraya çevirme hakkı kullanılamaz (TMK m. 953). Teminat, alacağı karşılamaya yetecek nitelikte olması kaydıyla, aynı veya şahsi nitelikte olabilir. Alt navlun sözleşmesinin söz konusu olduğu taşımalarda teminatın, asıl taşıyanın asıl taşıtandan olan alacaklarını güvence altına alacak mahiyette olması gerekir¹¹²⁰. Hapis hakkı, eşyayı kullanma veya kullandırma hakkı vermez. Aksine, taşıyanın eşya üzerinde özen yükümlülüğü devam ettiğinden, hapis hakkının kullanıldığı süre boyunca eşyanın saklanması ve korunması gerekir¹¹²¹.

Hapis hakkı kendiliğinden hüküm ifade etmez, muhakkak taşıyan tarafından ileri sürülmesi gereklidir¹¹²². Bu da eşyanın teslim talebinin reddi şeklinde tezahür eder. Hapis hakkı, eşya, kural olarak taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder. Bununla birlikte, teslimden sonra dâhi, otuz gün¹¹²³ içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür (TTK m.1201/1). Kural olarak, eşya üzerinde zilyetlik kaybedildiği takdirde hapis hakkı sona erer¹¹²⁴. Bu andan itibaren zilyetliğin tekrar tesis edilmesi hapis hakkını mevcuda getiremez. Buna

¹¹¹⁸ HGB § 495'te yer alan hak, muhtevası itibariyle üçüncü şahıslara karşı ileri sürülebilen ve gerektiğinde paraya çevrilebilen bir haktır. Hapis hakkıyla ilgili olarak mukayeseli hukuktaki incelemeler için bkz. Franz Studer, *Das Retentionrecht in der Zwangsvollstreckung*, Zürich, 1999, ss. 3-6.

¹¹¹⁹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 707; Baatz/Baatz(edt.), *Maritime Law*, s. 176; Baughen, *Shipping Law*, s. 232; Coghlin ve diğerleri, *Time Charter*, s. 594; Hill, *Maritime Law*, s. 196.

¹¹²⁰ Tahir Çağa, “*Teminat Karşılığında Gemi veya Yükün Serbest Bırakılması*”, BATİDER, c. XV, Sa. 3, 1990, ss. 131-136, s. 135.

¹¹²¹ Dinar, *Hapis Hakkı*, s. 87; Nomer ve Ergüne, *Rehin Hakkı*, s. 121.

¹¹²² İmre, *Hapis Hakkı*, s. 769.

¹¹²³ Alman Hukuku'nda bu süre on gündür (HGB § 495/3).

¹¹²⁴ “...rehin hakkı, yük üzerinde hapis hakkı kullanıldığı veya yük tevdi edildiği yerde bulunduğu sürece bakıdır” [12. HD., E. 2005/8061 K. 2005/12539 T. 10.06.2005] (<http://www.lexpera.com.tr/> erişim:21.9.2016).

karşın, süresi içerisinde eşyanın iadesi için dava açılmış olması veya ihtiyati haciz talep edilmesi halinde hapis hakkını sona ermez¹¹²⁵.

Hapis hakkının alacağa yetecek kadar eşya üzerinde kullanılabileceği genel bir ilkedir. Bunun yanında, TTK m.1201/2 uyarınca hapis hakkı, sadece, üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacakları teminat altına alır. Buna göre, mürekkep yolculuk charterinin söz konusu olduğu durumlarda, hapis hakkı her bir sefer için ayrı ayrı doğacak ve taşıyan bir önceki seferden doğan navlun alacağını sonraki seferde taşınan eşyalar üzerinde kullanamayacaktır¹¹²⁶. Ayrıca, her ne kadar madde ifadesinden taşıyanın bir yolculuktan doğan bütün alacakları için bir eşya üzerinde hapis hakkına sahip olabileceği gibi bir anlam çıksa da, aslında anlatılmak istenen, alacağın hangi eşya için doğmuşsa, hapis hakkının ancak o eşya üzerinde kullanılabileceğidir¹¹²⁷. Buna göre, tam yolculuk charteriyle tahsis edilmiş bir gemide otomobil, kereste ve meyve yükünün taşındığı ve otomobil yüküyle ilgili gümrük vergisinin taşıyanca karşılandığı varsayımında, gönderilen bu masrafı ödemediği takdirde hapis hakkı yalnızca otomobiller üzerinde kullanılabilecektir. Diğer yandan, eşyasını taşımasına rağmen yolculuk charterinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmeyen bir yükle ilgilinin borçları için, diğer yükle ilgililerin eşyaları üzerinde hapis hakkı kullanılamaz.

Bütün eşyalar için tek bir taşıma senedi düzenlenmiş olsa dahi, taşıyan sadece alacaklı durumda olduğu eşya bakımından hapis hakkını kullanabilir. Bu bağlamda, yolculuk charterinde taşınmak üzere kararlaştırılan otomobil, kereste ve meyve yükü için tek bir konişmento düzenlenmiş olsa bile, taşıtan otomobil ve meyve için navlunu ödemiş fakat keresteler için ödememişse; hapis hakkı ancak kereste yükü üzerinde kullanılabilir. Şayet navlun tüm eşya için götürü bir şekilde kararlaştırılmışsa, bu durumda hapis hakkı ancak tüm eşya üzerinde kullanılabilir¹¹²⁸. Eşya yalnız bir yolculuk charteri sözleşmesine dayanılarak taşınmış olup da birden çok taşıma senedine dayanılarak çeşitli gönderilenlere teslim edilecekse, hapis hakkı, her bir denizde taşıma senedine isabet eden alacaklar için ayrı ayrı kullanılır (TTK

¹¹²⁵ Bilgehan Çetiner, *Hapis Hakkı*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010, s. 203.

¹¹²⁶ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 472.

¹¹²⁷ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 212; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 513.

¹¹²⁸ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 468.

m.1204/3). Mürekkep yolculuk  arteri bakımından, geminin ikinci seferindeki eşya üzerinde, ilk yolculuktan doğan alacaklardan dolayı hapis hakkı kullanılamaz¹¹²⁹.

Hapis hakkı sözleşmeden doğan alacaklardan fazla olamayacağından ancak alacağı teminat altına alacak miktardaki eşya üzerinde kullanılabilir (TTK m.1201/3). Taşıyan, a an miktara ilişkin ta ınırı hak sahibine iade etmek zorundadır. Aksi takdirde, hapis hakkının haksız şekilde kullanılmasından doğacak zararları karşılamakla yükümlü olur¹¹³⁰. Bununla birlikte, müşterek avarya ve kurtarma alacakları için taşıyan, eşyanın tümü üzerinde hapis hakkı kullanabilir (TTK m.1201/3). Ayrıca, eşya niteliği gereği bölünebilir nitelikte değilse, alacak miktarı eşyanın değerini açsa bile eşyanın tamamı üzerinde kullanılabilir¹¹³¹. Taşıyanın alacakları hakkında uyuşmazlık çıkarsa, çekişmeli tutar, mahkemece belirlenecek yere yatırılır yatırılmaz, taşıyan, eşyayı teslim etmek zorundadır (TTK m.1202/1). Taşıyan, eşyanın tesliminden sonra, yeterli teminat göstererek yatırılmış olan tutarı çekebilir (TTK m.1202/2). Nitelikleri itibarıyla paraya çevrilmeye elverişli olmayan taşınırlar üzerinde hapis hakkı kullanılamaz (TKM m. 951). Bu doğrultuda, sigorta poliçesi, mektup, telgraf türünden belgeleler ve denizin ortasına dökülmek üzere taşınan çöp ve fabrika atıkları ile haczi kabil olmayan eşyalar üzerinde hapis hakkının kullanılması mümkün deęildir¹¹³². Yine, kamu malı niteliğindeki eşyalar üzerinde de hapis hakkı kullanılamaz¹¹³³.

Hapis hakkının muhatabı kural olarak hakkın kullanıldığı sıradaki yükle ilgilisidir¹¹³⁴. Buna karşın taşıyan, üzerinde hapis hakkı kullandığı eşyanın paraya çevrilmesini istemi , fakat satış sonucunda alacağını tamamen alamamı sa, kendisiyle taşıtan arasında yapılan navlun sözleşmesinden doğan alacaklarını elde edemediği oranda, ta ıtandan isteyebilir (TTK m.1206/1). İngiliz Hukuku'nda, konişmentoda hapis (*lien*) klozuna atıfta bulunuluyorsa, üçüncü kişi konişmento hamiline karşı da ileri sürülebileceği kabul edilmektedir. Aksi takdirde, şahsi etkili olan hapis hakkı yalnızca tarafar arasında netice doğurur.

¹¹²⁹ Williams, *Chartering Documents*, s. 58.

¹¹³⁰ Oğuzman, Seliçi ve Oktay  zdemir, *Eşya Hukuku*, s. 836.

¹¹³¹ Ayan, *Eşya Hukuku-III*, s. 306.

¹¹³² İbrahim Ağsakal, *Yük Alacaklısı Hakkı*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011, s. 23; Doğrucu, *Kanuni Rehin Hakkı*, s. 15.

¹¹³³ Tahir  ağa, "Devlet Malları  zerinde Yük Alacaklısı Hakkı", İBD, c. 61, Sa. 1-2-3, 1987, ss. 653-662, s. 659.

¹¹³⁴  lgener, * arter Sözleşmeleri-I*, s. 473.

Gönderilen, eşyanın teslimini istediği andan itibaren, yolculuk çarteri sözleşmesinden doğan ve Kanunda (TTK m. 1023) öngörülen alacaklar için hapis hakkının kullanılmasına katlanmak zorundadır (TTK m.1204/1). Bu kapsamda; navlun, sürastarya, gümrük vergisi, eşyanın sebebiyet verdiği zararlardan doğan alacaklar ile eşyanın korunması ve bakımı için yapılan ilave masraflar için eşya üzerinde hapis hakkının olabileceği kabul edilebilir¹¹³⁵. Hapis hakkına dayalı olarak yürütülecek takiplerde, borçluya yapılması gereken bildirim ve tebliğler gönderilene yapılır. Gönderilen bulunmaz veya eşyayı teslim almaktan kaçınırsa, bildirim ve tebliğlerin taşıtana yapılması gerekir (TTK m.1204/2).

Navlun ve alt-navlun üzerinde aynı etkinin olması, hapis hakkının eşya teslim edildikten sonra dahi uygulanabilir olabileceği anlamına gelmektedir¹¹³⁶. Alt navlunun kural olarak taşıyana ödenmesi gerekir. Ancak, ödeme yapmak için bildirimde bulunulmasına rağmen taşıyan kayıtsız kalmışsa, alt taşıtanın taşıtana (alt taşıyan) yapacağı ödeme doğru bir ödeme olur ve hapis hakkı artık kullanılamaz hale gelir¹¹³⁷. İngiliz Hukuku'nda şahsi tesirli olan hapis hakkı kural olarak yalnızca tarafları arasında hüküm doğurur. Bu nedenle, hapis hakkının alt navlun sözleşmesine etki etmesi, açıkça sözleşmede yer almasına bağlıdır¹¹³⁸.

Navlunun peşin olarak ödenmesi kararlaştırılmış olmasına karşın taşıyan navlunu tahsil etmemişse, artık eşyalar üzerinde gönderilene karşı hapis hakkını kullanamaz¹¹³⁹. Bu durumda, varma limanında navlun ücreti kendisine ödemezse eşyaları teslimden kaçınması mümkün değildir. Konişmentodan doğan teslim talebi navlunun ödenmesi şartına bağlanmamış ve taşıyan yükün teslimini kayıtsız şartsız kabul etmişse, artık gönderilene karşı hapis hakkını ileri süremez¹¹⁴⁰. Ancak, taşıtanın aynı zamanda gönderilen olduğu durumlarda hapis hakkının varlığı kabul edilmelidir¹¹⁴¹.

Kanuni şartlara uygun olarak hapis hakkını kullanan taşıyan, ihtilaf sonuçlanana kadar eşyayı gemide tutmak zorunda değildir¹¹⁴². Uygun bir depo veya

¹¹³⁵ Çetiner, *Hapis Hakkı*, s. 195.

¹¹³⁶ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 709.

¹¹³⁷ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 709.

¹¹³⁸ Hill, *Maritime Law*, s. 196.

¹¹³⁹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 482.

¹¹⁴⁰ Lars Gorton, "The Liability for Freight", *Scandinavian Studies in Law*, V. 38, 1999, ss. 481-499, s. 491. Aynı yönde bkz. Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 99.

¹¹⁴¹ Kaner, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, s. 99.

¹¹⁴² Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 54.

ardiyede muhafaza edebilir, hatta bu amaçla başka bir limana dahi götürebilir¹¹⁴³. Ancak, taşıyanın eşya üzerindeki özen yükümlülüğü devam eder. Kanun taşıyana taşıdığı bu imkana rağmen her taşıma bakımından hapis hakkına başvurulması hukuken mümkün olsa bile ilave masrafa ve uzun süren bir hukuki sürece maruz kalma riskini barındırdığından, fiilen makul olmayabilir¹¹⁴⁴. Örneğin tanker taşımalarında, teslim edilmeyen eşyayı depolama imkanına sahip olmayan taşıyan, alacağını tahsil edememe riskine rağmen yine de hak sahibine teslim etmek zorunda kalabilmektedir¹¹⁴⁵.

Hapis hakkı kanundan doğduğundan, ayrıca feragat etmedikçe böyle bir hakkın mevcut olduğu kabul edilir. Hapis hakkı üzerinde feragat mümkün olmasına karşın, taraflar aralarındaki anlaşmayla hapis hakkının şartlarında değişiklik yapamazlar¹¹⁴⁶. Diğer bir deyişle, kanunda öngörülen şartlar mevcut değilse taraflar anlaşarak aynı hak niteliğinde bir hapis hakkı ihdas edemezler¹¹⁴⁷. Aynı haklara hakim olan sınırlı sayı ilkesi buna mani olur. Uygulamada sözleşmelere konan *anti-lien* klotu ile feragat vuku bulmaktadır. Öte yandan, hapis hakkını kullanmadan önceden feragat edilse bile, yükte ilgilinin ödemedi acze düşmesi halinde hapis hakkı kullanılabilir hale gelir (TMK m. 952). Aczin bir diğer sonucu da, alacak henüz muaccel olmasa dahi hapis hakkının kullanılabilir olmasıdır (TMK m. 952).

19. yüzyıl ortalarında İngiliz uygulamasında ortaya çıkan kesinti (*cesser*) klotunun¹¹⁴⁸ sözleşmede yer alması, yüklemenin tamamlanmasıyla birlikte taşıtanın sorumluluklarının sona ereceğini ve bunun yerini taşıyanın eşya üzerindeki hapis hakkının alacağını gösterir¹¹⁴⁹. Çartererin menfaatine olan bu klot, taşıtana diğer kişilerin edimlerini ifa etmemesinden dolayı başvurmasına engel olur¹¹⁵⁰. Navlun

¹¹⁴³ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 54.

¹¹⁴⁴ Gorton ve diğerleri, *Chartering Practice*, s. 206.

¹¹⁴⁵ Todd, *Carriage of Goods*, s. 107.

¹¹⁴⁶ İmre, *Hapis Hakkı*, s. 745; Dinar, *Hapis Hakkı*, s. 67.

¹¹⁴⁷ İmre, tarafların aralarında anlaşarak şahsi tesirli bir hapis hakkı yaratabileceğini belirtmiştir, bkz. İmre, *Hapis Hakkı*, s. 745. Aynı yönde bkz. Nomer ve Ergüne, *Rehin Hukuku*, s. 114-115.

¹¹⁴⁸ ASBATANKVOY (21. Klot); BALTIMORE FORM C (cl. 6), MULTIFORM 82 (24. Klot), Norgain 89 (35. Klot). GENCON 76 VE 94 (8. Klot). GENCON 94 formunda, GENCON 76 formundan farklı olarak *lien* klotu *cesser* elementinden ayrılmış ve hapis hakkı alt-navlun sözleşmesinden kaynaklanan alt-navlun ücretlerine de kapsar şekilde genişlemiştir. İki çarter parti formu arasındaki *lien* klotuyla ilgili farklılıklar ve bu farklılıkların sonuçlarıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Erol Ertan, “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Klotun Hukuki Sonuçları”, Tahir Çağa’ya Armağan, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000, ss. 195-200, s. 196 vd.

¹¹⁴⁹ A. Machel Miller, “*Cesser Clauses*”, Tulane Maritime Law Journal, Winter 2001, ss. 74-101, s. 75.

¹¹⁵⁰ Kavin Grindlan, “*Laytime and Demurrage Clauses in Contracts of Sale-How to Make it Work*”, Master Thesis, University of Southampton, s. 8.

ücretini peşin ödeyen taşıtanın başta sürestarya olmak üzere ilave masraflardan dolayı kişisel sorumluluk taşımasından kurtulma amacı taşır¹¹⁵¹. Taşıyan açısından ise, sözleşmeyi akdettiği taşıtanın yerine bilinmeyen bir limanda bilinmeyen bir yük ile ilgiliyle muhatap olmasına yol açabileceğinden tehlikelidir¹¹⁵². Bu kayda rağmen, taşıtan mutlak olarak sorumluluktan kurtulmamaktadır. Hapis hakkının etkili bir çare olmadığı hallerde, bu hakkın kullanılmasına engel olan hukuki ve fiili engelleri ispatlanmak suretiyle taşıtan sorumlu kalmaya devam eder¹¹⁵³. Eşya üzerinde taşıyanın alacağını teminat altına alabilecek nitelikte bir hapis hakkı mevcut değilse, taşıtanın sözleşmeden doğan mali yükümlülüklerden kurtulması söz konusu olamaz. Bu nedenle, kesinti (*cesser*) klozunun aktif olabilmesi için, eşyanın boşaltılacağı zaman hapis hakkının mevcudiyetini koruması gerekir¹¹⁵⁴.

Hapis hakkı genel olarak, borcun gereği gibi ifa edilmesi, yenileme, takas, alacaklı ile borçlu sıfatının birleşmesi, ibra, imkansızlık gibi alacağı sona erdiren sebepler ile hapis hakkına konu eşya veya kıymetli evrakın yok olması yahut değerini tamamen yitirmesi hallerinde sona erer¹¹⁵⁵. Bu arada, tahsil yetkisi bulunan araçlara yapılan ödemede hapis hakkı sona erdirir¹¹⁵⁶. Borç yerine getirilmez ve yeterli güvence de gösterilmezse alacaklı, borçluya daha önce bildirimde bulunarak, hapsedtiği şeylerin teslimi bağlı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini isteyebilir.

3.4 Navlun Dışında Kalan Prim ve Giderlere İlişkin Ödeme Yükümlülüğü

3.4.1 Genel Bilgiler

Yolculuk charterinde taşıtanın asli edim yükümlülüğü olan navlun, şüphesiz taşıyanın akitten beklediği en önemli menfaattir. Bununla birlikte, taşıyanın talep hakkı navlunla sınırla olmayıp, duruma göre sürestarya ücreti, gümrük ve resim giderleri, müşterek avarya garames alacağı, eşyanın tevdi masrafları, eşyanın kurtarılması ve emniyet altına alınması için yapılan masraflar, taşıtanın veya yük ile

¹¹⁵¹ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 709.

¹¹⁵² Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 480.

¹¹⁵³ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 709.

¹¹⁵⁴ Baatz/Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 177.

¹¹⁵⁵ Dinar, *Hapis Hakkı*, s. 113 vd. ; Doğrucu, *Kanuni Rehin Hakkı*, s. 16.

¹¹⁵⁶ Hill, *Maritime Law*, s. 179.

ilgililerin sorumluluğunu gerektiren tazminat talepleri gibi çok çeşitli kalem ücret hakkına sahip olabilir¹¹⁵⁷.

Yolculuk charterinde teknik yönetimle birlikte ticari yönetim de taşıyanda kalacağından, taşıyanın taşıma karşılığında navlun dışında başkaca bir ücret talep edebilmesi sözleşmede veya kanunda bu konuda hüküm bulunmasına bağlıdır¹¹⁵⁸. Taşıyan, kural olarak, navlun haricinde, pey akçesi, prim, bahşiş ve benzeri bir ad altında başkaca bir istemde bulunamaz (TTK m.1196/1). Aksine sözleşme yoksa, gemiciliğin olağan ve olağanüstü giderleri, özellikle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma ve bunlara benzer hizmetlere ilişkin resim ile ücretleri ödemek ve bu giderleri doğuran sebeplere ilişkin önlemleri almak, navlun sözleşmesi hükümlerine göre yükümlü olmasa bile, yalnız taşıyana düşer (TTK m.1196/2). Keza, anılan masraf ve yükümlülüklerin navlun ücretine dahil olduğu kabul edilir. Sözleşmeyle kararlaştırılan navlun, taşıyanın ilgili taşıma bakımından elde edeceği kârı yansıtmamaktadır. Bu miktarın içine giderler, iktisadi ifadeyle maliyetler de dâhildir. Dolayısıyla, sözleşmede belirtilen navlun, net navlun olmayıp brüt navlundur. Hâl böyle olunca, maliyet hesabını iyi yapılması taşıyanın menfaatlerinin zarara uğramaması bakımından hayati önem arz eder.

3.4.2 Yükleme ve Boşaltmada Bekleme Ücreti

Sürastarya ücreti, taşıyanın navlundan başka ücret talep edemeyeceği kuralının kanuni istisnasıdır. Sürastarya, yükleme ve boşaltma sürelerinin yeterli gelmeyeceği düşünülerek, tarafların sözleşmede yer verdikleri ve navlundan bağımsız bir ücret olarak karşımıza çıkar¹¹⁵⁹. Sarya süresi, geminin yükleme/boşaltma limanında, yükleme/boşaltma için beklemek zorunda olduğu süredir. Sürastarya (*demurrage*) süresi ise, sarya süresi dolduktan sonra fazladan beklenen süreleri ifade eder. Aksine anlaşma olmadıkça taşıyan, sarya için ücret talep edemezken; sürestarya için sürastarya ücretine hak kazanır¹¹⁶⁰.

Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir. Sürastarya parası sözleşmede serbestçe kararlaştırılabilir. Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak, boşaltma süresini aşan bekleme nedeniyle taşıyanın yaptığı

¹¹⁵⁷ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 210.

¹¹⁵⁸ Baatz/Baatz (edt.), *Maritime Law*, s. 146-147; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 97.

¹¹⁵⁹ Rayegân Kender, “Sürastarya Parasına İlişkin Bazı Sorunlar”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI (Bildiriler, Tartışmalar)*, Ankara: BTHAE, 1989, ss. 334-344, s. 334.

¹¹⁶⁰ Tüysüz, “Saryanın Başlaması”, s. 38.

zorunlu ve yararlı giderler istenebilir. (TTK m. 1171/3). Sürastarya süresi bitmesine karşın yükleme ve boşaltma faaliyeti bitmemiş ve gemi beklemeye devam etmişse, sürastarya süresinin aşan kısım için, katlanılan zararlar ve muhtemel kâr kaybı dikkate alınarak tazminat talep edilebilir¹¹⁶¹. Buna karşın, sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa taşıyan, sözleşmede belirtilen miktarı aşan bir istemde bulunamaz (TTK m. 1171/2). Sürastarya çoğunlukla her gün için sabit bir miktar şeklinde ve tam kullanılmayan günler için orantılı olarak hesaplanacak şekilde sözleşmede yer almaktadır¹¹⁶². Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir. (TTK m. 1155/1) Sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa, taşıyan, sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz (TTK m. 1155/2). Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir (TTK m. 1155/3).

Sürastarya ücreti sayesinde taşıyan, gemiyi seferin gerektirdiği risklerle karşı karşıya bırakmaksızın para kazanmaktadır. Ancak, taşıyanın elde ettiği sürastarya ücreti yeni bir seferden elde ettiği gelirin altında olacağından çok da lehine sayılmaz. Sürastaryanın amaca uygun olması, ücret ile süre arasındaki dengenin tutturulabilmesine bağlıdır. Bu çerçevede, sürastarya süresinin yükle ilgililerin ağır davranmamasını sağlayacak uzunlukta, sürastarya ücretinin ise, gecikmeyi engelleyecek miktarda olması tarafların arasında bir dengeyi sağlayabilir¹¹⁶³. Aksi hâlde, çok uzun sürastarya süresini ve düşük sürastarya ücretini ihtiva eden sözleşmeler, taşıyanın zararına sonuç doğurur. Tam tersi, yüksek sürastarya ücreti ve çok kısa sürastarya süresi, yükle ilgili açısından ilave beklemenin amacını ortadan kaldırır.

Anglo-Amerikan Hukuku’nda sürastarya ücretinin, sözleşmeye aykırılıktan doğan (*breach of contract*) ve gecikme zararlarını karşılamaya yönelik bir tazminat niteliğinde olduğu çoğunlukla kabul edilmektedir¹¹⁶⁴. Eğer sürastarya ücreti

¹¹⁶¹ Demir Araz, *Sürastarya*, s. 92. GENCON 97 (7. Klot), yükleme ve boşaltma işlemlerinin devam ettiği sürece, staryanın bitiminden itibaren sürastaryanın işleyeceğini düzenlemektedir.

¹¹⁶² Zülfü Kuzu, “*Deniz Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Süreleri ile Sürastarya Süresi ve Ücreti*”, Yargıtay Dergisi, c. 28, Sa. 3, 2002, ss. 373-399, s. 395.

¹¹⁶³ Ülgener, *Sürastarya*, s. 203.

¹¹⁶⁴ Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 702; İngiliz hukuk sisteminde son zamanlarda verilen mahkeme kararlarıyla kabul edilen görüşe göre sürastarya; chartererin, yükleme ve boşaltma için sözleşmede şart koşulmuş olan ya da makul olan süreyi aşan gecikmelerin karşılığı olarak ödemeyi sözleşme ile kabul ettiği tazminat (*liquidated damages*) bedelidir, Wilson, *Carriage of*

sözleşmede kararlaştırılmışsa likit zararlar (*liquidated damages*); kararlaştırılmamışsa, gecikme zararları (*damages for detention*) veya likit olmayan zararlar (*unliquidated damages*) olarak ifade edilmektedir¹¹⁶⁵. Bu hukuk sistemine göre, sürastarya yükleme süreleri aşıldığı için cezalandırmaya (*penalty*) yönelik bir uygulamadır¹¹⁶⁶. Sürastaryanın sözleşmede kararlaştırılmadığı durumlarda, ancak yükleme ve boşaltmada makul sürenin kusur sebebiyle aşıldığının ispatıyla gecikme zararları (*damages of detention*) talep edilebileceği kabul edilmektedir.

Türk ve Alman Hukuku'na göre, yüklemenin ve boşaltmanın taşıtan, yükleten veya gönderilen tarafından geciktirilmesi alacaklı temerrüdü niteliğindedir¹¹⁶⁷. Buradan hareketle, sürastaryanın (*demurrage, Liegegeld*), Türk ve Alman Hukuku bakımından, cezai şart veya sözleşmeye aykırılıktan dolayı ödenmesi gereken bir tazminat olmadığı sonucuna varılmaktadır. Bu hukuk sistemlerine göre sürastarya, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin zamanında tamamlanmaması sebebiyle taşıyanın fazla bekleme yapmasının karşılığı olarak bahsedilen sözleşmesel bir hak¹¹⁶⁸. Dolayısıyla, taşıtanın yükleme ve boşaltmayı bitirilmemesinde kusurunun veya zararının olup olmadığına bakılmaksızın ödenir¹¹⁶⁹. Sürastarya ücretine hak kazanılabilmesi için, sürastarya sürenin sonuna kadar beklenmesi yeterlidir.

Yükleme ve boşaltma limanından doğan sürastarya ücretinin borçlusu kural olarak sözleşmenin akidi sıfatıyla taşıtandır¹¹⁷⁰. Sürastarya ücretinin gönderilen tarafından ödeneceğine dair bir kayıt içermeyen konişmento, gönderilenin bu ücreti

Goods by Sea, s. 77; Aksi yönde bkz. Schofield, *Laytime*, s. 293. Yazar, sürastaryanın geminin yükleme ve boşaltma eylemleri için fazladan beklediği süreye karşılık olarak sözleşmeye dayalı olarak ödediği ücret olduğu görüşündedir.

¹¹⁶⁵ Hill, *Maritime Law*, s. 228; Schoenbaum, *Maritime Law*, s. 702.

¹¹⁶⁶ Hill, *Maritime Law*, s. 228.

¹¹⁶⁷ TTK madde gerekçeleri, m. 1155. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, deniz ticaretine özgü sözleşmeden doğan bir hak olan sürastarya parasının alacaklı temerrüdünden bağımsız olduğu ve bununla karıştırılmasının doğru olmadığını belirterek eleştirmişlerdir, bkz. Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 153.

¹¹⁶⁸ Pappenheim, *Seerechts*, s. 502-503; Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 477; Ülgener, *Sürastarya*, s. 104; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, s. 251. Batmaz Silahtaroglu, Türk Hukuku'nda bazı hallerde "sürastarya parası" teriminin hukuki ve teknik anlamda sürastarya ücreti olmayıp kanunun ödenmesini kabul ettiği "asgari tazminat" miktarı anlamında kullanıldığını ileri sürmüştür. Yazara göre, sürastarya parasının, tazminat anlamında kullanıldığı TTK m. 1174/3 ve m. 1176/2, İngiliz Hukuku'ndaki gecikme zararları (*unliquidated damages/damages for detention*) kavramıyla benzer anlamda kullanılmıştır, bkz. Elvin Batmaz Silahtaroglu, "Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması", Akdeniz Üniversitesi HFD, Sa. 2, c. 5, 2015, ss. 151-169, s. 164.

¹¹⁶⁹ Pappenheim, *Seerechts*, s. 503.

¹¹⁷⁰ Zehra Şeker Ögüz, "Gönderilenin Sürastarya Ücretinden Sorumlu Olması Sorunu (Karar Tahlili)", Prof. Dr. Ömer Teoman' a Armağan, İstanbul: Beta Yayınları, 2004, ss. 697-702, s. 697.

ödemekle yükümlü olmadığına dair karine teşkil eder (TTK m.1240/1). Konişmentoda navlun için yolculuk charterine yollama yapılması, gönderileni sürestarya borçlusu haline getirmez (TTK m. 1240/3). Sürestarya ücretinin gönderilene yüklenebilmesi için, yolculuk charterine yapılan atfın sürestarya ücretini de kapsayacak şekilde olması gerekir¹¹⁷¹. Konişmento veya onun yollamada bulunduğu (*as per charterparty*) yolculuk charterinden, kendisine böyle bir külfet yüklendiği anlaşılıyorsa, gönderilen eşyanın kendisine teslimini talep ettiğinde sürestarya ücretinden ve diğer masraflardan sorumlu hale gelir¹¹⁷². Bu durumda, sürestarya ücreti de gönderilenin eşyayı teslim alması ile muaccel hale gelir¹¹⁷³.

Sürestarya parası, sürestarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur (TTK m. 1155/5, 1171/5). Dolayısıyla, sürenin gün hesabı kararlaştırıldığı hallerde, her günün sonunda o gün için sürestarya talep edilebilir hale gelir. Kullanılmayan zaman birimi için sürestarya parası istenemez (TTK m. 1155/5, 1171/5). Sürestarya parası navlun niteliğinde olmadığından, navluna ilişkin kanuni ve akdi düzenlemeler, sürestarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz (TTK m. 1155/6, m. 1171/6)¹¹⁷⁴. Birden çok taşıtan veya gönderilenin olduğu taşımalarda, kural olarak her biri kendisiyle ilgili sürestarya ücretinden sorumludur. Ancak, yükleme veya boşaltma (dökme yüklerde olduğu gibi) birlikte yapılıyorsa, yük miktarına oranla sorumluluk yüklenir¹¹⁷⁵. Sürestarya parası ödenmeden veya

¹¹⁷¹ “Gönderilenin sürestaryadan sorumlu tutulabilmesi için bu konunun yolculuk charterinde veya konişmentoda açıkça öngörülmüş olması gerektiği gibi, konişmentoda charter partiye yapılan atfın da sürestarya ücretini kapsayacak genişlikte olması gerekmektedir..”[Y11HD, E: 2015/980, K: 2015/7706, T: 14.10.2014] (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 20.9.2016).

¹¹⁷² “...kural olarak sürestarya ücretinin borçlusu davacının akidi olan gönderen ise de, TTK'nın 1069. maddesi gereğince ancak iki şartın birlikte gerçekleşmesi halinde sürestarya ödeme borcu, malın alıcısına geçmekte ve bu suretle de malın göndereni borcundan kurtulmaktadır. 1069. maddeye göre, alıcının sürestarya alacağından sorumlu olması için, navlun veya konişmentoda buna dair hüküm bulunması ve malın alıcı tarafından teslim alınması gerekmektedir. Navlun sözleşmesi veya konişmento hükümleri, yükü teslim eden alıcının TTK'nın 1069/1 maddesi uyarınca navlun ve diğer borçların borçlusu durumuna girip girmeyeceğini ve şayet girecekse, bunun kapsamını da tayin edecektir. Konişmento veya navlun sözleşmesinden kendisine böyle bir külfet yüklendiği anlaşılan alıcı, yükü teslim almakla gerek yükleme gerekse boşaltma limanında sürestarya ücretini ödemekle yükümlüdür. Ancak; alıcı yükü teslim almazsa taşıtan, navlun ve diğer tüm borçları taşıyana ödemekle yükümlü olacaktır” [11.HD, 2014/9906 E. , 2014/20194 K]. (<http://emsal.yargitay.gov.tr/>, erişim: 20.12.2015).

¹¹⁷³ Umut Akdeniz, “TTK Tasarısı ve Yürürlükteki TTK ile Karşılaştırmalı Olarak Sürestarya Süresi”, Prof.Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, I. Cilt, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2009, s. 73-159, s. 94.

¹¹⁷⁴ Böylece, taşıyanın sözleşme ile üzerine aldığı eşya taşıma borcunun karşı edimi olan navlun ile taşıtanın alacaklı temerrüdüne düştüğü hallerde taşıyanın masraflarını tazmin etmeye matuf olan sürestarya parası titizlikle tefrik edilmiştir, bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1155.

¹¹⁷⁵ Aynı yönde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 234.

yeterli teminat verilmeden, taşıyan, gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir (TTK m. 1155/4). Bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir (TTK m. 1155/4).

3.4.3 Yükleme ve Boşaltma İşlemlerinden Kaynaklanan Giderler

Yükleme ve boşaltma masraflarının (*loading discharging costs*) hangi tarafça üstleneceği bir diğer önemli meseledir. Yükleme, geleneksel olarak yükün gemi vincinin çengeline takılması, yukarıya çekilmesi, ambarın ağzından geçirilmesi ve vinçten çözülerek istiflenmesi aşamalarıyla gerçekleşir¹¹⁷⁶. Günümüzde, vinç, kızak, hortum, asansör, hava pompası, roll-on/off gibi çeşitli vasıtalar kullanılarak yapıldığı görülmektedir¹¹⁷⁷. Taşıma safhası hemen hemen tamamen taşıyanın hakimiyetindeyken, yükleme ve boşaltma safhasında, işin niteliği gereği yükle ilgililerle etkileşim kaçınılmaz olmaktadır.

Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir (TTK m. 1143). Kanundaki bu düzenleme, uluslararası mal satım usullerinden, geminin yanında teslim anlamına gelen FAS (*Free Alongside Ship*) satışa tekabül etmektedir ve sıklıkla charterpartilerde yer almaktadır¹¹⁷⁸. Uygulamada brüt şartlar (*gross terms*) olarak adlandırılan bu kaide uyarınca, taşıtanca gemiye getirilen eşyanın gemiye alınması, yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması işlemleri ve masrafı taşıyana ait olacaktır¹¹⁷⁹. Bu kapsamda, eşyanın tren, motorlu araç veya diğer taşıtlarla taşınması masrafları, liman ve antrepoya giriş, çıkış ve burada bekleme masrafları, yüklemenin liman yerine açıkta yapıldığı durumlarda, mavna ve diğer araçlar için yapılan masraflar ile bu işlemler için yapılan sigorta masrafları taşıtanın üstleneceği başlıca giderlerdir¹¹⁸⁰. Yüklemede konulan “*liner in*” ve boşaltmada kullanılan “*liner out*” klozları da bu düzeni işaret eder¹¹⁸¹.

¹¹⁷⁶ Williams, *Chartering Documents*, s. 30.

¹¹⁷⁷ Williams, *Chartering Documents*, s. 30.

¹¹⁷⁸ DEUTHOLZNEU (9. Klotz), CENTROCON (17. Klotz).

¹¹⁷⁹ Bugün uygulamada brüt şartlar (*gross terms*) olarak adlandırılan bu kural, 1892 tarihli *Harris v. Best* davasında Yüksek Mahkemenin uluslararası denizcilik uygulamasını göz önünde bulundurarak koyduğu ilkeyi yansıtmaktadır.

¹¹⁸⁰ Prüssman ve Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 431.

¹¹⁸¹ Gündüz Aybay ve Esra Biçen, “*Liner Out Klotzu ve Bir Yargıtay Kararı Üzerine*”, İBD, c. 68, Sa. 10-11-12, 1998, ss. 397-400.

Yükleme ister geminin kendisine ait vinçler tarafından ister rıhtım vinçleri tarafından yapılacak olsun, taşıtan eşyaları vinçlerin eşyayı alabileceği uygun bir noktaya kadar getirmelidir¹¹⁸². Yükleme ameliyesi, yükleyici (*loader*) veya taşıyıcı bantı (*conveyor belt*) gibi bir vasıta ile yapılacaksa, aracın yüklemeye yapabilmesine olanak tanıyacak noktaya kadar götürmelidir¹¹⁸³. Bazı durumlarda sorumluluğun transferi bakımından geminin yanı sıra, gemi vincinin (*at vessel's tackle*) kararlaştırıldığı da görülmektedir.

Sözleşme, boşaltma limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri ise gönderilene aittir (TTK m.1167/1). Varma limanındaki boşaltma masrafları ise gönderilene veya yetkili konişmento hamili tarafından üstlenilecektir. Bu çerçevede, yükün gemiden vinçle çıkartılması, teslim edilecek eşyanın belirlenmesi ile sayım, tartım, ölçüm ve bunun masraflarını taşıyan; eşyanın rıhtım veya mavnada vinçten teslim alınması ve bunun masraflarını ise gönderilen karşılar¹¹⁸⁴. Eğer gemi vinçsiz ise, liman vinçlerinin kullanılması masrafları da bu düzen çerçevesinde paylaşılır yahut kimin buna katlanacağı sözleşmeyle düzenlenebilir.

Kanunda yer alan hüküm emredici nitelik taşımadığından, tarafların sözleşmeyle bu düzenin aksini kararlaştırabilmeleri mümkündür. Uygulamada, FIO (*Free In and Out*) kaydı¹¹⁸⁵ ile, yüklemeye ve boşaltma masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. FIOS (*Free In and Out and Stowed*) kaydı ile, yüklemeye, boşaltma ve istif masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. Net koşullar (*net terms*) olarak adlandırılan FIOST (*Free In and Out Stowed and Trimmed*) kaydı ile, yüklemeye, boşaltma, istif ve elden geçirme masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. Özellikle dökme yük taşımalarında, çoğu geminin elleçleme donanımı bulunmadığından bu kloza başvurulur¹¹⁸⁶. Bu hallerde, istifçiler ve vinç idarelecileri, taşıyanın yardımcı şahsı olmaktan çıkıp taşıtana geçerler¹¹⁸⁷. Sayılan işlemleri icra eden kişiler taşıtan veya gönderilen adına icra edeceğinden, taşıtan veya gönderilenin adamı sayılacaktır. Dolayısıyla, görevlerini yerine getirirken

¹¹⁸² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 31.

¹¹⁸³ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 377.

¹¹⁸⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 58.

¹¹⁸⁵ Bunun yerine aynı anlama gelen FILO (*Free In, Liner Out*) kaydına da yer verilebilmektedir.

¹¹⁸⁶ Williams, *Chartering Documents*, ss. 30-31.

¹¹⁸⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, s. 32.

ortaya çıkan zarardan dolayı taşıtan veya gönderilen mesul olacaktır. Boşaltma araç ve gereçleriyle boşaltma işçilerinin gönderilen temin eder¹¹⁸⁸. Net şartlar, uluslararası mal satım türlerinden FOB (*Free On Board*) satışın gerçekleştiği durumlarda görülmektedir.

Anılan klotların ifade ettiği anlam her yerde ve her koşulda aynı olamayacağından, bu klotların uygulanmasında yerel adetler ve liman teamüllerinin de göz önünde bulundurulması gerekir¹¹⁸⁹. Örneğin, tanker taşımalarında vinç yerine hortumlar kullanıldığından, sözleşmede yer alan kayıtlar farklılık arz etmektedir. Genel düzen, yükleme limanında ham petrolün sabit pompa bağlantısına kadar olan işlemlerin taşıtana, geri kalanların taşıyana; boşaltma limanıdaysa bunun karşılığı olarak, boşaltma limanında pompa bağlantısına kadar getirilmesi işlemlerinin taşıyana, geri kalanlarının gönderilene ait olduğu yönündedir¹¹⁹⁰.

Yükleme ve boşaltma işlemleriyle ilgili olarak, uzun süredir yerleşmiş ve uygulanmakta olan, genel olarak bağlayıcı olduğu kabul gören düzenlemeler, yani liman teamülleri bulunuyorsa, tarafların yükümlülüklerinin tayini bakımından göz önünde bulundurulması gerekir¹¹⁹¹. Böyle bir düzenlemenin varlığı, uygulamada birliğin ve yeterli kesinliğin sağlanmış olmasına ve bu konuda ün salmış olmasına bağlıdır¹¹⁹². Teamül bir kez oluştuktan sonra, taraflar sözleşmeye koydukları kayıtlarla bu teamülün aksine uygulamaları benimsemeye başlamışlar ve bu yaygın hale gelmişse, yani teamül kural olmaktan çıkıp istisnai hallerde uygulanır olmuştaysa, artık o teamülün ortadan kalktığı sonucuna varılmalıdır¹¹⁹³. Ancak, bu durum belirli bir liman dahilinde yalnızca bir hatla sınırlıysa, teamülün varlığını sürdürdüğü kabul edilmelidir¹¹⁹⁴.

Belirli nitelikteki yüklerin veya belirli tonajdan büyük gemilerin açıkta yükleme veya boşaltma yapması, limanın fiziksel özellikleri, istifçilerin özel mevzuata tabi olması, tanker taşımaları açısından terminalerin konumu ve pompalama faaliyetlerinin özellikleri, liman teamüllerinin oluşmasında etkili olmuştur¹¹⁹⁵. Örneğin, Yarmouth limanında suyun derinliği elvermediğinden geminin

¹¹⁸⁸ Kutur, *Bekleme Süresi*, s. 61.

¹¹⁸⁹ Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 377.

¹¹⁹⁰ BEEPEVOY 2 (13. Klot), INTERTANKVOY 76 (11. Klot).

¹¹⁹¹ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, ss. 358-359.

¹¹⁹² Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 359.

¹¹⁹³ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 359.

¹¹⁹⁴ Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, s. 359.

¹¹⁹⁵ Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, s. 311.

rıhtıma yanaşarak eşyanın teslim alınabilmesi mümkün olmamakta ve geminin yanında teslim şekli uygulanamamaktadır. Bu limanda teamül, eşyanın layterlere gemiye kadar getirilerek, buradan 18 fitlik bojilerle gemiye alınmasıdır.

Müşterek avarya hâlleriyle eşyanın korunması, emniyet altına alınması ve kurtarılması için yapılan giderlere taşıyan tek başına katlanmaz (TTK m.1196/3). Masraflar, gemi, eşya ve navlun arasında paylaştırılır. Bunların dışında, eşyanın teslim alınmasında gecikme durumunda yapılan masraflar ve tevdi ücretleri, kararlaştırılardan başka eşya yüklenmesi durumunda katlanılan masraflar, kararlaştırılmışsa layter masrafları, talep edilebilir.

Navlunun eşya miktarına göre belirlendiği hallerde, aksine bir ticari örf ve adet yoksa, ölçme ve tartma giderlerinin taşıyana ait olacağı kabul edilmektedir¹¹⁹⁶. Bu çözümün altında, aksi durumda navlun miktarının tespit edilemeyeceği düşüncesi yatmaktadır. Navlun konişmentoda yazan miktara göre talep edilmesine karşın, yükle ilgililer navlun miktarını kontrol etmek amacıyla eşyayı ölçüme sokmak istedikleri takdirde, bunun masraflarını kendileri üstlenmek zorunda kalacaklardır¹¹⁹⁷.

¹¹⁹⁶ Karayazgan, “Navlun”, s. 161.

¹¹⁹⁷ Karayazgan, “Navlun”, s. 161.

SONUÇ

Yolculuk charterinin sözleşmesi, taşıyanın, navlun adı verilen ücret karşılığında, kısmen veya tamamen taşıtana tahsis ettiği gemiyle, denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Navlun sözleşmesinin bir türü olan yolculuk charteri sözleşmesi gereğince, taşınan eşya, sözleşmenin tarafların dışında bir üçüncü kişiye (gönderilen) teslim edilerek menfaat sağladığından, üçüncü kişi yararına bir sözleşmedir. Hukuki niteliği hususunda genel kabul gören görüş eser sözleşmesi olduğu yönündedir. İfa süresi bakımından ani-sürekli edimli sözleşmeler ayrımına çok elverişli olmayan yolculuk charteri, kanımızca ani-sürekli karışığı bir sözleşmedir. Kanunda etraflıca düzenlendiğinden tipik bir sözleşmedir. Yolculuk charteri sözleşmesinin kurulabilmesi için tarafların iradelerinin asli edimler üzerinde uyuşması yeterlidir. Eşyaların taşıyana teslimi, sözleşmenin kurucu bir şartı değildir. Dolayısıyla, rızai bir sözleşmedir. Kurulması herhangi bir şekle bağlı olmayan yolculuk charteri sözleşmesi, uygulamada hazır charter formları kullanılarak icra edilmektedir. Bu formlar, sözleşmenin hangi şartlarda yapıldığını tesvik eder. Çok çeşitli formları bulunmakla birlikte, en çok rağbet göreni GENCON formudur.

Sözleşmenin tarafları, eşya taşımayı üstlenen taşıyan ve bu hizmetlerin karşılığı olarak navlun ödemeyi taahhüt eden taşıtandır. Bununla birlikte, yükle ilgililer olarak anılan ve hemen hemen her taşıma ilişkisinde görülen yükleten ve gönderilen de bu sözleşmenin ifasında önemli rol oynarlar. Yükleten, sözleşmede kararlaştırılan eşyaları gemiye getirerek süreci başlatır. Gönderilen ise, eşyanın varma limanında kendisine teslim edilecek olan kişidir. Bunların dışında, sözleşmenin kuruluşu ve icrasında önemli roller üstlenen araçlar bulunmaktadır. En yaygın olanları, taşıma işleri komisyoncusu, gemi acentesi ve gemi brokeridir.

Yolculuk charteri sözleşmesinde, geminin tamamı tahsis edilse dâhi, zilyetlik, teknik ve ticari yönetim taşıyanda kalmaktadır. Bu yönüyle, yine bir navlun sözleşmesi türü olan kırkambar sözleşmelerine benzer. Ancak, genel kargo taşımalarına konu olan kırkambar sözleşmesinin aksine, arizi taşımalarda görülen bir sözleşmedir. Ayrıca, yolculuk charterinde ferdileşen unsur gemiyken, kırkambar

sözleşmesinde taşınacak olan eşya ferdileşir. Geminin teknik yönetiminin tahsis edende kaldığı, ticari yönetiminin tahsis olunana geçtiği zaman charterinden farklı olarak, yolculuk charterinde geminin teknik ve ticari yönetimi taşıyanda kalmaktadır. Yolculuk charterinde belirli bir yolculuk üzerine tahsis söz konusuysen, zaman charterinde gemi zaman üzerine tahsis edilir. Gemi kira sözleşmelerinde ise, geminin zilyetliğiyle birlikte hem teknik hem de ticari yönetim kiracıya geçer.

Yolculuk charteri sözleşmesinin bir türü olan mürekkep yolculuk charteri sözleşmesi (*consecutive voyage contract*), taşıtana, belirli bir süre dahilinde önceden belirlenmiş limanlar arasında, gemiyi tek bir kargo ile birkaç ardışık yolculukta kullanabilme olanağı sunar. Her bir yolculuk öncekinin birer tekrarıdır ibarettir ve dönüş yolculuğu çoğunlukla yükten ari olarak, sahra ile tamamlanmaktadır Bu nedenle uygulamada mekik sefer (*shuttle service*) olarak anılmaktadır. Mürekkep yolculuk charteri, birden fazla taşımayı konu alan miktar sözleşmesine benzemektedir. Fakat, miktar sözleşmesinde, eşya düzenli veya düzenli olmayan hat taşımacılığıyla taşınabileceği gibi, her birinde ayrı ayrı alt yolculuk charteri sözleşmeleri yapılmak suretiyle birden fazla yolculuk charteri de oluşturulabilir. Ayrıca, miktar sözleşmesinin ardı ardına olmasına gerek yoktur.

Yolculuk charteri sözleşmesinin icrası, yolculuğu hazırlık, yükleme, taşıma, boşaltma ve teslim olmak üzere temelde beş safhada gerçekleşir. Yolculuğa hazırlık safhasında, taşıyan gemiyi sefere elverişli hale getirmekle yükümlüyken, taşıtan veya temsilcisi de taşınacak olan eşyaları hazır bir şekilde taşıyana teslim etmelidir. Eşyanın teslim alınmasıyla birlikte, taşıyanın eşyaya özen yükümlülüğü başlar ve bu yükümlülük eşyanın yetkili hamile teslimine kadar devam eder. Taşıma, yolculuk boyunca sözleşmede kararlaştırılan gemiyle icra edilmeli, mutad rota takip edilmeli ve eşya kural olarak geminin ambarlarında veya yük taşımaya elverişli diğer bölümlerde taşınmalıdır.

Taşıyanın sorumluluğu, başlıca iki safhada ele alınabilir. Yüklemenin başından, yolculuğun başına kadar olan ve “önceki elverişsizlik” olarak ifade edilen geminin sefere elverişliliği ve yolculuk başladıktan eşyanın teslimine kadar olan safhayı işaret eden ve “sonraki elverişlilik” olarak ifade edilen yüke özen yükümlülüğüdür. Belirtelim ki, LVK’nın etkisiyle ele alınan bu ayrım, HK ve RK’da terk edilmiştir.

Taşıyanın yükümlülüğü bir anlamda sefere elverişlilikle başlar. Sefere elverişlilik kendi içerisinde denize, yüke ve yola elverişlilik olarak üç alt başlıkta

incelenmektedir. Kısaca, denize elverişlilik, geminin denizlere karşı koyabilme kabiliyetini; yola elverişlilik, geminin ilgili yolculuğu sorunsuz tamamlayabilme kabiliyetini; yüke elverişlilik, taşınan yükü sorunsuz şekilde teslim edilebilme kabiliyetini, ifade eder. Anglo-Amerikan ve Alman Hukuku bakımından sefere elverişlilik, denize ve yola elverişliliği kapsayan *seaworthiness/ Seetüchtigkeit* ve yüke elverişliliği ifade eden *cargoworthiness/Ladunstüchtigkeit* olmak üzere iki alt başlıkta ele alınmaktadır.

Taşıyanın sefere elverişlilik yükümlülüğünden doğan sorumluluğu, Anglo-Amerikan ve Alman Hukuku'nda olduğu gibi kusur sorumluluğudur. Taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özenle hareket etmesine rağmen, eksiklik yolculuğun başında tespit edilememişse, taşıyan sorumlu tutulamaz. Bunu ispat etmek ise taşıyana düşer. Aksi takdirde, sefere elverişsizlik sebebiyle ortaya çıkan zararları tazmin etmekle yükümlü kalacaktır. Geminin sefere elverişliliğini sağlama yükümlülüğünün, denizde eşya taşıma sözleşmesi bakımından asli mi yoksa tali nitelikte bir yükümlülük mü olduğu meselesi öğretide ihtilaflıdır. Bilindiği üzere, borç ilişkisinin niteliğini ve tipini belirleyerek ona adını veren edimler asli edim yükümlülüğünü; sözleşmenin tipini belirlememekle birlikte, asli edim yükümlülüğüne bağlı olan, ikincil nitelik ve amaç taşıyan fakat asli edimden bağımsız olarak ifası talep edilebilen edimler ise yan edim yükümlülüğünün kapsamını oluşturur. Bu çerçevede, yolculuk charteri sözleşmeleri bakımından sözleşmenin tipini belirleyen ve ona adını veren unsurun “denizde eşya taşınması” olduğunu daha önce ifade etmiştik. Buradan hareketle, sefere elverişliliğin, denizde eşya taşınmasının güvenli bir şekilde yapılmasına hizmet eden, esas edimin ifasına yardımcı nitelikte bir yan edim yükümlülüğü niteliğinde olduğunu kabul etmekteyiz.

Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir (TTK m.1228/1). Konişmentonun düzenlenmesi yolculuk charteri sözleşmesinin kurulabilmesi veya geçerliliği için gerekli bir unsur olmamakla beraber, konişmento, arz ettiği hukuki fonksiyonlar itibariyle deniz ticareti alanında son derece önemli bir belgedir. Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alındıktan yahut gemiye yüklendikten sonra, taşıyan, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenlemek ve bir nüshasını ona

verme yükümlülüğü altındadır. Kanuna ve sözleşmeye dayanan yan edim yükümlülüğü niteliğinde olan bu yükümlülük, taşıyanın dikkat ve özen yükümlülüğünün de başlamış olduğuna işaret eder.

Yükleme ve boşaltma olmaksızın taşımanın yapılabilmesi düşünülemez. Eşyanın gemiye yüklenmesi ve boşaltılmasıysa, doğal olarak belirli bir süre almaktadır. Dolayısıyla, taşıyanın bu ameliyeler için bekleme yükümlülüğünün bulunması kaçınılmazdır. Ancak, bekleme yükümlülüğü yükle ilgililere taşıyanı istediği kadar bekletebilme serbestisi tanımamaktadır. Yükleme ve boşaltma ameliyeleri, starya olarak ifade edilen ve sözleşmede ne kadar süreceği belirtilen süre içerisinde tamamlanmalıdır. Bu sürenin bitiminden itibaren eşya henüz teslim edilmese bile, taşıyan daha fazla beklemek zorunda değildir. Fakat, sözleşmede sürastarya olarak ifade edilen ilave bekleme süresi kararlaştırılmışsa, taşıyan bu sürenin sonuna kadar beklemek durumundadır. Sürastarya süresi, genellikle ücretsiz olarak beklenen starya süresinin aksine, hemen hemen daima ücret karşılığı beklenmektedir. Yükleme ve boşaltma işlemlerinin bir an önce bitmesini arzulayan taşıyan, sözleşmeye koyduğu hızlandırma primiyle, yükle ilgilileri teşvik ederek kullanılmayan zaman için kendilerine ödeme yapmayı üstlenmektedir. Böylece, erken biten sefer sayesinde yeni bir sefere çıkabilme imkanına kavuşabilecektir.

Eşyanın tesellümü, taşıyanın taşınmak üzere eşya üzerindeki vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği kazanması halidir. Teslimin gerçekleşebilmesi bakımından, tarafların zilyetliğin devri hususunda iradelerinin uyuşması şarttır. İradelerin açık veya örtülü şekilde ortaya konabilmesi mümkündür. Yolculuk charterinde taşıyanın nihai yükümlülüğü, eşyanın onu teslim almaya yetkili olan kişi veya kişilere (*lawful holder of bill of lading*) teslim edilmesidir. Böylece, taşıyan sözleşmeden beklenen ifa borcunu yerine getirmiş olur ve sözleşmeye bağlı yükümlülükleri teslimle birlikte sona erer. Teslim, sözleşmede belirtilen koşullara ve taşıma senedine uygun olarak gerçekleştirilmelidir. Yolculuk charteri sözleşmesiyle, eşyanın herhangi bir zaman diliminde değil, belirli bir süre içinde taşınması esastır. Teslimde gecikme, fiili ifa süresinin taşıma süresinden daha uzun olması halidir. Taşıyan, eşyanın geç tesliminden doğan zararlardan, teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur (TTK m. 1178/2). Sözleşmesel nitelik taşıyan gecikme zararları, hukuki niteliği itibarıyla müspet zararlardandır.

Eşyaya özen yükümlülüğü gereği taşıyan, yolculuk charteri sözleşmesinin ifasında ve özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür (TTK m. 1178/1). Taşıyanın sorumluluğu eşya üzerindeki fiili hâkimiyetine, bu hâkimiyet ise normal şartlarda eşyanın tesellüm edilmiş olmasına, yani taşıyanın fiilî hâkimiyetinde bulunmasına (*ex receptio*) bağlıdır. Buna aykırı olarak, eşyanın zıya veya hasara uğraması yahut teslimde gecikmesinin yaşanması durumunda, taşıyan ortaya çıkan zararları tazmin etmekle yükümlü olacaktır. Taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkı saklıdır. Ancak, taşıyanın eylemi kasten veya pervasızca bir hareket olarak nitelendiriliyorsa, sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamaz. Eşyanın zıya veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer (TTK m.1188/1).

Tahsis edilen geminin ön plana çıktığı bir sözleşme olan yolculuk charteri sözleşmesinde, taşımanın ifasının sözleşmede ismen ve özellikleri belirtilerek tayin edilen gemiyle yerine getirilmesi gerekir. Bunun aksine davranış, “başka gemiye yükleme ve aktarma yasağı”nı aykırılık teşkil eder. Ancak, tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılan aktarmalar bu yasağın kanuni istisnasını oluşturmaktadır. Ayrıca, taraflar sözleşmede taşımanın başka bir gemiyle yapılabilceğini veya tamamlanabileceğini de kararlaştırabilirler.

Yolculuk charteri sözleşmesinin zamanında ve gereği gibi ifa edilmesi, seferi emniyetle ve en kısa sürede tamamlayabilecek rotanın takip edilmesini gerektirmektedir. Geminin takip etmesi gerekli olan rotadan ayrılması “sapma” (*deviation*) olarak adlandırılmaktadır. Sapma, taşıyanın sorumluluğu bakımından öğretide haklı sapma (*justified deviation*) ve haksız sapma (*unjustified deviation*) olarak ikiye ayrılmaktadır. Kural olarak taşıyan, sapmayı haklı kılan sebeplerin varlığı halinde, ortaya çıkan zararlardan sorumlu değildir. Ayrıca, charter partilere ve konişmentolara konan ve yaygın bir uygulama alanı olan sapma (*deviation clause*) ve özgürlük (*liberty clause*) klostlarıyla, taşıyana rotadan ayrılabilme imkânı tanınmaktadır. Ancak bu klostlar TTK’da yer alan emredici kurallara aykırı şekilde tarafların yükümlülüklerini azalttığı veya bertaraf ettiği ölçüde geçersiz sayılacaktır.

Taşıma konusu eşya, taşıtana tahsis edilen ve geminin normal olarak istiflemeye uygun olan bölümlerinde taşınmak zorundadır. Geminin olağan şartlar

altında eşya alabileceği yerler ise güvertenin alt kısmında yer alan ambarlarıdır. Kural olarak, eşyanın güvertede ve kamaralarda taşınması yasaktır (TTK m. 1140/1, 1151/1). Eşyaya özen yükümlülüğü buna zorunlu kılar. Bununla birlikte, eşyanın güvertede taşınamayacağı mutlak bir kural değildir. Taşıyan, eşyayı yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir (TTK m. 1151/2). Eşyanın usule aykırı şekilde güvertede taşınmış olması durumunda taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu olur (TTK m. 1151/4).

Taşıyan, yolculuk charteri sözleşmesinin ifası kapsamında eşyayı, sözleşmede kararlaştırılan gemiyle, mutad rotada ve kural olarak geminin ambarlarında taşımakla yükümlüdür. Bunun aksine davranışlar, akdin ihlali niteliğindedir ve taşıyanın sorumluluğunu doğurur.

Taşıyan çektiği zahmetler karşılığı olarak navlun elde eder. Navlun, Anglo Amerikan Hukuku'nda, gemisini yolculuk charterine tahsis eden donatanın, bu hizmetinin karşılığı olarak hak ettiği bir tazminat (*compensation*) olarak tanımlanmaktadır. Türk ve Alman Hukuku bakımından ise navlun, sözleşme karşılığı ödenecek bir ücret olup, kira veya tazminat niteliğinde değildir. Yolculuk charterinde taşıtanın asli edim yükümlülüğü olan navlun, şüphesiz taşıyanın akitten beklediği en önemli menfaattir. Bununla birlikte, taşıyanın talep hakkı navlunla sınırla olmayıp, duruma göre sürastarya ücreti, gümrük ve resim giderleri, müşterek avarya garame alacağı, eşyanın tevdi masrafları, eşyanın kurtarılması ve emniyet altına alınması için yapılan masraflar, taşıtanın veya yükle ilgililerin sorumluluğunu gerektiren tazminat talepleri gibi çok çeşitli kalem ücret hakkına sahip olabilir. taşıyanın taşıma karşılığında navlun dışında başkaca bir ücret talep edebilmesi sözleşmede veya kanunda bu konuda hüküm bulunmasına bağlıdır. Taşıyan, kural olarak, navlun haricinde, pey akçesi, prim, bahşiş ve benzeri bir ad altında başkaca bir istemde bulunamaz (TTK m.1196/1). Aksine sözleşme yoksa, gemiciliğin olağan ve olağanüstü giderleri, özellikle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma ve bunlara benzer hizmetlere ilişkin resim ile ücretleri ödemek ve bu giderleri doğuran sebeplere ilişkin önlemleri almak, navlun sözleşmesi hükümlerine göre yükümlü olmasa bile, yalnız taşıyana düşer (TTK m.1196/2). Keza, anılan masraf ve yükümlülüklerin navlun ücretine dahil olduğu kabul edilir..

Navlun ücreti peşin olarak kararlaştırılmış olmasına rağmen ödenmemiş ve edimlerin ifasına henüz başlanmamışsa, taşıyan sözleşmeden dönerek menfi

zararlarının tazminini talep edebileceği gibi, sözleşmeyi ayakta tutarak, temerrüt faizi ve bunu aşan zararların tazminini talep edebilir. Belirli bir günde ödeneceği kararlaştırılmasına rağmen ödenmemişse ve gemi seferine başlamışsa, haklı nedenle fesih sebebi teşkil eder. Fesih hakkının kullanılmasıyla birlikte, taşıyan sözleşmeyle bağlı olmaktan kurtulur ve dilerse uğradığı müspet zararların tazminini talep edebilir. Mürekkep yolculuk charterinde, fesih hakkı bir kez kullanıldığı takdirde, taşıyanın diğer seferleri yapma borcu da ortadan kalkmaktadır. Asıl navlun sözleşmesinin sona ermesi, alt navlun sözleşmesinin sona ermesi sonucunu doğurmaz. Bu durumda, taşıma borcunu yerine getiremeyecek durumda olan alt taşıtana karşı, TBK m. 125'ten doğan haklar ileri sürülebilir. Navun hiç veya gereği gibi ifa edilmediği takdirde, geciken navlun ödemesi kayıtsız şartsız kabul edilmişse, daha sonradan fesih hakkını kullanması dürüstlük kuralıyla bağdaşmaz. Ancak, gecikme faizi ve bunu aşan zararları talep hakkı saklıdır.

Sürastarya ücreti, taşıyanın navlundan başka ücret talep edemeyeceği kuralının kanuni istisnasıdır. Sürastarya, yükleme ve boşaltma sürelerinin yeterli gelmeyeceği düşünülerek, tarafların sözleşmede yer verdikleri ve navlundan bağımsız bir ücret olarak karşımıza çıkar. Sarya süresi, geminin yükleme/boşaltma limanında, yükleme/boşaltma için beklemek zorunda olduğu süredir. Sürastarya (*demurrage*) süresi ise, sarya süresi dolduktan sonra fazladan beklenen süreleri ifade eder. Aksine anlaşma olmadıkça taşıyan, sarya için ücret talep edemezken; sürestarya için sürastarya ücretine hak kazanır. Anglo-Amerikan Hukuku'nda sürastarya ücretinin, sözleşmeye aykırılıktan doğan (*breach of contract*) ve gecikme zararlarını karşılamaya yönelik bir tazminat niteliğinde olduğu çoğunlukla kabul edilmektedir Türk ve Alman Hukuku'na göre, yüklemenin ve boşaltmanın taşıtan, yükleyen veya gönderilen tarafından geciktirilmesi alacaklı temerrüdü niteliğindedir. Buradan hareketle, sürastaryanın (*demurrage, Liegegeld*), Türk ve Alman Hukuku bakımından, cezai şart veya sözleşmeye aykırılıktan dolayı ödenmesi gereken bir tazminat olmadığı sonucuna varılmalıdır. Bu hukuk sistemlerine göre sürastarya, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin zamanında tamamlanmaması sebebiyle taşıyanın fazla bekleme yapmasının karşılığı olarak bahsedilen sözleşmesel bir haktır.

Yükleme ve boşaltma masraflarının (*loading discharging costs*) hangi tarafça üstleneceği bir diğer önemli meseledir. Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın

gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir (TTK m. 1143). Sözleşme, boşaltma limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörölmüş olmadıkça, eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri ise gönderilene aittir (TTK m.1167/1). Kanunda yer alan hüküm emredici nitelik taşımadığından, tarafların sözleşmeyle bu düzenin aksini kararlaştırabilmeleri mümkündür. Uygulamada, FIO (*Free In and Out*) kaydı ile, yükleme ve boşaltma masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. FIOS (*Free In and Out and Stowed*) kaydı ile, yükleme, boşaltma ve istif masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir. Net koşullar (*net terms*) olarak adlandırılan FIOST (*Free In and Out Stowed and Trimmed*) kaydı ile, yükleme, boşaltma, istif ve elden geçirme masrafları ve sorumluluğu taşıtana yüklenmektedir.

Taşıyan, navlun ve diğer alacaklarının ödenmemesinin Taşıyan hapis hakkına dayanarak, borç ödenmedikçe, eşyayı teslim etmekten kaçınmabilir ve hapsedilen eşyaların teslimine bağılı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini talep edebilir. Türk ve İsviçre Hukuku'nda yer alan fakat Alman Hukuku'na yabancı bir kavram olan hapis hakkı, İsviçre Hukuku'nda "*Retentionrecht*" olarak ifade edilmektedir. Taşıyanın ödenmemiş navlun vb. ücretler için eşya üzerindeki sahip olduğı hak Alman Ticaret Kanunu (HGB) m. 495'te rehin hakkı anlamına gelen "*Pfandrecht*" şeklinde ifade edilmiştir. Bunun sebebi, hapis hakkının Alman Hukuku'nda aynı tesirli olmayıp, ödemezlik def'i gibi şahsi tesirli bir hak olmasıdır. Alman yasa geleneğine uygun olarak yer verilen bu ifade tarzına rağmen muhtevası itibariyle hak, Anglo-Amerikan ve Türk-İsviçre Hukuk düzenlerindeki hapis hakkıyla bağdaşır niteliktedir. Hapis hakkı, Türk, Alman ve Amerikan Hukuku'nda navlun üzerinde aynı hak, eşya üzerinde ise possessory olarak değerlendirilirken, İngiliz Hukuku'nda sözleşmeden doğan (*contractual*) zilyetliğe dayalı (*possesory lien*) bir hak olduğı kabul edilmektedir. Bu etkinin bir sonucu olarak, İngiliz Hukuku'nda hapis hakkı taşıyana yalnızca eşyanın tesliminden kaçınma hakkı vermektedir.

Yolculuk charteri sözleşmesi kapsamında, taşıtan, parasal yükümlölüklerinin yanında, taşıyanın eşyalarla ilgili olarak başka şekilde erişemeyeceğı ve mantık kuralları çerçevesinde gerekli olan bilgi, talimat ve belgeleri zamanında temin etme yükümlölüğü altındadır. Taşıtan ve yükletenin, bu yükümlölüğe aykırı davranması durumunda, taşıyana karşı kusursuz, yükle ilgili diğer kişilere karşı ise kusuru bulunduğı takdirde sorumludur. Taşıtan ayrıca, tehlikeli eşya, gemiye gizlice

yükelenen eşya ve yüklenmesi caiz olmayan eşyadan dolayı da, benzer şekilde sorumludur.

Taşımaya konu eşyaların, gemiye, gemide taşınan diğer eşyalara veya insanlara zarar vermemesi gerekir. Bu nedenle, taşıtan veya temsilcisi, sözleşmede taşınmasını kararlaştırılan eşyayı, donatılmış ve hazır bir şekilde (*furnish the agreed cargo*) taşıyana teslim etmelidir. Eşyanın hazır hale gelmesine yarayan başlıca işlemler, ambalajlama, paketleme, markalama, numaralandırma ve işaretleme işlemleridir. Bu işlemler, eşyanın nasıl üretildiğini, özelliklerini ve nasıl paketleneceğini bilen taşıtan tarafından yerine getirilir. Ancak, tarafların anlaşmasıyla bu işlemlerin taşıyan tarafından yapılacağı kararlaştırılabilir.

Yükümlülüklerin ihlali durumunda ne olacağı meselesi, hukuk düzenlerine göre farklılıklar arz etmektedir. Hemen hemen daima yabancılık unsuru taşıyan yolculuk charteri sözleşmesi bakımından bu durum oldukça can sıkıcıdır. Bu amaçla ortaya çıkmış olan ve denizyoluyla eşya taşımalarını sağlam bir temele oturtmayı amaçlayan uluslararası kurallar, tarafların yükümlülüklerini ve bu yükümlülüklerin muhtevasını tayin etmede önemli birer kriter olacaktır. Ülkemiz deniz ticaretinin yalnızca %6'sı kabotaj taşıması olup %94'lük kısmını uluslararası taşımalar oluşturduğu göz önünde bulundurulursa, bu kuralların süratla intibak edilmesi, dünya ticaretiyle uyum bakımından önemlidir.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak; *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, 2. Bası, Ankara: Adalet Yayınevi, 2012. (Taşıyıcının Sorumluluğu).
- _____; *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015. (MTO).
- _____; “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu” İÜHFM, c. LXXI, 2013.
- Ağsakal, İbrahim; *Yük Alacaklısı Hakkı*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011.
- _____; “Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı ile Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi”, MÜHFD, Sa. 2, 2012, ss. 249-273.
- Akan, Pınar; *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2007. (Yüke Özen)
- _____; “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 1-10.
- _____; “Sapma Halinde Taşıyanın Sorumluluğu”, Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan, I. Cilt, İstanbul, 2001, ss. 696-704.
- Akdeniz, Umut; *Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 4, Sa. 2, 2013. (Taşıma İşleri Komisyoncusu)
- Akdeniz, Umut; *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2014.
- _____; “TTK Tasarısı ve Yürürlükteki TTK ile Karşılaştırmalı Olarak Sürestartarya Süresi”, Prof.Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, I. Cilt, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2009, ss. 73-159.
- Akıncı, Ziya; *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999.
- Aksoy, Sami; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015.

- Akyüz, Simge; “*Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu*”, İÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2012.
- Algantürk Light, Didem; “*6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi*”, İTÜSBD, 2013, Sa. 24, ss. 1-11.
- _____; “*Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yüğü İnceleme ve Bildirim*”, MÜHFHAD, c. 18, Sa. 2, 2012, ss. 517-523.
- _____; “*Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirme*”, AÜEHFD, c. X, Sa. 1-2, 2006, ss. 261-276.
- _____; “*TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler*”, İTÜSBD, Sa. 10, 2006, ss. 123-145.
- _____; “*CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme*”, İTÜSBD, Sa. 8, 2005, ss. 149-172, s. 151.
- Amasya, Serap; “*Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi*”, LHD, 2010, c. 8, Sa. 94, ss. 3511-3554.
- Aral, Fahrettin ve Ayrancı, Hasan; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 9. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2012.
- Arkan, Sabih; *Karada Yapılan Eşya Tasımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: BTHAE, 1982. (Taşıyıcının Sorumluluğu)
- _____; “*Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler*”, AÜHFD, c. 37, Sa. 1-4, ss. 313-326.
- _____; “*CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk*”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988, ss. 319-337.
- Asgarov, Natig; “*Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*”, BATİDER, c. XXVII, Sa. 21, 2012, ss. 297-322.
- _____; “*Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*”, AÜSBE, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2012.
- Atabek, Reşat; *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)*, İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1960.

- Atamer, Kerim; *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul: XII Levha yayınları, 2012.
- _____; Sami Doğru (edt.) “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Ticaret Hukuku Reformu”, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mayıs 2011), Mersin: Çağ Üniversitesi Yayınları, 2012, ss. 1-167.
- _____; “Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu”, İBD, c. 62, Sa. 7-8-9, 1988, ss. 495-508.
- Atamer, Kerim; “Sources of Roman Maritime Law in the Digest”, BATİDER, c. XXVI, Sa. 4, ss. 63-132.
- Ateş, Ebru; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (La Haye) Konvansiyonunun Türk Hukukuna Etkisi*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008.
- Ayan, Mehmet; *Eşya Hukuku-III (Sınırlı Ayni Haklar)*, Konya, 2014. (Anılış: Eşya Hukuku).
- Aybay, Gündüz ve Biçen, Esra; “Liner Out Klozu ve Bir Yargıtay Kararı Üzerine”, İBD, c. 68, Sa. 10-11-12, 1998, ss. 397-400.
- Aybay, Gündüz ve Atamer, Kerim; “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI (Bildiriler, Tartışmalar), Ankara: BTHAE, 1989, ss. 228-286.
- Aydın, Alihan; *CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2006. (Anılış: CMR).
- Aydın Boz, Selma; “Multimodal (Karma) Taşımacılıkta Taşıma Operatörünün Sorumluluğu”, İKÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2015.
- Aydoğdu, Fatma; *Konişmentonun İspat Fonksiyonu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), MÜSBE, İstanbul, 2006.
- Baatz, Yvonne (edt.); *Maritime Law*, 3. Edition, Newyork: Informa, 2014.
- Basijocas, Sarunas; “Is the Doctrine of Deviation Only a Historical Record Today?”, UCL Journal of Law and Jurisprudence, V.1, P. 2, 2012, pp. 114-141.
- Becker, Herman; (çeviren: A. Suat Dura), *İsviçre Borçlar Kanunu Şerhi*, Ankara: Yargıtay Yayınları, 1993.
- Bennet, Howard; *Law of Marine Insurance*, Notthingam: Oxford, 2015.
- Berlingieri, Francesko; “The History of the Rotterdam Rules”, Güner-Özbek, Meltem Deniz (Ed.); *The United Nations Convention on Contracts for the*

- International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Berlin: Springer, 2011.
- Banu Bozkurt Bozabalı, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Klotunun Değerlendirilmesi”, BATİDER, 2016, c. XXXII, Sa. 2 , ss. 178-209.
- Becker, Herman; “Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)”, (Çeviren: Suat Dura), Yargıtay Dergisi, Sa. 3,1983, ss. 308-328.
- Boyens, Emil ve Lewis, William; *Das Deutsche Seerecht*, 2. Band, Liepzig: Duncker & Humbolt, 1901.
- Bozer, Ali ve Göle, Celal; *Kıymetli Evrak Hukuku*, 3. Bası, BTHAE, Ankara, 2013.
- Bozkurt, Tamer; “Türk Hukukunda Tellâllık ve Tellâllığın Uygulamadaki Farklı Görünümleri”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), AÜSBE, Ankara, 2006.
- Brons, Wessel Philipp/Lagoni, Rainer, Ehlers, Peter ve Paschke, Marian (edt.); “Legal Position of the Carrier in the Light of Rotterdam Rules”, Recent Developments in the Law of the Sea, Berlin: LIT Verlag, 2010.
- Budak, Ali Cem; *İcra ve İflas Hukukunda Kiralayanın Hapis Hakkının Kullanılması*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2003.
- Bulut, Özlem; *Konişmentonun Teslimdeki Rolü ve Konişmentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), YÜSBE, İstanbul, 2008.
- Burchett, Josiah; *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea*, London.
- Busch, Micheal Uba; *Der NVOCC*, Hamburg: Lit, 2014.
- Büyükcay, Yusuf; *Eser Sözleşmesi*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2014.
- Can, Mertol; *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri)*, Cilt-I, 2. Bası, Ankara: İmaj Yayıncılık, 2003.
- _____; *(CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Karşılaştırmalı Olarak)Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*, I. Cilt, Ankara: İmaj Yayınevi, 2017.
- Chen, Xia; *Limitation Of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, Hague-London-Boston: Kluwer Law International, 2011.

- Clarke, Malcom Alistair; *Aspect of the Hague Rules: A Comparative Study English and French Law*, Hague: Martinus Nijhoff, 1976.
- Comite Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the Hague and of the Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1997.
- Cumalıoğlu, Emre; *Kırkambar Sözleşmeleri*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.
- Czerwenka, Beaate; “*The Proposal for a Reform of German Maritime Law*”, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009&2010, Berlin, 2012, ss. 55-69.
- Curwen, Nick, “*The Bill of Lading as a Document of Title at Common Law*”, Mountbatten Yearbook of Legal Studies (Southampton Solent University; ed by P. Park and B. Andoh), 2007, pp. 140-162.
- Çağa, Tahir ve Kender, Rayegân; *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*, 8. Bası, İstanbul: Arıkan, 2006.
- Çağa, Tahir; “*Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler*”, BATİDER, c. IX, Sa. 2, 1977, ss. 289-327.
- _____; “*Devlet Malları Üzerinde Yük Alacaklısı Hakkı*”, İBD, c. 61, Sa. 1-2-3, 1987, ss. 653-662.
- _____; “*Teminat Karşılığında Gemi veya Yükün Serbest Bırakılması*”, BATİDER, c. XV, Sa. 3, 1990, ss. 131-136.
- Çakalır, Yalçın; *Römorkaj Sözleşmeleri*, Ankara: BTHAE, 1985.
- _____; “*Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi*”, Coşun Kırca’ya Armağan, İstanbul, 1996, ss. 39-51.
- Çalık, Ahmet; “*Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar*”, MÜHFHAD, c. 18, Sa. 2, 2012, ss. 443-450.
- Çetiner, Bilgehan; *Hapis Hakkı*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010.
- Çetingil, Ergon; “*Alman Hukuku’na Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk (Skripturhaftung)*”, Fehiman Tekil’e Armağan, İstanbul, 2013, ss. 1-11.
- _____; “*Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile ilgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler*”, ss. 325-406.
- Çim, Halit; “*Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK Ve TTK Tasarısı İle*

- Mukayeseli Olarak*)”, DEÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2006.
- Damar, Duygu; *Willful Misconduct in International Transport Law*, Heidelberg: Springer, 2011.
- Damar, Duygu ve Yetiş Şamlı, Kübra; “*Milletlerarası Taşıma Hukukunda ve Yeni Türk Ticaret Kanununda “Pervasızca Hareket” (Wilfull Misconduct) Kusuru*”, DHD, İstanbul, 2012.
- Davies, Donald; *Commencement of Laytime*, 4. Edition, London: Informa, 2006.
- Davis, Mark; *Bareboat Charters*, London: LLP, 2000.
- Değirmenci, Nil Kula; *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015.
- Demir Araz, Yeliz; “*Gencon (94) Sefer Çarteri Sözleşmesinde Sürastarya Klotu*”, İTÜD, Sa. 5, 2004, ss. 85-118.
- Demir, İsmail; “*Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Milletlerarası Hukukta Gelişmeler*”, Ankara Barosu Dergisi, Sa. 3, 2012, ss. 125-151.
- Demirçivi Mineliler, Zeynep; “*Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk*”, DEÜHFD, c. 9, Özel Sayı, 2007, ss. 957-984.
- Demirkıran, H. Murat, *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İstanbul: Arıkan Basım Yayım, 2008.
- Demir, Şamil; “*Kiralayanın Hapis Hakkı*”, Ankara Barosu Dergisi, c. 4, 2013, ss. 53-77.
- Deniz, İnci; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982.
- Deutsch, P. Eberhard; “*Deck Cargo*”, California Law Review, V. 39, N. 5, 1939, pp. 535-548.
- Dilek, Mehmet Şerif; “*Çıplak Gemi Kiralama Alanındaki Gelişmeler ve Bu Konudaki Norm Sözleşmelerin Türk Denizciliğinin İhtiyaçlarına Uyarlanması*”, İÜDBİE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2011.
- Dinar, R. Cem; *(Türk Medeni Kanunu Kapsamında) Hapis Hakkı*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
- Doğan, Alpaslan; *Kara Yolu Yük Taşımacılığı*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2014.

- Doğan, Vahit; *Uluslararası Ticarete Ödeme Aracı Olarak Akreditif*, 4. Bası, Ankara: Savaş Yayınevi, 2016.
- Doğrucu, Muhittin; *Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı*, İstanbul: Alfa, 1997.
- _____; “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul: Çizgi Basım Yayın, 2007, ss. 536-546.
- Erdem, Ercan; *(CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre) Karayolu Taşıma Hukuku*, Ankara: Bilge Yayınevi, 2013.
- Erdil, Engin; *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi)*, 2. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015.
- Eren, Fikret; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 20. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2016. (Borçlar Genel)
- _____; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015. (Borçlar Özel)
- _____; *Mülkiyet Hukuku*, 4. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2016. (Mülkiyet Hukuku)
- _____; *Sorumluluk Hukuku Bakımından Uygun İlliyet Bağı Teorisi*, AÜHF Yayınları, Ankara, 1975. (Uygun İlliyet)
- Erguvan, Sevgi Sunal; *Deniz Yolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun,)* İstanbul: Legal Yayıncılık, 2007.
- Ertan, Erol; “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Kızun Hukuki Sonuçları”, Tahir Çağa’ya Armağan, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000, ss. 195-200.
- Ertaş, Şeref; *Eşya Hukuku*, 13. Bası, İzmir: Fakülteler Barış Kitabevi, 2016.
- Fafinski, Stefan ve Finch, Emily; *Contract Law*, 2. Edition, Harlow: Pearson Education Limited, 2010.
- Flenders, Henry; *A Treaties on Maritime Law*, Little, Brown and Company, Boston, 1852.
- Force, Robert/Yiannopoulos, A.N ve Davies, Martin; *Admiralty and Maritime Law*, Washington D.C. : Beard Books, 2006.
- Franko, Nisim; *Hatır Nakliyatı*, Ankara: BTHAE, 1992.
- Fujita, Tomotoka; “*Obligations and Liabilities of the Shipper*”, Güner-Özbek, Meltem Deniz (Ed.); The United Nations Convention on Contracts for the

- International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Berlin: Springer, 2011, ss. 211-229.
- Furmston, Michael; *"Principals of Commercial Law"*, 2. Edition, London: Cavendish, 2001.
- Gebb, Shelldon A.; *"The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis"*, Tulane Law Review, V. 49, N. 4, 1975, pp. 764-784.
- Gençtürk, Muharrem; *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.
- Gençtürk, Muharrem; *"Lahey (Brüksel) Kuralları'nın Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kuralları'na Taraf Olma Şekli"*, EÜHFD, c. 1, 2006, ss. 197-198.
- Glass, David A.; *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contract*, 2. Edition, London: Informa, 2012.
- Gorton, Lars; *"The Liability for Freight"*, Scandinavian Studies in Law, V. 38, 1999, pp. 481-499.
- Gorton, Lars/Ihre, Rolf ve Sandevärn, Andre; *Shipbroking and Chartering Practice*, 4. Edition, London: Llyod's of Press Ltd., 1995. (Chartering Practice)
- Gorton, Lars; *Volume Contracts of Affreightment-Some Features and Principles*, Scandinavian Studies in Law, V. 46, 2004, pp. 62-90. (Volume Contract)
- Göğer, Erdoğan; *Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilâfi*, Ankara: Ajans-Türk Matbaası, 1965.
- _____; *"Sonraki Denize Elverişsizlik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mesuliyeti"*, Adalet Dergisi, 1961.
- Göknıl, Nedim Mazhar; *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 1946.
- _____; *"Deniz İşleri Acentelerinin Garp ve Türk Hukuklarındaki Durumları Konusunda Bir Araştırma"*, İÜHFM, c. XVII, Sa. 3-4, 1952, ss. 619-650.
- Güden, Faysal; *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2017.
- Gümüş, Mustafa Alper; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, II. Cilt, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.
- Günay, M. Barış; *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2013.
- Grindlan, Kavin; *"Laytime and Demurrage Clauses in Contracts of Sale-How to Make it Work"*, Master Thesis, University of Southampton.

- Güner-Özbek, Meltem Deniz; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Heidelberg: Springer, 2008.
- Gürses, Özlem; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2005.
- Heini, Anton; *Das Durchkonossement*, Freiburg: Universtatsverlag Freiburg Schweiz, 1957.
- Hoffman, Andreas; *Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht*, Hamburg, 1996.
- İlgın Çelik, Canan Özlem; “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İTÜSBD, Sa. 14, 2008, ss. 175-202.
- İlgın, Sezer; “Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İÜSBE, İstanbul, 1993.(Alt Navlun)
- _____; “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu”, Sami Doğru (edt.) Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mayıs 2011), Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin, 2012, s. 173-188.
- İmrak, Kerem; *Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı*, Ankara: Bilge Yayınevi, 2017.
- İmre, Zahit; “Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik”, İÜHFM, c. XVII, Sa. 3-4 , 1952, ss. 744-781.
- İzveren, Adil, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1960.
- İzveren, Adil, Franko, Niksim ve Çalık, Ahmet; *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara: BTHAE, 1994.
- Kaner, İnci Deniz; *Deniz Ticareti Hukuku-I, (Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan)*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 3. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013.
- Kaner, İnci Deniz; *Deniz Ticareti Hukuku-II (Navlun Sözleşmeleri)*, 2. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014. (Navlun Sözleşmeleri)
- Kender, Rayegân/Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku, (Temel Bilgiler)*, I. Cilt, 13. Bası, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2012.

- Kender, Rayegân ve Ünan, Samim; “Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997.
- Kıran, Süleyman; *Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2015.
- Kutur, Nihan; “Navlun Sözleşmelerinde Yükleme ve Boşaltmada Bekleme Süresi”, YÜSBE, İstanbul, 2010.
- Kuyucu, Aslıhan Sevinç; *Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler)*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2011.
- Küçük, Şeref; *Roma Hukuku’nda Donatanın (Exercitor Navis’ in) Actio Exercitoria’ dan sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007.
- Kaner, İnci; “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı”, MÜHFHAD, c. 10, Sa. 1-3, 1996, ss. 426-432.
- Kara, Hacı; “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”, GÜHFD, c. XVII, 2013.
- _____; *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014. (Rotterdam Kuralları).
- Karan, Hakan; *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon (CMR Şerhi)*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011. (CMR Şerhi).
- _____; *Law on International Carriage of Goods*, 3. Edition, Ankara: Turhanbookstore, 2013. (International Carriage of Goods)
- _____; “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, BATİDER, c. XX, Sa. 4, 2000, ss. 153-165. (Sözleşme-Konişmento)
- _____; “Taşıyanın Sorumluluğunda Sigorta Priminin Rolü”, Sami Doğru (edt.) Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mayıs 2011), Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin, 2012, ss. 189-203.
- Karataş, Ali; “Gencon 94 ile Gencon 76 Sefer Çarter Parti Sözleşmeleri Arasındaki Farklılıkların İncelenmesi, Uygulamada Görülen Sorunların Ortaya Konulması ve Bunlara Çözüm Önerilerinin Getirilmesi”, İTÜFBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010.
- Karayazgan, Ahmet; “Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Tespiti”, 1991, c. XVI, Sa. 2, BATİDER, ss. 139-162.
- Kassem, Ahmad Hussam; “The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development”, Phd. Thesis, Swansea University, 2006, UK.

- Kender, Rayegân; “Donatanın TTK m. 947’ de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti”, Tahir Çağa’ya Armağan, İstanbul: Beta Yayınevi, 2000, ss. 289-301.
- _____; “Sürastarya Parasına İlişkin Bazı Sorunlar”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI (Bildiriler, Tartışmalar), Ankara: BTHAE, Ankara, 1989, ss. 334-344.
- Kocayusufpaşaoğlu, Necip/Hatemi, Hüseyin/Serozan, Rona ve Arpacı, Abdülkadir; *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, I. Cilt, 6. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2014.
- Kouladis, Nicholas; *Principal of Law Relating to International Trade*, USA: Springer, 2006.
- Koyuncu, İbrahim Serdar; “Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu”, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2008.
- Jan Krüger, Zbigniew; “Carrier’s Duties in Carriage of Goods by Sea: Established Situation and Developments in Contemporary Developments”, Master Thesis, Leiden University, Leiden, 2005.
- Kubilay, Huriye; *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, İzmir: Barış Yayınları, 2001.
- Kula Değirmenci, Nil; “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İÜHFM, c. LXXIII, 2015, Ss. 1, ss. 389-420.
- Kurt, L. Müjde; “Zarar Görenin Zararı Azaltma Külfeti”, AÜHFD, Sa. 64/3, 2015, ss. 775-814.
- Kurul, Erkan; “Rodosluların Denizcilik Yasası: ΝΟΜΟΣ ‘ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ”, CEDRUS, c. 2, 2014, ss. 527-549.
- Kuzu, Zülfü; “Deniz Hukukunda Yükleme ve Boşaltma Süreleri ile Sürastarya Süresi ve Ücreti”, Yargıtay Dergisi, c. 28, Sa. 3, 2002, ss. 373-399.
- Lüddeke, Christof ve Johnson, Andrew; *The Hamburg Rules from Hague to Hamburg via Visby*, 2. Edition, London: LLP, 1995.
- Maurer, Andreas; *Lex Maritima (Grundzüge eines transnationalen Seehandelsrecht)*, Tübingen: Mohr Siebeck GmbH & Co. KG, 2012.
- Miller, A. Machel; “Cesser Clauses”, Tulane Maritime Law Journal, Winter 2001, pp. 74-101.

- Mitchell, Charles ve Mitchell, Paul; *Landmark Cases in the Law of Contract*, Oxford: Hart Publishing, 2008.
- Monaghan, Chris ve Monaghan, Nicola; *Beginning Contract Law*, New York: Routledge Publishing, 2013.
- Monahan, Geoff; *Essential Contract Law*, 2. Edition, Great Britain: Cavandish Publishing Limited, 2001.
- Mukherjee, Proshanto K ve Bal, Abhinayan Basu; “*A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*”, Journal of Transportation Law, Logistics and Policy, V. 77, N. 1, pp. 27-51.
- Nikaki, Theodora; “*The Quasi-Deviation Doctrine*”, Journal of Maritime Law & Commerce, c. 35, N. 1, 2004, pp. 45-78.
- Nkedilim, Ogo Azuka; “*The Concept of Seaworthiness In Maritime Law: An Overview*”, Master Thesis, IMO Law Institute, Malta, 1992.
- Nomer, Haluk Nami ve Ergüne, Mehmet Serkan; *Eşya Hukuku (Rehin Hukuku)*, C. II, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016.
- Oğuzman, M. Kemal ve Öz, Turgut; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt-1, 13. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015.
- Oğuzman, M. Kemal, Seliçi, Özer ve Oktay Özdemir, Saibe; *Eşya Hukuku*, 12. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2009.
- Okay, Sami; “*Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı*”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsche Armağan, Ankara, 1986, ss. 439-470.
- _____; *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 2. Bası, 1971.
- Önder, Salih; *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara: TBB Yayınları, 2016.
- _____; “*Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması*”, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sa. 7, ss. 763-792.
- Öz, Turgut; “*Yeni Türk Borçlar Kanunu’nda Eser Sözleşmesine İlişkin Yenilikler*”, Medeni Kanun’un ve Borçlar Kanunu’nun 90. Yılı Uluslararası Sempozyumu (1926’dan Günümüze Türk-İsviçre Hukuku Medeni Hukuku), II. Cilt, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017, ss. 1113-1123.
- Özdemir, Turkay; “*Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*”, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2006.
- Pappenheim, Max; *Handbuch des Seerecht*, Leipzig: Duncker & Humbolt, 1906.

- Power , Vincent J. G.; *EC Shipping Law*, 2. Edition, London: LLP, 1998.
- Prüssman, Heinz ve Rabe, Dieter; *Seehandelsrecht*, 3. Auflage, München: Verlag C.H. Beck, 2000.
- Rahmawan, Ardianto Budi; “A Comparative Study of Ship Seaworthiness between Australia and Indonesia”, *Juris Gentium Law Review*, July 2012, pp. 111-120.
- Rolf, Herber; *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung*, 2. Auflage, Hamburg: De Gruyter, 2016.
- Reisoğlu, Sefa; *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 24. Bası, İstanbul: Beta Yayınevi, 2013.
- Ruhi, Ahmet Cemal; *Sözleşmeler Hukuku*, Cilt-2, 2. Bası, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2013.
- Russel, Carron Ann; *Opinion Writing and Drafting in Contract Law*, Great Britian: Cavendish Publishing Limited, 1996.
- Salzedo, Simon ve Brunner, Peter; *Briefcase on Contract Law*, 3. Edition, London, 1999.
- Schinzing, Peter; *Der Seefrachtbrief und andere Ansätze zu neuen Formen der Dokumentation im Seefrachtrecht*, Hamburg: Peter Lang GmbH, 1991.
- Schofield, John; *Laytime and Demurrage*, 6. Edition, London: Informa, 2011.
- Schöreder, Christoph; *Der multimodale Frachtvertrag nach chinesischem Recht*, Hamburg: De Gruyter, 2008.
- Seliçi, Özer; *Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1977.
- Serozan, Rona; *Sözleşmeden Dönme*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007.
- Seven, Vural; *Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2012. (Gönderilen)*
- _____; *Yüke Özen Yükümlülüğü*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013. (Yüke Özen)
- Silahtaroglu, Elvin Batmaz ; “Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması”, *Akdeniz Üniversitesi HFD*, 2015, Sa 2, c. 5, ss. 151-169.
- Sirmen, Lale; *Eşya Hukuku*, 3. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2015.

- Sözer, Bülent; *Deniz Ticaret Hukuku, I.Cilt, (Ders Kitabı), Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014. (Deniz Ticaret Hukuku-I).
- Sözer, Bülent; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*, Ankara: BTHAE, 1974.
- _____; “Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, BATİDER, c. IX, Sa. 3, 1978, ss. 765-818.
- Suff, Marnah; *Essential Contract Law*, 2. Edition, Great Britain: Cavandish Publishing Limited, 1997.
- Süzel, Cüneyt; *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2014.
- Stopford, Martin; *Maritime Economics*, 3. Edition, London-New York: Routledge, 2009.
- Studer, Franz; *Das Retentionrecht in der Zwangsvollstreckung*, Zürich, 1999.
- Şeker Öğüz, Zehra; *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2003.
- _____; “Gönderilenin Sürastarya Ücretinden Sorumlu Olması Sorunu (Karar Tahlili)”, Prof. Dr. Ömer Teoman’ a Armağan, İstanbul: Beta Yayınları, 2004, ss. 697-702.
- Tandoğan, Haluk; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, II. Cilt, 3. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.
- Tangün, A. Kürşat; “*Gemi İşletmeyen Taşıyan*”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), GSÜSBE, İstanbul, 2006.
- Taşdelen, Nihat; “*Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*”, Bilgi Toplumunda Hukuk-Prof. Dr. Ünal Tekinalp’e Armağan, I. Cilt, İstanbul: Beta Yayınevi, 2003, ss. 939-959.
- Taşkın, Melda; “*Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu*”, İKÜHFD, Özel Sayı, c. 15, Sa. 2, 2016, ss. 681-707.
- Tekil, Fahiman; *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul, 1973. (Navlun Mukaveleleri).
- _____; “*Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku*”, MÜHFHAD, c. 10, Sa. 1-3, 1996, ss. 407-424. (Hamburg Kuralları)
- Tercier, Pierre/ Pichonnaz, Pascal ve Develioğlu, H. Murat; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2016.

- Tetley, William; *Marine Cargo Claims*, Canada: International Shipping Publication, 1988.
- Todd, Paul; *Bills of Lading and Bankers Documentary Credits*, 4. Edition, London: Informa, 2007.
- Topsoy, Fevzi; “*Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan DolayıTaşıyanın Sorumluluğu*”, MÜHFHAD, c. 18, Sa.1, 2012, ss. 545-583.
- Topuz, Murat; “*Maddi Zararlar ve Bu Zararların Belirlenmesi (İsviçre ve Türk Borçlar Hukukuyla Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda)*”, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2011.
- Torsten, Betzel; *Die Reform der Haager Regeln*, München, 1975.
- Turan, Kağan; “*Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Gemi İkame Klotunun (Substitution Clause) Değerlendirilmesi*”, Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 60. Yıl Armağanı, Ankara, 2015, ss. 877-903.
- Turhan, Gökhan; *Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2016.
- Türkel, Doğuş Taylan; “*Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar*”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul: Çizgi Basım Yayın, 2007, ss. 1102-1113.
- Tüysüz, Mustafa; “*Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması*”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. XVI, Sa: 2, 2012, ss. 37-69. (Starya)
- _____; “*Deniz Ticaret Hukukunda Hazırlık İhbarı*”, EÜHFD, c. XIV, Sa. 1-2, 2010. (Hazırlık İhbarı)
- Tüzüner, Özlem; “*Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İşgörme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*”, TBBD, Sa. 101, 2012, ss. 167-196.
- Uluğ, İlknur; “*Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği*”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, Cilt:I, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007, ss. 783-803.
- Ulukaya, Selda; *Deniz Ulaştırmasında Rekabet Hukuku Sorunları:Hakim Durumun Kötüye Kullanılması*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2015.
- Uzun, Elif; “*Tehlikeli Madde Taşıyan Ticaret Gemileri Hakkında Milletlerarası Standartlar ve Boğazlardan Geçiş*”, MHB, Sa. 23, 2003, ss. 851-875.

- Ülgen, Hüseyin; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1988.
- _____; “6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıma Hukukuna Hakim İlkeler”, Ersin Çamoğlu’na Armağan, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013, ss. 223-230.
- Ülgener, M Fehmi; *Çarter Sözleşmeleri - I, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, İstanbul: Der Yayınları, 2010. (Çarter Sözleşmeleri – I)
- _____; “Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar”, BATİDER, c. XVI, Sa: 2, 1991, ss. 105-138.
- _____; *Çarter Sözleşmeleri-II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*, İstanbul: Der Yayınları, 2016. (Zaman Çarteri)
- _____; “Hızlandırma Priminin Hesaplanmasına Dair Bazı Hukukuki Sorunlar”, BATİDER, c. XXII, Sa. 2, 1993, ss. 95-110.
- _____; “Zaman Çarterinde Donatanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (Off-Hire Klozu)”, BATİDER, c. XV, Sa. 3, 1990, ss. 21-48.
- _____; “Zaman Çarterinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 599-638.
- _____; “Zaman Çartereri’nin Gemiye Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları”, MÜHFHAD, c. 10, Sa. 1-3, 1996, ss. 451-462.
- Üstündağ, Bahar; “Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2006, ss. 931-964.
- Üstüner, Cem; *Sektörün Uluslararası Rekabet Gücüne Etkisi Bağlamında Deniz Ticaretinin Vergilendirilmesi*, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2009.
- Var, Kübra; “Gemi Acenteliği Sözleşmesi”, AÜSBE, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2015.
- Von Tuhr, Andreas; *Borçlar Hukuku 1-2*, (çev. Cevat Edege), Ankara: Yargıtay Yayınları, 1983.
- Von Ziegler, Alexandre; “The Liability of the Contracting Carrier”, Texas International Law Journal, V. 44, N. 349, pp. 330-348.
- Wiedenbach, Lina; *The Carrier’s Liability for Deck Cargo (A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation)*, Hamburg: Springer, 2015.
- Williams, Harvey; *Chartering Documents*, 4. Edition, London: LLP, 1999.

- Wieske, Thomas; “Transportrecht (Schnell Erfast)”, 3. Auflage, Bremerhaven: Springer, 2012.
- Wüstendörfer, Hans; *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Tübingen, 1950.
- Yavaş, Aksoy; *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşınmasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2016.
- _____; “Kara Yolunda Yapılan Yük Taşınmasında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkına Sebepiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi”, YÜHFD, Özel Sayı (20. Yıl Armağanı), II. Cilt, c. XIII, Sa. 2, 2016, ss. 200-238.
- _____; “Real Effect of Bill of Lading”, YÜHFD, c. VIII, Sa. 2, 2012, ss. 907-924.
- Yazıcıoğlu, Emine; “Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, MHB, Sa. 22/2, 2002, ss. 1039-1055.
- _____; “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar” , Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Armağan, İstanbul, 2000, Ss. 651-676.
- _____; *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, İstanbul: Beta Yayınevi, 2000.
- Yeşilova Aras, Ecehan; *Uluslararası Karayoluyla Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2010.
- _____; “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmeleri”ne İlişkin Hükümüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür? ”, İÜHFM, c. LXXI, Sa. 1, 2013, ss. 1429-1448.
- _____; *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2004. (CMR)
- Yetiş Şamlı, Kübra; “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg, Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İÜHFM, c. 71, Sa. 2, 2013, ss. 479-496.
- _____; *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2013.

- Yetiş Şamlı, Kübra; *(Uluslararası Kara, Hava ve Denizyolu Taşımalarında) Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2008.
- Yu, Xiaochen ve Li, Tiansheng; “A Legal Analysis of the Provisions of Volume Contract under Rotterdam Rules”, *Frontiers of Law in China*, V. 7, N. 4, pp. 583-614.
- Yüce, Aydın Alber; “CMR ve TTK’da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi”, *ERÜHFD*, c. VII, Sa. 3-4, 2012, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2012, ss. 171-196.
- Zeyneloğlu, Ahmet; *Taşıma Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 1993.
- United Nations Conference on Trade and Development Report, “*Charter Parties: A Comparative Analysis*”, Committee on Shipping Working Group on International Shipping Legislation, 12. Session, Geneva, 1990.
- Komisyon, “40. Yılında TTK Semineri Tartışmaları”, İstanbul, 1998.

Elektronik Kaynakça

- <http://www.ila-hq.org/>
- <http://www.comitemaritime.org/>
- <http://www.lexpera.com.tr/>
- <http://www.kazanci.com/>
- <http://emsal.yargitay.gov.tr/>
- <http://westlaw.co.uk>
- <http://www1.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=191/>
- <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>

ÖZGEÇMİŞ

Kağan TURAN, 30.10.1991 tarihinde Tekirdağ'da doğmuştur. Lise öğrenimini Tekirdağ Anadolu Lisesi (2005-2009), üniversite öğrenimini Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde (2009-2013) aldıktan sonra, Tekirdağ Barosu'nda Avukatlık Stajını (2013-2014) tamamlamıştır. 2014 yılından beri Karadeniz Teknik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalında araştırma görevlisi olarak çalışmaktadır. İyi derecede İngilizce ve orta derecede Almanca bilmektedir. “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Gemi İkame Klotunun (Substitution Clause) Değerlendirilmesi” (Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 60. Yıl Armağanı, Ankara: BTHAE, 2015, ss. 877-903) ve “Semaye Şirketlerinin Kolaylaştırılmış Birleşme Usulü” (SMMO Mali Çözüm Dergisi, Sa. 135, 2016, ss. 279-289) başlıklı iki adet yayımlanmış makalesi bulunmaktadır.

İletişim Bilgileri:

e-mail : av.kagan.turan@gmail.com

