

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI  
ÖZEL HUKUK PROGRAMI  
DOKTORA TEZİ

## **KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ**

**Emre CUMALIOĞLU**

Danışman

**Prof. Dr. Huriye KUBİLAY**

2010

## Yemin Metni

Doktora Tezi olarak sunduğum “**Kirkambar Sözleşmesi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../.....

Emre CUMALIOĞLU

**ÖZET**  
**Doktora Tezi**  
**Kırkambar Sözleşmesi**  
**Emre Cumalıoğlu**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**  
**Özel Hukuk Anabilim Dalı**  
**Özel Hukuk Programı**

Türk Hukuku'nda navlun (deniz yolu ile eşya taşıma) sözleşmeleri; yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Bunlardan charter sözleşmeleri arazi deniz taşımacılığında, kırkambar sözleşmesi ise genellikle düzenli hat taşımacılığında kullanılır. Günümüzde deniz taşımacılığında yaşanan gelişmelerin sonucu olarak düzenli hat taşımacılığının ve kırkambar sözleşmesinin önemi artmaktadır.

Bu tezde; Türk Hukuku'nda kırkambar sözleşmesi kavramı, sözleşmenin asli unsurları, özellikleri, benzer sözleşmelerle karşılaştırılması, sözleşmeye uygulanacak hükümlerin tespiti gibi konuların yanında sözleşmenin tarafları, ilgili kişileri, sözleşmenin ifasında yer alan yardımcı kişileri, tarafların hak ve yükümlülükleri ve sözleşmenin sona ermesine değinilmiş Türk Ticaret Kanunu ve diğer mevzuat hükümlerinden, ilgili uluslararası andlaşmalardan, yüksek mahkeme kararlarından, öğretilen, uygulamada kullanılan tip sözleşme ve konişmento örneklerinden yararlanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Kırkambar, Navlun Sözleşmesi, Deniz Ticareti, Düzenli Hat Taşımacılığı, Konişmento.

**ABSTRACT**  
**Doctoral Thesis**  
**Contract of Common Carriage of Goods by Sea**  
**Emre Cumalıoğlu**

**Dokuz Eylöl University**  
**Institute of Social Sciences**  
**Department of Private Law**  
**Private Law Program**

**In Turkish Law, contracts of affreightment are divided into two categories which are; voyage charter and contract of common carriage of goods. While the former is being used in tramp shipping, the latter is being used in liner shipping. As a result of recent developments in carriage of goods by sea, the importance of liner shipping and contract of common carriage of goods has been rising.**

**This thesis is based on; Turkish Commercial Code, other related national regulations and international agreements, decisions of high courts, doctrine, mostly used standard contract and bill of lading forms. In this thesis; the characteristics, parties, differences from other contracts, rights and obligations of the parties and termination of contract of common carriage of goods have been analysed.**

**Key Words:** Contract of Common Carriage of Goods by Sea, Contract of Affreightment, Bill of Lading, Maritime Law, Liner Shipping.

## İÇİNDEKİLER

### KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	xii

GİRİŞ	1
I. KONUNUN ÖNEMİ VE AMACI	1
II. TEZİN PLANI	3
III. TARİHSEL GELİŞİM	4

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### GENEL OLARAK KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ

I. TERİM VE KAVRAM	10
II. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN ASLİ UNSURLARI	13
A. Eşya	13
B. Eşyanın Deniz Yoluyla Taşınması	16
C. Navlun	19
Ç. Anlaşma	21
III. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ	25
A. İsimli, Ticari, Tam İki Tarafa Borç Yükleyen ve Rızai Bir Sözleşmedir	25
B. Ani-Sürekli Karışığı Bir Sözleşmedir	26
C. Genel İşlem Şartları İçeren Bir Sözleşmedir	28
Ç. Üçüncü Kişi Yararına Bir Sözleşmedir	30
IV. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN BENZER SÖZLEŞMELERLE KARŞILAŞTIRILMASI	31

A. Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması	31
1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	32
2. Gemi Tahsisi Sözleşmeleri	37
a. Zaman Çarteri Sözleşmesi	37
b. Gemi Kirası Sözleşmeleri	38
B. Diğer Sözleşmelerle Karşılaştırılması	40
1. Kira Sözleşmesi	40
2. Vedia Sözleşmesi	41
3. Hizmet Sözleşmesi	42
4. TTK m.762 ve devamında Düzenlenen Taşıma Sözleşmesi	43
5. İstisna Sözleşmesi	43
6. Vekâlet Sözleşmesi	45
V. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ VE UYGULANACAK HUKUKUN TÜRK HUKUKU OLMASI DURUMUNDA TATBİK EDİLECEK HÜKÜMLER	47
A. Kırkambar Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Tespiti	47
B. Uygulanacak Hukukun Türk Hukuku Olması Durumunda Tatbik Edilecek Hükümler	50
1. Lahey Kuralları'nın Uygulanması Sorunu	50
2. Uygulanacak Hükümlerin Sırası	55
a. Emredici Hükümlerin Uygulanması	55
b. Sözleşme Hükümlerinin Uygulanması	56
c. Yedek Ticarî Hükümlerin Uygulanması	56
(1). Çarter Sözleşmelerine İlişkin Hükümlerin Kırkambar Sözleşmesine Uygulanması	56
(2). TTK m.762 vd. Hükümlerinin Uygulanması Sorunu	57
ç. Ticarî Örf-Adet Kurallarının Uygulanması	59
d. Kanunda Düzenlenen Benzer Sözleşme Hükümleri ve Genel Hükümlerin Uygulanması	61
e. Genel Örf –Adet Kurallarının Uygulanması ve Hâkimin Hukuk Yaratması	64
VI. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI ve İLGİLİ KİŞİLER	65

A. Kırkambar Sözleşmesinin Tarafları	65
1. Taşıyan	65
2. Taşıtan	66
B. Kırkambar Sözleşmesinin İlgili Kişileri	68
1. Yükleyen	68
2. Gönderilen	69
3. Aracılar	69
a. Acente	69
b. Taşıma İşleri Komisyoncusu	70
c. Taşıma İşleri Tellalı	72
ç. Taşıma İşleri Organizatörü ( <i>Freight Forwarder</i> )	72

## İKİNCİ BÖLÜM

### KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMLERİ

I. TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	75
A. Gemiye Sefere (Denize, Yola, Yüke) Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	75
1. Genel Olarak	75
2. Gemiye Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	76
3. Gemiye Yola Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	77
4. Gemiye Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	78
5. Taşıyanın, Geminin Sefere Elverişli Olmamasından Doğan Sorumluluğu	79
B. Konişmento Düzenleme Yükümlülüğü	84
1. Konişmento Düzenleme Yükümlülüğünün Hukuki Niteliği ve Konişmento Kavramı	84
2. Konişmentonun Hukuki Niteliği	85
3. Konişmentonun Düzenlenmesi	92
4. Konişmentonun İşlevleri	102
a. Sözleşmeyi İspat İşlevi ve Konişmento ile Kırkambar Sözleşmesi Arasındaki İlişki	102
(1). Sözleşme ile konişmento arasındaki farklı hükümlerin değerlendirilmesi	103

(2). Konişmentoların arka yüzlerinde yer alan hükümlerin değerlendirilmesi	107
b. Eşyayı Temsil İşlevi	111
c. Konişmentonun Karine Olma İşlevi ve İspat Kuvveti	112
5. Taşıyanın, Gerçeğe Aykırı Konişmento Düzenlemesinden Doğan Sorumluluğu ve Garanti Mektubu	120
C. Taşıma Yükümlülüğü	123
1. Genel Olarak	123
2. Alt Navlun ve Üst Navlun Sözleşmesi Kavramları	125
3. Özel Taşıma Türleri	128
a. Konteyner Taşımacılığı	128
b. Ro-ro Taşımacılığı	135
c. Multimodal Taşıma	136
4. Yükleme	140
a. Yükleme Yeri ve Zamanı	140
b. Yükleme Masrafları	142
c. Eşyayı Başka Gemiye Yükleme ve Aktarma Serbestisi	144
5. İstif	147
6. Yolculuk	150
Ç. Eşyaya Özen Gösterme (Bakma ve Muhafaza Etme) Yükümlülüğü	152
1. Genel Olarak	152
2. Taşıyanın Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu	153
3. Eşyanın Muayenesi, Zararın Tespiti ve İhbarı	164
4. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri	166
D. Eşyayı Boşaltma ve Gönderilene Zamanında Teslim veya Tevdi Yükümlülüğü	168
1. Genel Olarak	168
2. Gönderilenin Eşyanın Teslimini Talep Hakkı	169
3. Boşaltma ve Teslim	171
4. Tevdi	176
5. Taşıyanın Eşyanın Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu	178



II. TAŞIYANIN KANUNİ HAPİS VE REHİN HAKLARI	183
III. TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	186
A. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğü	186
B. Eşya ile İlgili Doğru Beyanda Bulunma Yükümlülüğü	188
C. Gerekli Belgeleri Verme Yükümlülüğü	192
Ç. Navlun Ödeme Yükümlülüğü	193

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ VE SÖZLEŞMEYE DAYANAN TALEPLERDE SÜRELER

I. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ	199
A. Genel Olarak	199
B. Sözleşmenin Taraflarca Sona Erdirilmesi	202
1. Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Taraflarca Sona Erdirilmesi	202
2. Taşıtana Tanınan Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı	205
a. Taşıtanın Eşyanın Taşıyana Tesliminden veya Yüklemeden Önce Kırkambar Sözleşmesini Sona Erdirmesi	205
b. Taşıtanın Yüklemeden Sonra Kırkambar Sözleşmesini Feshi	207
c. Taşıtanın Yolculuk Başladıktan Sonra Kırkambar Sözleşmesini Feshi	209
3. Sözleşmenin İki Tarafına da Tanınan Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı	210
a. TTK m.1083 ve m.1088'e Göre Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı	210
b. TTK m.1092'ye Göre Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı	212
c. Geminin Yolculuk Sırasında Tamir Gerektirmesinin Kırkambar Sözleşmesinin Sona Ermesine Etkisi	213
C. Sözleşmenin Kendiliğinden Sona Ermesi	214
1. Geminin Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Ziyanın Kırkambar Sözleşmesinin Sona Ermesine Etkisi	214
2. Eşyanın Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Ziyanın Kırkambar Sözleşmesine Etkisi	216
a. Sözleşmede Ferdileştirilmiş Eşyanın Yolculuk Başlamadan Önce Umulmayan Bir Nedenle Zayi Olması	217

b. Sözcleşmede Ferdileştirilmemiş Eşyanın Taşıyana Teslim Edildikten ve Yolculuk Başlamadan Önce Umulmayan Bir Nedenle Tamamen Zayi Olması	218
c. Eşyanın Yolculuk Başladıktan Sonra Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Kısmen veya Tamamen Zayi Olması	219
II. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNE DAYANAN TALEPLERDE SÜRELER	220
A. Eşyanın Hasar ve Ziyayından Ötürü Taşıyan Aleyhine Açılacak Davalarda Hak Düşürücü Süre	220
B. Yükle İlgililerin Taleplerinde Zamanaşımı	220
C. Taşıyanın Taleplerinde Zamanaşımı	222
SONUÇ	223
KAYNAKLAR	237
EKLER	261

## KISALTMALAR

<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>Alm.</b>	Almanca
<b>b.</b>	Bent
<b>BIMCO</b>	Baltic and International Maritime Council
<b>BGB</b>	Bürgerliches Gesetzbuch
<b>BK</b>	Borçlar Kanunu
<b>bkz.</b>	Bakınız
<b>C.</b>	Cilt
<b>c.</b>	cümle
<b>CIM</b>	Contract for International Carriage of Goods by Rail
<b>CMI</b>	Comité Maritime International
<b>CMR</b>	Contract for the International Carriage of Goods by Road
<b>COGSA</b>	Carriage of Goods by Sea Act
<b>çev.</b>	Çeviren
<b>dn.</b>	dipnot

<b>E.</b>	Esas
<b>ETK</b>	865 sayılı Eski Ticaret Kanunu
<b>f.</b>	fıkra
<b>HD</b>	Hukuk Dairesi
<b>HGB</b>	Handelsgesetzbuch
<b>HGK</b>	Hukuk Genel Kurulu
<b>HK</b>	Hamburg Kuralları
<b>HUMK</b>	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>ICC</b>	International Chamber of Commerce
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>Incoterms</b>	International Rules for the Interpretation of Trade Terms
<b>İng.</b>	İngilizce
<b>İta.</b>	İtalyanca
<b>K.</b>	Karar
<b>Krş.</b>	Karşılaştır
<b>LK</b>	Lahey Kuralları

<b>m.</b>	Madde
<b>MK</b>	4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
<b>M.Ö.</b>	Milattan Önce
<b>nak.</b>	Nakleden
<b>No</b>	Numara
<b>P.</b>	Paragraf
<b>Rep.</b>	Report
<b>RG</b>	Resmi Gazete
<b>S.</b>	Sayı
<b>s.</b>	sayfa
<b>ss.</b>	sayfalar
<b>SDR</b>	Special Drawing Right (Özel Çekme Hakkı)
<b>T.</b>	Tarih
<b>Tasarı</b>	2005 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
<b>TD</b>	Ticaret Dairesi
<b>TGTDT</b>	Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük

**TTK** Türk Ticaret Kanunu

**UNCTAD** United Nations Conference on Trade and Development

**vd.** ve devamı

**Yay.** Yayınları

**YİBK** Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı

**Yrg.** Yargıtay

## GİRİŞ

### I. KONUNUN ÖNEMİ VE AMACI

Türk Ticaret Kanunu'nun<sup>1</sup> (TTK) 1016. ve devamındaki maddelerde düzenlenen navlun (deniz yolu ile eşya taşıma) sözleşmeleri; yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmesi olmak üzere ikiye ayrılır. Kanunda yer alan hükümler daha çok çarter sözleşmeleri temel alınarak kaleme alınmıştır. Aynı şekilde öğretilerde de daha çok çarter sözleşmeleri üzerinde durulmuştur.

Kırkambar sözleşmesinin daha az önemsenmiş olmasının bir nedeni deniz yolu ile eşya taşımacılığının eskiden olduğu gibi bugün de, ağırlıklı olarak arızı (*tramp*) taşımacılık şeklinde yapılmasıdır. Genellikle çarter sözleşmesine konu olan bu taşımacılık türünde gemi düzenli olarak değil, taşınacak eşya olduğunda sefere çıkar; çoğunlukla bir ya da birkaç taşıtana ait olan ve geminin tamamını veya büyük bir kısmını kaplayan; petrol, yağ, kereste, pirinç, buğday ve benzeri dökme eşya taşınır.

Arızı taşımacılığın kırkambar sözleşmesine de konu olması mümkündür, ancak bu taşıyan için ticari bakımdan rasyonel değildir, dolayısıyla kırkambar sözleşmesine konu olan taşımacılık türü çoğunlukla düzenli hat taşımacılığıdır (*liner transportation*). Ülkemizde; layner veya liner taşıma, karışık yük taşımacılığı, general kargo, hat taşımacılığı veya kırkambar taşımacılığı olarak da adlandırılan bu taşımacılık türünde taşıyan, geminin yükleme limanından yola çıkış ve varma limanına ulaşma zamanlarını tahmini olarak önceden ilan eder. Bu ilan üzerine yüzlerce taşıtan eşyasının hat üzerindeki bir limana kadar taşınması için navlun karşılığında, taşıyanla sözleşme yapar. Görüldüğü gibi arızı taşımacılıktan farklı olarak düzenli hat taşımacılığında yüzlerce kişinin eşyası tek gemi ile bir seferde taşınmaktadır<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 6762 sayılı (RG. 9.7.1956 T. 9353 S.)

<sup>2</sup> Düzenli hat taşımacılığı, Rotterdam Kuralları'nın 1/1/3 maddesinde; gemilerin kalkış ve varma limanları ile bu seferlere ilişkin zaman çizelgelerinin kamuya duyurulduğu taşıma türü olarak ifade edilmiştir.

Günümüzde; hacim, ağırlık olarak küçük fakat ticari ve iktisâdi bakımdan yüksek değere sahip eşya üretiminin ve bu eşyanın arz edileceği pazarların artması yanında; yüksek kapasiteli, dayanıklı ve taşıma türüne özel gemilerin inşası, konteyner kullanımı ile kapıdan kapıya taşımının yaygınlaşması, iletişimin gelişmesi gibi taşımacılık sektörünü etkileyen teknolojik ve ekonomik gelişmeler düzenli hat taşımacılığının ve kırkambar sözleşmesinin önemini artırmaktadır.

Düzenli hat taşımacılığında ağırlıklı olarak konteynerize eşya taşınmaktadır, bu konuda birkaç istatistik vermek yararlı olacaktır. Dünya ticaretinin yüzde 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin ise yüzde 86'sı deniz yoluyla yapılmaktadır<sup>3</sup>. 2008 yılında konteynerize ticaret bir önceki yıla göre yüzde 4.6 artarak 1.3 milyar tona ulaşmıştır. Konteynerize taşımının dünya kuru yük taşımacılığı içindeki oranı 1980'de yüzde 5.1 iken, 2008'de yüzde 25.4'e ulaşmıştır<sup>4</sup>. 2009 yılı başında 12.14 milyon TEU<sup>5</sup> taşıma kapasitesine sahip 4638 konteyner gemisi bulunmaktadır<sup>6</sup>. Dünya deniz ticaret filosunda konteyner gemileri bakımından Türkiye'nin TEU bazında payı yüzde 1<sup>7</sup> olsa da, Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner sayısı her geçen yıl artmaktadır<sup>8</sup>. Bu veriler de kırkambar sözleşmesinin artan önemini göstermektedir.

---

<sup>3</sup>**Deniz Sektörü Raporu 2008**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2009, s.63.

İstatistiklere göre Türkiye'de 2010 yılının ilk üç ayında yapılan 38.325.077.000 USD tutarındaki ithalatın, 23.459.058.000 USD'lik kısmı deniz yolu, 523.738.000 USD'lik kısmı demiryolu, 8.864.702.000 USD'lik kısmı karayolu, 3.066.830.000 USD'lik kısmı hava yolu ve 2.410.748.000 USD'lik kısmı ise diğer şekillerde gerçekleştirilmiştir.

2010 yılının ilk üç ayında gerçekleştirilen toplam 26.199.991.000 USD tutarındaki ihracatın ise 13.427.070.000 USD'lik bölümü deniz yolu, 213.606.000 USD'lik bölümü demiryolu, 10.453.214.000 karayolu, 1.977.805.000 USD'lik bölümü hava yolu ve 128.297.000 USD'lik bölümü diğer şekillerde gerçekleştirilmiştir.

2009 yılında ise; 140.926.023.000 USD toplam ithalatın; 83.181.618 USD'lik kısmı; 102.128.759.000 USD'lik toplam ihracatın ise 47.118.052.000 USD'lik kısmı deniz yolu ile gerçekleştirilmiştir ([http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4) (02.05.2010))

<sup>4</sup>Bu artışta konteynerin taşımacılığa getirdiği kolaylıkların yanında eskiden dökme olarak taşınan eşyanın konteyner içinde taşınmaya başlamasının da önemli etkisi bulunmaktadır.

<sup>5</sup> Konteyner gemilerinin kapasiteleri çoğunlukla *Twenty Foot Equivalent Units* (TEU) ile ölçülür. Bir konteyner gemisi kaç tane 20feet'lik konteyner taşıyabiliyorsa o kadar TEU birim kapasiteye sahiptir.

<sup>6</sup>Review of Maritime Transport, 2009, *Report by the UNCTAD Secretariat* United Nations New York - Geneva, 2009, s. 98.

<sup>7</sup>İlk üç sırada ise; yüzde 41 ile Almanya, yüzde 10 ile Japonya ve yüzde 9 ile Danimarka yer almaktadır. Deniz Sektörü Raporu 2008, s.63.

<sup>8</sup>2008 yılında toplam (kabotaj dahil) yükleme 2.516.687 TEU, boşaltma 2.557.707 TEU ve toplamda 5.074.394 TEU olmuştur bu rakam transitlerle birlikte 5.191.747 TEU'ya



Arızı ve düzenli hat taşımacılığı arasındaki farklılıklar, konusu oldukları sözleşmelerin de değişik esaslara göre değerlendirilmelerini gerektirir. Bu nedenle kırkambar ile yolculuk çarteri sözleşmesi arasında benzerlikler bulunsa da, farklılıkların tespit edilerek incelenmesindeki yarar ortadadır. Bu tezin amacı; önemi yukarıda kısaca açıklanan kırkambar sözleşmesinin niteliğini, bu sözleşme ile hukuki ilişki içine giren tarafların hak ve yükümlülüklerini, tarafları dışındaki ilgili kişilerin hukuki durumlarını açıklamak; çıkabilecek uyuşmazlıklarda nasıl bir çözüm yolu izlenmesi gerektiği konusunda görüş ortaya koymaktır.

## II. TEZİN PLANI

Üç bölüme ayrılmış olan bu çalışmanın ilk bölümünde kırkambar sözleşmesi kavramı, navlun sözleşmesi kavramı ile birlikte ele alınmış; ardından sözleşmenin dört asli unsuruna; eşya, eşyanın deniz yoluyla taşınması, navlun ve anlaşmaya yer verilmiştir. Kırkambar sözleşmesinin özelliklerine değinildikten sonra konuyu daha net ortaya koymak ve sözleşmeye uygulanacak hükümleri tespit etmek amacıyla, kırkambar sözleşmesi önce benzer deniz ticaret sözleşmeleriyle daha sonra ise ona değişik açılardan benzeyen diğer sözleşmelerle karşılaştırılmış; sözleşmeye uygulanacak hükümler tespit edilirken bu karşılaştırmalardan yararlanılmıştır. Kırkambar sözleşmesine uygulanacak hükümlerin tespitinden sonra, kırkambar sözleşmesinin tarafları, ilgili kişileri ve sözleşmenin ifasında yer alan diğer kişiler tanımlanmış, hukuki tanımlamaları yapılmıştır.

### ulaşmıştır

Limanlarımızda gerçekleşen konteyner elleçlemesi (1999-2008)

YIL	YÜKLEME			BOŞALTIMA			TOPLAM ELLEÇLENEN KONTEYNER	TRANSİT	(TEU) GENEL TOPLAM
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam			
1999	22,061	497,149	519,21	33,937	467,731	501,668	1020878	365	1021243
2000	27,2	547,315	574,515	29,606	534,406	564,012	1138527	88	1138615
2001	30,586	491,806	522,392	32,909	368,819	401,728	924,12	36	924,156
2002	46,33	942,643	988,973	35,984	928,257	964,241	1953214	0	1953214
2003	58,766	1174016	1232782	39,072	1110670	1149742	2382524	110,226	2492750
2004	20,682	1490066	1510748	13,334	1409945	1423279	2934027	176,271	3110298
2005	6,579	1598450	1605029	8,167	1577932	1586099	3191128	173,138	3364266
2006	14,008	1809433	1823441	6,913	1840649	1847562	3671003	184,921	3855924
2007	34,005	2152014	2186019	27,128	2224653	2251781	4437800	120,427	4558227
2008	86,867	2429820	2516687	82,934	2474773	2557707	5074394	117,353	5191747

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (02.05.2010)

İkinci bölümde, kırkambar sözleşmesinin tarafları olan taşıyan ve taşıtanın hak ve yükümlülükleri açıklanmıştır. Tarafların sorumlulukları da alışılmışın aksine ayrı bir bölümde değil en çok ilgili olduğu yükümlülüğün içinde incelenmiştir. Taşıyanın –ile sorumluluğu üzerinde, bu konunun daha önce değişik eserlerde ayrıntısıyla incelenmiş olması ve kırkambar sözleşmesi bakımından farklılık arz etmemesi nedeniyle kısa açıklamalar yapılmıştır. Cebri icra hukuku ile alakalı olan konular da detaylı olarak ele alınmamıştır. Bununla birlikte kırkambar sözleşmesinin kalbi diyebileceğimiz konişmento üzerinde ayrıntılı olarak durulmuştur.

Üçüncü bölümde öncelikle, kırkambar sözleşmesinin sona ermesi; tarafların sözleşmeyi sona erdirme hakları ile sözleşmenin hükümden düşmesi ve bunların sonuçları üzerinde durulmuş; ardından sözleşmeden doğan taleplerde süreler incelenmiştir. Görevli-yetkili mahkeme ve tahkim konuları kırkambar sözleşmesi bakımından özellik arz etmediğinden ayrıca ele alınmamıştır.

Çalışmada; Türk Ticaret Kanunu, Türk Medeni Kanunu (MK), Borçlar Kanunu (BK) ve diğer mevzuat hükümlerinden, uluslararası andlaşmalardan, öğretilerden, Yargıtay ve yabancı mahkeme kararlarından, yabancı ülke hukuklarından, 2005 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (Tasarı) ve uygulamada kullanılan tip sözleşme ve konişmento klozlarından yararlanılmıştır.

### **III. TARİHSEL GELİŞİM**

Çalışmamıza başlamadan önce konunun tarihsel gelişimi ve uluslararası önemi konusunda kısaca bilgi vermek yararlı olacaktır. Bilindiği gibi deniz ticaret hukuku, en eski hukuk dallarından biri<sup>9</sup> olmasına karşın konumuz kırkambar

---

<sup>9</sup>Deniz ticaret hukukuna ilişkin bilinen ilk düzenleme, milattan önce 12. ila 13. yüzyıllara ait olduğu belirtilen Hint “Manu Mecellesi”ndeki deniz ödücü sözleşmesine ilişkin hükümlerdir (Will, Jones. Institutes of Hindu Law, ss.7-8. nak. Mazhar Nedim Göknül. Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul Üniversitesi Yay. No:1683, Üçüncü Bası, İstanbul, 1946, s.8). Roma Hukuku’nu, dolayısıyla modern deniz ticaret hukukunu etkileyen en eski düzenleme ise Rodos Kanunları’dır (M.Ö. 5. Yüzyıl). Bu düzenlemede de özellikle deniz ödücüne ve müşterek avaryaya ilişkin hükümler yer almış ve kısmen günümüze kadar ulaşmıştır (Eşref Küçük. Roma Hukuku’nda Donatanın (Exercitor Navis’in) (Actio Exercitoria’dan Doğan) Sorumluluğu, Adalet Yay., Ankara, 2007, s. 25). Bilindiği gibi Roma

sözleşmesi, özellikle 20. yüzyılın başlarında, düzenli hat taşımacılığının gelişimiyle önem kazanmaya başlamıştır. Bu gelişmeyle birlikte taşıtanlara oranla ekonomik açıdan güçlü durumda bulunan taşıyanlar, özellikle İngiltere’de, düzenledikleri konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtları ile navlun sözleşmelerinde menfaatler dengesinin karşı yan aleyhine bozulmasına neden olmuşlardır<sup>10</sup>. Bu tür kayıtların Amerika Birleşik Devletleri mahkemeleri tarafından hükümsüz sayılması Amerikalı taşıyanları diğer taşıyanlara göre zayıf duruma sokmuştur<sup>11</sup>. Bunun üzerine bu ülkede “Harter Act” adlı bir yasa kabul edilerek taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiştir<sup>12</sup>. ABD’den sonra Batı Avrupa’da da

---

Hukuku’nun deniz ticaretine ilişkin müesseseleri Kara Avrupası Hukuk Sistemi ile Anglo-Sakson Hukuk Sistemi’ni, dolayısıyla da hemen hemen tüm dünyayı etkilemiştir.

Deniz ticaretiyle ilgili Türk kaynaklarının bulunduğu İstanbul Liman İdaresi binasının yanması nedeniyle, deniz ticaret hukukunun ülkemizdeki gelişimine dair bilgiler çok sınırlıdır (Gökniç, s.14). Tarihi Deniz Arşivi’nde bulunan 20.000.000 adet belgenin tasnifi ise halen devam etmektedir ([http://www.dzkk.tsk.tr/muze/turkish/Arastirma\\_birimleri/Arastirma\\_Birimleri.htm](http://www.dzkk.tsk.tr/muze/turkish/Arastirma_birimleri/Arastirma_Birimleri.htm) (12.06.2010)). Türk tarihinde, deniz ticaret hukuku alanında ilk kanun 1864 yılında Osmanlı İmparatorluğu zamanında kabul edilen “Kanunname-i Hümayunu Ticareti Bahriyye”dir. Cumhuriyet döneminde ise 865 sayılı Eski Ticaret Kanunu’na (ETK) 13 Mayıs 1929 tarih ve 1440 sayılı Kanun ile eklenen İkinci Kitap deniz ticaret hukukuna ilişkin hükümler getirmiştir. Daha sonra halen yürürlükte bulunan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu kabul edilmiştir. Bu tez yazılırken bir tasarı, 2005 tarihli Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (Tasarı) da yasalaşmayı beklemektedir.

<sup>10</sup>Aybay, Oral, Biçen, s. 3 vd. ; Chuah, s. 164; Nicholas Gaskell, Regina Asariotis, Yvonne Baatz, **Bills of Lading: Law and Contracts**, LLP, London, 2000. P. 1. 1, 1.5.

<sup>11</sup>Amerika’da konişmentolarda yer alan sorumsuzluk kayıtları (*negligence clause*) geçersiz sayılmakla birlikte bazı İngiliz (In re Missouri S.S. co., 42 Ch. d. 321 (1989) (Yannopoulos , Bills of Lading and the conflict of Laws : Validity of “Negligence Clauses in England, 37 U Det. L.rev199 (1959) nak. Healy, Sharpe, s. 357, dn. 5) ve New York (Rubens v. Ludgate Hill S.S. Co., 65 Hun 625, 20 N.Y.S. 481, (1892), aff’d, 143 N.Y. 629, 37 N.E. 825 (1894) nak. Healy, Sharpe, s. 358, dn. 5) mahkemeleri aksine kararlar veriyorlardı. ABD’de 1851 yılında yürürlüğe giren Limitation of Liability Act ile donatanlar kendinin değil fakat adamlarının neden oldukları zararlardan dolayı sorumluluklarını deniz serveti ile sınırlandırma olanağına kavuştular. Ayrıca bu kanunun *fire statute* olarak adlandırılan 2. maddesi ile; donatan veya geminin kiracısı olan taşıyanın kendi kusurundan kaynaklanmayan yangından ileri gelen zararlardan sorumlu olmayacağı da kabul edildi. Limitation of Liability Act’in ardından Amerikalı taşıyanların sorumluluklarını sınırlandıran kayıtların mahkemelerce kabul edilmemesi ve bu nedenle İngiliz rakiplerine göre dezavantajlı durumda olmalarını kısmen sonlandıran, donatan veya kiracı (*bare boat charterer*) olmayan taşıyanların sefere elverişsizlikten sorumluluklarını garanti sorumluluğundan çıkararak kusur sorumluluğu şeklinde belirleyebilmelerini ve teknik kusurdan sorumlu olmayacaklarını kararlaştırabilmelerini sağlayan 1893 tarihli Harter Act kabul edilmiştir. Harter Act’den sonra; Avustralya’da 1904 Carriage of Goods by Sea Act, Yeni Zelanda’da 1908’de Shipping and Seamen Act Kanada’da 1910’da Water Carriage Act ile bu kanuna benzer düzenlemeler kabul etmişlerdir (Wilson, ss. 119, 120). İngiltere’de ise konişmento hâmlerinin, gönderilen taşıyana karşı talep hakkı konusunda sözleşmelerin nisbiligi ilkesine karşı çözüm bulmak amacıyla önce 1855 Bill of Lading Act kabul edilmiş, 1924 tarihli COGSA ile Lahey Kuralları iç hukuk kuralı haline getirmiştir. Daha sonra ise 1971 tarihli COGSA, 1981 tarihli Merchant Shipping Act ve 1992 tarihli COGSA kabul edilmiştir (Wilson, ss. 142, 143; Gaskell, Asariotis, Baatz, P. 1.8).

<sup>12</sup> Frank L. Maraist, Thomas C. Galligan Jr. **Admiralty In A Nutshell**, Thomson West, 2005, s. 63; Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, Beta Yay., Ankara, 2000, (Hamburg Kuralları), s. 1; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, ss. 32, 33.

taşıtanların mevcut dengesizliğe karşı tepkilerinin artmasıyla konunun uluslararası düzeyde ele alınmasına gerek görülmüştür. Bu amaçla 1921 tarihinde Uluslararası Denizcilik Komitesi (International Maritime Comitee–Comité Maritime International) tarafından Harter Act örnek alınarak<sup>13</sup> tavsiye niteliğinde kurallar içeren, bağlayıcılığı olmayan bir metin hazırlanmıştır<sup>14</sup>. Bunun ardından yine Uluslararası Denizcilik Komitesi'nin öncülüğünde toplanan devlet temsilcileri 1924 yılında Brüksel'de, "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Andlaşma"yı (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading) kabul etmişlerdir. "Lahey Kuralları" olarak bilinen bu Andlaşma'ya Türkiye 1955 yılında taraf olmuştur<sup>15</sup>. Lahey Kuralları'nın dolaylı olarak iç hukuklara alınması, uluslararası düzeyde hukuk birliğine değil hukuk benzerliğine neden olmuştur<sup>16</sup>. Dolayısıyla Lahey Kuralları'nın amacına ulaştığını söylemek mümkün değildir.

Lahey Kuralları ile tarafların iradelerinin serbestçe rol oynadığı çarter sözleşmelerinin aksine, uluslararası teamüller ve bu bağlamda kabul edilmiş belli tipteki konişmentolarla yürüyen düzenli hat taşımacılığında, taşıtan ve taşıyanın menfaatlerini bir miktar dengeleme imkânı sağlanmıştır, ancak Lahey Kuralları; kabulünden bu yana geçen zamanda, koli-parça başına sorumluluk esası, yaşanan enflasyon ve konteyner gibi yeni gelişmeler karşısında ihtiyaca yanıt veremez hale gelmiştir. Bunun yanında; Kurallar'da ihbar sürelerinin kısalığı ve konişmento kayıtlarının iyiniyetli hâmillere karşı da ileri sürülebilmesi gibi hükümler nedeniyle Lahey Kuralları'nın yenilenmesi gereği ortaya çıkmıştır<sup>17</sup>. Günümüzde

---

<sup>13</sup> Gaskell, Asariotis, Baatz, P. 1.5.; Kender, Çetingil, s. 136.

<sup>14</sup> Maraist, Galligan, s. 63; Yeşilova, s.66; Wilson, s. 120.

<sup>15</sup> R.G 22.2.1955 / 8936. Ülkemiz hem Lahey Kuralları'na taraftır, hem de 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ile Alman Ticaret Kanunu'nundan dolayı olarak iktibas etmiştir.

Ülkemiz burada yer verilen uluslararası andlaşmalardan yalnızca Lahey Kuralları'na taraf olsa da, yabancılık unsuru içeren taşımalarda taraflar diğer uluslararası andlaşmaların uygulanması konusunda anlaşabilecekleri gibi uygulanacak yabancı ülke hukuku da bu uluslararası andlaşmaların uygulanmasını zorunlu tutabilir.

<sup>16</sup> Türkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve Hasar Sorumluluğu)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 65; Yazıcıoğlu, s. 7.

<sup>17</sup> Yazıcıoğlu, s. 2.

konişmentolar, Lahey Kuralları'ndan az çok etkilenmiş ulusal hukuklar tarafından düzenlenmektedir<sup>18</sup>.

Lahey Kuralları daha sonra, Uluslararası Denizcilik Komitesi öncülüğünde bir araya gelen ülkeler tarafından 1968 yılının Şubat ayında Visby'de imzalanan Protokol ile (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading) tadil edilmiştir. Bu yenilemenin nedeni konişmentonun özellikle iyiniyetli üçüncü kişiler açısından ispat gücünün yeniden ele alınması gereğidir<sup>19</sup>. Visby Protokolü ile değiştirilen Lahey Kuralları'nın yeni hali Lahey-Visby Kuralları olarak anılır. Bu çalışmada ise Brüksel Kuralları olarak ifade edilecektir. Visby Kuralları ile diğer bazı değişikliklerin yanında, konişmento kayıtlarının aksinin iyiniyetli üçüncü kişi hâmillere karşı iddia ve ispat edilemeyeceği kabul edilmiştir. Visby Kuralları 23 Haziran 1977'de yürürlüğe girmiş, Türkiye bu değişikliklere taraf olmamıştır.

Brüksel Kuralları son olarak 21 Aralık 1979 tarihinde, Brüksel'de imzalanan Özel Çekme Hakkı Protokolü (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)) ile yenilenmiştir. Bu Protokol ile taşıyanın sorumlu olduğu miktar Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Right*) olarak adlandırılan ve Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund - IMF) tarafından belirlenen birim ile tespit edilmeye başlanmıştır<sup>20</sup>, Ülkemiz SDR Protokolü'ne de taraf değildir.

Daha sonra Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL) öncülüğünde 6-31 Mart 1978'de Hamburg'da yapılan görüşmeler sonucunda, Hamburg Kuralları (HK) olarak da bilinen, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi" kabul edilmiştir. Bu Sözleşme 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin

---

<sup>18</sup> Gold, Chircop, Kindred, s. 359.

<sup>19</sup> Yeşilova, s. 71.

<sup>20</sup> Hakan Karan, "The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions", **Prof.Dr.Turgut Kalpsüz'e Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2003, ss. 429-444, s.431

Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) ve 1968 tarihli Visby Protokolü'nün yerine geçmesi amacıyla hazırlanmış olup, 20 devlet tarafından onaylanmasının ardından 1 Kasım 1992'de yürürlüğe girmiştir<sup>21</sup>. Brüksel Kuralları'ndan farklı olarak Hamburg Kuralları'nda, Kara Avrupası Hukuk Sistemi'nin akdi sorumluluk esası kabul edilmiş ve taşıyana konişmentoya sorumsuzluk kaydı koymak imkânı neredeyse hiç tanınmamıştır<sup>22</sup>.

Kırkambar sözleşmesiyle doğrudan ilgili olmamakla birlikte Multimodal Konvansiyon'a da değinmek yerinde olacaktır. Eşyanın uluslararası multimodal taşınmasını düzenleyen Multimodal Konvansiyon (Convention on International Multimodal Transport of Goods) (Konvansiyon) öncesinde değişik tür taşımalar için farklı uluslararası kuruluşlar tarafından metinler hazırlanmıştır<sup>23</sup>. İnceleme konumuz olan andlaşma ise Cenevre'de 24 Mayıs 1980 tarihinde kabul edilmiş 36. maddesi uyarınca 31 Ağustos 1981 tarihine kadar imzaya açık kalmıştır<sup>24</sup>. Multimodal (çok

---

<sup>21</sup> bkz. Kaner, Deniz Ticaret Hukuku, s.4; Yeşilova, s. 73; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 8; Özdemir, s. 66.

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı m.II'de oldukça geniş ve net bir şekilde ifade edilmiştir. Bu düzenlemeye göre bir navlun sözleşmesine Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için ön şart; navlun sözleşmesinin konusunun iki ülke arasında yapılan denizyolu taşıması olmasıdır (m.II/1). Bu ön şarttan başka Hamburg Kuralları; navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme limanı veya boşaltma limanı ya da sözleşmede birden çok boşaltma limanı belirtilmişse fiilen boşaltmanın yapıldığı liman veyahut konişmento ya da navlun sözleşmesini kanıtlayan diğer bir belgenin düzenlendiği yer bir taraf devlette bulunuyorsa geminin, taşıyanın, fiili taşıyanın taşıtan, yükleten, gönderilen ya da ilgili her hangi bir kişinin uyruğuna bakılmaksızın uygulanacaktır. Ayrıca bu maddeye göre taraflar konişmento ya da sözleşmeyi kanıtlayan bir başka belgede Hamburg Kuralları'nın uygulanacağını kararlaştırmışlarsa ya da yetkili kıldıkları ülke hukuku Hamburg Kuralları'nın uygulanacağını belirtiyorsa navlun sözleşmesine HK uygulanacaktır. Unutulmamalıdır ki, m.XXX/3'e göre taraf devletler navlun sözleşmelerine HK'yi uygulamakla yükümlüdür. Ayrıca XXIX. maddeye göre bu uluslararası andlaşmaya çekince konulması mümkün değildir.

Uygulama alanıyla ilgili II. maddenin diğer fıkralarında ise; HK'nın çarter sözleşmelerine uygulanmayacağı fakat bir çarter sözleşmesi uyarınca tanzim edilen ve taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hâmilisi arasındaki ilişkileri düzenleyen konişmentolara uygulanacağı; sözleşme belirli bir zaman içinde birden fazla ard arda yapılacak eşya taşımaya dair ise, HK'da çarter sözleşmeleriyle ilgili şartlar saklı olmak kaydıyla, her bir taşımaya uygulanacağı belirtilmiştir.

Hamburg Kuralları'nın "Tamamlayıcı Hükümler" başlıklı XIII. maddesinin ilk fıkrasında, navlun sözleşmesinde ya da konişmentoda veya konişmento gibi navlun sözleşmesini ispat eden herhangi bir belgede yer alan HK'ya aykırı hükmün geçersiz sayılacağı belirtilmiş, daha sonra ise HK'ya aykırı şartın geçersizliğinin navlun sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemeyeceği hükme bağlanmıştır. Diğer bir ifadeyle; HK hükümlerinin emredici oldukları, bunlara aykırı hüküm içeren sözleşmelerin kısmi butlan ile sakat olacakları belirtilmiştir.

<sup>22</sup> Kender, Çetingil, s. 137.

<sup>23</sup> Örneğin, Tokyo'da kabul edilen "The Tokyo Convention on Combined Transports" adlı uluslararası andlaşma gibi. bkz. Girvin, s. 41 vd.

<sup>24</sup> Bu Andlaşma'nın 36. maddesinde 30 ülkenin taraf olmasını takip eden 12 ay sonra yürürlüğe gireceği belirtilmiştir.

yollu) taşımalar ile ilgili çalışmalar, günümüzde olduğu gibi Konvansiyon'un yürürlüğe girmesinden sonra da devam etmiştir. Örneğin, UNCTAD ve ICC arasında oluşturulan bir komisyon "UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents" adlı metni hazırlamış ve bu metin 1 Ocak 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>25</sup>.

Yukarıda değinilen uluslararası andlaşmalar çeşitli nedenlerle genel kabul görmemiş, deniz ticaret hukukunun tekleştirilmesi yönünde başarılı olamamışlardır. Brüksel Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesi amacıyla UNCITRAL tarafından hazırlanan ve Birleşmiş Milletler Genel Konseyi'nin 11 Aralık 2008 tarihinde kabul ettiği Eşyanın Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) (Rotterdam Kuralları) yirmi devlet tarafından onaylanmasından bir yıl sonra yürürlüğe girecektir ve halen ABD, Danimarka, Fransa, Yunanistan, Hollanda ve Norveç'in de aralarında bulunduğu yirminin üzerinde devlet tarafından imzalanmıştır<sup>26</sup>. Kuralların giriş bölümünde Brüksel ve Hamburg Kuralları'nın kabulünden beri yaşanan ticari ve teknik gelişmelere dikkat çekilmiş, bu gelişmeleri göz önünde bulunduran bir düzenleme bulunmadığına vurgu yapılmıştır. Rotterdam Kuralları konteyner taşımacılığı, elektronik veri transferi sistemleri bakımından önemli düzenlemeler içermektedir. Bu yeni uluslararası andlaşmanın Ülkemiz tarafından imzalanması, onaylanması ve uygulamada yerleşmesi için uzun yıllar geçmesi gerektiğinden, andlaşmaya ayrıntılı olarak yer verilmemiştir.

---

<sup>25</sup> Girvin, s. 43.

Konvansiyon'un eşya taşımaya ilişkin diğer uluslararası sözleşmelerle olan ilişkisi 30. maddesinde düzenlenmiştir.

<sup>26</sup>[http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec) (04.05.2010)

Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı 6. maddesinde oldukça geniş bir şekilde belirlenmiştir. İstisnalara yer verilen 7. maddede ise kırkambar sözleşmeleri uygulama alanı dışında bırakılmamıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GENEL OLARAK KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ

#### I. TERİM VE KAVRAM

“Kırkambar”<sup>27</sup> kelimesinin sözlük anlamı; “içinde değişik türden şeyler bulunan kap veya yer”dir<sup>28</sup>. Günlük hayatta az kullanılan bu kelime konuya yabancı kişilerce garipsenmekte; hukukçular tarafından da eleştirilmektedir. Örneğin Okay, Türk Ticaret Kanunu’nda hem navlun sözleşmesi, hem de deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi ifadelerinin yer aldığına dikkat çekerek, Kanunda bir şeyi anlatmak için iki ayrı ad kullanılmasını eleştirmiş, eskimiş ve bir anlamı olmayan kırkambar sözleşmesi yerine eşya taşıma sözleşmesi denilmesinin daha uygun olacağını belirtmiştir<sup>29</sup>. Bundan başka kırkambar sözleşmesi yerine, “düzenli hat sözleşmesi” gibi, kırkambar sözleşmesinin kullanıldığı düzenli hat taşımacılığını öne çıkaran terimlerin kullanılması da önerilmektedir<sup>30</sup>.

Kanımca, ne eşya taşıma sözleşmesi ne de düzenli hat sözleşmesi gibi bir terim kavramı açıklamaya yetmeyecektir çünkü, eşya taşıma edimi kırkambar sözleşmesinde de, yolculuk charteri sözleşmesinde de vardır. Bununla birlikte kırkambar sözleşmesinin düzenli hat taşımacılığı yapmayan bir gemi ile eşya taşınmasını konu alması da mümkündür. Hukuk terimlerinin günlük yaşamdaki kelimelerle aynı olmaması yalnızca kırkambar sözleşmesinde söz konusu olmadığı gibi buna gerek de yoktur, kaldı ki kırkambar sözleşmesinde eşyanın taşındığı gemi, tam da sözlük anlamıyla kırkambardır. Nitekim bu sözleşme konusu taşımada, farklı kişilere ait, değişik cins, boyut, ağırlık ve nitelikteki yüzlerce eşya bir gemiye

---

<sup>27</sup> Göknül, 1946 tarihli eserinde “kırk anbar” olarak yazmıştır. Mazhar Nedim Göknül, **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yay. No:1683, Üçüncü Bası, İstanbul, 1946, s. 208.

<sup>28</sup> Ayrıca mecaz anlamda, birçok konuda bilgisi olan kimse ve halk ağzında çerçi anlamları da vardır (<http://www.tdk.gov.tr> (5.12.2007); Türk Dil Kurumu, **Türkçe Sözlük**, Türk Dil Kurumu Yay., No: 549, 10. Baskı, Ankara, 2005).

<sup>29</sup> M. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul, 1971, s. 1, dn. 3.

<sup>30</sup> Ataerğın armatörler tarafından bilinmeyen “kırkambar” yerine Tasarı’da “Tarifeli Sefer” veya “Muntazam Hat Taşımacılığı” kullanılmasının daha uygun olacağını belirtmektedir. (Selim Ataerğın, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Bazı Açılardan Eleştirisi”, **Denizcilik Dergisi**, İstanbul 2006, S.25, ss. 18-20, ss. 18, 19.)



yüklenir. Tasarı'da da kırkambar sözleşmesi teriminden vazgeçilmemiştir (Tasarı m.1138/I/b.2<sup>31</sup>).

Türk Hukuku'nda kırkambar sözleşmesi; Eski Ticaret Kanunu'nun 1097.<sup>32</sup> ve yürürlükte bulunan Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1016.<sup>33</sup> maddelerinde, "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri" başlığı<sup>34</sup> altında diğer navlun sözleşmeleriyle birlikte düzenlenmiştir<sup>35</sup>. Navlun sözleşmesi (İng. *maritime contract of affreightment*, Alm. *seefrachtvertrag*, İta. *contratto noleggio*); kırkambar sözleşmesi, yolculuk çarteri sözleşmesi gibi farklı sözleşme türlerini içeren bir üst kavramdır ve öğretide<sup>36</sup>

<sup>31</sup>A) Sözleşmenin türleri

MADDE 1138 – (1) Navlun sözleşmesiyle taşıyan, navlun karşılığında:

geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde eşya taşımayı üstlenir ("yolculuk çarteri sözleşmesi"); veya

ayırddilmiş eşyayı (parça eşya) denizde taşımayı üstlenir ("kırkambar sözleşmesi").

(2) Bu bölümdeki hükümler posta idaresinin denizde eşya taşımalarına uygulanmaz.

<sup>32</sup> Madde 1097 - "Navlun mukavelesi ile mal taşımak için:

Geminin tamamını veya bir cüz'ü veya muayyen bir yeri kiralanır.

Veya muayyen mal taşınması mukavele edilir (kırkambar)"

Fahiman Tekil, **Navlun Mukaveleleri**, Bozak Matbaası, İstanbul, 1973(Navlun Mukaveleleri), s.24.

<sup>33</sup> Madde 1016 - Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında:

Geminin tamamını veya bir cüzünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna "Çarter Mukavelesi";

Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna da "Kırkambar Mukavelesi": denir.

Bu kısımdaki hükümler posta idaresinin denizde eşya taşımalarına tatbik olunmaz.

<sup>34</sup>Bu başlıkla ilgili Adliye Encümeni gerekçesi şu şekilde kaleme alınmıştır: "*Tatbikatta deniz yoluyla yük taşınmasına ilişkin akitlere (navlun mukavelesi) denilmek itiyat haline gelmiş bulunduğundan eşya taşıma mukaveleleri istilahiyle beraber (navlun mukavelesi veya mukaveleleri) sözlerinin de kanuni istilah olması zaruri görüldüğünden, birinci kısmın başlığı ve 1016 ncı madde buna uygun olarak yazılmıştır.*" TBMM Adliye Encümeni Mazbatası, Gerekçe, s. 406 nak. İsmail Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, Beta Yay., İstanbul, 2004, s. 2741 dn.1.

<sup>35</sup> Tasarı'nın kırkambar sözleşmesini düzenleyen 1138/I/b.2 maddesinde ise kırkambar sözleşmesi; taşıyanın, navlun karşılığında ayırddilmiş eşyayı (parça eşya) denizde taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Bu madde açısından TTK ile Tasarı arasında, dilin sadeleştirilmiş olması ve kısım başlıklarında yapılan değişiklik hariç, önemli bir fark görülmemektedir. TTK'nın ilgili kısım başlığı "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri" iken, Tasarı'nın ilgili kısım başlığı "Navlun (Denizde Eşya Taşıma) Sözleşmesi" şeklinde yazılmıştır. Tasarı Gerekçesi'nde, "denizde eşya taşıma" sözleşmelerinin tümünün "navlun sözleşmesi" niteliğinde bulunduğunu tasrih etmek üzere Üçüncü Kısımın başlığında, parantez içindeki "navlun" sözcüğünün yerinin değiştirildiği ifade edilmiştir. bkz.<http://www.kgm.adalat.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm> (10.11.2005)

<sup>36</sup> Göknil'in tanımına göre navlun sözleşmesi; kiralanın kiracıya karşı, onun vereceği bir bedel karşılığında deniz gemisiyle belli veya belirlenecek yere kadar yük taşımayı taahhüt etmesidir. Buradaki ücret navlun olarak adlandırılır Göknil, s. 205.

Akıncı, navlun sözleşmesini; taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle deniz üzerinden bir yere taşımak ve orada teslim etmek borcu altına girdiği sözleşme olarak tanımlarken (Sami Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku Navlun Mukaveleleri, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1961, (Deniz Ticaret Hukuku), s. 4) daha sonraki eserinde ise bu sözleşmeyi, taşıyan ile taşıtan arasında yapılan, taşıyanın ücret karşılığında gemiyi tamamen ya da kısmen taşıtana tahsis ederek veya tahsis etmeksizin eşyanın deniz yolu ile bir yerden diğerine

değişik şekillerde tanımlanmıştır. Buna karşılık kırkambar sözleşmesinin tanımı üzerinde çok durulmamıştır<sup>37</sup>.

Kanımca, navlun sözleşmesini; “taşıyanın ücret karşılığında eşyayı geminin tamamını veya bir kısmını taşıtana tahsis ederek ya da gemi tahsisi olmaksızın deniz yolu ile eşya taşımayı üstlendiği sözleşme” olarak açıklamak mümkündür. Kırkambar sözleşmesini ise yolculuk çarterinden farkına değinmeksizin “taşıyanın navlun karşılığında, eşyayı deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşme” olarak tanımlayabiliriz<sup>38</sup>.

Görüldüğü gibi kırkambar sözleşmesi eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin bir sözleşmedir. Bu nedenle benzer sözleşmeler diğer taşıma modlarında (karayolu, hava yolu, demiryolu gibi) da bulunabilir. Bu sözleşmelere, TTK’da yer alan kırkambar sözleşmesine ilişkin hükümlerin, boşluk doldurma amacıyla kıyasen uygulanması mümkün olabilirse de bu çalışmada konumuz deniz yolu ile yapılan taşımalar bakımından kırkambar sözleşmesidir.

---

taşınmasını taahhüt ettiği sözleşme olarak açıklamıştır (Sami Akıncı, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yay., No.1314, İstanbul, 1968 (Navlun Mukaveleleri), s. 1.

Anglo-Amerikan Hukuku’nda da navlun sözleşmesi için (*contract of affreightment*) ikinci tanıma benzer bir tanım yapılmaktadır bkz. C. Boyd, Stewart, Andrew S. Burrows, David Foxton, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading”, Sweet&Maxwel, Twentieth Edition, London, 1996, s. 1).

Çağa ve Kender en sade tanımlardan birini yapar. Bu tanım şöyledir: “Navlun (veya eşya taşıma sözleşmesi) bir akittir ki, bununla taraflardan biri (taşıyan) deniz yolu ile eşya (yük) taşımayı, diğer taraf (taşıtan) da bunun karşılığında ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder.” Tahir Çağa, Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi, Arıkan Yay. İstanbul, 2006, (2. Cilt), s. 1. İzveren, Franko ve Çalık da bu tanıma katılır (Âdil İzveren, Nisim Franko, Ahmet Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1994, s. 162).

Kender ve Çetingil’e göre ise “navlun sözleşmesi; taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle, bir gemi ile deniz yolu üzerinden bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşmeye denir.” (Rayegan Kender, Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku – Temel Bilgiler, XII Levha Yay., İstanbul, 2009, s. 102).

<sup>37</sup> Öğretide yapılan nadir tanımlamalardan bazıları şunlardır:

Tekil’e göre kırkambar sözleşmesi; “Çeşitli kiracı ve yükletenlere ait hamulenin belirli bir gemi için rezervasyon söz konusu olmaksızın işletmece seçilecek bir veya bir kaç gemi ile taşınması amacıyla ilişkin sözleşme”dir (Fahiman Tekil, Deniz Hukuku Terimleri, İstanbul, 1985, (Terimler), s. 43).

Kender ve Çetingil’e göre; “Kırkambar sözleşmesi bir geminin tahsisi söz konusu olmaksızın parçalara ayrılmış muayyen eşyanın deniz yolu ile bir yerden başka bir yere taşınması konusundaki sözleşmeye denir.” (s. 105. Çağa ve Kender (2. Cilt, s. 9), Akıncı (Deniz Ticaret Hukuku, s. 13), Doğanay (s.2742) ve Okay’ın (ss. 27, 28) açıklamaları da bu tanımla örtüşmektedir.

Kırkambar sözleşmesi Türk Hukuk Lügatında ise; “Parça mal nakil mukavelesi” olarak tanımlanmaktadır (Türk Hukuk Lügatı, <http://www.turkhukukkurumu.org.tr/thl/metin/N.pdf> (26.04.2010)).

<sup>38</sup> Yolculuk çarterinden farkına değinecek olsak, “taşıyanın navlun karşılığında, gemi tahsisi olmaksızın, eşyayı deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşme” olarak tanımlamamız gerekecektir.

Yukarıda yaptığımız tanımda kırkambar sözleşmesinin asli unsurlarının; eşya, eşyanın deniz yoluyla taşınması, navlun ve anlaşma olduğu görülür. Aşağıda bu unsurlar kısaca ele alınacak ikinci bölümde ayrıntılı olarak incelenecektir.

## II. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN ASLİ UNSURLARI

### A. Eşya

Kırkambar sözleşmesinin asli unsurlarından ilki “eşya”dır<sup>39</sup>. Taşınmazlar bir kenara bırakılırsa, kırkambar sözleşmesi bakımından “eşya”, eşya hukuku anlamında “eşya”dan<sup>40</sup> daha geniştir; iktisadi değer taşımayan, insan dışı maddi varlıkları da kapsar. Örneğin ceset eşya hukuku açısından eşya sayılmasa da<sup>41</sup>; taşınması kırkambar sözleşmesine konu olabilir<sup>42</sup>. Teorik açıdan, nakil amacıyla vücuttan alınan organ, doku, kan<sup>43</sup> gibi maddelerin taşınması da kırkambar sözleşmesine konu olabilir. Eşyanın, mutlaka ticari bir eşya olması ya da iktisadi değer taşıması gerekmez. Örneğin bir müzedeki eserler, çöp, fabrika atığı gibi maddi varlıklar da “eşya” olarak değerlendirilir<sup>44</sup>. Bunun dışında eşyanın; basit, birleşik, misli, gayri

---

<sup>39</sup>Bu çalışmada, Tasarı’da olduğu gibi, “yük” ve “mal” yerine mümkün olduğunca “eşya” kelimesi kullanılmaya çalışılmıştır. Tasarı’da “yük” yerine “eşya” teriminin kullanılması, “yük” teriminin yerleşmiş bir terim olduğu “eşya”nın ise medeni hukukta genel bir ifade olduğu için eleştirilmiş fakat Komisyon “eşya” teriminin kullanılmasını kararlaştırmıştır. (Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra**, Arıkan Yay., İstanbul, 2006 (Cebri İcra), ss. 421, 422.

<sup>40</sup>Eşya hukuku bakımından “eşya”; maddi varlığa sahip, sınırlanabilen, kişilerin üzerinde egemenlik kurabildiği, iktisadi değer taşıyan insan dışı her şeydir (Şeref Ertaş, **Eşya Hukuku**, Seçkin Yay., Ankara, 2008, s. 53; Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 6).

<sup>41</sup>Oğuzman, Seliçi, Özdemir, s. 5.

<sup>42</sup>Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 5, Doğanay s. 2743; Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yay., No: 2008-27, İstanbul, 1988 (Uluslararası Taşımacılık), s.6; Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Yetkin Yay., Ankara, 1993, s. 89

<sup>43</sup>Zeyneloğlu, s. 89

<sup>44</sup>Okay eşya kavramını geniş yorumlar. Yazara göre; eşyanın ne iktisadi, ne de ticari değerinin olması şarttır. Çöp, fabrika atığı veya patlayıcı maddelerin taşınması, hatta mavnanın açık denize sevki dahi navlun sözleşmesine konu olabilir. Bu durumda taşıyanın eşyaya özen göstermesi söz konusu olmasa da, eşya onun gözetimine bırakılmıştır. İktisadi değerden yoksun eşyanın zıyayı ve hasarında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanamaması da yeterli gerekçe olamaz çünkü kanunda yer alan tüm hükümlerin uygulanması zorunlu değildir (Okay, ss. 9, 10). Aynı görüşte; Kender, Çetingil, s. 103; Ülgen, s. 6; Zeyneloğlu, s. 89

misli, bölünebilir, bölünemez olması veya tüketime, özel mülkiyete tâbi veyahut kamu malı olması önem taşımaz.

Sahipsiz eşyanın da kırkambar sözleşmesine konu olması mümkündür<sup>45</sup>. Önemli olan eşyanın zilyetliğinin taşıyana devridir. Örneğin, teorik olarak, sahipsiz eşyayı malik olma iradesi olmaksızın elinde bulunduran kişi de eşyanın taşınması için kırkambar sözleşmesi yapabilir. Eşyanın maliki taşıyan da olabilir<sup>46</sup>, örneğin taşıyanın, kiraya verdiği bir taşınırı kiracısıyla yaptığı bir kırkambar sözleşmesi uyarınca taşınması mümkündür.

Eşyanın sözleşme anında var olması da gerekmez. Örneğin bir fabrikada üretilen malların taşınmasını konu alan sözleşme de kırkambar sözleşmesi olabilir<sup>47</sup>. Tabii ki böyle bir malın üretimi, taşınması imkânsız ya da kanunun emredici hükümlerine, ahlaka veya kişilik haklarına aykırı ise sözleşme geçersizdir (BK m.19, 20).

Taşınacak eşyanın az ya da çok olması önem taşımaz, fakat taşınacak eşya taşımaya elverişli ve maddi nitelikte olmalıdır. Gayri maddi eşya olarak nitelendirilen düşünce veya haberin taşınması kırkambar sözleşmesinin konusunu oluşturmaz<sup>48</sup>. Gaz ve sıvılar ise kaba koyularak sınırlandırılabilirler, ayırt edilebilirler takdirde kırkambar sözleşmesine konu olurlar. Bunların taşınması için geminin tamamı veya bir bölümü ferden tayin edilmiş ve tahsis olunmuşsa yolculuk çarteri sözleşmesi söz konusu olur. Uygulamada gaz veya petrol taşınması genellikle yolculuk çarteri sözleşmesine konu olur.

TTK'nın ilgili maddelerinde kırkambar sözleşmesi bakımından eşyanın niteliği, cinsi, adedi, ağırlığı ile ilgili herhangi bir kurala rastlanmaz. Kanun'da yer alan tek belirleyici ifade eşyanın "parça mal olan muayyen eşya" olmasıdır (TTK m.1016). Bu ifadeden yola çıkarak, eşyanın teknik anlamda parça mal olmasının

---

<sup>45</sup> Eşyanın ayrımları için bkz. Ertaş, ss. 55 vd.; Oğuzman, Seliçi, Özdemir, ss. 7 vd.

<sup>46</sup> Krş. Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 5 Yazara göre kişinin kendi eşyasını taşınması kırkambar sözleşmesine vücut vermez..

<sup>47</sup> Okay, s. 10; Ülgen, s. 6; Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 5; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 2.

<sup>48</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 2; Doğanay, s. 2743.

gerekli olup olmadığı tartışılmıştır. Akıncı, TTK’da geçen ibarenin teknik değil, hukuki manada anlaşılması gerektiğini, buğday veya kömür gibi teknik açıdan parça mal sayılmayan eşyanın taşınmasının da kırkambar sözleşmesine konu olabileceğini; mehzaz Alman Kanunu’nda yer alan “*stückgüter*” yani “parça yükler” teriminin, dökme yükün karşılığı olarak teknik anlamda parça eşyayı değil, hukuki anlamda parça eşyayı ifade ettiğini belirtmiştir<sup>49</sup>, Okay gibi, Kender ve Çetingil de Akıncı ile aynı görüştedir<sup>50</sup>.

Gerçekten, TTK’da taşınacak eşyaya parça eşya denilmesinin nedeni; eşyanın, taşıtan tarafından diğer taşıtanların eşyası ile karışmayacak şekilde muhafaza altına alınmış olmasıdır. TTK m.1016’nın yalnızca sözüne bakarak, dökme<sup>51</sup> eşyanın kırkambar sözleşmesine konu yapılamayacağı sonucuna varmak doğru olmaz. Dökme yük de konteyner içerisine konularak parça eşya haline getirilebilir ve kırkambar sözleşmesine konu olabilir. Kullanılan geminin konteyner gemisi ya da kuru yük gemisi olması veya taşımacılığın arızı ya da düzenli hat şeklinde yapılması sözleşmenin hukuki niteliğini doğrudan etkilememekle birlikte uygulamada, düzenli hat taşımacılığında dökme yük taşınması ve Okay’ın da belirttiği gibi, dökme yükler için kırkambar sözleşmesi yapılması olağan olmadığından, sözleşmede açıkça belirtilmedikçe dökme yükün taşınması için yapılan deniz yolu ile taşıma sözleşmesini yolculuk çarteri sözleşmesi olarak kabul etmek gerekir<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 13.

<sup>50</sup> Okay, s. 28; Kender, Çetingil, s. 105.

Tasarı’nın ilgili maddesinde ise “ayırddedilmiş eşya (parça eşya)”nın taşınacağı belirtilerek TTK’da yaratılan karışıklık kısmen giderilmiştir. Nitekim Tasarı’nın yasalaşması halinde teknik anlamda parça mal olmamasına rağmen ayırddedilmiş eşyanın kırkambar sözleşmesine konu olup olamayacağını tartışmaya gerek kalmayacaktır. Diğer yandan “ayırddedilmiş eşya” ibaresi de ayrıca belirsizliğe neden olmaktadır. Eleştiri için bkz. Ergon A. Çetingil, Rayegan Kender, Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayısı, Ocak 2006, ss. 1-297, s. 128.

<sup>51</sup> Kuru dökme yükler iktisatçılar tarafından iki sınıfa ayrılmaktadır; bunlardan birinci sınıfı (*major bulks*) hububat, demir cevheri, kömür, boksit ve fosfat vb. İkinci sınıfı ise kereste, kağıt, külçe çelik, çuvallanmış gübre vb. oluşturur. Bu sınıflandırma eşyaya gösterilmesi gereken özen ve dikkat temel alınarak yapılmaktadır. Birinci sınıfta yer alan maddeler daha çok dikkat ve özen gerektirmektedirler. (Stephen Girvin, **Carriage of Goods by Sea**, Oxford University Press, New York, 2007, s. 4).

<sup>52</sup> Okay, s. 28

Yolcu taşımayı konu alan sözleşmelere navlun sözleşmesi hükümleri değil, TTK 1127 vd. maddelerinde yer alan deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ait hükümler uygulanır. Yolcu bagajlarının taşınması da navlun sözleşmesine konu olmaz ancak, bagajların taşınması için yolcu taşıma sözleşmesinden ayrı, bağımsız bir sözleşme imzalanmışsa ya da yolcu ile birlikte olsa da eşyanın bakım ve muhafazası gemi adamlarına bırakılmışsa, kırkambar sözleşmesi söz konusu olabilir<sup>53</sup>.

TTK'nın 1016. maddesinin son fıkrasında posta idaresince yapılacak taşımalara navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanmayacağı belirtilmiştir<sup>54</sup>. İdarî nitelikteki bu sözleşmelere navlun sözleşmesine ilişkin hükümler kıyasen uygulanabilir<sup>55</sup>. Dikkat edilmelidir ki Kanun, posta idaresinin taşıyan olması durumunu özel olarak düzenlemiştir. Dolayısıyla posta idaresinin taşıtan sıfatıyla, gemi tahsisi olmaksızın postanın deniz yolu ile taşınması konusunda yapmış olduğu sözleşme kırkambar sözleşmesidir<sup>56</sup>.

## **B. Eşyanın Deniz Yoluyla Taşınması**

Kırkambar sözleşmesinin konusu eşyanın deniz yolu ile taşınmasıdır. Karayolu, havayolu, nehir, göl ve demiryolu ile eşya taşınması kırkambar sözleşmesine konu olmaz, ancak taşıma esas olarak denizde yapılmakla beraber, küçük bir kısmının iç sularda yapılması halinde bunun navlun sözleşmesine konu olabileceği ifade edilmektedir<sup>57</sup>. Kanımca yan edim yükümü niteliğinde, deniz dışında taşımaya ilişkin hükümlerin kırkambar sözleşmesinde yer almasına bir engel yoktur ancak, taşıyanın asıl borcunun, sözleşmede büyük oranda ağırlığı oluşturan ediminin deniz yolu ile eşya taşıma olması gerekir. Bununla birlikte taşıyanın

---

<sup>53</sup>Kender, Çetingil, s. 102; Okay, s. 9.

<sup>54</sup>Aynı hüküm tasarıda da yer almaktadır (Tasarı m.1138/son).

<sup>55</sup> Okay, s. 13.

<sup>56</sup> Doğanay, s. 2743.

<sup>57</sup> Kender ve Çetingil; hem iç su hem de deniz üzerinde yapılan taşımaların da navlun sözleşmesi olarak kabul edilebileceğini belirtmektedirler (s. 102).

Yolculuğun egemen kısmının denizde geçmiş olması yolculuğun deniz yolculuğu olarak nitelendirilmesi için yeterlidir. (Tekil, Deniz Hukuku, s. 271; Okay, ss. 10, 11).

sorumluluğuna ilişkin hükümlerin taşımanın iç sularda<sup>58</sup> yapılan kısmına uygulanması mümkün görülmemektedir. Aşağıda da inceleyeceğimiz gibi düzenli hat taşımacılığında kullanılan kabul kaydı formları ve konişmentolarda, deniz yolu ile yapılacak taşıma öncesinde ve sonrasında deniz dışında bir yolda yapılan taşımalarda (ön taşıma-müteakip veya sonraki taşıma) tüm sorumluluğun taşıtana ait olacağı, bu taşımalarda taşıyan taşıtanın adamı olarak hareket etmekte olduğu yönünde klozlar yer almaktadır. Bu tür klozlarla taşıyan, emredici hükümlerle düzenlenmiş sorumluluktan kurtulamaz.

Kırkambar sözleşmesinin konusunu oluşturan taşıma denizde ve gemi ile yapılır. Esasında TTK m.1016/I/b.2 okunduğunda gemiden söz edilmese de, Kanunun ilgili diğer maddeleri dikkate alındığında taşıma aracının gemi olduğu sonucuna varılır<sup>59</sup>. Okay'a göre, TTK'nın 1016, 1019 ve 816. maddeleri göz önünde

---

<sup>58</sup>Tasarı'nın 931. maddesinde "deniz" yerine "suda" hareket ifadesi kullanılarak iç sularda yapılan taşımalar, kara yerine deniz taşımasına ilişkin hükümlere tâbi kılınmış, bu değişikliğin nedeni olarak günümüz ihtiyaçları gösterilmiştir (Tasarı Gerekeşesi), ancak "su" ifadesi öncelikle "Deniz Ticareti" başlığına, "denize elverişlilik" gibi diğer kavramlara uygun olmadığı gibi (S. Didem Algantürk (Light), TTK Tasarısı'nın Deniz Ticaret Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:5 Sayı:10 Güz 2006/2 s.123-145, s. 126), Tasarı'da Taşıma İşleri Kitabının 852. maddesindeki ifadeyle de uyumlu değildir. Bu maddede kara taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanmayacağı taşımalar arasında suda yapılan taşımalar değil, denizde yapılan taşımalar gösterilmiştir.

<sup>59</sup>Brüksel Kuralları'nın I. maddesine göre "gemi" (*ship*), deniz yolu ile eşya taşımada kullanılan her türlü vasıttadır (m.I/d). Bu tanım ile TTK m.816'daki gemi tanımı karşılaştırıldığında, Kurallar anlamında gemi kavramının; sal, sandal gibi deniz araçlarını da kapsayacak şekilde geniş tutulduğu görülür.

TTK'nın 816. maddesine göre gemi; tahsis edildiği amaca uygun kullanılması, denizde hareket edebilmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü teknedir. Bu tanımda yer alan "tekneler", içi oyuk hacimli şeydir. Bu nedenle sal, gemi sayılmaz (Tahir Çağa, Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I – Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan**, Arıkan Yay. İstanbul, 2005, (1. Cilt), s. 46; Kender, Çetingil, s.33). Teknenin denizde kendi imkânlarıyla yol alabilmesi ve pek küçük olmaması gerektiğinden; şamandıra, dok, duba ve benzeri cisimler ile sandal gibi deniz tehlikelerine karşı duramayacak tekneler de gemi sayılmaz fakat; yangın gemileri, yüzen vinçler, adalar, buz kıranlar gemidir (P. Arkan, Geminin Enkaz Hali Gelmesi, s. 5; Çağa, Kender, 2. Cilt, 1. Cilt, s. 47; Kender, Çetingil, ss.33, 34; İzveren, Franko, Çalık, s. 20 vd.; Can, Deniz Ticaret Hukuku, ss.16 vd.; Kaner'e göre ise yüzen doklar, tahsis edildikleri amacın gerçekleşmesi için kısmen de olsa yüzebilmeleri gerektiğinden gemi sayılır. Kaner, Deniz Ticaret Hukuku, s. 14).

Tasarı'nın 931/I maddesinde "tekneler" yerine "araç" ifadesine yer verilerek gemi kavramı daha geniş anlamda kullanılmıştır. Madde gerekeşesinde; Yargıtay kararlarında "gemi" kavramının dar yorumlanmasından kaynaklanan sakıncaların ortadan kaldırılması amacıyla; kendiliğinden hareket etme yeteneği olmayan, fakat tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektiren mavna, şat, yüzen havuz, hovercraft gibi araçların "gemi" sayılacağı belirtilmiştir (bkz. Tasarı Gerekeşesi)

TTK'nın 816/2. maddesinde ise ticaret gemisi tanımlanmıştır. Fıkra göre; denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilen ya da fiilen böyle kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin ad ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır. TTK'da "ticaret gemisi"nin tanımında, "denizde kazanç elde etme maksadı" şeklinde ifade edilen amaç; Tasarı'da "suda iktisadi menfaat sağlamak"

bulundurulduğunda taşımanın yapılacağı gemi bir deniz gemisi olmalıdır. İşsu gemisiyle yapılan taşımalara ise menfaatler dengesindeki benzerlik sebebiyle navlun sözleşmesi hükümleri kıyasen uygulanabilir<sup>60</sup>. Akıncı ise geminin niteliğinin önemli olmadığını iç su gemisiyle yapılan taşımanın da navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebileceğini söyler<sup>61</sup>. Kanımca, geminin iç su ya da deniz gemisi olması değil sefere elverişli olmasıdır, dolayısıyla teorik olarak kırkambar sözleşmesinin icrasında bir iç su gemisinin kullanılması mümkünse de, bunun uygulamada gerçekleşmesi pek mümkün görülmemektedir.

Çarter sözleşmelerinin aksine kırkambar sözleşmesinde geminin taraflarca belirlenmesi, ferdileştirilmesi söz konusu değildir<sup>62</sup>. Geminin malikinin kim olduğu önem taşımaz; malik taşıyan olabileceği gibi üçüncü bir kişi hatta gemisini kiralamış kişinin kiracısıyla yaptığı kırkambar sözleşmesinde olduğu gibi taşıtan dahi olabilir. Kırkambar sözleşmesinde kullanılan gemi genellikle düzenli hat taşıyanının işletmesine ait olan bir gemi olabileceği gibi, düzenli hat taşıyanının zaman çarteri ya da gemi kirası sözleşmesi uyarınca kullandığı bir gemi de olabilir. Bunun yanında taşıyanın yapacağı başka bir kırkambar veya yolculuk çarteri sözleşmesiyle sözleşmeden doğan taşıma yükümlülüğünü yerine getirmesi de mümkündür.

---

olarak değiştirilmiştir. Böylelikle donatanın kendi eşyasını taşıması, malvarlığının aktifinde bir artış meydana getirmese de iktisadi amaç olarak görülecek ve fıkra kapsamında değerlendirilebilecektir (bkz. Tasarı Gerekçesi).

Bir gemi ticarete tahsis edilmemiş olsa bile, şayet bir seferde ticari amaçla kullanılmışsa o sefer açısından ticaret gemisi sayılır (İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticaret Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2005 (Deniz Ticaret Hukuku), s. 16; Pınar Arkan, **Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesi**, Kazancı Yay., İstanbul, 2005 (Geminin Enkaz Haline Gelmesi), s.6).

Özel kanunlardaki hükümler saklı kalmak kaydıyla ticaret gemilerine TTK hükümleri uygulanır (Mertol Can, **Deniz Ticaret HukukuC. 1**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 2003, (Deniz Ticaret Hukuku), s. 25).

Roma Hukuku'na ait klasik metinlerde; suda hareket edebilen, sal dâhil, herşeyin gemi sayıldığı görülmektedir. (bkz. Eşref Küçük, **Roma Hukuku'nda Donatanın (Exercitor Navis'in) (Actio Exercitoria'dan Doğan) Sorumluluğu**, Adâlet Yay., Ankara, 2007, s. 63 vd.); Gemi vasfının ortadan kalkması için bkz. P. Arkan, Geminin Enkaz Haline Gelmesi, ss. 15 vd.

<sup>60</sup> Okay, s.12; aynı yönde Kender, Çetingil, s. 103.

<sup>61</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 3; aynı yönde P. Arkan, Geminin Enkaz Haline Gelmesi, s.6.

<sup>62</sup> Anglo-Amerikan Hukuku'nda kırkambar sözleşmesinde kullanılan gemiye “put on the berth” veya “general ship” denir (Stewart, Burrows, Foxton, s. 1).



Tartışmalı nokta liman içi taşımalar ile rıhtımdan gemiye yapılan taşımaların navlun sözleşmesine konu olup olmayacağıdır<sup>63</sup>. Aslında günümüzde bu tartışmanın kırkambar sözleşmesi bakımından önemi azalmıştır. Nitekim düzenli hat taşımacılığında bir konteyner gemisi, geminin çok büyük olması, limanın şıkışık ya da gemiye göre çok sığ olması ya da diğer olağan dışı nedenler hariç vinçler aracılığıyla bir kaç saat içinde yüklenebilmektedir. Bu nedenle eşyanın gemiye kadar layter gibi bir araçla taşınması genellikle söz konusu olmaz. Bununla birlikte istisnai durumlarda liman içi taşımalar ile rıhtımdan gemiye ya da aksi yönde yapılan taşımaların, mesafe ne kadar kısa olursa olsun, gemi sayılabilecek taşıtlarla yapıldığı takdirde navlun sözleşmesi olarak kabul edilmelidir. Bu sözleşme; kırkambar, miktar, basit yolculuk çarteri ya da mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilebilir. Bununla birlikte taraflar arasındaki ilişki göz önünde bulundurulduğunda böyle bir sözleşmenin istisna (taşıma aracının gemi olmaması gibi) veya hizmet sözleşmesi veyahut karma bir sözleşme olması da mümkündür.

### C. Navlun

Kırkambar sözleşmesinde taşıma işi mutlaka navlun (ücret) karşılığı yapılır. Navlun ödenmiyorsa, sözleşme kırkambar sözleşmesi sayılmaz fakat, navlun sözleşmesine ilişkin hükümler kıyasen uygulanabilir<sup>64</sup>. Navlun kelimesi (İng. *freight*, Alm. *fracht*, İta. *Noleggio*) gündelik yaşamda hem yük, eşya; hem de taşıma ücreti, ücreti anlamında kullanılır<sup>65</sup>. TTK'da kullanılan navlun kelimesi ise deniz yolu ile

---

<sup>63</sup> Kimi yazarlar bunu kabul eder (bkz. Kender, Çetingil, s. 102; Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 10; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 9). Yargıtay kararlarında ise gemiden boşaltılan eşyanın mavnalarla rıhtıma taşınmasının navlun sözleşmesi sayılacağı belirtilmiştir (Yrg. TD T.21.5.1954 -Okay, s. 11-; Yrg. TD, T. 4.2.1958, E. 3817, K. 308 -Doğanay, s. 2742, dn. 2-. Bir liman içindeki iki iskele arasında taşıma kural olarak navlun sözleşmesi sayılmasına karşın rıhtımdan gemiye veya aksi yönde yapılan taşımalarda, geminin çok uzakta demirlemesi hariç, amaç eşya taşımak değil gemiye eşya yüklemek ve boşaltmak olacağından bu taşımaların navlun sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceği savunulmaktadır. Bu görüşte olan Okay, Fransız Hukuku'nda bu tür taşımaların navlun sözleşmesine konu olamayacağını Fransız Temyiz Mahkemesinin 3.12.1956 tarihli kararına dayanarak belirtmektedir (Okay, s. 11) .

<sup>64</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 9; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 10 Doğanay, s. 2742. Kender, Çetingil, s.103. Sevgi Sunal Erguvan, **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)**, Legal Yay., İzmir, 2007, s. 18.

<sup>65</sup> Navlun, denizde mal nakli için navlun mukavelesine veya kanuna müsteniden verilen ücrettir. (Türk Hukuk Lügati <http://www.turkhukukkurumu.org.tr/thl/metin/N.pdf> (26.04.2010))

eşya taşıma işi karşılığında ödenen ücreti ifade eder. TTK m.1016'da “Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında: ... eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ...” denilerek navlun, deniz yolu ile eşya taşıma ücreti anlamında kullanılmıştır<sup>66</sup>. Kanunda yer alan diğer maddeler de bu görüşü doğrular<sup>67</sup>. TTK'nın “Navlun tabirinin şümulü” başlıklı 1132. maddesi, “Aksine hüküm olmadıkça bu kanunun aşağıdaki fasıllarında yazılı olan “Navlun” tabirinden taşıma ücreti de anlaşılır.” hükmünü içermektedir ve navlunun taşıma ücretinden farklı bir anlam taşıdığı izlenimini uyandırmaktadır, ancak bu madde Kanunun “Yolcu Taşıma Mukavelesi” başlıklı kısmında yer alır. Bu kısımda ise taşıma ücreti; deniz yolu ile yolcu taşıma işi karşılığında ödenecek olan ücreti ifade etmektedir. Aynı Kısımın 1121, 1122, 1125, 1126, 1127, 1129. maddeleri de bu görüşü doğrular. Dolayısıyla 1132. maddenin amacı, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde kullanılan “taşıma ücreti” ile “navlun” arasında ilişki kurmak, TTK'nın takip eden fasıllarında yer alan navlun teriminin taşıma ücretini de ifade ettiğini göstermektir. Sonuç olarak, 1132. madde ile “navlun” teriminin deniz yolu ile eşya taşıma işi karşılığı ödenen ücreti ifade ettiği bir kere daha vurgulanmaktadır.

---

Anglo-Amerikan Hukuku'nda da freight (navlun) navlun sözleşmesi uyarınca ödenen ücreti ifade eder (Stewart, Burrows, Foxton, s. 1; Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, Thomson West, Fourth Edition, 2004, s. 529).

<sup>66</sup>Tasarı'nın 1138. maddesinde yer alan “Navlun sözleşmesiyle taşıyan, navlun karşılığında ... eşyayı denizde taşımayı üstlenir.” şeklindeki tanımda da navlunun taşıma ücretini ifade ettiği açıktır.

<sup>67</sup> Bunlardan bazıları şunlardır:

m.1003 “... navlundan başka aldığı bütün paraları ...”,

m.1004 “... yükleme yerinde ve zamanında verilmesi mutlak olan navlunun en yükseğini vermeye mecburdur.”

m.1024/IV “...Bunlar eşyanın müsadere edilmiş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten imtina edemezler.”

m.1025 “Kaptan eşyayı gemide alırsa bunlar için yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi lazımdır.”

m.1035 “Bu takdir sırasında halin hususiyetleri ve bilhassa gemi adamlarının ücret bakım masrafları ve taşıyanın mahrum kalacağı navlunlar gözönünde tutulur.”

m.1039/I “Taşıyan, ... bu takdirde, navlunun tamamına ve icabında sürastarya ücretine hak kazanmış olacağı gibi, navlunun eksik yükleme neticesinde teminatsız kalan kısmı için muntazam teminat gösterilmesini de isteyebilir.”

m.1040 “kararlaştırılmış olan navlunun yarısını pişmanlık navlunu olarak ödemeye mecburdur.”

m.1071 “Taşıyan, bozulmuş veya hasarlanmış olsun olmasın yükü navlun yerine kabule mecbur değildir.”

m.1072 “Aksine mukavele olmadıkça her hangi bir kaza neticesinde ziyaa uğrayan yük için navlun ödenmez ve peşin ödenmiş ise geri alınır.”

m.1073 “Taşınmak üzere teslim alınan mallar için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa yükleme zamanı ve yerinde mutlak olan navlun ödenir.”

m.1074 “Navlun, malın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine şart edilmiş ise, tereddüt halinde, navlun miktarı gönderilene teslim edilen malın ölçü, tartı veya sayısına göre tayin olunur.”

Düzenli hat taşımacılığında navlunun belirlenmesine ilişkin ölçütler önceden ilan edilebilir. Şayet navlun, taraflarca, herhangi bir şekilde belirlenmemişse yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir, taşınmak üzere alınan eşyanın kararlaştırılandan fazla olması halinde ise navlun o oranda artırılır (TTK m.1073).

#### **Ç. Anlaşma**

Kırkambar sözleşmesinin asli unsurlarının sonuncusu tarafların anlaşmasıdır. Burada anlaşmadan kasıt; taşıyanın, taşıtanın eşyasını taşıyacağı, bunun karşılığında taşıtanın ise navlun ödeyeceği yönündeki karşılıklı ve birbirine uygun iradelerini beyan etmeleridir (BK m.1). Tarafların ehliyetleri konusunda genel hükümler uygulanır. TTK'da kırkambar sözleşmesinin geçerliliği belli bir şekle tâbi tutulmamıştır. Bu nedenle şekil serbestîsi ilkesi (BK m.11) geçerlidir, ancak taraflar sözleşmeyi belli bir şekilde yapmayı kararlaştırmışlarsa, sözleşme o şekilde yapılmadıkça tarafları bağlamaz (BK m.16/I). Bununla birlikte navlun, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun (HUMK) 288. maddesi uyarınca belirlenen miktarı aşıyorsa, sözleşmenin ispat açısından yazılı yapılması gerekir. TTK'da kırkambar sözleşmesinin tarafları için, çarter sözleşmesini ispata yönelik bir belge olan çarter partiye (TTK m.1017) benzer bir vesika talep etme hakkı tanınmamıştır. Kırkambar sözleşmelerinde, taraflar arasında el değiştiren ve en sık rastlanılan yazılı belge ve ispat aracı konişmentodur.

Kırkambar sözleşmesinin ne zaman kurulmuş sayılacağıın tespiti gerekir. Konişmentonun sözleşmeyi ispat işlevi olsa da bu belge sözleşme kurulduktan sonra düzenlenen ve farklı işlemlere de sahip olan bir kıymetli evraktır. Bu nedenle konişmentonun düzenlenmesi sözleşmenin ne zaman kurulduğu sorusuna yanıt olamaz. Düzenli hat taşımacılığında taşıyanlar gemi kalkış zamanlarını ve navlun tarifelerini ilan etmektedirler. Borçlar Kanunu'nun 7/II. maddesi karşısında bu ilanları icaba davet niteliğinde görmek gerekir<sup>68</sup>. Davet üzerine taşıtanın taşıyana

---

<sup>68</sup> İnternet sitesi üzerinden yapılan tarife ilanları da icaba davettir. Bu konuda bkz. İpek Sağlam, **Elektronik Sözleşmeler**, Legal Yay., İstanbul, 2007, ss. 113 vd.

veya temsilcisine icapta bulunması ve taşıyan ya da temsilcisinin bunu kabulü ile sözleşme kurulmuş olur<sup>69</sup>, tarifelerin tahmini olması durumu değiştirmez. Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın kabul beyanı eşyanın gemiye yüklenmesi veya yüklenmek üzere taşıyan ya da temsilcisi tarafından teslim alınması hallerinde olduğu gibi örtülü de olabilir<sup>70</sup>. Burada eşyanın teslimi sözleşmenin aynı olup olmamasıyla değil, kabul iradesinin örtülü olarak beyan edilmesiyle ilgilidir.

Dikkat edilmesi gereken diğer nokta BK m.6 gereği ve BK m.387'nin kıyasen uygulanmasıyla, tarifeleri ilan ederek icaba davette bulunmuş olan taşıyanın, kendisine yapılan icabı derhal reddetmedikçe güven ilkesine göre<sup>71</sup> zımnen kabul etmiş sayılacağıdır<sup>72</sup>. Bu, kabul faraziyesi bulunduğundan aksi ispat edilemez bir hukuki karinedir<sup>73</sup>. Taşıyanın acentesine yapılan icap da hazırlar arasında icap sayılır. Şayet taraflar hazır değilse BK m.5/T'de belirtilen süre geçene kadar taşıyanın ret beyanında bulunmaması durumunda sözleşme kurulmuş olur. Hazır olmayanlar arasında sözleşmenin hüküm ifade edeceği an ise, BK m.10/II gereğince, icabın taşıtana ulaştığı andır. Elektronik postanın karşı yanın

Uygulamada kırkambar sözleşmesi kabul kaydı (*booking note*) ile de kurulabilmektedir<sup>74</sup>. Öğretide, taşıtanın eşyanın taşınacağını önceden taşıyana bildirmesi ve bu taşımanın taşıyan tarafından kabulü ve kaydı ile kırkambar sözleşmesinin kurulduğu kabul edilir<sup>75</sup>. Düzenli hat taşıyanları tip konişmentolar

---

<sup>69</sup>Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın taşıyanın acentesine başvurarak yükleme ordinosu doldurmasının icap niteliğinde olduğunu, taşıyanın bu ordino ile bağlı olmadığını, eşyayı yüklerse bunun kabul anlamına geleceğini ve sözleşmenin kurulacağını belirtilmiştir (Okay, s. 17).

<sup>70</sup> bkz. Akıncı, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 19; Kender, Çetingil, s. 108.

<sup>71</sup> Necip Kocayusufpaşaoğlu, Hüseyin Hatemi, Rona Serozan, Abdülkadir Arpacı. **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Birinci Cilt, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2008, s. 206.

<sup>72</sup>bkz. Schönerberger, Jaggi Art 7, no. 3; Von Tuhr, Peter, s. 187; Gauch, Schluemp, I, N. 422 nak. Fikret Eren, **Borçlar Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 2006, s.222; Ahmet Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, s. 51.

<sup>73</sup> Kemal Oğuzman, Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s.59.

<sup>74</sup> Otel yönetiminin rezervasyon defterine rezervasyonu kaydetmesi durumunda, irade beyanı ile değil, irade faaliyeti ile kabul gerçekleştiği için, kabulün karşı tarafa yöneltilip ulaştırılmasına gerek yoktur. (Kocayusufpaşaoğlu ve diğerleri, s. 202) Bu durum somut olaya göre kırkambar sözleşmesi bakımından da geçerli olabilir.

<sup>75</sup>Atilla Aybay, Aydın Aybay, Gündüz Aybay, Rona Aybay, **Deniz Hukuku**, Aybay Yay., İstanbul, 1998 (Deniz Hukuku), s. 586.; Erdoğan Göğer, **Deniz Hukuku'ndaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., No.205,

yanında tip kabul kaydı formları da kullanmaktadırlar. Bu formların arka yüzünde konişmentonun arka yüzüyle aynı olan klozlara yer verilmektedir. Önemli bir nokta kabul kaydı ile sözleşme ilişkisi içine giren tarafların tespitidir. Uygulamada bu kaydı veren ve alan kişiler genellikle acenteler ve komisyoncular gibi aracılarıdır. Bu araçların kendi adlarına mı, yoksa taşıtan veya taşıyan adına mı kabul kaydını imza ettiklerinin açıkça belirlenmesi gerekir.

Yukarıda yapılan açıklamalar, taşıyanın fiili taşımayı yapan kişi olması durumunda geçerli olmakla birlikte; taşıyanın taşıma işleri organizatörü (*freight forwarder*) gibi fiili taşımayı başkasına yaptırtan bir alt taşıyan olması halinde sözleşmenin kurulması farklılık gösterir. Nitekim taşıma işleri organizatörü, tarife ilan eden kişi değildir o, eşyayı deniz yoluyla taşımayı taahhüt etmekle birlikte taşıma işini fiilen ifa edecek gemiye sahip değildir. Bu nedenle kendisine başvuran taşıtan, eşyanın niteliklerini ve taşımaya ilişkin bilgileri verdikten sonra, taşıma işleri organizatörü düzenli hat taşıyanı ile görüşerek uygun olan seferi belirler ve navlun ile birlikte taşıtana bildirir, bu bildirim icap ya da icaba davet olarak görülebilir. Kanımca, organizatör irade beyanıyla bağlı olmak istemiyorsa bunu, beyanının icap niteliğinde olmadığını karşı tarafa bildirmelidir. Şayet bu bildirim yapılmışsa edindiği bilgilere göre eşyasını taşıtmak isteyen taşıtan, organizatöre icapta bulunur ve organizatörün bu icabı kabulüyle sözleşme kurulmuş olur. Yükleme notasının doldurularak taşıyana teslimi konişmentonun hatasız düzenlenebilmesi için gerekli bir işlemdir. Bununla birlikte somut olaya göre örtülü icap ya da kabul olarak değerlendirilmesi de mümkün olabilir. Burada önemli olan nokta tarafların sözleşmenin asli unsurları üzerinde anlaşmaya varmalarıdır. Anlaşmaya varılabilmesi için taşıyanın durumu değerlendirmesi, belirtilen tarihte taşımaya müsait geminin olup olmadığını araştırması, diğer yandan taşınacak eşyanın özelliklerine göre navlun

---

Ankara, 1965, s.23; Âdil İzveren, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yay., Ankara, 1960, s. 172; İzveren, Franko, Çalık, s. 172.

Kabul kaydı ile kırkambar sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için, kabul kaydında yer alan hükümlerin kabulünün şarta bağlanmaması ve taraflara vazgeçme seçeneği tanınmamış olması gerektiği ifade edilmekteyse de (Girvin, s. 25; Okay, s. 41) Hukukumuz'da taraflara dönme hakkı tanınması sözleşmenin kurulmasını engellemez. Bununla birlikte her iki taraf da irade beyanlarında ciddi olmalıdır.

ve diğer masrafları taşıtana bildirmesi gerekecektir, icap ve kabul beyanlarının örtüşmesiyle sözleşme kurulacaktır.

BK m.22 uyarınca kırkambar sözleşmesi yapma vaadinde bulunmak da (ön sözleşme yapmak) mümkündür. Sözleşme yapma vaadi şekle bağlı değildir<sup>76</sup>. Bir kabul kaydı formunun sözleşme yapma vaadi olarak imzalanması mümkündür. Bununla birlikte taraflardan birine belli bir sürede dönme imkanı tanınması, bozucu şarta yer verilmesi vs. sözleşme yapma vaadi sayılmaz. Okay, kabul kaydı ile ileride imal edilecek belirsiz miktardaki eşyanın belirli bir tarifeye göre talep edildikçe taşınması taahhüt ediliyorsa, bir navlun sözleşmesinden değil, bir dizi ön navlun sözleşmesinden bahsedilebileceğini savunmaktadır<sup>77</sup>. Kanımca, Türk Hukuku'nda, BK m.22'de düzenlenen ön sözleşme (*pactum de contrahendo*) ile bir kimse diğerine, ileride onunla veya üçüncü bir kişi ile sözleşme<sup>78</sup> yapmayı taahhüt eder<sup>79</sup>. Real sözleşmelere yer veren hukuk sistemlerinde önemli yeri olan ön sözleşmede tarafların amacı, asıl sözleşmeden doğacak edimler değil doğrudan doğruya asıl sözleşmenin yapılmasıdır<sup>80</sup>, ön sözleşme maddi değil şahsi edim yükümlülüğü doğurur<sup>81</sup>. Dolayısıyla Okay'ın verdiği örnek ön sözleşme değil birden fazla taşımayı konu alan navlun sözleşmesidir.

Son olarak değinmek gerekir ki, taşıtan eşyayı yüklediğinde taşıyanın pişmanlık navlununu talep edebilmesi için sözleşmeyi ispat etmesi gerekecektir. Bu nedenle taşıyanların sözlü taahhütler üzerine yapılan kayıtlar ile yetinmeyerek, sözleşmeyi kanıtlayabilecekleri belgelere sahip olmaları önemlidir.

---

<sup>76</sup> Zeyneloğlu, s. 45

<sup>77</sup> Okay, s. 2.

<sup>78</sup> Tunçomağ da yapmış olduğu tanımında “borç sözleşmesi” ifadesini kullanmayı uygun bulmuştur. Diğer yazarlar da ön sözleşme ile vaadedilen sözleşmenin borçlandırıcı bir sözleşme olabileceğini, tasarruf sözleşmesi olamayacağını belirtirler (Kenan Tunçomağ, **Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1965, s. 180; Kılıçoğlu, s. 192; Andreas von Tuhr, **Borçlar Hukuku Umumi Kısım**, çev. Cevat Edege, Yargıtay Yay. No: 15, Ankara, 1983, s. 261; Hasan Ayrancı, **Ön Sözleşme**, Yetkin Yay., Ankara, 2006, s. 49 ; Gül Doğan, **ÖnSözleşme (Sözleşme Yapma Vaadi)**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay. No:29, İstanbul, 2006, s.51.

<sup>79</sup> Ayrancı, ss. 40-54, 161 vd.; Kocayusufpaşaoğlu ve diğerleri, ss. 100 vd; Oğuzman, Öz, s. 148; Safa Reisoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yay., İstanbul, 2008; s. 81; Kocayusufpaşaoğlu ve diğerleri, ss. 100 vd.

<sup>80</sup> Ayrancı, s. 41 vd.; Kocayusufpaşaoğlu ve diğerleri, ss. 100-103.

<sup>81</sup> G. Doğan, s. 53.

### III. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ

#### A. İsimli, Ticari, Tam İki Tarafa Borç Yükleyen ve Rızai Bir Sözleşmedir

Kırkambar sözleşmesi TTK'nın 1016. maddesinde düzenlenen isimli bir sözleşmedir. Düzenlendiği Kanun ve tarafları itibarıyla ticari bir sözleşmedir. Başka bir deyişle, TTK'da düzenlendiğinden ötürü ticari iştir (TTK m.3). Kırkambar sözleşmesi kurulmasıyla birlikte tarafları arasında bir borç ilişkisi doğurur, bir hakkın devrine, sınırlanmasına ya da ortadan kaldırılmasına yol açmaz, bu nedenle de tasarrufi değil, borçlandırıcı bir hukuki işlem, bir sözleşmedir. Bu sözleşmede taşıyanın eşyayı denizde taşıma borcu ile taşıtanın navlun ödeme borcu arasında karşılıklılık ve değiştirilebilirlik bulunmaktadır, bu iki borç (asli edim yükümü) birbirinin sebebinin teşkil etmektedir. Bu nedenle kırkambar sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik), ivazlı bir sözleşmedir.

Kırkambar sözleşmesi, TTK m.1016'dan ve ilgili diğer hükümlerden de açıkça anlaşıldığı üzere tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulur ayrıca taşınacak eşyanın teslimine gerek yoktur, bu nedenle rızai bir sözleşmedir<sup>82</sup>. Navlun sözleşmesini inceleyen eserlerde navlun sözleşmesinden söz edebilmek için eşya üzerindeki zilyetliğin taşıyana naklinin gerektiği ifade edilir. Örneğin Okay, taşıma taahhüdünün taşıyanın eşyayı gözetim ve denetimi altında bir

---

<sup>82</sup> Sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu sözleşmeler rızai (iradi) sözleşmelerdir. Real sözleşmeler ise karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarına ek olarak maddi bir eylemin de gerçekleşmesi gereken, ancak o maddi eylemin de gerçekleşmesiyle kurulan sözleşmelerdir, Hukukumuzda TTK m.768/I'in ikinci cümlesinden hareketle taşıma sözleşmesinin real bir sözleşme olduğunu kabul eden hukukçular olduğu gibi (Eren, s. 200; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, ss. 10, 19), bu hükmün taşıyıcının, eşyanın hasar ve zıyanından dolayı sorumluluğunun başlangıcını belirlediğini, taşıma sözleşmesinin BK m.1 uyarınca kurulacağını savunan yazarlar da vardır (Zeyneloğlu, s. 41; Bahar Üstündağ, "Türk Hukuku'nda Eşya Taşıma Sözleşmesi", Prof.Dr.Fikret Eren'e Armağan, Yetkin Yay., Ankara, 2006, s. 936; B. Sözer, Havayolu, s. 19).

Tasarı'da ise taşıma sözleşmesi rızai sözleşme olarak düzenlenmiştir (Tasarı m.850/II) : *"Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyla varna yerine ulaştırmayı; buna karşılık eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır."*

Tasarı m.856/II'de taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme olduğu daha açık bir şekilde ifade edilmiştir. Fıkra şöyledir:

*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.*

noktadan diğeri bir noktaya götürmeyi üstlenmesi olduğunu, taşınacak eşyanın doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın hâkimiyeti altına girmesi gerektiğini ifade etmektedir<sup>83</sup>. Bu açıklamalar doğru olmakla beraber sözleşmenin kurulmasına değil ifasına ilişkindir. Gerçekten taşıyanın taşıma yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için eşyanın zilyetliğine sahip olması, taşıtanın ise bu zorunluluk nedeniyle eşyayı taşıyan ya da temsilcisine teslim etmesi gerekir, fakat bu yükümlülük sözleşmenin kurulmasından sonra ortaya çıkan, sözleşmeden kaynaklanan bir yükümlülüktür.

## **B. Ani-Sürekli Karışığı Bir Sözleşmedir**

Borcun konusunu oluşturan edimin tek davranışla ifa edilmesi halinde ani edimli sözleşmeden; bir süre boyunca fiili ve hukuki bütünlük oluşturacak şekilde ifa edilmesi halinde sürekli edimli sözleşmeden söz edilir. Burada önemli olan borçlunun edimini hangi an ya da ne sürede yerine getirdiği değil, alacaklının ifa menfaatinin ne zaman yerine getirildiğidir<sup>84</sup>. Bilindiği gibi sürekli borç ilişkilerinde borç ilişkisinin sona ermesi ileriye etkilidir ve fesih olarak adlandırılır. Ani edimli borç ilişkilerinde ise sona erme geçmişe dönük etki yapar ve dönme (cayma) olarak anılır. TTK'da yer alan navlun sözleşmesinden caymaya ilişkin hükümler bu sözleşmenin ani edimli bir sözleşme olduğu izlenimini uyandırmaktadır, ancak aşağıda açıklayacağımız nedenlerle, Kanunda düzenlenen aslında cayma değil sözleşmenin feshidir. Cayma ibaresinin geçtiği yerlerde kanun koyucu o ana kadar yerine getirilmiş edimleri korumakta sözleşmenin ileri etkili olarak sona ereceğini düzenlemektedir, mesafe navlunu, buna verilebilecek en iyi örneklerdendir (bkz. TTK m.1084 vd.).

Kırkambar sözleşmesinin sürekli mi, ani edimli mi olduğu konusunda her iki görüşü de destekleyecek gerekçeler bulmak mümkündür. Daha önce de belirtildiği gibi bu sözleşmede taşıyanın asli edim yükümü eşyayı deniz yolu ile taşımaktır.

---

<sup>83</sup> Okay, s.2. Ancak Yeşilova, Okay'ın eserinde (s.10), eşyanın ferdin tayinininin zorunlu olmadığını, sözleşmenin eşya henüz mevcut olmasa dahi kurulacağını açıklamakta olduğunu, böylelikle Yazarın zımnen navlun sözleşmesini iradi sözleşme olarak gördüğünü ifade eder. (Ecehan Yeşilova, **Konışmantonun İspat Kuvveti**, Güncel Yay., İzmir, 2006, s. 27, dn. 21).

<sup>84</sup> Eren, ss. 99-100; Kemal Oğuzman, Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Vedat, İstanbul, 2009, ss.9 vd.



Eşyanın gönderilene teslimi veya tevdi yükümlülüğü ile eşyaya özen gösterme ve onu muhafaza etme yükümlülüğü yan edim yükümleridir. Nitekim kırkambar sözleşmesine karakterini kazandıran edim taşıma (yapma *-facere-* edimi) ve navlun ödemedir (verme *-dare-* edimi). Bu edimler sözleşmeden doğan asli edim yükümleridir. Taşıma borcunun bölünmesi söz konusu değildir. Bu borcun ifasının uzun süreyi gerektirmesi sözleşmeyi sürekli edimli yapmaz çünkü taşıtanın ifa menfaati eşyanın varma noktasına kadar taşınmasındadır. Geminin yol alacağı hatta, varma noktasından önce ya da sonraki bir yere kadar eşyanın taşınması taşıtanı tatmin etmez. Bu nedenle kırkambar sözleşmesini sürekli edimli değil, ani edimli bir sözleşme olarak görmek gerekir. Birden fazla sefer ile eşyanın taşınmasında ise sefer sayısı kadar kırkambar sözleşmesinden bahsedilebileceği gibi, bu durumda tek sözleşmenin varlığı halinde dönemlik olarak ifa edilen sözleşmeden söz edilebilir.

Bu açıklamalara rağmen yolculuk başladıktan ve özellikle yolculuğun önemli bir kısmı geride bırakıldıktan sonra sözleşmenin taşıtanın iradesiyle sona erdirilmesi halinde bunu dönme olarak kabul etmek âdil bir çözüm olmayacaktır<sup>85</sup>. Bu nedenle istisna sözleşmesi bakımından hukukumuzda ileri sürülen görüşü kırkambar sözleşmesi için de kabul etmek uygun olur.

Hukukumuzda istisna sözleşmesi, esas olarak ani edimli bir sözleşme olmakla birlikte, bazı yönlerden sürekli sözleşme ilişkisi benzeri bir görünüm vermektedir: Kırkambar sözleşmesinde olduğu gibi bu sözleşmede de iş görenin asli edim yükümü, belirli veya belirsiz bir süre boyunca devam eden bir ifaya yönelmiş değildir, fakat sürekli edimlere benzemektedir. Bu nedenle istisna, özellikle inşaat

---

<sup>85</sup> Serozan, navlun sözleşmesini daha çok sürekli bir sözleşme olarak görür. Yazar; navlun sözleşmelerinde taşıtanın, sürekli edimin icrasının başlangıcına kadar dönme hakkı bulunduğu, sürekli edimin icrasına başladıktan sonra ise sözleşmenin fesih edebildiğine ilişkin TTK hükümlerine işaret etmektedir. Rona Serozan, *Sözleşmeden Dönme*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, (Dönme) s. 173. Aynı yönde Bülent Sözer, **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay. No:10, İstanbul, 2007, (Havayolu), s. 5.

sözleşmesi, öğretide sürekli sözleşme benzeri bir sözleşme, ani-sürekli karışığı sözleşme olarak da nitelendirilmektedir<sup>86</sup>.

Bir Yargıtay İçtihadı Birleştirme kararında<sup>87</sup> inşaat sözleşmesinin bu özelliğine dikkat çekilerek MK m.2'ye göre sözleşmenin sona erdirilmesinin ileriye mi, geriye mi etkili olacağına karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu görüşün kırkambar sözleşmesi açısından da kabul edilmesi ve bu sözleşmenin ani-sürekli karışığı bir sözleşme olarak kabulü mümkündür.

### C. Genel İşlem Şartları İçeren Bir Sözleşmedir

Kırkambar sözleşmesi çoğunlukla düzenli hat taşımacılığına özgü, genel işlem şartları içeren tip konişmentolar kullanılan, kitlesel (standart) (*massenvertrag*)<sup>88</sup> bir sözleşmedir<sup>89</sup>. Bu nedenle çarter sözleşmelerinin aksine

<sup>86</sup> Emre Gökyayla, **Eser Sözleşmesinde Ek İş ve İş Değişikliği**, Vedat, İstanbul, 2009, s.18; Yrg. İBK T.25.01.1984, E. 1983/3-K. 1984/1. Serozan, eser sözleşmesinin kesin olarak ani edimli veya sürekli bir sözleşme olduğunun söylenemeyeceğini belirtmektedir. Serozan, Dönme, ss. 166 vd.

<sup>87</sup>(...) 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. Baskın olan bilimsel görüşler de bu yoldadır. Borçlar Kanununun 106-108. maddeleri ise, ani edimli sözleşmelere ait kuralların doğuracağı sonuçlara göre düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere, müteahhidin kusurlu temerrüdü nedeniyle sözleşmenin feshi halinde, hukuki sonuçları farklı olan iki ayrı kural karşılamaktadır. Aynı mesele hakkındaki bu zıt kuralların birbirini karşılıklı olarak yok edecekleri ve böylece örtülü bir kanun boşluğunun meydana geleceği öğretide ifade edilmektedir. Karşılaşan bu iki zıt kuraldan hangisine üstünlük tanınacaktır?. Başka bir anlatımla, inşaat sözleşmelerinin borçlu temerrüdü nedeniyle feshi halinde, bu fesih ( geriye mi, ileriye mi etkili ) sonuç doğuracaktır? (...)

İşte, bu meselelerin objektif bir şekilde çözümü, ancak Medeni Kanunun 2. maddesinde yer alan kuraldan yararlanmak suretiyle mümkün olabilir. Çünkü, Türk-İsviçre Hukuku'na göre, bu gibi durumlarda, Medeni Kanunu'n 1. maddesinin değil, 2. maddenin ikinci fıkrasında düzenlenen "hakkın kötüye kullanılması yasağı kuralından" yararlanılabilir. Bu gün hakim olan fikre göre, hakkın kötüye kullanılması yasağı kuralının amacı, hakime özel ve istisnai hallerde ( adalete uygun düşecek şekilde ) hüküm verme imkânını sağlamaktır. Madde hükmünün bu özelliği, İsviçre Federal Kurulunun Medeni Kanun tasarisını Millet Meclisine sevkine ilişkin 1904 tarihli mesajında şöyle açıklanmaktadır: "- Bir hakkın kullanılmasının açıkça adaletsizlik teşkil ettiği ve gerçek hakkın tanınması ve ferdin korunması için bütün hukuki yolların kapalı bulunduğu hallerde, MK. m. 2 f.2 hükmünün amacı, zaruretten doğan ve olağanüstü bir imkân sağlamaktır."

YİBK T. 25.01.1984 E. 1983/3, K. 1984/1 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>88</sup> Prüssmann, Rabe, § 556 C nak. M. Fehmi Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, Der Yay., İstanbul, 1991, (Sorumsuzluk Halleri), s. 26; Ercüment Erdem, **SİF Satışlar - CİF Sales**, 1999, (Sif), s. 98.

kırkambar sözleşmelerinde taşıtanın müzakere imkânı yoktur ya da çok azdır bu sözleşmede önceden ilan edilmiş tarifeler ve genel işlem şartları içeren matbu belgeler kullanılır<sup>90</sup>.

Genel işlem şartları içeren bir sözleşme Tüketici Hukuku açısından önem taşır. 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun<sup>91</sup> ve bu Kanun'a dayanılarak Sanayi Ticaret Bakanlığı tarafından çıkarılan Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik<sup>92</sup> hükümlerine göre bu düzenlemelerin kapsamına giren sözleşmelerdeki haksız şartlar hükümsüzdür<sup>93</sup>, fakat Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 2. maddesi gereği Kanun, bir tarafı tüketici olan tüketici işlemlerinde uygulanır. Aynı Kanun'un 3/e maddesinin tüketiciyi; "*Bir mal veya hizmeti ticari veya mesleki olmayan amaçlarla edinen, kullanan veya yararlanan gerçek ya da tüzel kişi*" olarak tanımlaması nedeniyle tacirler tüketici sayılmamaktadırlar. Kırkambar sözleşmesinin tarafları ise çoğunlukla tacirdirler<sup>94</sup>. Dolayısıyla 4077 sayılı Kanun ve ilgili mevzuatın kırkambar sözleşmelerine uygulanması çoğunlukla söz konusu olmaz<sup>95</sup>.

---

<sup>89</sup>Endüstri devriminin bir sonucu olan düzenli hat taşımacılığı, aynı devrimin diğer bir sonucugeneral işlem şartları ile yürütülmektedir. Genel işlem şartları; sözleşmenin taraflarından birinin önceden, değiştirilmeden kabul edilmesi niyetiyle tek taraflı olarak belirlediği sözleşme koşullarıdır (Ayşe Havutçu, **Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2003, ss. 2, 12, 13, 71 vd.; Eren, s. 197; Yeşim Atamer, **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Değerlendirilmesi**, Beta Yay., İstanbul, 2001, (Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması),s. 61).

<sup>90</sup> Martin Dockray, Kathrine Reece Thomas. **Cases and Materials on The Carriage of Goods by Sea**, Cavendish Publishing Limited, London, 2004, s. 10.

<sup>91</sup> RG 08/3/1995 S. 22221.

<sup>92</sup> RG 13/6/2003 S. 25137.

<sup>93</sup> Haksız şart ve örnekleri için bkz.Yahya Deryal, **Tüketici Hukuku**, Seçkin Yay., Ankara, 2004, ss. 57 vd; Nihat Yavuz. **Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, Kartal Yay., Ankara, 2007, ss. 397 vd.

<sup>94</sup> Bu konuyla ilgili olarak bkz. Yeşim Atamer, (Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması), ss. 54 vd.; Aydın Zevkliler, Murat Aydoğdu, **Tüketicinin Korunması Hukuku**, Seçkin Yay.,Ankara, 2004, s. 80 vd.; N. Yavuz, ss. 39 vd.

<sup>95</sup> 4077 sayılı Kanun'un eski metni "tüketici"yi "*Bir mal veya hizmeti özel amaçlarla satın alarak nihaî olarak kullanan veya tüketen gerçek veya tüzel kişi*" olarak tanımlarken; yürürlükte olan metin "*Bir mal veya hizmeti ticari veya mesleki olmayan amaçlarla edinen, kullanan veya yararlanan gerçek ya da tüzel kişi*" olarak ifade etmiştir. Eski metnin yürürlükte olduğu dönemde konuyu tartışan Yargıtay Kararları için bkz. Yrg. HGK 11.10.2000 T. 2000/19-1255 E. 2000/1249 K. ve Yrg. 19. HD 6.7.1999 T. 1999/3932 E. 1999/4621 K. (<http://www.kazanci.com.tr>)

Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nın 20. ve devamı maddelerinde ise genel işlem şartları, tacirler ve tüketiciler arasında fark gözetmeksizin düzenlenmiştir<sup>96</sup>. Bu Tasarı'nın 20. maddesinde genel işlem koşulları tanımlandıktan sonra<sup>97</sup>, 21. maddesinde, haksız şartların yazılmamış sayılacağı ve 22. maddesinde ise haksız şartların dışındaki hükümlerinin geçerliliklerini koruyacakları belirtilmiştir. Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nın yasalaşması halinde kırkambar sözleşmelerinin haksız şartlar açısından durumu değerlendirilebilecektir.

### Ç. Üçüncü Kişi Yararına Bir Sözleşmedir

Üçüncü kişi yararına sözleşmeler, tam üçüncü kişi yararına sözleşmeler ve eksik üçüncü kişi yararına sözleşmeler olmak üzere ikiye ayrılır<sup>98</sup>. Üçüncü kişinin borçludan edimin ifasını, sözleşmeye ya da örf-âdete veya kanuna göre talep edebildiği sözleşmeler, tam üçüncü kişi yararına sözleşmeler<sup>99</sup> (BK m.111/II); üçüncü kişinin böyle bir yetkisinin olmadığı sözleşmeler ise eksik<sup>100</sup> üçüncü kişi

---

<sup>96</sup> Ayrıntılı inceleme için bkz. Yeşim M. Atamer, "Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi", **Hukuki Perspektifler Dergisi**, Sayı: 4, Ağustos 2005, (Makale), s.109 vd.; Atilla Altop, "Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nda Genel İşlem Koşulları ve Kefalet Sözleşmesi", **İsviçre Medeni Kanunu ve Borçlar Kanunu'nun Alınışının 80. Yılı Sempozyumu 28 Nisan 2006**, Editör Ali Çivi, İstanbul, 2007, ss. 141-161

<sup>97</sup> Türk Borçlar Kanunu Tasarısı Madde 20

*Genel işlem koşulları, bir sözleşme yapılırken düzenleyen, ileride çok sayıda benzer sözleşmede kullanmak amacıyla, önceden, tek başına hazırlayarak karşı tarafa sunduğu sözleşme hükümleridir. Bu koşulların, sözleşme metninde veya ekinde yer alması, kapsamı, yazı türü ve şekli önem taşımaz.*

*Aynı amaçla düzenlenen sözleşmelerin metninin özdeş olmaması, bu sözleşmelerin içerdiği hükümlerin, genel işlem koşulu sayılmasını engellemez.*

*Genel işlem koşulları içeren sözleşmeye veya ayrı bir sözleşmeye konulan bu koşulların her birinin tartışılarak kabul edildiğine ilişkin kayıtlar, onları genel işlem koşulu olmaktan çıkarmaz.*

<sup>98</sup> Roma Hukuku'ndaki "kimse başkasını ilzam edecek sözleşme yapamaz; bir takım kimseler arasında yapılan sözleşmeler başkalarını ne zarara sokar, ne de onları faydalandırır" ilkesi gereği üçüncü kişi yararına sözleşmeler tanınmamaktaydı. (Tunçomağ, s. 338). von Tuhr ise, Roma Hukuku'nda sınırlı hallerde üçüncü kişi yararına sözleşmeler tanınmakta olduğunu belirtmektedir (von Tuhr, s. 717).

<sup>99</sup> Tam üçüncü kişi yararına sözleşmeler alacaklının talep yetkisinin üçüncü kişinin talep yetkisi ile birlikte devam edip etmemesine göre ikiye ayrılır. Şayet üçüncü kişi ifayı alacaklı ile birlikte talep edebiliyorsa "birlikte tam üçüncü kişi yararına sözleşme"; ifayı yalnızca üçüncü kişi tek başına talep edebiliyorsa "münhasır tam üçüncü kişi yararına sözleşme"den söz edilir (Şener, Akyol, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, (Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme), s. 11).

<sup>100</sup> Şener, "Basit Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme" ifadesini kullanır. (Akyol, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, s. 10)

yararına sözleşmelerdir<sup>101</sup>. Üçüncü kişi yararına sözleşmelerde üçüncü kişinin sözleşmenin kurulduğu anda belirlenmiş olması şart değildir, sonradan da belirlenebilir<sup>102</sup>. Sonradan belirlenecek kişinin sözleşme kurulduğu anda var olması da zorunlu değildir<sup>103</sup>. Sözleşme kurulduğu anda üçüncü kişi belli değilse sahibi belli olmayan haktan söz edilir. Üçüncü kişi tayin edildiğinde hakkın sahibi belli olur<sup>104</sup>. Bu tür sözleşmelerde borçlu üçüncü kişiye karşı sözleşmeden doğan def'i ve itirazları ileri sürebilir fakat sözleşmenin karşı yanı ile üçüncü kişi arasındaki hukuki ilişkiden doğan itiraz ve def'ilere dayanamaz<sup>105</sup>.

Navlun sözleşmeleri üçüncü kişi yararına sözleşme olarak kabul edilmektedir<sup>106</sup>. Kırkambar sözleşmesinde gönderilen, sözleşmeye veya konişmento düzenlenmişse ona dayanarak eşyanın kendisine teslimini talep hakkına sahip olur. Bu nedenle kırkambar sözleşmesi BK m.111/II anlamında tam 3. kişi lehine sözleşmedir<sup>107</sup>, fakat taşıtanın aynı zamanda gönderilen olduğu durumlarda, kırkambar sözleşmesi üçüncü kişi yararına olma niteliğini yitirmektedir.

#### **IV. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN BENZER SÖZLEŞMELERLE KARŞILAŞTIRILMASI**

##### **A. Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması**

Kırkambar sözleşmesinin benzer deniz ticaret hukuku sözleşmelerinden farklarını ortaya koyarak, kırkambar sözleşmesinin niteliğini ve hükümlerini saptamaya yardımcı olacak noktaları tespit etmek gerekir. Kırkambar sözleşmesi TTK'nın deniz ticaretine ayrılmış olan dördüncü kitabının "Deniz Ticaret Sözleşmeleri" başlıklı dördüncü faslında, navlun sözleşmesinin bir türü olarak

---

<sup>101</sup> Eren, s. 197; Oğuzman, Öz, ss. 820 vd.; Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1988, s.291; von Tuhr, s. 715; Reisoğlu, s. 357;Şener, Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, s. 11

<sup>102</sup> Tekinay ve diğerleri, s. 291.

<sup>103</sup> Akyol, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, ss. 99 vd.

<sup>104</sup> Hohner, Georg, Subjektlose Rechte, Bielfeld, 1969, ss. 14, 211 nak. Akyol, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, s. 101.

<sup>105</sup> Tekinay ve diğerleri., ss. 300, 301.

<sup>106</sup> Akyol, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, s. 45; Yeşilova, s. 28.

<sup>107</sup> İzveren, s. 166; aynı yönde Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s.19; İzveren, Franko, Çalık, s. 231

düzenlenmiştir<sup>108</sup>. Yukarıda yaptığımız tanıma göre navlun sözleşmesinde tarafların, aralarında karşılıklı ilişki bulunan asli edim yükümleri; deniz yolu ile eşya taşımak ve navlun ödemektir. Bu nedenle, kırkambar ve yolculuk çarteri sözleşmeleri navlun sözleşmesiyken; zaman çarteri ve gemi kirası sözleşmeleri navlun sözleşmesi değil, “gemi tahsisi sözleşmeleridir<sup>109</sup>. Gemi tahsisi sözleşmelerinde deniz yolu ile eşya taşıma işi, tahsis edenin asli edim yükümü olmadığı için taraflar, taşıyan ve taşıtan olarak değil sözleşmenin türüne göre ya kiralayan ve kiracı veya çarterer ve donatan (ya da gemi işletme müteahhidi) veyahut tahsis eden ve tahsis olunan olarak adlandırılırlar.

### 1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Navlun sözleşmeleri milattan sonra 600-800 yıllarından beri uygulanmaktadır. Hemen hemen tüm deniz ticaret hukuku kitaplarında aktarıldığına göre<sup>110</sup>; o zamanlarda tarafların hak ve borçları yanında, yüklenen eşya üzerindeki hak sahipliğini de gösteren bir senet düzenlenirdi. Usulüne göre tanzim edilen bu senet daha sonra ortadan yırtılır ve bir parçası (o zamanlar aynı zamanda donatan - *exercitor navis*- olan) taşıyana veya temsilcisi kaptana (*magister navis*), diğer parçası

---

<sup>108</sup>Bu fasılda birbirleriyle çok da ilgili olmayan sözleşmeler bulunmaktadır. Deniz ödücü sözleşmesi uygulaması kalmadığı gerekçesiyle; deniz aşırı satış sözleşmeleri ise satım hukukuna ait ve eskimiş olduklarından Tasarı’ya alınmamıştır. (Tasarı Genel Gereke). TTK’nın Dördüncü faslında yer alan diğer sözleşmeler; Yolcu Taşıma Sözleşmesi (m.1119 vd.), Denizaşırı Satış Sözleşmesi (m.1133 vd.) (Boşaltma Yerinde Teslim Şartıyla Satış Sözleşmesi m.1133vd., Fob Satış Sözleşmesi m.1138 ve Sif Satış Sözleşmesi m.1139), Deniz Ödücü Sözleşmesi (m.1159 vd.) ile Kurtarma ve Yardım (Römorkaj) (m.1222 vd.) sözleşmesidir.

<sup>109</sup>Ülgener de; fiili sonucu göz önünde bulundurarak zaman çarteri, çıplak gemi kirası ve gemi adamlarının temini suretiyle gemi kirası sözleşmelerini gemi tahsisi sözleşmeleri olarak sınıflandırmıştır (M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri**, Der Yay., İstanbul, (Çarter Sözleşmeleri), 2000, ss. 30, 31). Tekil ise, gemi tahsisi sözleşmesi yerine; zaman çarteri sözleşmesi, çıplak gemi kirası sözleşmesi ve taşıma taahhüdü bulunmayan yolculuk çarteri sözleşmesini de kapsamak üzere “deniz hukukuna has gemi kiralama mukavelesi” veya “gemi işletme mukavelesi” terimlerinden birinin kullanılmasını uygun görmektedir (Tekil, Navlun Mukaveleleri, s. 24).

Her ne kadar deniz ticaret hukukunun uzun yıllardan beri uygulanan ticari örfüne dayanan, bu nedenle de uluslararası nitelikte bir hukuk alanı olduğu belirtilmekteyse de (Q.C. William Tetley, **Maritime Law as a Mixed Legal System**, [http://www.mcgill.ca/maritimelaw/comparative/marlawmix/#N\\_1\\_\(12.10.2007\)](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/comparative/marlawmix/#N_1_(12.10.2007))), gelişmiş denizci ülkelerin mevzuatları arasında dahi oldukça farklı düzenlemeler bulunur.

<sup>110</sup>Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s.29; Persico Clemene, **Trasporti Marittimi nel Diritto Inglese**, Tipografia dell’Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino, 1918, s. 16.; Aybay ve diğerleri, Deniz Hukuku, ss. 578, 579.; Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. **Maritime Law**, Irwin Law, Toronto, 2003, ss. 378, 379; Albert Wahl, **Deniz Ticaret Hukuku**, çev. Kazım Berken, Yeni Cezaevi Basımevi, Ankara, 1948, s.187.

ise yükletene verilir, varna limanında kim yükletene ait parçayı getirirse taşıyan eşyayı o kişiye teslim ederdi. Düzenlendikten sonra ortadan yırtılan bu senetlere Latince yırtılmış senet anlamına gelen *carta partita* denilmekteydi. Bu terim yıllar içinde anlam değiştirmiş, Anglo-Amerikan Hukuku'nda *charter party* olarak yer bulmuş, Hukukumuzdaki çarter parti ve çarter sözleşmesi terimlerinin de kaynağı olmuştur. Özellikle İngilizler, modern zamanların taşıma tipi olan kırkambar taşımacılığı dışında hemen her tür deniz ticareti sözleşmesini çarter (*charter*) olarak adlandırmışlardır<sup>111</sup>. Hatta Hukukumuzda gemi kirası sözleşmelerinden olan çıplak gemi kirası İngiliz Hukuku'nda *bare-boat charter*; gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası ise *demise charter* olarak adlandırılmaktaysa da öğreti, bunların taşıma sözleşmesi değil kira sözleşmesi olduğunu, diğer çarter sözleşmelerinden ayrılması gerektiğini belirtmektedir<sup>112</sup>.

Özet olarak, adında “çarter” kelimesi yer alan değişik sözleşmeler bulunduğunu ve bu sözleşmelerin farklı hukuki nitelikleri olduğunu belirtmemiz gerekir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1016. maddesinde yalnızca çarter mukavelesi ifadesine yer verilmiş, zaman çarteri sözleşmesi ile yolculuk çarteri sözleşmesi arasında ayırım yapılmamıştır. Tasarı'da ise zaman çarteri sözleşmesi ve yolculuk çarteri sözleşmesine ayrı ayrı yer verilerek hukuki niteliklerinin farklı olduğu açıkça gösterilmiştir.

Bir navlun sözleşmesinin yolculuk çarteri sözleşmesi mi, yoksa kırkambar sözleşmesi mi olduğunun tespiti özellikle; yükleme ve boşaltma, pişmanlık navlunu, yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan nedenler ile sorumluluğa dair emredici kuralların uygulanması açısından önemlidir<sup>113</sup>. Bu nedenle tanımlamanın doğru yapılmasının kuramsal olduğu kadar uygulamaya dönük yararları da olacaktır.

TTK'nın 1016/I/a maddesinde yalnızca “çarter sözleşmesi”, Tasarı'nın 1138/I/a maddesinde ise “yolculuk çarteri” olarak adlandırılmış olan yolculuk çarteri

---

<sup>111</sup> Chuah, J.C.T. **Law of International Trade**, Swee&Maxwell, London, 1998, s. 163.

<sup>112</sup> Gold, Chircop, Kindred, s. 379.

<sup>113</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 10.

sözleşmesinde (*voyage charter*)<sup>114</sup> taşıyan, navlun karşılığında geminin tamamı, bir bölümü ya da belirli bir yerinde deniz yolu ile eşya taşımayı üstlenir. Yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin teknik ve ticari yönetimi taşıyandır, taşıtanın kaptana talimat yetkisi bulunmamaktadır<sup>115</sup>. Kırkambar sözleşmesinin aksine gemi taraflarca belirlenir ve taşıma kural olarak o gemi ile yapılır. Eğer eşyanın taşınması için geminin tamamı tahsis olunmuşsa tam yolculuk çarteri sözleşmesi, geminin belli bir bölümü veya yeri tahsis olunmuşsa kısmi yolculuk çarteri sözleşmesinden bahsedilir<sup>116</sup>.

Okay, zaman çarteri sözleşmelerinin de bu ayrıma tâbi tutulmasına hukuki bir engel bulunmadığını söyler<sup>117</sup>. TTK'nın 1016/I/a maddesi de tam - kısmi çarter ayrımının tüm çarter sözleşmesi türleri için yapılabileceği izlenimi yaratmaktadır. Kanımca geminin ticari yönetiminin tahsis olunana (çarterer) bırakıldığı zaman çarteri sözleşmesinin kısmi olması pek olası görülme de, tahsis olunan kişiler anlaşabildikleri takdirde buna hukuki bir engel yoktur. Tasarı'da ise bu ayrım yolculuk çarteri sözleşmesi için yapılmıştır.

Çarter sözleşmelerinde gemi ferdileştirildiği için bu şekilde bir ayrım yapılması mümkündür, fakat kırkambar sözleşmelerinde yalnızca eşyanın taşınması taahhüt edilir, gemi ferdileştirilmez, dolayısıyla tam-kısmi şeklinde bir ayrım söz konusu olmaz.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıtan, yalnızca sözleşmede belirtilen liman veya limanlar arasında yapılan yolculukta geminin tamamı veya bir kısmının kendisine tahsisi suretiyle eşyanın taşınmasını talep hakkına sahip olur. Sözleşmede yolculuğun yalnızca geminin bulunduğu noktadan bir başka noktaya tek sefer olarak yapılacağı kararlaştırılmışsa "basit yolculuk çarteri", aşağıdaki üç durumda ise

---

<sup>114</sup> Christopher Hill, **Maritime Law**, LLP, London, 1998, s. 218.

<sup>115</sup> Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 57.

<sup>116</sup> Taşıyan, eşyayı geminin tamamını taşıtana tahsis ederek taşıyorsa tam yolculuk çarteri sözleşmesi; geminin tamamını değil fakat 3 ve 7 numaralı ambar ya da baş altı gibi belli bir kısmını ya da belirli bir yerini tahsis ederek taşıyorsa kısmi yolculuk çarteri sözleşmesinden bahsedilir.

<sup>117</sup> Okay, s. 26



mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi söz konusu olur<sup>118</sup>. TTK'nın 1042. ve 1095. maddelerinden anlaşılacağı üzere mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesinde gemi:

1. Yükleme limanında değildir ve oraya ulaşması için belli bir yol katetmesi gerekiyordur (TTK m.1042/I, m.1095/I) veya
2. İki liman arasında tek yönde bir sefer yapmayacak, gidiş-dönüş olarak iki yolculuk yapacaktır (TTK m.1042/I) ya da
3. İlk varma limanından sonra başka limanlara da uğrayarak eşya taşıyacaktır (TTK m.1042/II)<sup>119</sup>.

Yolculuk çarteri sözleşmesinin tanımında geçen "tahsis" kelimesini aşağıda göreceğimiz gemi tahsis sözleşmelerindeki "tahsis" ile karıştırmamak gerekir.

---

<sup>118</sup>TTK'nın yolculuk başlamadan önce taşıtanın sözleşmeyi sona erdirmesi durumunda ödenecek pişmanlık navlununu düzenleyen 1040. maddesinde yolculuk çarteri sözleşmesi, basit ve mürekkep yolculuk çarteri olarak ikiye ayrılmış, takip eden maddelerde ve aynı kısmın dördüncü ayrımında da (m.1082-1096) bu sınıflandırma göz önünde bulundurulmuştur.

<sup>119</sup> Ülgener, mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesini şu şekilde tanımlamaktadır. "Mürekkep yolculuğa dair çarter sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, onunla taşınan yük esasından ödenecek olan navlun karşılığında, taşıyan gemisini yük taşımak amacı ile belirli bir süre için taşıtana tahsis etmeyi taahhüt eder." Yazar, sözleşmede süre yerine toplam yükün belirlenmesi halinde tanımı şu şekilde değiştirir. "Mürekkep yolculuğa dair çarter sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, onunla taşınan yük esasından ödenecek olan navlun karşılığında, taşıyan gemisini belli bir miktar yükü taşımak amacı ile taşıtana tahsis etmeyi taahhüt eder."

Yazar, eski uygulamada tarafların, yolculuğun belirlenen cins eşyanın taşınması için kaç sefer düzenleneceğini kararlaştırdıklarını ve dönüş yolculuğunda (boşaltma limanından yükleme limanına yapılan yolculuk) eşya alınmayacağına, safra (ballast) taşınacağına dair sözleşmeye özel bir kloz koyduklarını bu tür taşımaya "mekik seferi" adının verildiğini; tanker ve dökme yük taşımacılığında kullanılan bu sözleşme türünün taşıtan konumundaki büyük petrol şirketlerinin etkisiyle bugünün mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi halini aldığını, böylelikle belirlenen zaman diliminde (sefer sayısı belirtilmeyerek) mümkün olduğu kadar çok sefer yapılmasının sağlandığını belirtmektedir. Ülgener, bu yeni sözleşme tipinin zaman çarteri ile yolculuk çarteri arasında bir yerde bulunduğunu söylemekte ve geminin zilyetliğini korumaya devam eden taşıyanın belirli bir sonucu taahhüt etmesi dolayısıyla sözleşmenin hukuki niteliğini navlun sözleşmesi olarak görmektedir (Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, ss. 63-65).

Ülgener'in tanımlarından mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesinin iki şekilde söz konusu olacağı; birinde zaman diğesinde ise taşınacak eşyanın dikkate alındığı görülmektedir. (Zaman esasına göre yapılan gemi tahsisi sözleşmesine "mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi" demek Ülgener için çelişki değildir çünkü, Yazar bizim yolculuk çarteri dediğimiz sözleşme türünü sefer çarteri olarak adlandırır ve inceler). Sözleşmenin taşınacak eşya dikkate alınarak yapılması halinde, taşıyan tarafından navlun karşılığında ferdileştirilen gemi ile belli miktardaki eşyanın taşınması söz konusu olacağından bu sözleşme yolculuk çarterinin bir türü sayılır. Yolculuk boyunca birden fazla limana uğranması, iki liman arasında çift sefer yapılması, bu seferlerden bazılarında safra taşınması sözleşmenin yolculuk çarteri sayılmasını engellemez çünkü önemli olan fiilen eşya taşınması değil, eşya taşıma taahhüdünde bulunulmasıdır. Adı geçen sözleşmenin zaman dikkate alınarak yapılması durumunda ise ticari yönetimin kime ait olduğuna bakmak gerekecektir. Geminin ticari yönetimi gemi sahibi veya gemi işletme müteahhidinde ise bu kişi taşıyan olarak adlandırılacak ve sözleşme yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü kabul edilecektir. Aksi takdirde, yani geminin ticari yönetimi tahsis olunanda (çarterer) ise sözleşme zaman çarteri sözleşmesi sayılmalıdır.

Yolculuk çarterinin tanımında “tahsis” ifadesine yer verilmiş olsa da taşıyanın asli edim yükümü denizde eşya taşımaktır<sup>120</sup>. “Tahsis” taşımanın nasıl yapılacağıyla ilgilidir ve geminin ferdileştirilmesinin sonucudur.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde donatan veya gemi işletme müteahhidinin taahhüdü; deniz yolu ile eşya taşımak değil, geminin belli bir yerini ya da tamamını çarterere tahsis etmek ise navlun sözleşmesinden değil, gemi tahsisi sözleşmesinden bahsedilebilir. Bu nedenle örneğin bir tacir, rakibinin ihracat yapmasını önlemek amacıyla yolculuğu yapacak tek gemiyi ya da geminin boş kalan ambarlarının (hacmin) tahsisini belirli bir yolculuk süresince, eşya taşıma taahhüdü olmaksızın, ücret karşılığında temin ediyorsa veya geminin baş tarafı belgesel ya da bilimsel araştırma için bir yolculuk süresince ücret karşılığı tahsis ediliyorsa burada navlun sözleşmesinden değil gemi tahsisi sözleşmesinden söz edilir. Aslında bu gibi durumlarda gemi kirası benzeri bir sözleşme söz konusu olur, fakat teknik ve ticari yönetim tahsis edende kaldığı için aşağıda inceleyeceğimiz gemi kirası sözleşmeleriyle karıştırılmamalıdır.

Son olarak miktar sözleşmesinden (*volume contract*) bahsetmek gerekir<sup>121</sup>. Miktar sözleşmesi; sözleşme anında mevcut olmayan eşyanın taşınmasının veya belirli bir zaman dilimini kapsayacak şekilde birden fazla taşımanın taahhüt edildiği bir navlun sözleşmesidir<sup>122</sup>. Dikkat edilmesi gereken nokta, miktar sözleşmesinde taşıyan tarafından navlun karşılığında taşıma aracı olarak kullanılacak geminin ferdileştirilmemesi, yalnızca bazı niteliklerinin kararlaştırılmasıdır. Diğer bir ifadeyle taşıyanın sözleşme anında deniz ticaretinde kullandığı gemi zayi olsa da taşıma yükümlülüğü sona ermeyecektir<sup>123</sup>, taşıyan sözleşmede belirtilen nitelikleri haiz herhangi bir gemiyle borcunu yerine getirebilecektir. Bu sözleşme yolculuk çarteri

---

<sup>120</sup> Aynı yönde Okay, s. 2.

<sup>121</sup> Rotterdam Kuralları'nda miktar sözleşmesine ilişkin istisnai düzenlemeler bulunmaktadır (m.80).

<sup>122</sup> Miktar sözleşmesinin konusu, belli bir miktar eşyanın taşınması ya da niteliği belirlenmiş ve taşınmaya hazır hale getirilmiş olan eşyanın belirli bir sürede taşınmasıdır. Örneğin, taşıyan tarafından (a) limanından (b) limanına iki yıl içinde 200.000–250.000 m/ton buğdayı ya da 2010–2011 yılları arasında üretilecek tüm otomobilleri deniz yolu ile taşımanın taahhüt edilmesi halinde miktar sözleşmesinden bahsedilir (Örnekler için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 68).

<sup>123</sup> Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, ss. 71, 72.

sözleşmesinin bir türü olarak görülmektedir<sup>124</sup> fakat kanımca, geminin ferdileştirilmediği durumlarda kirkambar sözleşmesinin bir türü olarak görmek de mümkün olabilir.

## 2. Gemi Tahsisi Sözleşmeleri

### a. Zaman Çarteri Sözleşmesi

Zaman çarteri sözleşmesi (İng. *time charter*, Alm. *Zeitcharter*, İta. *noleggio a tempo*); belirli bir geminin yalnızca ticari yönetiminin yine belirli bir süre için gemiyi tutana (çarterer) ücret karşılığında devredilmesini konu alan sözleşme tipidir<sup>125</sup>. Bu sözleşme türünde gemi, personeli ve teknik donanımıyla birlikte tahsis edilir ancak geminin teknik yönetimi donatanda kalmaya devam eder. Çarterer, ticari konularla sınırlı olarak talimat yetkisine sahip olur<sup>126</sup>. Çartererin kaptana emir ve talimat verme yetkisi yalnızca ticari konularla sınırlı olduğundan ve gemi malikinin kaptan ile gemi adamları üzerindeki hâkimiyeti devam ettiğinden zaman çartereri gemi işletme müteahhidi sayılmaz<sup>127</sup>. Öğretide zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalıdır<sup>128</sup>.

---

<sup>124</sup> Anglo-Amerikan Hukuku'nda bazı yazarlar miktar sözleşmesini zaman çarteri sözleşmesinin özelliklerini taşıyan bir yolculuk çarteri sözleşmesi olarak kabul ederler (Gold, Chircop, Kindred, s. 379). Ülgener de miktar sözleşmesini yolculuk çarterinin bir türü olarak görür. Bununla birlikte, taşıyan tarafından belirli bir sonuç taahhüt edildiğinden ötürü navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu söyler. Yazar, bu sözleşmenin kirkambar sözleşmesine benzediğini kabul etmekle beraber, sözleşmede taşıyanın geminin taşıma kapasitesini taşıtana tahsisi söz konusu olduğu için sözleşmenin kirkambar türü navlun sözleşmesi sayılmayacağını ifade etmektedir (Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, ss. 70, 73).

<sup>125</sup> Zaman çarterinin bir türü olan süreye tâbi yolculuk çarteri sözleşmesinde ise (*time trip charter*), geminin tamamı veya bir kısmı belli bir süreyle tek yolculuk için çarterere tahsis edilir. Anglo-Amerikan Hukuku'nda bu sözleşme zaman çarteri sözleşmesinin bir türü olarak görülür (Girvin, s. 18; Gold, Chircop, Kindred, s. 349; Hill, s. 178). Ülgener de adı geçen sözleşmeyi, gecikme rizikosuna çartererin katlanacak olması nedeniyle ve ayrıca ücret de zaman üzerinden hesaplandığı için zaman çarteri sözleşmesinin bir alt türü olarak görmektedir (Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, ss. 74, 75). Bu sözleşmenin zaman çarterinin bir türü olduğu doğrusu da sözleşme ile eşya taşıma tahsis edenin asli edim yükümü olarak belirlenmedikçe ödenecek ücretin navlun olarak adlandırılmaması, aynı nedenle tarafların da taşıyan ve taşıtan olarak değil; tahsis eden ve tahsis olunan olarak belirtilmesi gerekir (bkz. Hill, s. 178).

<sup>126</sup> Aybay ve diğerleri, Deniz Hukuku, s.586; Okay, s.4; Anglo-Amerikan Hukuku'nda da durum aynıdır. bkz. Gold, Chircop, Kindred, s.399; Hill, s. 179; Lucas, s. 575.

<sup>127</sup> Çağa, Kender, 1. Cilt, s. 119, dn. 2; Yrg. 11 HD. T. 9.11.1983, E. 83/4532, K. 83/5431 (www.kazanci.com.tr)

<sup>128</sup> Okay'a göre bu sözleşmelere kira hükümlerinin uygulanması, gemi adamlarının emir ve talimatlara göre eşya taşımaları hususunda ise istisna sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir (Okay, s.7).

Kanımca; her ne kadar TTK'nın 1016. maddesinde yalnızca “çarter mukavelesi” başlığı kullanılarak tüm çarter sözleşmelerinin navlun sözleşmesi olduğu gibi bir izlenim uyandırılmış olsa da bu doğru değildir. Sözleşmenin hukuki niteliği tarafların asli edim yükümleri göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. Zaman çarteri sözleşmesinde taşıyanın eşya taşıma borcunun asli edim yükümü olmadığı görülür. Bu nedenle eşya taşıma taahhüdünün zorunlu olmadığı zaman çarteri sözleşmesini navlun sözleşmesi olarak kabul etmemek gerekir<sup>129</sup>.

## **b. Gemi Kirası Sözleşmeleri**

Gemi kirası sözleşmesi; kiraya verenin ücret karşılığında geminin zilyetliğini, teknik ve ticari yönetimini belirli bir süre için kiracıya devrettiği sözleşme türüdür. Geminin teknik ve ticari yönetimi tamamıyla kiracıya geçtiği için kiracı, TTK m.946/II uyarınca gemi işletme müteahhidi olarak anılır, donatan sayılır. Kiraya veren kişi ise, sözleşme konusu gemi açısından, artık donatan sayılmaz yalnızca gemi malikidir<sup>130</sup>. TTK'da gemi kirası sözleşmesine ilişkin açık bir hüküm yoktur. Yalnızca Kanunun “Geminin kiralınması” başlıklı 890. maddesinde sicile kayıtlı gemilerin kiralınmasında Borçlar Kanunu'nun taşınmaz kirasına ilişkin hükümlerinin (BK m.248 vd.) kıyasen uygulanacağı belirtilmiştir. Özellikle BK m.249'da yer alan ve kiraya verene kiralananı sözleşme süresince iyi bir halde

---

İzveren ise zaman çarterini navlun sözleşmeleri başlığı altında incelemiş fakat tam çarter olarak zaman üzerine yapılan sözleşmelerin kira karakterine sahip olduğunu belirtmiştir (İzveren, s. 117).

Erdem, zaman çarteri sözleşmesinde donatanın çarterere taşıma taahhüdünde bulunmasına bir engel olmadığını söyler (Ercüment Erdem, Sif, s. 97). (Türk Hukuku'nda zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği konusundaki tartışmalar için bkz.Muran, s. 107 vd.)

Zaman çarterinin navlun sözleşmesi sayılıp sayılamayacağı Alman Hukuk öğretisinde tartışılmıştır. Bir grup yazar zaman çarteri sözleşmesini geminin ve gemi adamlarının hizmetlerinin kiralınması şeklinde görmüş, ikinci görüş kira ve istisna karışımı karma bir sözleşme olduğunu iddia etmiştir. Üçüncü fikir, eşya taşımanın önde gelen borç olduğundan yola çıkarak navlun sözleşmesi olarak kabul etmiş, son görüş ise taşıyanın asli edim yükümünü dikkate alarak sözleşmenin navlun ya da kira sözleşmesi olarak adlandırılması gerektiğini savunmuştur (Görüşler için bkz. Okay, ss. 4, 5).

<sup>129</sup>Tasarı'da navlun sözleşmeleri, yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmesi olarak düzenlenmiş, zaman çarteri sözleşmesine ise 1131 vd. maddelerinde bunlardan ayrı olarak yer verilmiştir. Böylelikle zaman çarterinin navlun sözleşmesi olmadığı gösterilmiştir. Tasarı Genel Gerekeçesi'nde ise; zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin tartışmalı olduğu, bu tartışmalara girmeden somut ihtiyaçları karşılayacak kurallara yer verildiği belirtilmektedir (Tasarı Genel Gerekeç).  
<sup>130</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s.24.

bulundurma yükümlülüğü getiren hükmün, gemi kirası sözleşmelerinde, kiraya veren açısından hakkaniyete aykırı bir durum yaratacağından uygulanmaması yerinde olur<sup>131</sup>.

Gemi kirası Anglo-Amerikan Hukuku'ndan gelen bir ayırım ile “*Bare-boat charter*” ve “*Demise charter*” (veya “*Charter by Demise*”) olmak üzere ikiye ayrılır<sup>132</sup>. Çıplak gemi kirası sözleşmesi ve gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası sözleşmesi olarak adlandırılan bu iki gemi kirası sözleşmesi türü bazı yazarlar tarafından aynı sözleşmenin farklı isimleri olarak görülmektedirler<sup>133</sup>. Çıplak gemi kirası sözleşmesinde gemi, kiraya veren tarafından personeli ile birlikte veya personelsiz olarak kiralanır. Bu sözleşme Tasarı'nın 1119. maddesinde “*Gemi kira sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, bununla kiralayan, geminin kullanılmasını bir bedel karşılığında kiracıya bırakmayı üstlenir*” şeklinde tanımlanmış, ikinci fıkrada ise kiralayanın gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği, bu halde de gemi kirası sözleşmesinin söz konusu olacağı belirtilmiştir. Böylelikle aşağıda bahsedeceğimiz gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası sözleşmesi ile çıplak gemi kirası sözleşmesi tek başlık altında birleştirilmiştir.

Gemi adamlarının temini yolu ile gemi kirası sözleşmesinde kiralayan, ücret karşılığında geminin zilyetliği ile teknik ve ticari yönetimini belirli bir süre için kiracıya devretmesinin yanında, çıplak gemi kirası sözleşmesinden farklı olarak, ayrıca kiracının temsilcisi sıfatıyla gemiyi donatmak ve gemi adamlarını tutmak gibi işleri de ücret karşılığı yerine getirir. Bu amaçla sözleşmeye yönetim (*management clause*) ve yönetim ücreti (*management fee*) şartları konur. Bu sözleşme türünde de geminin teknik ve ticari yönetimi ve geminin donatımı gemi işletme müteahhidi olan kiracıya aittir<sup>134</sup>.

---

<sup>131</sup> bkz. Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, Alkım Yay., İstanbul, 2001 (Deniz Hukuku), s. 234.

<sup>132</sup> Lucas, s. 574.

<sup>133</sup> Gold, Chircop, Kindred, s. 379; John F. Wilson, **Carriage of Goods by Sea**, Pearson-Longman, Fourth Edition, Harlow, 2001, ss. 7, 8.; *Bareboat* Amerikalı petrol şirketlerinin kullandığı bir tabirdir (Hill, s. 177).

<sup>134</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 168; Hill, s. 177.

## B. Diğer Sözleşmelerle Karşılaştırılması

### 1. Kira Sözleşmesi

İş görme sözleşmelerinden olan kırkambar sözleşmesini, kullandırma amacı güden sözleşmelerden olan kira sözleşmesi ile karşılaştırmamızın nedeni; navlun sözleşmesi ile geminin kiralandığını bu nedenle kira sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunan eski bir görüşür<sup>135</sup>. Kimi yazarlar Türk Hukuku'nda navlun sözleşmesi ile gemi kirası sözleşmesi arasında ayırım yapmamış, sözleşmenin taraflarını kiralayan ve kiracı olarak belirtmişlerdir. Öyle ki donatanın gemi işletme müteahhidiyle yaptığı sözleşmeler dahi navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmiştir<sup>136</sup>.

Buna karşılık Borçlar Kanunu'nun 248 vd. maddelerinde düzenlenmiş olan kira sözleşmesi, kullandırma amacı güden, tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı bir sözleşmedir ve bu sözleşme ile kiralayan belli bir ücret karşılığında bir şeyi, kiracının kullanımına ve yararlanmasına bırakma borcu altına girer<sup>137</sup>. Kırkambar sözleşmesinde ise bir şeyin (geminin) kullanımının ücret karşılığı kiralayana bırakılması söz konusu değildir, geminin teknik ve ticari yönetimi taşıtana bırakılmaz. Yukarıda da belirtildiği gibi sözleşmenin amacı eşyanın bir noktadan diğerine taşınmasıdır, geminin kullanımının sağlanması değildir.

---

<sup>135</sup> Bu eski görüşün nedeni olarak Eski Ticaret Kanunu'nda yer alan ve Mehaz Alman kanunundan yapılan tercüme gösterilmektedir. ETK'nın navlun sözleşmelerine ilişkin hükmü kaleme alınırken, Mehaz Kanun'da yer alan Almanca *Frachtvertrag*, kira; *Verfrachtung*, kiralama; *Verfrachter*, kiralayan; *Befrachter* ise kiracı olarak tercüme edilmiştir (Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 26) ve Kanun'da navlun sözleşmesi; eşya taşımak için geminin tamamının veya bir cüz'ünün veyahut muayyen bir yerinin kiralandığı sözleşme olarak ifade edilmiştir.

<sup>136</sup> Örneğin Göknil'in tanımına göre navlun sözleşmesi; kiralayanın kiracıya karşı, onun vereceği bir bedel karşılığında deniz gemisiyle belli veya belirlenecek yere kadar eşya taşımayı taahhüt etmesidir ve buradaki ücret navlun olarak adlandırılır. Yazar bu sözleşmeyi kimi hukukçuların eşya kiralama (*locatio conductio rei*) kimilerinin ise hizmet kiralaması (*operio conductio operis*) olarak gördüklerini belirtir (Göknil, ss. 205 - 208, 209).

<sup>137</sup> Aydın Zevkliler, **Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, (Borçlar), s. 159; Feyzi Necmeddin Feyzioğlu, **Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevileri**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1978, ss. 403 vd.

## 2. Vedia Sözleşmesi

Vedia sözleşmesi<sup>138</sup>; saklayana, saklatanın verdiği taşınırı kabul ederek güvenli bir yerde saklama ve saklatan istediğinde iade etme yükümlülüğü yükleyen sözleşmedir<sup>139</sup>. Vedia sözleşmesi de kırkambar sözleşmesi gibi şekle bağlı değildir ve rızaidir. Ayrıca her iki sözleşmede de taraflardan biri taşınır<sup>140</sup> eşyayı sözleşmenin diğer tarafına teslim eder.

Vedia sözleşmesinde saklayan da, kırkambar sözleşmesindeki taşıyan gibi eşyaya özen gösterme, bakma ve muhafaza etme yükümlülüğü altındadır (BK m.463). Bu benzerliklere rağmen, iki sözleşme arasında önemli farklar da vardır. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz:

1. En önemli fark kendisini sözleşmelerin amaçlarında gösterir. Vedia sözleşmesinde amaç eşyanın saklanması iken, kırkambar sözleşmesinde deniz yolu ile taşınmasıdır;
2. Vedia sözleşmesi eksik iki taraflı bir sözleşmedir<sup>141</sup>; saklatanın, saklayanın muhafaza ve talep edildiğinde iade borçlarının karşılığı olan bir borcu bulunmamaktadır, diğer bir ifadeyle saklatanın ücret ödemesi zorunlu değildir (BK m.463/II); oysa kırkambar sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı bir sözleşmedir;
3. Vedia sözleşmesinde saklayan, eşyayı saklatana saklandığı yerde iade etmek zorundadır (BK m.468). Kırkambar sözleşmesinde ise, eşya başka bir yerde ve

---

<sup>138</sup> Borçlar Kanunu Tasarısı'nın 561 vd. maddelerinde Genel Saklama Sözleşmesi olarak düzenlenmiştir. Tanımında; saklayanın, saklatanın kendisine bıraktığı bir taşınırı güvenli bir yerde koruma altına almayı üstlendiği sözleşme olduğu; saklayanın, açıkça öngörüldüğü veya durum ve koşullar gerektirdiği takdirde ücret isteyebileceği belirtilmiştir.

<sup>139</sup> Zevkliler, Borçlar, s. 363.

<sup>140</sup> Cevdet Yavuz, **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, Beta Yay., İstanbul, 2007, s. 530; Mehmet Deniz Yener, **Vedia Sözleşmesi**, XII Levha Yay., İstanbul, 2008, ss. 13 vd.; Zevkliler, (Borçlar), s. 363. (Mehaz Kanunun aksine Borçlar Kanunu'nda "şey" ifadesinin yer alması nedeniyle bazı hukukçular taşınmaz malların da vedia sözleşmesine konu olabileceğini savunmuşlardır. Taşınmazların da vedia sözleşmesine konu olabileceğini savunan yazarlar için bkz. Yener, ss. 13, 14.)

<sup>141</sup> Yener, s. 6 vd.

çoğunlukla taşıtandan ayrı bir kişi olan gönderilene, yani sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü bir kişiye teslim edilir,

4. Kırkambar sözleşmesinde taşıyan eşyayı kullanamaz, vedia sözleşmesinde ise saklayanın eşyayı kullanabileceği kararlaştırılabilir;

5. Vedia sözleşmesinde saklatanın taşınırı her zaman geri isteme hakkı vardır, kırkambar sözleşmesinde ise taşıtanın geri isteyebilmesi, kural olarak pişmanlık navlunu ödemesiyle mümkündür.

### 3. Hizmet Sözleşmesi

Hizmet sözleşmesi BK m.313’de “*Hizmet akdi, bir mukaveledir ki onunla işçi, muayyen veya gayri muayyen bir zamanda hizmet görmeği ve iş sahibi dahi ona bir ücret vermeği taahhüt eder.*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım işçinin, işverene bağımlı, onun emir ve talimatı altında çalışması unsuruna yer vermediğinden eksiktir<sup>142</sup>.

Hizmet sözleşmesi de kırkambar sözleşmesi gibi bir iş görme sözleşmesidir. Her iki sözleşmede taşıyan ve işçi bir iş görme borcu altına girer. İş görme borçlarının karşılığı olarak sözleşmelerin diğer yanları taşıtan ve işveren ise ücret ödeme borcu altındadırlar. Buna karşılık iki sözleşme arasındaki önemli farklılıklar vardır. Her şeyden önce kırkambar sözleşmesinin tarafları taşıyan ile taşıtanın arasındaki bağımlılık, işçi ile işveren ilişkisinde olduğu kadar sıkı değildir. Taşıyan, işçinin aksine, sözleşmenin karşı tarafının emir ve talimatlarına mutlak olarak uymak ve emeğini onun emrine tahsis etmek yükümlülüğü altında değildir. Bundan başka kırkambar sözleşmesinde iş görme süreklilik taşımaz, bu sözleşmenin konusunu bir işin yapılması oluşturur, hizmet sözleşmesinde ise iş az çok süreklilik taşır<sup>143</sup>.

---

<sup>142</sup> Zevkliler, Borçlar, s. 291; Yavuz, s. 272 vd.

Bu eksiklik Borçlar Kanunu Tasarısı’nda giderilmiştir. Hizmet sözleşmesi “Genel Hizmet Sözleşmesi” adıyla Borçlar Kanunu Tasarısının 392/I. maddesinde yer almıştır. Bu maddedeki tanıma göre: “*Hizmet sözleşmesi, işçinin işverene bağımlı olarak belirli veya belirli olmayan süreyle iş görmeyi ve işverenin de ona zamana veya yapılan işe göre ücret ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.*”

<sup>143</sup> Zevkliler, Borçlar, s. 292 vd.; Yavuz, s.273.



#### 4. TTK m.762 ve devamında Düzenlenen Taşıma Sözleşmesi

TTK'nın 762 vd. maddelerinde taşıma işleri ve taşıma senedine dair hükümlere yer verilmiştir. Bu maddelerde düzenlenen taşıma sözleşmesi; taşıyanın ücret karşılığında eşya veya yolcu taşımayı üstlendiği sözleşmedir. TTK m.764'de deniz yolu, demiryolu, havayolu ile yapılan taşımalar ile posta idaresince yapılan taşımalara uygulanacak özel hükümler saklı tutulduğundan<sup>144</sup>, TTK'nın 762. vd. maddeleri kural olarak karayoluyla ve iç sularda yapılan taşımalara uygulanır. Dolayısıyla kırkambar (genel olarak navlun) sözleşmesi ile bu maddelerde düzenlenen sözleşme arasındaki; taşıma aracı, taşıma yolu ve diğer konulardaki farklılıklar hükümlere de yansımıştır.

Burada yanıtlanması gereken soru TTK'nın deniz ticaretine ayrılmış dördüncü kitabında kırkambar sözleşmesine uygulanacak hüküm bulunmaması halinde 762 vd. maddelerinin uygulanmasının mümkün olup olmadığıdır. Bu soruya aşağıda Yargıtay kararlarını da inceleyerek yanıt arayacağız<sup>145</sup>.

#### 5. İstisna Sözleşmesi

BK m.355'de yer alan tanımına baktığımızda istisna sözleşmesinin; müteahhidin ücret karşılığında bir şey imal etmeyi üstlendiği, rızai bir iş görme sözleşmesi olduğunu görürüz<sup>146</sup>. İstisna sözleşmesini diğer iş görme sözleşmelerinden ayıran en belirgin unsur; müteahhidin bir şey imal etme, bir yapıt ortaya koyma borcu altında olmasıdır. Kanunda yer alan “şey” ifadesi bugün hukukumuzda, Mevaz Kanundaki Fransızca ve Almanca ifadelere de uygun şekilde, “eser” olarak anlaşılmaktadır<sup>147</sup>. Eser; bütünlüğe ve iktisadi değere sahip, maddi

---

<sup>144</sup> Tasarı'nın 852. maddesinde yalnızca deniz ve havayolu ile yapılan taşımalarla posta idaresince yapılan taşımalar saklı tutulmuştur.

<sup>145</sup> Bkz. aşağıda s. 61

<sup>146</sup> Borçlar Kanununun Tasarısı

Tanımı

Madde 470-*Eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.*

<sup>147</sup> Haluk Tandoğan, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.2, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1977 (Borçlar), s. 2.; Haluk Tandoğan, İstisna Akdi Kavramı, Unsurları ve

nitelikte olsun ya da olmasın insan emeği ile meydana getirilen bir sonuçtur. Bu bağlamda örneğin bir konser vermek de istisna sözleşmesine konu olabilir<sup>148</sup>. Bir düşünceye göre ise maddi bir şeyde belirlenmeyen düşünce, spor ve sanat gösterileri istisna değil vekâlet sözleşmesine konu olabilir<sup>149</sup>. Ortaya çıkan sonuç mutlaka yeni bir eser olmak zorunda değildir, onarım, temizleme, kaplama, boyama da eser sözleşmesinin konusunu oluşturabilir<sup>150</sup>. Serozan amacın; kanunun lafzına, tarihsel kavramsal kanıtlara bağlı kalınarak değil, tarafların iradesi ve menfaatler dengesi dikkate alınarak âdil çözüme ulaşmak olduğunu, eser kavramının mutlak maddi, cismani şey olarak anlaşılması gerektiğini savunur<sup>151</sup>.

Bu tartışmalar bir yana kırkambar sözleşmesi ile istisna sözleşmesi arasında önemli benzerlikler bulunmaktadır, bunları şu şekilde sıralayabiliriz:

1. Her iki sözleşme de tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmedir;
2. İş görme sözleşmeleridir ve iş ücret karşılığında yapılır;
3. İşin görülmesine ilişkin masraflar işgörene aittir;
4. İşgören, işi özenle yapmalıdır;
5. İşgören işe zamanında başlamalı ve bitirmelidir.
6. İstisna sözleşmesinde meydana getirilen eser, kırkambar sözleşmesinde ise taşınan eşya zamanında ilgisine teslim edilmelidir<sup>152</sup>.

---

Benzeri Akitlerden Ayırt Edilmesi, **İmran Öktem'e Armağan**, Sevinç Matbaası, Ankara, 1970 (İstisna Akdi Kavramı), ss. 311 – 332, s. 311.

<sup>148</sup> Hüseyin Altaş, **Eserin Teslimden Önce Telef Olması**, Yetkin Yay., Ankara, 2002, s.41-42; Zevkliler, Borçlar, ss. 304 – 306.

<sup>149</sup> Tandoğan, Borçlar, s. 16;

<sup>150</sup> Altaş, s.45; Tandoğan, İstisna Akdi Kavramı, s. 320.

<sup>151</sup> Rona Serozan, **Medeni Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2005, (Medeni Hukuk), s. 100.

<sup>152</sup> BK'nın istisna sözleşmesini düzenleyen maddelerinde açıkça düzenlenmemiş olmakla birlikte, teslimden söz eden bazı maddelerden bu borcun örtülü olarak düzenlendiği kabul edilmelidir. Teslim borcu işgörenin asli borcudur. (Gökyayla, ss. 23, 24).

Aşağıda açıklanacağı gibi kırkambar sözleşmesi istisna sözleşmesi niteliğindedir. Bu nedenle kırkambar sözleşmesinde de iş görmeyi taahhüt eden tarafkural olarak işi bizzat yapmalıdır (BK m.356/II). BK m.67’de yer alan; alacaklının menfaati bulunmadıkça borçlunun borcunu şahsen ifa etmek zorunda olmadığı kuralı kırkambar sözleşmesi açısından geçerli değildir. Özellikle deniz taşımacılığında taşıyan olan donatan veya gemi işletme müteahhidinin gemide kaptanlık yapması, borcunu şahsen ifa etmesi günümüzde karşılaşılmayan bir durumdur. BK m.356/II’de BK m.67’deki kural tersine çevrilmiş ve müteahhidin işi bizzat yapması ya da kendi idaresi altında yaptırması kural olarak belirlenmiş, istisnasının ise işin niteliği icabı bizzat müteahhit tarafından yapılmasının gerekli olmaması gösterilmiştir. Kırkambar sözleşmesinde çoğunlukla işin bizzat taşıyan tarafından görülmesi gerekmez, standat konişmentolarda da işin başka taşıyanlar tarafından terine getirilebileceğine ilişkin klozlar yer almaktadır. Kırkambar sözleşmesi ile istisna sözleşmesi arasındaki ilişkiye aşağıda, kırkambar sözleşmesine uygulanacak hükümleri tespit ederken tekrar değineceğiz<sup>153</sup>.

## 6. Vekâlet Sözleşmesi

Vekâlet sözleşmesi ile vekil, müvekkilin iradesine ve çıkarına uygun olarak iş görme borcu altına girer. Ücret, vekâlet sözleşmesinin asli unsuru değildir, sözleşme veya teamül gerektirmedikçe vekile ücret ödenmez (BK m.386/III). Bu nedenle vekâlet sözleşmesi eksik iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir<sup>154</sup>.

Vekâlet sözleşmesini diğer iş görme sözleşmelerinden ayıran farklılıklardan biri, vekilin (işgören) müvekkile bağımlılığının zayıf olmasıdır. Vekâlet ilişkisinde işin nasıl yapılacağını, detay ve özelliklerini bilen, bu nedenle talimat veren daha çok vekildir. Kırkambar sözleşmesinde de taşıtanın, eşyanın niteliğine ilişkin özel durumlar dışında, taşıma işinin nasıl yapılacağı konusunda talimat vermesi söz konusu değildir, o yalnızca bilgi verir. Her iki sözleşmede de işgören işi özenle

---

<sup>153</sup> Bkz. aşağıda s. 61

<sup>154</sup> Şebnem Akipek, **Alt Vekâlet**, Yetkin Yay., Ankara, 2003, s.43; Zevkliler, Borçlar, ss. 335, 336; Borçlar Kanunu Tasarısı’nda da vekâlet sözleşmesi eksik iki tarafa borç yükleyen sözleşme olarak düzenlenmiştir (m.502).

yapmak borcu altındadır, işi görürken iş sahibinin zarara uğramamasına dikkat etmelidir.

BK m.386/II'ye göre kanunda hüküm bulunmayan hallerde iş görme sözleşmelerine vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanır. Bu açık hükme göre; kanunda hüküm bulunmayan hallerde kırkambar sözleşmesine vekalet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiği söylenebilir ancak, bu iki sözleşme arasında önemli farklılıkları vardır. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz:

1. Kırkambar sözleşmesinde taşıyan aynen vekil gibi bir iş görmeyi üstlenir ancak taşıma işi, vekâlet sözleşmesinden farklı olarak, mutlaka belli bir ücret (navlun) karşılığında yapılır; vekâlet sözleşmesinde işin yapılmasından doğan masraflar kural olarak müvekkile ait olmasına rağmen kırkambar sözleşmesinde taşıyana aittir,
2. Kırkambar sözleşmesinin tarafları, vekâlet sözleşmesinin taraflarının aksine, her an sözleşmeyi sona erdirmeye olanağına sahip değildir, kırkambar sözleşmesinin sona ermesi konusunda TTK'da düzenlenen özel hükümler ve genel hükümler uygulanır<sup>155</sup>;
3. Kural olarak vekâlet ilişkisi taraflardan birinin ölümü ile son bulur ancak, sözleşme veya işin niteliği icabı vekâlet ilişkisi müvekkilin ölümünden sonra da devam edebilir. Bu durumda azil hakkı mirası reddetmemiş olan yasal mirasçılara geçer<sup>156</sup>. Kırkambar sözleşmesinde ise taraflardan birinin ölümü kural olarak sözleşmeyi sonlandırmaz.
4. Vekâlet sözleşmesinde vekil sonucu değil, sonucun ortaya çıkması için çalışmayı taahhüt eder. Önemli olan bu uğurda özen ve sadakatle çalışmasıdır<sup>157</sup>. Kırkambar sözleşmesinde ise önemli olan taşıyanın çalışmasından ziyade, sonucun ortaya çıkmasıdır.

---

<sup>155</sup> Bkz. aşağıda Üçüncü Bölüm

<sup>156</sup> YİBK T. 7.12.1940, E. 1938/20, K. 1940/87 (Esat Şener, **Tüm Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararları (1926-1997)**, Seçkin Yay., Ankara, 1997, s. 64); Yrg. HGK T. 26.12.1962, 1-65/94, 1. HD T. 25.4.1975 – 3217/4159 (Kaçak, ss. 958, 959).

<sup>157</sup> Tandoğan, İstisna Akdi Kavramı, s. 327.

## V. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ VE UYGULANACAK HUKUKUN TÜRK HUKUKU OLMASI DURUMUNDA TATBİK EDİLECEK HÜKÜMLER

### A. Kırkambar Sözleşmesine Uygulanacak Hukukun Tespiti

İrade serbestisi ilkesi<sup>158</sup> uyarınca taraflar sözleşmeye uygulanacak hukuku belirlemek konusunda serbesttirler. 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un<sup>159</sup> (MÖHUK) 24/I ve 29/I. maddelerinde de tarafların sözleşmeye uygulanacak hukuku belirlemekte serbest oldukları ifade edilmiştir. Uygulanacak hukuk, sözleşme sırasında ya da sözleşmenin kurulmasından sonra, açık veya örtülü olarak belirlenebilir. Uygulanacak hukukun sonradan belirlenmesi üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla geçmişe etkilidir (MÖHUK m.24/III)<sup>160</sup>; örtülü olarak belirleme şüpheye yer bırakmayacak şekilde olmalıdır (MÖHUK m.24/I)<sup>161</sup>.

Yabancılık unsuru taşımayan kırkambar sözleşmelerinde taraflar başka bir hukukun uygulanmasını kararlaştırmamışlarsa Türk Hukuku uygulanacaktır. Yabancılık unsuru taşıyan kırkambar sözleşmelerinde ise uygulanacak hukukun tespiti MÖHUK'da yer alan hükümlere göre yapılacaktır.

Kırkambar (genel olarak taşıma) sözleşmesinin uluslararası niteliği genellikle taşımanın yapıldığı coğrafyaya göre belirlenmekte, en az iki ülke arasında yapılan taşımalar uluslararası taşıma olarak adlandırılmaktadır<sup>162</sup>. Bu sözleşmenin tarafları ve

---

<sup>158</sup> "İrade Muhtariyeti" olarak da anılan bu ilkenin esasları için bkz. Aysel Çelikel, Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Yay., İstanbul, 2009, ss. 316 vd.; Ergin Nomer, Cemal Şanlı, **Devletler Hususi Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 2009, s. 310 vd.

<sup>159</sup> R.G. 12.12.2007 S.26728.

<sup>160</sup> Bu konuda bkz. Çelikel, Erdem, ss. 313, 316 vd.; Nomer, Şanlı, s. 313.

<sup>161</sup> Çelikel, Erdem, ss. 317, 334 vd.; Nomer, Şanlı, s. 314.

Sözleşme ya da konişmentoda kullanılan dil veya belli ülke hukukunda sıklıkla kullanılan klozların tamamen veya çoklukla yer alması o ülke hukukunun örtülü olarak kabul edildiği şeklinde yorumlanamaz (Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 29, 30).

<sup>162</sup> Muharrem Gençtürk, "Taşıma sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK'a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk", **Doç.Dr.Mehmet Somer'e Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., ss. 637-651, (Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği) ss. 640, 647.

ilgili kişileri farklı ülke vatandaşları olabilecekleri gibi; bunlardan bir ya da birkaçının yerleşim yeri, sözleşmenin kurulduğu ve/veya ifa olunduğu yer farklı ülkelerde olabilir. Bu gibi durumlarda uluslararası özel hukuk bakımından uygulanacak hukukun tespiti sorunu (kanunlar ihtilafı ya da yasaların çatışması) ortaya çıkar<sup>163</sup>.

MÖHUK'da yabancılık unsuru taşıyan sözleşmelere uygulanacak hukuk genel olarak 24. maddede düzenlenmiş, 29. maddede ise özel olarak taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitine ilişkin kurallara yer verilmiştir. Bu maddenin birinci fıkrasında, eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmelerin tarafların seçtikleri hukuka tâbi olduğu düzenlenmiştir<sup>164</sup> (aynı yönde MÖHUK m.24/I). Diğer bir ifadeyle kırkambar sözleşmesinin tarafları sözleşmede veya sözleşme kurulduktan sonra uygulanacak devlet hukukunu tayin edebilirler, bu durumda bağlama kuralı tarafların iradeleriyle belirlenmiş olur.

Şayet taraflar uygulanacak hukuku belirlememişlerse, sözleşmenin kurulduğu anda taşıyanın esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise, bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilecek ve sözleşmeye bu ülke hukuku uygulanacaktır (MÖHUK m.29/II). Fıkroda yer alan “gönderen” ibaresinin yükleteni mi yoksa taşıyanı mı ifade ettiği açık değildir. Kanımca burada yükletenden değil sözleşmenin diğer tarafı taşıyandan söz edilmektedir<sup>165</sup>. Yine fıkroda yer alan taşıyıcıdan (taşıyan) kasıt fiili taşıyan (*actual carrier*) değil sözleşmenin tarafı olan taşıyandır (*contractual carrier*).

---

<sup>163</sup> Rona Aybay, Esra Dardağan, **Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2008, s. 10.

Objektif olarak yabancılık unsuru içermeyen bir sözleşmede tarafların yabancı hukukun uygulanacağını kararlaştırmaları o sözleşmeyi yabancılık unsuru içeren bir sözleşme haline getirmez (Aybay, Dardağan, s. 250; aksi görüş Nomer, Şanlı, s. 311).

<sup>164</sup> Eski MÖHUK'a göre de aynı kural geçerlidir. bkz. Gençtürk. Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği, ss. 644 vd.

<sup>165</sup> bkz. Kerim Atamer, “MÖHUK Reformu Hakkında”, **Gülören Tekinalp'e Armağan Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 23, Sayı 1-2, ss. 89-113, s. 108.

Aynı fıkranın ikinci cümlesinde tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmelerin de 29. maddeye tâbi olduğu belirtilmiştir. Bu cümlede geçen tek seferlik charter sözleşmesiyle ifade edilmek istenilen basit yolculuk charteri sözleşmesi olmalıdır. Nitekim yukarıda da belirtildiği gibi zaman charteri sözleşmesi eşya taşıma sözleşmesi değildir<sup>166</sup>. Bununla birlikte farklı limanlar ve özellikle aynı limanlar arasındaki taşımalara ilişkin mürekkep yolculuk charteri sözleşmelerinin farklı esasa (MÖHUK m.24) tabi olmasının nedeni anlaşılabilir değildir. Diğer yandan kırkambar sözleşmesinin esas konusu taşıma olduğuna göre bu maddeye tâbi olması gerekir.

MÖHUK m.29/I ve 29/II'ye göre uygulanacak hukuk tespit edilemiyorsa, Gerekçede de belirtildiği gibi, Kanunun genel nitelikli 24. maddesinin uygulanması gerekir<sup>167</sup>. Bununla birlikte taraflardan birinin hâlin icabına göre başka bir ülke hukukunun sözleşme ile daha sıkı ilişkili olduğunu kanıtlaması durumunda o ülke hukuku uygulanacaktır (MÖHUK m.29/III). Kanun Gerekçesi'nde bu fıkra ile "*somut olay adaletinin yerine getirilmesi imkânı*" tanındığı belirtilmiştir. Bahsi geçen son fıkra (m.29/III), birinci fıkra uyarınca tarafların uygulanacak hukuku belirlemeleri halinde uygulanmaz.

Gönderme yapılan ülke hukukunun da başka ülke hukukunu yetkili kılması halinde dahi, yetkili kılınan başka ülke hukuku uygulanmaz, gönderme yapan ülke hukuku uygulanır<sup>168</sup>. Uygulanacak yabancı hukukun olaya ilişkin hükümlerinin tüm araştırmalara rağmen tespit edilememesi durumundaysa Türk Hukuku uygulanır (MÖHUK m.2/II).

---

<sup>166</sup> Bkz. yukarıda V/2 "Gemi Tahsisi Sözleşmeleri"

<sup>167</sup> Aybay, Dardağan, s. 269; Çelikel, Erdem, s. 372.

<sup>168</sup> MÖHUK m.2/III (3) Uygulanacak yabancı hukukun kanunlar ihtilafı kurallarının başka bir hukuku yetkili kılması, sadece kişinin hukuku ve aile hukukuna ilişkin ihtilaflarda dikkate alınır ve bu hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır.

## B. Uygulanacak Hukukun Türk Hukuku Olması Durumunda Tatbik Edilecek Hükümler

### 1. Lahey Kuralları'nın Uygulanması Sorunu

Yabancılık unsuru içeren kırkambar sözleşmesine uygulanacak hukukun tarafların özgür iradesiyle belirlenebileceğine yukarıda değinmiştik. Taraflarca seçilen hukuk, vatandaşlık bağı ile bağlı oldukları ülke hukuku, başka bir ülke hukuku ya da bir uluslararası sözleşme olabileceği gibi bunların karması da olabilir. Örneğin, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nın belli hükümlerinin karmasının ya da sözleşmenin belli kısmına bir ülke hukukunun, diğer kısmına başka ülke hukukunun ya da uluslararası bir sözleşmenin uygulanmasının kararlaştırılması da mümkündür (MÖHUK m.24/II). Yabancılık unsuru taşıyan bir kırkambar sözleşmesinde taraflar Türk Hukuku'nun uygulanacağı konusunda anlaşmışlarsa<sup>169</sup> ya da yukarıda açıklanan MÖHUK m.29 uyarınca uygulanacak hukuk Türk Hukuku ise, MÖHUK m.1/II'ye göre öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmaların uygulanması söz konusu olur<sup>170</sup>.

Bu nedenle uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması durumunda Türkiye'nin taraf olduğu Lahey Kuralları'nın uyuşmazlığa ne şekilde uygulanacağıнын belirlenmesi gerekir. Nitekim Türkiye, hem 1924 tarihli bu uluslararası andlaşmaya taraf olmuş hem de andlaşmayı sonradan, 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ile Alman Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı'ndan dolayı olarak iktibas etmiştir<sup>171</sup>. Dolayısıyla yabancılık unsuru içeren kırkambar sözleşmesine Lahey Kuralları'nın asıl haliyle mi yoksa mehz Alman kanunundan iktibas edildiği şekliyle mi uygulanacağı sorunu ortaya çıkmıştır. Bu sorun uygulamada özellikle taşıyanın sınırlı sorumluluğu bahsinde kendini gösterir. TTK uygulanacaksa

---

<sup>169</sup> Tarafların bu konuda anlaşmış olmaları halinde dahi HUMK m.76'ya göre yabancı hukuka dayanan taraf bunu ispat etmelidir. İspat olunmadığı takdirde hâkim Türk Hukuku'na göre karar verir.

<sup>170</sup> Bkz. Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımacılığında Uygulanacak Kural Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 5, S. 1-4, ss. 45- 56, (Uluslararası Deniz Taşımacılığı), s. 45.

<sup>171</sup> Fakat Almanya'nın 1924 tarihli Sözleşme'ye koyduğu geniş kapsamlı çekinceler nedeniyle TTK ile Lahey Kuralları arasında çelişkiler bulunmaktadır. Tasarı'da bu çelişkiler giderilmiştir (Tasarı Genel Gerekeç).



taşıyanın sorumluluğunun sınırı m.1114'e göre, Kurallar uygulanacaksa m.IV/5 ve IX/1'e göre belirlenecektir.

Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları'nın imza protokolüne göre taraf devletlerin andlaşmayı aynen ya da değiştirerek, ancak her iki halde de kanun kuvvetinde bir düzenleme ile iç hukuklarına almakla yükümlü kılındığına işaret etmektedir<sup>172</sup>. Yazara göre, Lahey Kuralları'na taraf olduğu tarihteki 1924 Anayasası'nda, Kurallar'a, uygun bulma kanunu ile kanun kuvveti tanındığına dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle onaylamanın uygun bulunduğuna dair 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile Lahey Kuralları'na kanun hükmü verildiği ve Kurallar'ın aynen Türk iç hukukuna aktarıldığı şeklinde bir sonuç çıkarmak mümkün değildir<sup>173</sup>. Diğer yandan Kurallar'a kanun kuvveti tanınmış olsa dahi Türkiye Lahey Kuralları'na taraf olduktan sonra (1955'ten sonra) TTK kabul edildiği ve yürürlüğe girdiği için sonraki kanun olan TTK hükümlerinin uygulanması gerekir. TTK gerekçesinde de kanun koyucunun iradesinin TTK ile Kurallar'ı değiştirmek olduğu görülür<sup>174</sup>. Yargıtay da TTK yürürlüğe girdiğinden beri konişmentolardan doğan uyuşmazlıklara çoğunlukla TTK hükümlerini uygulamıştır<sup>175</sup>.

Bu konuda öncelikle, normlar hiyerarşisine göre uluslararası andlaşmaların kanun üstünde olmadıklarını vurgulamak gerekir. Anayasamızın bu konuyu

---

<sup>172</sup> Kerim Atamer, "Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 5, S. 1-4, ss. 57-94, (Parça Başı Sınırlı Sorumluluk), s. 59; Emine Yazıcıoğlu, "Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 4, S. 3-4, 1999, (Uygulanacak Kurallar Sorunu), s. 39-60. s. 49; Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XVII 9-10 Haziran 2000, BATİDER**, ss. 219-247, (Sempozyum), s. 226.

<sup>173</sup> Yazıcıoğlu, Uygulanacak Kurallar Sorunu, s. 64; Yazıcıoğlu, Uluslararası Taşıma, s. 53. Yazıcıoğlu; Aybay, Oral, Biçen'in (Aybay, Gündüz; Nilüfer Oral,; Esra Biçen. **Türk Hukuku'nda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, Aybay Yay., İstanbul, 2000, ss.18, 19) o tarihte yürürlükte olmamasına rağmen 1982 Anayasası'nın m.90. maddesi yürürlükteymiş gibi yorumlayıp Kurallar'a kanun hükmü verildiğini söylemelerini eleştirmektedir (Uygulanacak Kurallar Sorunu, s. 49).

Karan ise 1924 Anayasası'nın 26. maddesi uyarınca TBMM tarafından onaylanan uluslararası andlaşmaların kanun hükmünde olduğunu iddia etmektedir. (bkz. Karan, Sempozyum, s. 227).

<sup>174</sup> Ebru Ateş, **Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel ( Lahey ) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi (1924 Lahey Kuralları)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, ss. 50 vd. Bu görüşün eleştirisi için bkz. Aybay, Oral Biçen, ss. 23 vd.

<sup>175</sup> Yazıcıoğlu, Uluslararası Deniz Taşımacılığı, s. 49 (Yazar örnek olarak 11 HD.'nin 3.12.1992 T. ve 1.11.1993 T. kararlarını vermektedir). Krş. Yrg 11 HD 22.2.1999 (K. Atamer, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk, ss.66-68).

düzenleyen 90/V. maddesi uyarınca usulüne göre yürürlüğe girmiş uluslararası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Eğer kanun ile uluslararası andlaşma arasında uyumsuzluk çıkarsa, uluslararası andlaşmayı da bir kanun gibi kabul etmek; öncelik-sonralık, özellik-genellik ve diğer kıstaslara göre uygulanacak olanı tespit etmek gerekir. Nitekim kural olarak uluslararası andlaşma ile kanun arasında hiyerarşik ast-üst ilişkisi bulunmamaktadır<sup>176</sup>. Bunun tek istisnası temel hak ve özgürlüklere ilişkin düzenlemelerdir. Bu anlatılanlar yürürlükteki Anayasa bakımından geçerlidir oysa Yazıcıoğlu'nun da belirttiği gibi Lahey Kuralları'na taraf olduğu tarihte yürürlükte bulunan 1924 Anayasasının 26. maddesinde kanun ve uluslararası andlaşma yapma yetkisi Büyük Millet Meclisi'ne verilmiş olsa da uluslararası andlaşmanın kanun hükmünde ya da ondan üstün olduğuna dair bir düzenleme bulunmamaktadır.

İkinci olarak Lahey Kuralları'nın imza protokolünde taraflara, Kurallar'ı değiştirerek iç hukuka alma imkânı tanınmıştır. Ülkemiz taraf olduktan sonra kabul etmiş olduğu Kanun (TTK) ile Kurallar'ın TTK'da düzenlendiği haliyle uygulanmasını kabul etmiştir<sup>177</sup>. Aksi görüş aynı taşımalara uygulanacak iki farklı hukuk kuralı olduğu anlamına gelir. Nitekim Lahey Kuralları ile TTK arasında özel kanun-genel kanun ilişkisi de bulunmamaktadır. Her iki düzenleme de uluslararası taşıma - iç taşıma ayrımı yapmamıştır<sup>178</sup>. TTK m.1116/III hükmü de bu ayrımın yapıldığı şeklinde yorumlanamaz.

Gerçekten, Lahey Kuralları'nın konişmento veya aynı nitelikte bir belgede güverteye konduğu beyan edilen ve fiilen bu şekilde taşınan canlı hayvan hariç, eşyanın deniz yolu ile taşınmasını konu alan sözleşmelere<sup>179</sup> uygulanabilmesi için

---

<sup>176</sup> Melda Sur, **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta Yay., İstanbul, 2006, s. 53.

<sup>177</sup> ... *lex posterior derogat priori ilkesi uyarınca sonradan çıkarılan bir yasa ile mevcut temel haklar dışında bir andlaşma hükmünün bertaraf edilmesi mümkündür ve geçerlidir.* (Sur, s. 52).

<sup>178</sup> Lahey Kuralları ülke içinde yapılan taşımalara da uygulanır (m.X). Aksi görüş Visby Protokolü ile adı geçen maddede yapılan değişikliği anlamsız kılmaktadır.

<sup>179</sup> Lahey Kuralları'nın V/2. maddesinde, Kurallar'ın konişmento düzenlenmedikçe çarter partilere uygulanmayacağı ifade edilmiştir. Bu hükmün zıt anlamından Kurallar'ın, konişmento düzenlenen çarter sözleşmelerine de uygulanacağı anlaşılır (bkz. m.I/b. Resmi Çeviride "İngilizce metinde yer alan "*charter party*" ibaresi "navlun mukavelenamesi" olarak ifade edilmiştir, bu çeviri hatalıdır.). Görülüyor ki Kurallar anlamında "navlun sözleşmesi" konişmento ya da benzeri bir emtia senediyle ispat edilebilen kırkambar sözleşmeleri yanında, yolculuk çarteri sözleşmelerini de kapsamaktadır,

konişmentonun Kurallar'a taraf bir ülkede düzenlenmiş olması gerekmektedir (m.X) ve taşımanın iki devlet arasında yapılması zorunluluğu bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle Kurallar, iç taşımalara da uygulanacaktır<sup>180</sup>. Daha sonra Visby Protokolü'nün V. maddesi ile Lahey Kuralları'nın uygulama alanı ile ilgili X. maddesi değiştirilmiş ve Andlaşma'nın uygulanabilmesi için öncelikle taşımanın uluslararası olması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca söz konusu değişiklikle Kurallar'ın; gemi, taşıyan, gönderen ya da gönderilenin uyruğuna bakılmaksızın, konişmento düzenlenen ve iki farklı ülke limanı arasında yapılan taşımalarda;

1. Konişmentonun akit bir devlet ülkesinde düzenlenmiş olması halinde (m.X/1/a) veya
2. Taşımanın akit bir devlet limanından yapılması durumunda (m.X/1/b) veya
3. Düzenlenen konişmentoda, Kurallar'ın taşıma sözleşmesine uygulanacağı öngören herhangi bir ülke hukukuna atıfta bulunulması halinde (m.X/1/c) ya da,
4. Düzenlenen konişmentoda doğrudan Kurallar'a atıfta bulunulmuşsa (m.X/1/c) uygulanacağı kabul edilmiştir. Ayrıca adı geçen maddenin son fıkrasına göre taraf devletler dilerse yukarıda belirtilen nitelikleri haiz olmayan konişmentolara da Kurallar'ı uygulayabileceklerdir<sup>181</sup>.

---

fakat Kurallar; konişmento ya da benzeri bir emtia senedi düzenlenmemiş olan navlun sözleşmelerine, örneğin yolculuk çarteri sözleşmesi uyarınca düzenlenmiş bir çarter partiye uygulanamaz. Ayrıca canlı hayvan, eşya kavramına dahil olmadığından bunlarla ilgili olarak da Kurallar uygulanmaz.

<sup>180</sup> Daha sonra Visby Protokolü ile değiştirilen bu düzenleme, taraf ülkelerdeki iç taşımaya ilişkin konişmentolara da Lahey Kuralları'nın uygulanabilmesine olanak tanımaktadır.

Yazıcıoğlu, Uluslararası Deniz Taşımacılığı, s. 51; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 17; Özdemir'e göre de, akit bir devlet ülkesinde düzenlenmek şartıyla uluslararası olmayan taşımalara da Lahey Kuralları'nın uygulanması gerekir. Nitekim Yazara göre Lahey Kuralları ile uluslararası taşımalar değil konişmentolu taşımalara ilişkin yeknesak kurallar getirilmeye çalışılmıştır (Özdemir, s.67.); bu konudaki tartışmalar için bkz. Muharrem Gençtürk, Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli, **Erciyes Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.1 S.1, 2006, ss. 199, 200 (Gençtürk, Makale); Karan, Sempozyum, s. 240.

<sup>181</sup>Yeri gelmişken Kurallar'ın VI. maddesine değinmekte yarar vardır. Öncelikle belirtelim ki, bu madde istisnai bir düzenlemedir. Maddede, Kurallar'ın diğer hükümlerine ve kamu düzenine aykırı olmamak şartıyla; taşıyan, taşıyanın adamları ve temsilcilerinin, belirtilen hususlardaki sorumluluk, mükellefiyet, hak ve muafiyetlerine dair anlaşma yapılabileceği belirtilir, ancak böyle bir anlaşma yalnızca; olağan ticari eşya hariç olmak üzere, taşınacak eşyanın niteliği, özellikleri ve taşımaya ilişkin şartlar uyarınca makul görülmesi halinde; hiçbir konişmento düzenlenmemiş olması ya da düzenlenmemesi ve ciro edilmez (*non-negotiable*) kaydını taşıyan bir makbuzda yer alması şartıyla yapılabilir.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu hüküm istisnaidir, dar yorumlanmalıdır. Dolayısıyla Kurallar'ın konişmento düzenlenmemiş ticari eşyanın taşınmasına da uygulanabileceği veya eşyanın ya da taşımanın niteliği gerektirmese de konişmento düzenlenmemiş taşımalara da uygulanabileceği gibi bir sonuç çıkarılmamalıdır. Zaten maddenin sözü de bunu açıkça ifade etmektedir.

Buna rağmen bir düşünceye göre; TTK'nın uygulanabilmesi için taşımaya Lahey Kuralları'nın uygulanmasının mümkün olmaması gerekir. Diğer bir ifadeyle taşıma; a) "gemi tahsis" sözleşmesi ile yapılıyor ve konişmento halen yükletenin elinde ise, b) Türk limanları arasında gerçekleştiriliyorsa (kanımca bu durumda Lahey Kuralları'nın yalnızca uluslararası taşımalara uygulanacağı kabul ediliyor olmalıdır), c) yükleme ve boşaltma öncesi karada gerçekleştiriliyorsa<sup>182</sup>, ç) canlı hayvanlar ve güverte yüküne ilişkinse TTK hükümleri uygulanır<sup>183</sup>.

Kanımca, sırasıyla TTK m.1118, m.1116/III, m.1117/I/b.1, m.1117/I/b.2 hükümleri yukarıda belirtilen durumlar dikkate alınarak kabul edilmiştir. Yukarıdaki paragraflarda yapılan açıklamalara ek olarak belirtmek gerekir ki, TTK'nın 1116. maddesi yalnızca Türk limanları arasında yapılan taşımalara uygulanacak idiyse (ki uluslararası taşımalarda Lahey Kuralları'nın geçerli olacağı kabul edilmiş olacaktı) bu maddenin üçüncü fıkrasının kaleme alınmaması gerekirdi. Oysa ki, Türkiye'nin Lahey Kuralları'na taraf olmasından doğan yükümlülüğe uygun olarak, Kurallar'la uyumlu olan emredici hükümlerin konişmento düzenlenmiş olması şartıyla uluslararası taşımalara da uygulanacağı vurgulanmıştır.

Sonuç olarak, gerek iç taşımalarda, gerekse Türk Hukuku'nun uygulanmasını gerektiren konişmento düzenlenmiş uluslararası taşımalarda Türk Ticaret Kanunu uygulanacaktır<sup>184</sup>, ancak taraflar açıkça Lahey Kuralları'nın asıl metninin uygulanacağını kabul etmişlerse Kurallar uygulanır. Nitekim düzenli hat taşımacılığında sıklıkla kullanılan Conlinebill 2000 konişmentosunun 3. maddesinde (*General Clause Paramount*)<sup>185</sup> yükleme limanı ya da varma limanının bulunduğu

---

<sup>182</sup> Kırkambar sözleşmesinde bu durumla sıklıkla karşılaşılır.

<sup>183</sup> Karan, Sempozyum, s. 241.

<sup>184</sup> Ateş, ss. 42 vd.; Özlem Gürses, "Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri", **Özer Seliçi'ye Armağan**, Ankara, 2006, ss.267-309, s.270; Yazıcıoğlu, Uluslararası Deniz Taşımacılığı, ss. 51-55; Yazıcıoğlu, Uygulanacak Kurallar Sorunu, ss. 48 vd.; Farklı görüş için bkz. K. Atamer Parça Baş Sınırlı Sorumluluk, ss. 69 vd. ve Aybay, Oral, Biçen, ss. 21 vd. Bu konuyla ilgili Kanada mahkemesi tarafından verilen ve TTK hükümlerinin uygulanmasına hükmedilen karar için bkz. Ateş, ss. 53 vd.

<sup>185</sup> Paramount Klotu 1924 tarihli İngiliz COGSA'ya (3. section) dayanmaktadır. Bu düzenlemeye göre Büyük Britanya limanlarından taşımalarda düzenlenen konişmentolara COGSA'nın uygulanacağı yönünde kayıt konulması zorunluydu. (Okay, s. 34, dn. 221).

ülkelerde Kurallar yürürlüğe girmemişse Kurallar'ın asıl metninin uygulanacağı belirtilir.

## 2. Uygulanacak Hükümlerin Sırası

### a. Emredici Hükümlerin Uygulanması

Türk Ticaret Kanunu'nun 1. maddesinde; Kanundaki hükümler ile bir ticarethane veya fabrika yahut ticari şekilde işletilen herhangi bir müesseseyi<sup>186</sup> ilgilendiren muamele, fiil ve işlere<sup>187</sup> dair diğer kanunlardaki özel düzenlemelerin ticari hükümler olduğu ifade edilmiş; maddenin ikinci fıkrasında, hakkında ticari hüküm bulunmayan işlerde mahkemenin ticari örf-âdete, o da yoksa genel hükümlere göre karar vereceği belirtilmiştir.

Bu maddede yapılmış olan sıralamadan hareketle TTK m.3 uyarınca ticari iş olan<sup>188</sup> kırkambar sözleşmesine öncelikle ticari hükümlerin uygulanması gerekir<sup>189</sup> ancak; Türk Medeni Kanunu, Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu'nu, hatta tüm Türk Özel Hukuku'nu birbirine bağlayan, bütünleştiren hükümler (MK m.5, BK m.544 ve TTK m.1) ile sözleşmelerin kanunun emredici hükümlerine aykırı olamayacağını belirten BK m.19/II göz önünde bulundurulduğunda kırkambar sözleşmesine öncelikle ticari olsun olmasın emredici hükümlerin uygulanacağı sonucuna ulaşılır. İki emredici hükmün çelişmesi durumunda özele, ticari olana öncelik tanınması gerekir.

---

<sup>186</sup> Tasarı'nın 1. maddesinde yalnızca "ticari işletme" kavramına yer verilerek metin sadeleştirilmiştir.

<sup>187</sup> Tasarı'da "işler" yerine doğru olarak "işlem" kelimesi kullanılmıştır. Üçüncü madde de aynı şekilde değiştirilmiştir.

<sup>188</sup> Ticari iş olmaya bağlanan sonuçlar için bkz.Reha Poroy, Hamdi Yasaman. **Ticari İşletme Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, s. 71 vd.; Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 2008, s. 62 vd.; Oğuz İmregün, **Kara Ticareti Hukuku Dersleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2001, ss. 20 vd.

<sup>189</sup> Ticari işlere uygulanacak hükümlerin sırası konusunda bkz. Poroy, Yasaman, ss. 94 vd.; Arkan, Ticari İşletme, ss. 61 vd; Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar, Mehmet Özdamar, **Ticari İşletme Hukuku Genel Esaslar**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, ss. 34, 35.

## **b. Sözleşme Hükümlerinin Uygulanması**

İkinci sırada uygulanması gereken, kırkambar sözleşmesinin hükümleridir. Taraflar yukarıda da belirttiğimiz gibi kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kişilik haklarına, kamu düzenine aykırı; konusu belirsiz veya imkânsız olmadıkça sözleşme içeriğini diledikleri gibi belirleyebilirler (BK m.19, 20). Bu şekilde belirlenen sözleşme hükümleri tarafları bağlar. Bir uyuşmazlık ortaya çıkması halinde emredici hükümlerden sonra, sözleşme hükümleri uygulanarak uyuşmazlık çözülmeye çalışılır.

## **c. Yedek Ticari Hükümlerin Uygulanması**

TTK m.1/II uyarınca hakkında ticari hüküm bulunan ticari işlere öncelikli olarak ticari hükümlerin uygulanması gerekir. Bu nedenle yukarıda gördüğümüz emredici hükümler ile sözleşme hükümlerinden sonra üçüncü sırada kırkambar sözleşmesine, yedek ticari hükümlerin uygulanması gerekir<sup>190</sup>.

### **(1). Çarter Sözleşmelerine İlişkin Hükümlerin Kırkambar Sözleşmesine Uygulanması**

TTK m.1016 ve devamında yer verilen hükümler daha çok çarter sözleşmeleriyle ilgilidir. Kırkambar sözleşmesine ilişkin özel düzenlemelere, ilgili ayrımların sonunda yer verilmiştir. Örneğin yükleme konusunda 1046-1048. maddelerde, boşaltma konusunda 1059, 1060. maddelerde kırkambar sözleşmesine uygulanacak özel hükümler bulunmaktadır. Bu durumlarda Kanun kırkambar sözleşmesini ayrı tuttuğundan ilgili maddelerde açıkça atıf yapılmadığı takdirde çarter sözleşmelerine ilişkin hükümler kırkambar sözleşmesine doğrudan uygulanamayacaktır. Bununla birlikte 1016. maddede navlun sözleşmesinin türleri olarak belirtilmiş bu iki tip sözleşmeye dair özel hükümlerin kanunda yer alan diğer yedek hükümlerden önce kıyasen uygulanması doğru olur.

---

<sup>190</sup> Yedek (yorumlayıcı veya tamamlayıcı) bir yasa hükmünün ticari örf-âdetten önce uygulanabilmesi için ticari hüküm niteliğinde olması gerekir. Özel kanunlarda yer alan ticari yedek hükümler, aynı nitelikteki TTK hükümlerinden önce uygulanır (S. Arkan, Ticari İşletme, s. 88).

## (2). TTK m.762 vd. Hükümlerinin Uygulanması Sorunu

TTK m.762 ve devamındaki hükümlerin ticari örf-âdetten önce gelmek üzere doğrudan veya kıyas yolu ile uygulanabilip uygulanamayacağı konusunda Yargıtay'ın çelişkili kararları bulunmaktadır. Yüksek Mahkeme bazı kararlarında TTK m.762 vd. hükümlerinin TTK m.764'ün açık ifadesi nedeniyle navlun sözleşmelerine uygulanamayacağını<sup>191</sup>, bazı kararlarında ise uygulanabileceğini kabul etmektedir<sup>192</sup>. Hukuk Genel Kurulu'nun bir kararında ise yalnızca açıkça

<sup>191</sup> Yrg. 11 HD, T. 8.7.1996, E. 1996/3328, K. 1996/5110 (Aybay, Kararlar, ss. 145 vd.)

“Mahkemece, gönderilen tarafından TTK. 1066. maddesine uygun biçimde bir ihbarın yapıldığı kabul edilmiş ise de, dosyadaki davalı gönderilene ait 17.11.1977 tarihli dilekçeye ekli yazıların böyle bir ihbarı içermediği yani bu ihbarların taşıyana veya yetkili temsilcisine yapılmadığı anlaşılmıştır. Bu itibarla TTK.nun 1066. maddesinde taşıyan aleyhine olan ikili karinenin aksini davacının ispat etmesi gerekir. Diğer bir anlatım ile, davacı dava konusu ( motorin ) in taşıma sırasında noksanlaştığı ve davalı taşıyıcının kusurlu olduğunu ispat etmesi gerekir. Kara taşımacılığı ile ilgili olması nedeniyle olayda uygulama olanağı bulunmayan TTK.nun 781. maddesi hükmüne göre, ispat külfetinin taşıyıcı davalıya yüklenmesi doğru değildir. Bu bakımdan, ispat külfetinin davacıya ait olduğunun kabulü ile iddiayı ispat edecek başkaca delillerinin olup olmadığı hususunda davacıya gerekli mehillerin verilmesi gerektiğinin düşünülmemesi doğru değildir.” Yrg. 11.HD T. 16.4.1981 E. 1981/1402 K. 1981/1753 (<http://www.kazanci.com.tr>); Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006 (Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku), s.109, dn.8.

Bir diğer kararda ise TTK m.764 nedeniyle kara taşımasına ilişkin hükümlerin deniz taşımalarına uygulanamayacağına ilişkin olarak şu ifadelerle yer verilmiştir:

“TTK.nun 764. maddesinin açık hükmü uyarınca, taşımaya ilişkin genel hükümlere ( TTK. 762-815 ) kara yoluyla eşya taşımasına ait hükümlerin (TTK.768-797) deniz taşımasına yönelik işlerde uygulanmaları olanağı yoktur. Olayda başvurulması gereken hükümler, anılan Yasanın 4. kitabında düzenlenmiş bulunan, deniz ticaretine ilişkin hükümlerdir. Daha açık bir anlatımla, uyumsuzluğun, navlun (eşya taşıma) sözleşmesine ilişkin özel hükümler (TTK.1016 vd. özellikle 1096 yoluyla 1061, 1062) gözetilerek çözümlenmesi yasal zorunluluktur. Bu nedenle mahkemece davalıların ilk ve son taşıyıcı olarak nitelendirilip, anılan yasanın, olayda uygulama olanağı bulunmayan 787. maddesi uyarınca birlikte sorumlu olduklarının kabulü yasaya aykırıdır. Aslında, söz konusu hüküm dayanak yapılarak, ilk ve son taşıyıcının her ikisine birden dava açma olanağı da yoktur.” Yrg. 11 HD T. 17.1.1980, E. 1980/1, K. 1980/133 Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.109 dn.8; (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>192</sup> Bir İçtihadı Birleştirme Kararında;

“... bir deniz kazasında cismani zarara uğrayan yolcu veya ölümü halinde desteğinden yoksun kalan kişilerin açacakları tazminat davalarında zamanaşımının Türk Ticaret Kanununun 767. maddesindeki hükümlere tâbi olduğuna, hadiseye donatanın ağır kusuru sebebiyet verdiğiinden dolayı 767/5. madde gereğince dava zamanaşımının on seneden ibaret bulunduğuna”

hükmetmiştir. YİBK, T. 20.12.1971, E. 1970/4, K. 1971/5 (Şener, ss. 566 vd; <http://www.kazanci.com.tr>).

Bu karar deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin olsa da, Kanun sistematığıne yaklaşımı göstermesi açısından önemli bir karardır.

“Denizde eşya taşımasında özel hükümler yoksa, Türk Ticaret Kanununun genel hükümleri deniz taşımalarına da uygulanır.” Yrg. 11.HD., 30.05.1980, E.2661, K.2804 (Eriş, Kara Taşıma, s.132; Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.109 dn.8.

“1-TTK.nun 764üncü maddesinde, denizde taşıma işleri ile demir ve karayolları ile taşıma işlerine ve posta idaresine müteallik özel hükümler saklı tutulmuş ise de, 764 üncü maddede saklı tutulan hükümlerin düzenlemediği alan ve konulara ilişkin gerek Türk Ticaret Kanununun gerekse

yollama yapılan hallerde TTK 762 vd. maddelerinin navlun sözleşmelerine uygulanacağı, aksi takdirde Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerinin uygulanması gerektiği kabul edilmiştir<sup>193</sup>.

Türk Ticaret Kanunu'nun sistematığına baktığımızda; "Kıymetli Evrak" başlıklı Üçüncü Kitabının, Altıncı Faslıının (Emtia Senetleri) 762. madde ile başlayan Kısım başlığının "Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi", Ayrım başlığının ise "Umumi Hükümler" olduğu görülür. Bu başlıklar göz önünde bulundurulduğunda; ayrımda yer alan maddelerin tüm taşıma işleri için genel nitelikte hükümler olduğu, bu nedenle navlun sözleşmelerine ilişkin maddelerde uyumsuzlığa uygulanacak hüküm bulunmaması halinde, TTK'nın 762 ve devamı hükümlerinin doğrudan uygulanması gerektiği söylenebilir.

Burada belirtmek gerekir ki TTK m.1474'e göre Kanun'da yer alan madde başlıkları metne dâhildir<sup>194</sup>. Bu nedenle kısım ve ayrım başlıkları metne dâhil sayılamaz, bunlar yalnızca yorum aracı olabilir. Kanımca, Kanun'un iki farklı kitabında yer alan düzenlemeleri kısım ve ayrım başlıklarıyla ilişkilendirmek doğru değildir. Başlığı "Umumi Hükümler" olan ayrımın altındaki maddeler, 762. madde ile başlayan kısmın genel hükümleridir, deniz ticaretine ilişkin Dördüncü Kitabın genel hükümleri sayılamaz. Diğer yandan Kanunun 764. maddesi navlun sözleşmelerini çok açık bir şekilde ayrı tutmuştur. Bu nedenle de 762 vd. maddeleri kanun koyucu tarafından ayırık tutulan deniz yolu ile taşımacılığa uygulanamaz.

---

*diğer mevzuatın özel hükümlerinin ve bilhassa emredici hükümlerin uygulanması zorunluk ve olanağının ortadan kalkmadığı, kuşkusuzdur."* "5- Bu konu ötedenberi Yargıtay İçtihatlarında incelenmiş ve en son Hukuk Genel Kurulu kararlarında da belirtildiği gibi, 764 üncü madde karşısında 762inci maddeye öncelik tanınmış ve Devlet Demiryolları İşletmesinin hukuki sorumluluğu yönünden zamanaşımına ilişkin olarak 767 inci madde hükümlerine tâbi ve ağır kusur halinde tam tazminat ödemekle yükümlü olacağı, açıkça kabul edilmiştir. (Bkz. YHGK, 25.2.1976 gün ve 888/263; YHGK, 18.6.1976 gün ve 184/2247)". Yrg. 11. HD. T. 2.3.1976 E.716 K. 1092 (Eriş, TTK, s.984-987. Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, s.109 dn.8; Gençtürk de taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu bahsinde TTK m.780'in uygulanması gerektiğini belirtir (s. 109).

<sup>193</sup> "Deniz taşımalarında özel hüküm bulunmayan hallerde, kara taşıması hükümlerinin uygulanacağına ilişkin açıkça yapılan yollamalar dışında kara taşıması hükümleri, deniz taşımalarında uygulanmaz. Bu durumda, T.T.K. nun 1. maddesi yoklamasıyla deniz taşımasında özel hüküm bulunmayacağı hallerde genel hükümler ve özellikle Borçlar Kanununun hükümleri uygulanır." Yrg. HGK T. 8.7.1985, E. 1987/11-65, K. 1987/603.

<sup>194</sup> Tasarı m.1534'de de aynı düzenleme mevcuttur.



Tasarı'nın 852. maddesinde de denizde taşımaya ilişkin hükümler saklı tutulmuştur. Tasarı Genel Gerekçesi'nde bu durum açıkça belirtilmiştir<sup>195</sup>.

Diğer yandan TTK m.762 ve devamında yer alan hükümler ticari hükümlerdir. Bu nedenle söz konusu hükümlerin ticari bir sözleşme olan kırkambar sözleşmesine Borçlar Kanunu'nda yer alan hükümlerden önce kıyasen uygulanması gerekir. Fakat bunun nedeni TTK m.762 vd. hükümlerinin taşıma hukukunun genel hükümleri olması değil, ticari hükümler olmasıdır.

### ç. Ticari Örf-Âdet Kurallarının Uygulanması

Kırkambar sözleşmesine dördüncü sırada uygulanacak olan ticari örf-âdet kurallarıdır<sup>196</sup>. Bir kuralın örf-âdet kuralı niteliğinde olduğunu kabul edebilmek için, kuralın uzun süredir toplum tarafından uygulanıyor olması ve toplumda o kurala uyma zorunluluğunun hissedilmesi gerekir<sup>197</sup>. Ticari örf-âdet kuralının

---

<sup>195</sup> Tasarı Genel Gerekçesi'nden:

(...) Ancak, mehz Alman Kanunu doğrultusunda yapılan değişiklik ve düzenlemeler, Tasarının Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarını, Türk Taşıma Hukuku'nun genel hükümleri haline dönüştürmüştür. Bu düzenleme çerçevesinde, karayoluyla ve demiryoluyla yapılan eşya taşımaları, yolcu taşımaları, taşınma eşyası taşınması, değişik tür araçlar ile yapılan (karma, kombine) taşımalar ve taşıma işleri yüklenicileri hakkında uygulanacak ortak kurallar tespit edilmiştir. Dolayısıyla, 6762 sayılı Kanunun 764 üncü maddesinden farklı olarak, demiryoluyla yapılan taşımalar da artık Tasarının bu hükümlerine tâbi tutulmuştur. Buna karşılık, deniz ve havayoluyla yapılan taşımalar hakkında kendi içinde kapalı ve geniş kapsamlı yasal düzenlemeler bulunduğundan, 6762 sayılı Kanunun 764 üncü maddesine uygun olarak, Tasarının 852 nci maddesinde bu taşımalar hariç tutulmuştur. (...)

Madde Gerekçesi:

Madde 852- Madde 6762 sayılı Kanun m. 764'ün tekrarıdır. Eski metinde yer alan demir yolu ile taşımaya ilişkin ibarenin alınmamasının sebebi deniz ve havada taşıma ile posta idaresinin yaptığı taşımaların aksine demiryolu ile taşıma hakkında ayrı bir düzenleme bulunmamasıdır. Taşıma işlerine ilişkin dördüncü kitap kural olarak demiryolu ile yapılan taşımaya da uygulanır. Özel münferit hükümler -kural olarak- dördüncü kitabın önünde yer alırlar.

<sup>196</sup> TTK'nun 1 ve 2. maddeleri uyarınca hakkında ticari bir hüküm bulunmayan ticari işlerde mahkemenin ticari örf ve adet olarak yerleşen teamüle göre karar vermesi gerekir. Yrg. 15. HD T. 26.9.1996 E. 1996/2915 K. 1996/4767.

" ... TTK. nun 1/II.maddesi, hakkında bir ticari hüküm bulunmayan ticari işlerde mahkemenin ticari örf ve adete, bu dahi yoksa umumi hükümlere göre karar vereceği, hükmünü getirmiştir. Yine, aynı yasanın 2/1.maddesi bir mahaldeki teamülün ticari örf ve adet halini alması halinde , hükme esas alınabileceğini hükme bağlamıştır. TTK.nun bu hükümlerinden bu yasa da bir hüküm yoksa ticari örf ve adetin umumi hükümlerden (BK. nundan) önce uygulanacağı anlaşılmaktadır." 11. HD T. 2.6.2003 E. 2003/11 K. 2003/5784.

<sup>197</sup> Arkan, ss. 88, 88; İmregün, s.27; Ali Nazım Sözer, **Hukukta Yöntembilim**, Beta Yay., İzmir, 2008, ss. 144 vd; Âdil İzveren, "Ticari Örf ve Ticari İlişkilerdeki Önemi", **Prof.Dr.Yaşar**

uygulanmasında özel nitelikteki, o bölgeye ait olan ticari örf-âdet kuralına öncelik verilir (TTK m.2/II)<sup>198</sup>. Örneğin taşıma süresinin belirlenmesinde ticari örf-âdete bakılabilir<sup>199</sup>. Sözleşmede hüküm bulunduğu takdirdeyse ticari örf-âdet uygulanamaz<sup>200</sup>. Ticari örf-âdet, kural olarak tacirler hakkında uygulanmakla birlikte; TTK m.2/III'e göre istisnaî olarak tacir olmayan kişiler hakkında da, onlar tarafından biliniyor veya bilinmesi gerekiyorsa, uygulanabilir. Ticari örf-âdet kuralının bilindiği MK m.6'ya göre iddia eden tarafından kanıtlanmalıdır<sup>201</sup>.

Ticari teamül ise, kanunda aksine bir hüküm olmadıkça, sadece irade beyanlarının yorumunda dikkate alınır (TTK m.2/I/son c.)<sup>202</sup>.

---

**Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1988, ss.31- 38, (Ticari Örf), s. 31.

<sup>198</sup> "Ticari ilişki ve akitlerin taraflar arasındaki mevcudiyeti yazılı delille ispat edilmek gerekir. Ancak T.T.K.nun 2/II maddesi hükmünce bir bölgede veya bir ticaret şubesinde akitlerin şifahen yapılabileceği yolunda ticari örf ve adet mevcut ise, aktin mevcudiyeti belgeler başka delillerle de ispat edilebilir." Yrg. 11. HD T. 12.2.1991 E. 1989/8848 K. 1991/875 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>199</sup> S. Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 91. TTK m.779'da sözleşmede hüküm bulunmaması halinde taşıma süresinin ticari teamüle göre belirleneceği ifade edilmiştir.

<sup>200</sup> (...) ortada öncelikle uygulanması gereken sözleşme hükümleri varken davacı tarafın olayda ( ticari örf ve adetin ), ( teamülün ) uygulanması gerektiğine ilişkin iddiası da yasal dayanaktan yoksun bulunmaktadır. 11. HD T. 13.10.1981 E. 1981/3534 K. 1981/4204 (<http://www.kazanci.com.tr>)

Ödenmeyen fatura bedeli sebebiyle vade farkı talebi ile açılan davada; mahkemece vade farkı konusunda taraflar arasında bir anlaşma bulunup bulunmadığı, takibe konu faturaların davalıya tebliğ edilip edilmediği, bunların olmaması halinde taraflar arasında süre gelen bir vade farkı uygulaması olup olmadığı, bunun da tesbit edilememesi halinde o iş kolunda ticari örf ve adet olup olmadığı araştırılarak davacının vade farkı isteyip isteyemeyeceği tesbit edilmeli ve sonucuna göre karar verilmelidir. 11. HD T. 8.3.1999 E. 1998/9960 K. 1999/1865 (<http://www.kazanci.com.tr>).

Açıklanan bu durum karşısında, mahkemece, fuzuli işgal bedelinin alınmasına ilişkin maddi olayda, geminin iskeleden ayrılması için gemi ve acentenin mi işlem yapması veya liman idaresinin mi re'sen romorkör veya kılavuz göndermesi gerektiği üzerinde durulması, Tarife hükümleri değerlendirilmesi ve gerekirse ticari örf ve adetin saptanması ve o da yok ise, somut olayın gözönüne alınması ve buna göre kusur halinin bilirkşi aracılığı ile tesbiti ve hâsil olacak sonuca göre karar verilmesi gerekir, bu yönlerin gözardı edilmesi doğru görülmemiş ve davalı tarafın temyiz itirazının kabulü ile hükmün bozulması gerekmiştir. 11. HD T. 25.9.1996 E. 1996/3073 K. 1996/6053.

<sup>201</sup> S. Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 90; Poroy, Yasaman, s. 86.

<sup>202</sup> 5174 Sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 12/I/f maddesine göre, çalışma alanları içindeki ticari ve sınaî örf, adet ve teamülleri tespit etmek odaların görevlerindedir. Hâkim ticari örf-âdet kuralları hakkındaki bilgiyi odalardan edinir (bkz. İzveren, Ticari Örf, s.36). Öyleyse konumuz bakımından hâkim ticari örf-âdet kurallarını deniz ticaret odalarına soracaktır.

#### **d. Kanunda Düzenlenen Benzer Sözleşme Hükümleri ve Genel Hükümlerin Uygulanması**

Ticaret hukuku kendine has hız, güven, kolaylık ilkeleri; kendine özgü geçmişi, liberal yapısı ve diğer özellikleri ile medeni hukuktan farklıdır. Bazı hukukçular ticaret hukukunun medeni hukuktan bağımsız bir hukuk dalı olduğunu<sup>203</sup>, bazıları ise bu hukuk alanları arasında TTK m.1’de de ifade edildiği gibi birlik olduğunu, fakat uygulama ve öğretide açısından zorunlu bir ayırım bulunduğunu savunurlar<sup>204</sup>. TTK’ya ilişkin Hükümet Gerekçesi’nde Medeni Kanun ve Ticaret Kanunu arasında genel kanun-özel kanun ilişkisi olduğu ticari hükümlerin ancak genel hükümler dikkate alınarak yorumlanması halinde gerçek anlamının açığa çıkarılabileceği belirtilmiştir<sup>205</sup>.

Kanımca, Medenî Kanun ve Türk Ticaret Kanunu bir bütünün parçaları olarak değerlendirilebilir. TTK m.1’e göre de hâkim, uyuşmazlığa uygulanacak nitelikte ticari örf-âdet kuralı da bulunamıyorsa genel hükümlere başvuracaktır. Genel hükümlerde sıra; TTK m.1, MK m.5 ve BK m.544 uyarınca MK m.1’e göre belirlenir. Dolayısıyla genel hükümlerde uygulanabilecek bir düzenleme yoksa hâkim genel örf-âdete göre karar verir. Genel örf-âdete uyulması konusunda tacirlerin zorunluluk hissedip hissetmediği değil, genel olarak toplumda uyulması konusunda bir zorunluluk hissedilip hissedilmediği önemlidir. Genel örf-âdet kurallarında da uygulanacak bir kural yoksa hâkim hukuk yaratacaktır.

Borçlar Kanunu’nun 1-181. maddelerinde yer alan genel hükümleri uygulanmadan önce yine aynı kanunda yer alan ve nitelik olarak kırkambar sözleşmesiyle benzeşen bir sözleşme tipine ait hükümlerin kıyasen uygulanması söz konusu olabilir. Bu sözleşmenin tespiti için öğretide ve yargı kararlarında kırkambar sözleşmesinin niteliğine ilişkin ileri sürülen görüşleri incelemek gerekir.

---

<sup>203</sup> Poroy, Yasaman, s. 16; S. Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 13.

<sup>204</sup> İmregün, ss. 3, 4; Türk Ticaret Kanunu, Türk Medeni Kanununun devamıdır. (Ayhan, Çağlar, Özdamar, s. 9).

<sup>205</sup> Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 13; İmregün, ss. 3, 4.

Öğretide bazı yazarlar navlun sözleşmesini kendine özgü (*sui generis*) bir sözleşme türü olarak görürler<sup>206</sup>. Bu görüşteki kimi yazarlara göre, taşıma sözleşmesi bağımsız, nevi şahsına münhasır bir sözleşme olmakla birlikte bunlara tamamlayıcı hüküm olarak eşya taşımada istisna, yolcu taşımada vekâlet sözleşmesine dair BK hükümlerinin uygulanması gerekir<sup>207</sup>. Bazı yazarlar da yalnızca taşımanın doğrudan istisna değil, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturacağını belirtmektedir<sup>208</sup>.

Öğretide önemli sayıda hukukçu taşıma/navlun sözleşmesinin istisna sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunur<sup>209</sup>. Bunun temellerinin Roma Hukuku'na dayandığı belirtilmektedir<sup>210</sup>. Bu görüşte olanlara göre kırkambar sözleşmesine ilişkin maddelerde uygulanacak bir hüküm yoksa istisna sözleşmesine ilişkin hükümler, orada da bir hüküm bulunmaması halinde genel hükümler uygulanır<sup>211</sup>.

Diğer görüş ise navlun/taşıma sözleşmelerini vekâlet sözleşmesi niteliğinde görür<sup>212</sup>. Borçlar Kanunu'nun, Türk Ticaret Kanunu'nun kabulünden önce yürürlükte

---

<sup>206</sup> Göknil, s. 209; Zeyneloğlu, s. 31; Erguvan, s. 35.

<sup>207</sup> Zeyneloğlu, s. 31; Ülgen s. 19.

<sup>208</sup> Tandoğan, Borçlar, ss. 18, 19; Tandoğan, İstisna Akdi, s. 321; Yavuz, s. 319.

<sup>209</sup> Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 19; Göğer, s. 18; Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yay., Ankara, 1999, s.23; Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 26; Navlun sözleşmesinde taşıyan bir sonucu; deniz yolu ile taşıma ve gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmektedir. Bu nedenle istisna sözleşmesi niteliğindedir (Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 12); Okay, s. 32; Sözer, Bülent "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Durumda Bulundurma Borcu, Ankara, 1975, (Sefere Elverişli Bulundurma Borcu), s.22; Demirkıran, H. Murat. **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, Arıkan, İstanbul, 2008, s. 28; Serozan, Dönme, s. 173, dn.45.

<sup>210</sup> Berki'nin belirttiğine göre navlun sözleşmesi Roma Hukuku'nda istisna sözleşmesi *Locatio operis faciendi* olarak anılır. Bu sözleşme bir kişinin (*conductor*) diğerine (*locator*), belirli bir işi bu berikin vereceği malzeme ile ve bir menfaat karşılığında taahhüt etmesidir. Berki, bir şahsın diğerine nakletmek üzere eşya devrini *locatio operis faciendi*'ye örnek olarak göstermiş, deniz taşımacılığını konu alan bu *locatio* türünün özel prensiplere bağlı olduğunu belirtmiştir. Yazar; "Deniz nakliyatını mevzu edinen *locatio operis faciendi* hususî prensiplere bağlanmış idi. Bu hususiyetler arasında bilhassa modern avarya'nın temelini atmış olanı ehemmiyetlidir: Bütün Akdenize hâkim olan *Lex Rhodia de Jactu* (Rodos adası kanunu) Avaryaya temel olan kaideyi şöyle izah eder: *firtina vesaire gibi tehlikeler karşısında kaptan tarafından denize atılan eşya diğer bütün nakliyat sahiplerini müsavatan mülzem kılar. Emtia sahipleri kaptan ile yapmış oldukları locatio operis faciendi gereğince kaptana (Magister navis) actio locati'yi açmak suretiyle tazmin talebinde bulunurlar. Kaptan da actio conducti ile eşyası kurtulmuş olan emtia sahiplerine rücu eder.*" demektedir. (Şakir Berki, Romada Borçların Kaynakları, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. VII, S. 3- 4, 1950, s. 378 vd.); Aynı yönde Ping-fat, Sze. "Carrier's Liability Under The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules", Kluwer Law International, The Hague, 2000, s. 4 (dn. 23'deki eserler.

<sup>211</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 132.

<sup>212</sup> Feyzioğlu, s. 30.

bulunan 431. maddesinde<sup>213</sup>, taşıma sözleşmelerine vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmekteydi. Bu hüküm yürürlükten kaldırılmış olsa da, Borçlar Kanunu'nun 386/II. maddesinde; diğer sözleşmeler hakkındaki kanuni hükümlere tâbi olmayan işlerde dahi vekâlet hükümlerinin uygulanacağına işaret edilmektedir<sup>214</sup>.

Bu tartışmalı konuda öncelikle, bir şeyin ücret karşılığında taşınmasının istisna sözleşmesi anlamında eser sayılıp sayılmayacağını tespit etmek gerekir. İstisna sözleşmesi anlamında eser kavramının geniş ele alınması durumunda kanunda düzenlenmemiş iş görme sözleşmelerini vekâlet sözleşmelerine tâbi tutan BK m.386/II. maddesinin uygulama alanı daralacaktır. Buna karşılık Gautschi tarafından savunulduğu gibi eser kavramı yalnızca malzeme ile ilgili olan maddi eserlerle sınırlandırılırsa, BK m.386/II daha geniş şekilde uygulanacaktır<sup>215</sup> Bazı yazarlar ve Yargıtay, istisna sözleşmesinde müteahhidin maddi olan veya olmayan fakat nesnel olarak gözlemlenebilen bir sonucu sağlamayı taahhüt ettiğini, mutlaka maddi bir sonucun ortaya çıkarılması gerekmediğini, bu nedenle “bir şey imal etmek”ten değil bir eser meydana getirmekten bahsedilmesi gerektiğini, önemli olanın sonucun maddi olsun olmasının objektif olarak gözlenebilmesi<sup>216</sup> olduğunu söylemektedirler<sup>217</sup>.

Bu görüş kabul edildiğinde ve iki sözleşme arasında yukarıda sayılan benzerlikler<sup>218</sup> göz önünde tutulduğunda istisna sözleşmesi ile kırkambar sözleşmesinin nitelik olarak birbirine yakın olduklarını kabul etmek gerekir. Buna karşılık vekâlet sözleşmesi ile kırkambar sözleşmesi arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Vekâlet sözleşmesinde müvekkil işi görmek için çalışmayı taahhüt

<sup>213</sup> Mülga(R.G. 29/06/1956 – 6763 sayılı Kanun/ m.41.

<sup>214</sup> Tandoğan BK m.431'in yürürlükten kaldırıldığından bahsederek artık vekâletin bir çeşidi olmadığını, bununla birlikte yalnızca yer değiştirmenin istisna sözleşmesine de konu olamayacağını, taşıma sözleşmesine konu olacağını belirtmektedir (Tandoğan, Borçlar, ss. 18, 19).

<sup>215</sup> Bu görüşler ve İsviçre Hukuku'nda yapılan tartışmalar için bkz. Tandoğan, Borçlar, ss. 3 vd.; Tandoğan, İstisna Akdi, ss. 312 vd.

<sup>216</sup> Bununla birlikte bir işin görülmesinde bütünlük yoksa bir eserden bahsedilemeyeceği için tarafalar arasında istisna değil vekâlet ilişkisi söz konusu olur. (Oser/Schönenberger, Art.363, Nr. 4 nak. Zevkliler, s.305, 306; Fatih Bilgili, Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Eser Sözleşmesine Konu Olup Olmaması Sorunu-Eser Unsuru açısından Bir Değerlendirme, **Prof.Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan**, 2. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 1751-1762, ss.1752 vd.).

<sup>217</sup> Bu görüşteki yazarlar için bkz. yukarıda “İstisna Sözleşmesi ile Karşılaştırma”; Yrg. 1 HD, T. 1.12.1993, 11699 E., 14620 K. (Uygur, ss. 7648, 7649).

<sup>218</sup> Bkz. yukarıda “İstisna Sözleşmesi ile Karşılaştırma”

etmekte, sonucu garanti etmemektedir, kırkambar sözleşmesindeyse taşıyan sonucu yerine getirmeyi taahhüt eder. Diğer yandan vekâlet sözleşmesinde ücret asli unsur değilken, kırkambar sözleşmesinde ücret (navlun) asli unsurdur<sup>219</sup>. Dolayısıyla BK m.386/II açıkça, iş görme sözleşmelerine vekâlet sözleşmesi hükümlerinin boşluk doldurmak suretiyle uygulanacağını belirtmiş olsa da, kırkambar sözleşmesinin bünyesine aykırı hükümlerin uygulanması doğru olmayacaktır.

Kabul edilecek görüş ne olursa olsun uyuşmazlığın âdil şekilde çözümüne hizmet etmelidir. Bu hükümlerin örnekseme<sup>220</sup> yoluyla uygulanması da mümkün değilse Borçlar Kanunu'nun genel nitelikli hükümleri tatbik edilir.

#### **e. Genel Örf-Âdet Kurallarının Uygulanması ve Hâkimin Hukuk Yaratması**

Uyuşmazlık bu şekilde de çözülemiyorsa sırasıyla, hâkim genel örf-âdete başvurur. Genel örf-âdet kurallarında da uygulanacak bir hüküm yoksa hâkim, kendisi kanun koyucu olsaydı nasıl bir kural koyacak idiyse ona göre karar verecek ve uyuşmazlığı çözecektir (MK m.1/II). Diğer bir deyişle hâkim koyduğu hukuk kuralını somut olaya uygulayarak kararını verecektir. Son olarak belirtmek gerekir ki, hâkim karar verirken bilimsel görüşlerden ve yargı kararlarından yararlanacaktır (MK m.1/III).

---

<sup>219</sup> Diğer farklar için bkz. yukarıda “Vekâlet Sözleşmesi ile Karşılaştırma”

<sup>220</sup> Örnekseme (kıyas); bir hükmün veya hukuk ilkesinin hakkında hüküm bulunmayan benzer bir olaya uygulanmasıdır. Kıyas ile benzer hukuk kuralının tatbiki; çıkarlar dengesine, adalete, hukuk güvenliğine ve dürüstlük kuralına nesnel şekilde uygun olmalıdır. (Bülent Köprülü, **Medeni Hukuk**, Acar Matbaacılık, İstanbul, 1984, s. 103; A.N. Sözer, s. 130; Aydın Zevkliler, M. Beşir Acabey, Emre Gökyayla. **Medeni Hukuk**, Seçkin Yay., Ankara, 2000, s. 70. bkz. YİBK T. 25.01.1984, E. 1983/3-K. 1984/1 (<http://www.kazanci.com.tr>))

## VI. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI ve İLGİLİ KİŞİLERİ

### A. Kırkambar Sözleşmesinin Tarafları

#### 1. Taşıyan

Kırkambar sözleşmesinin taraflarından biri olan taşıyan (İng. *carrier*, Alm. *Verfrachter*, İta. *noleggiante*) eşyayı deniz yolu ile bir noktadan diğerine taşımayı taahhüt eden kişidir<sup>221</sup>. Eşya kendisine ait olsa da önemli olan eşyanın taşınması için başka bir kişiye navlun karşılığında taahhütte bulunmasıdır. Örneğin kişi maliki olduğu vincin, alt kira sözleşmesiyle kiralandığı alt kiracıya teslimi için kendi kiracısıyla kırkambar sözleşmesi yapabilir. Taşıyan bir donatma iştiraki<sup>222</sup> olabileceği gibi çoğunlukla görüldüğü üzere donatan<sup>223</sup> veya geminin maliki olmamasına rağmen gemiyi kendi adına, denizde eşya taşıma işinde kullanan kişi, yani gemi işletme müteahhidi<sup>224</sup> ya da bir başka kişi olabilir. Eşyayı deniz yolu ile

<sup>221</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 34; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 1; Okay, s. 14.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda kırkambar sözleşmesinin taşıyanı (common carrier) ile çarter sözleşmesinin taşıyanı (*sea carrier*) arasında bir ayırım yapılır. Kırkambar taşıyanının sorumluluğu konusunda yazılı bir düzenlemenin bulunmadığı dönemde, başkasının eşyasını ücret karşılığı denizde taşıyan bu kişi, taşınan eşyayı güvence altığı ve kamu hizmeti gördüğü kabul edilmekteydi. Bu nedenle ayırım yapmaksızın, taşıma kapasitelerinin sınırlarında herkese güvenli ve düzenli hizmet sunmak zorundaydılar (Chuah, s. 166; Dockray, Thomas, ss. 8, 23, 24; Lucas, s. 558. ABD'de kırkambar taşıyanının sorumluluğuna ilişkin esaslar The Niagara v. Cordes, 62 US. 7, 16 L. Ed. 41 (1858) davası ile belirlenmiştir. Bkz. Healy, Sharpe, ss. 361 vd.).

<sup>222</sup> Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde maliki oldukları gemiyi, aralarındaki anlaşma uyarınca tamamı nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanmaları halinde vücut bulan, tüzel kişiliğe sahip olmayan kişi topluluğuna donatma iştiraki denir.

<sup>223</sup> Maliki olduğu gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanan kişiye donatan denir (TTK m.946).

Tasarı'nın 1061/I maddesinde donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki olarak tanımlanmıştır. Bu değişiklik Mehaz Alman Kanunu'nun 484. maddesiyle uyum sağlandığına işaret edilmiştir. Algantürk'e göre ise bu maddede donatan, anlaşılması zor şekilde tanımlanmıştır (Algantürk, s.128). Görüldüğü gibi Tasarı'da, TTK'da yer alan, "deniz ticaretinde kullanmak" yerine "menfaat sağlamak amacıyla (...) suda kullanmak" ifadesine yer verilmiştir.

Ulpianus, gemiyi kiracı sıfatıyla kullanan, ondan yararlanan kişiyi de donatan (*exercitor navis*) olarak nitelendirmekteydi. Roma Hukuku'nda donatan (*exercitor navis*), geminin sahibi (*dominus navis*) ya da kiralayan kişi olabilirdi. Gemi maliki olmak için bazı kısıtlamalar vardı. Örneğin M.Ö.218 yılında çıkan "*lex Claudia de nave senatorum*"a göre, "*senatus*" üyeleri ve "*senatus*" üyelerinin çocukları, 300 Amphora'dan fazla taşıma kapasiteli gemi sahibi olamıyorlardı (Küçük, s.72 vd.).

<sup>224</sup> Başkasına ait gemiyi; kira, ariyet, irtifak hakkına dayanarak haklı ya da haksız olarak kendi adına bizzat veya emir ve idaresi altındaki kaptan marifetiyle kullanan gerçek veya tüzel kişiye gemi işletme müteahhidi denir (Çağa, Kender, C.I, s. 133; Kender, Çetingil, s. 73). Gemi işletme müteahhidi gemiyi finansal kiralama sözleşmesi uyarınca kendi adına işletebilir. Bu durumda sözleşmenin 3226 sayılı

taşıma taahhüdünde bulunan taşıyanın iflas etmiş olması durumunda iflas masası dahi taşıyan olabilir. Taşıyan genellikle tacir olmasına rağmen bu bir zorunluluk değildir; taşıma işini sürekli yapması, meslek haline getirmiş olması da aranmaz, bir defa yapsa dahi kişi taşıyan sıfatına sahip olur<sup>225</sup>. Aynı zamanda donatan olan taşıyanın gemisini satması halinde taşıyan sıfatında bir değişiklik olmayacak ve geminin yeni maliki taşıyan sayılmayacaktır<sup>226</sup>. Uluslararası andlaşmalardaki taşıyan tanımları da birbiriyle benzerdir<sup>227</sup>.

Düzenli hat taşımacılığında, düzenli hat taşıyanlarının oluşturduğu “konferans” adı verilen ekonomik birlikler bulunmaktadır. Konferanslar sürekli müşteriye, taşıtan çevresine sahip olmak, rekabeti önlemek ve gemilerinin mümkün olduğunca dolu sefer yapmalarını sağlayarak kârlarını artırmak için çalışırlar. Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın iradesini ve sözleşme şartlarını etkileyebilen konferans sistemine aşağıda taşıtanın navlun ödeme borcunda değineceğiz<sup>228</sup>.

## 2. Taşıtan

Kırkambar sözleşmesinin taraflarından diğeri taşıtandır. Taşıtan (İng. *freighter, shipper*, Alm. *Befrachter*, İta. *noleggiatore*) eşyanın taşınması için taşıyan ile sözleşme yapan ve navlun ödeme borcu altında olan gerçek veya tüzel kişidir. Taşıtanın eylem ehliyeti konusunda Medeni Kanun’da yer alan genel kurallar

---

Finansal Kiralama Kanunu’nun 8. maddesine göre noterlikçe düzenleme şeklinde yapılması ve durumun gemi siciline şerh edilmesi gerekir.

<sup>225</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 34; Okay, s. 15.

<sup>226</sup> Schlegelberger-Liesecke Seehandelsrecht, Berlin, 1959, §556 No 14 nak. Okay 15 dn. 44

<sup>227</sup> Brüksel Kuralları’nın 1/a maddesinde taşıyan (*carrier*); “bir taşıtan ile navlun sözleşmesi akdeden gemi sahibi veya çarterer” olarak tanımlanmıştır.

Hamburg Kuralları’nda yer alan ve kırkambar sözleşmesi açısından önem taşıyan bir ayırım; taşıyan (*carrier*), fiili taşıyan (*actual carrier*) ayırımıdır. Bu iki kavram 1. maddenin ilk iki bendinde düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan; gönderen (*shipper*) ile navlun sözleşmesi yapan ya da adına navlun sözleşmesi yapılan kişidir. Görüldüğü gibi Hamburg Kuralları’na göre donatan ve geminin tahsis olduğu kişi dışında kimselerin de, navlun sözleşmesinde taşıyan sıfatıyla yer almaları mümkündür.

Rotterdam Kuralları’nda taşıtan ile taşıma sözleşmesi yapan kişi taşıyan olarak tanımlanmış (m.1/I/b.5), taşıyanın sözleşmeden doğan yükümlülüklerinin bir ya da bir kaçını yerine getiren kişi ise ifa eden taraf (*performing party*) olarak adlandırılmıştır (m.1/I/b.5).

Multimodal Konvansiyon’a göreyse multimodal taşıma işleticisi; multimodal eşya taşıma sözleşmesini bizzat ya da temsilci aracılığıyla kendi adına yapan ve sözleşmenin ifası borcu altında olan kişidir (m.1/2).

<sup>228</sup> Bkz. aşağıda s. 194



uygulanır. Taşıtanın, taşınacak eşyanın maliki olması gerekmez<sup>229</sup>, kanımca, taşıtanın eşyanın zilyedi olması da zorunlu değildir. Zilyetliğin unsurları, eşya üzerinde fiili hâkimiyet (*corpus*) ve eşyaya zilyet olma iradesidir (*animus*)<sup>230</sup>, eşyaya fiilen hâkim olmasına karşın zilyet olma iradesi olmayan bir kişinin örneğin, zilyet yardımcısının fiili hâkimiyetinde bulunan eşyanın taşınması konusunda kırkambar sözleşmesi yapmasına bir engel bulunmamaktadır. Taşıyan bu durumda da eşyanın zilyedi olur.

Bazı durumlarda ise taşıtan, bir satım sözleşmesi uyarınca eşyayı alıcıya gönderen satıcı (cif satışlarda olduğu gibi) ya da alıcıdır (Fob satışlarda olduğu gibi)<sup>231</sup>. Böyle durumlarda taşıyan başka bir sözleşmeden (satım) doğan borcunu ifa etmektedir ve satım sözleşmesinin diğer tarafı yararına (alıcı-gönderilen) kırkambar sözleşmesi yapılmaktadır. Diğer ihtimalde ise satım sözleşmesiyle eşyayı alan alıcı taşıtan, satıcı ise yükleten olarak kırkambar sözleşmesinde yer almaktadırlar.

Uluslararası andlaşmalarda ve Anglo-Amerikan Hukuku'nda taşıtan ve yükleteni kapsayan “*shipper*”<sup>232</sup> sözcüğü kullanılır<sup>233</sup>. “*Shipper*”, hem taşıtanı hem de yükleteni ve hatta hesabına taşıyanla navlun sözleşmesi yapılan kişiyi ve hesabına

---

<sup>229</sup> Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 6.

<sup>230</sup> Ertaş, ss. 74 vd.

<sup>231</sup> Erdem, Sif, s. 93; Kennedy, **Cif Mukaveleleri**, çev. Müjde Tekil, Bozak Matbaası, İstanbul, 1992, s. 58.

Fob satışlarda taşıma sözleşmesini alıcının yapması gerekse de uygulamada bu sözleşme risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere ve onun verdiği yetkiyle satıcı tarafından yapılmaktadır. (Ercüment Erdem, “Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.18, S.4, Ankara, Aralık 1996, ss. 35-90, (Fob), ss. 68, 75).

Ancak cif ve fob en çok kullanılan deniz aşırı satış sözleşmeleri olmasına rağmen dünyada farklı şekillerde uygulanmaktadır. (van Houtte, Hans. **The Law Of International Trade**, Sweet&Maxwell, Second Edition, London, 2002, s. 171; Sealy, L S; Hooley R J A. **Commercial Law – Text, Cases and Materials**, Oxford University Press, Third Edition, 2000, ss. 467; Sassoon, ss. 7 vd, 25 vd.; Indira Carr, Peter Stone, **International Trade Law**, Cavendish Publishing Limited, Third Edition, London, 2005, ss. 7 vd.; Charles Debattista **The Sale of Goods Carried by Sea**, Butterworths, Second Edition, London, 1998, ss. 10, 11.

<sup>232</sup> Yazıcıoğlu “*shipper*”ın karşılığı olarak “gönderen” ifadesini kullanmaktadır. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 49 vd.

Türk-Alman ve Yunanistan hukuk sistemleri dışında, örneğin Anglo-Amerikan Hukuku'nda, taşıtan ve yükleten arasında ayırım yapılmadığı Hamburg Kuralları m.I/3 de yer alan “*shipper*” kavramının hem taşıtanı hem de yükleteni karşıladığı belirtilir (Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 4, dn.1.).

<sup>233</sup> Hamburg Kuralları'nda “*shipper*”; taşıyan ile navlun sözleşmesi akdeden veya adına ya da hesabına akdedilen kişiye veyahut navlun sözleşmesi uyarınca eşyayı, taşıyana fiilen teslim eden ya da adına veya hesabına teslim edilen kişidir (m.I/3).

Multimodal Konvansiyon'da gönderen, işletici ile bir multimodal taşıma sözleşmesini bizzat yapan veya adına ya da hesabına yapılan kişiyi veyahut bu sözleşme uyarınca eşyayı bizzat işleticiye teslim eden veya adına ya da hesabına teslim edilen kişiyi (m.I/5) ifade eder.

eşyanın taşıyana teslim edildiği kişiyi ifade etmektedir<sup>234</sup>. Bu çalışmada Hukukumuzda karşılığı bulunmayan “*shipper*” terimi için “gönderen” ifadesi kullanılmıştır<sup>235</sup>.

Rotterdam Kuralları’nda yer alan önemli yeniliklerden biri; taşıtan (*shipper*)-belge taşıtanı (*documentary shipper*) ayrımıdır. Kurallar’da taşıtan, taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan kişi olarak tanımlanırken; belge taşıtanı, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydında adı “taşıtan” (*shipper*) olarak geçen, taşıtandan farklı kişiyi tanımlar. Böylelikle Rotterdam Kuralları ile taşıtan-yükleten ayrımı bir uluslararası andlaşmada yer almış olmaktadır.

## **B. Kırkambar Sözleşmesinin İlgili Kişileri**

### **1. Yükleten**

Yükleten (İng. *shipper*, Alm. *Ablader*) eşyayı fiilen yükleyen değil, sözleşmeye uygun olarak eşyayı taşıyana veya yetkili bir temsilcisine<sup>236</sup> teslim eden kişidir. Yükleten; kırkambar sözleşmesinin taraflarından olmadığı gibi, sözleşmenin lehine yapıldığı üçüncü kişi de değildir. Buna karşılık yükletenin; konişmento tanzimini talep etmek, eşyanın iadesini talep etmek, gönderileni belirlemek, eşyanın güvertede taşınmasına izin vermek gibi bazı önemli hak ve yetkileri vardır. Yükleten taşıtanla aynı kişi olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de olabilir. Taşıtandan farklı bir kişi olduğunda yükleten genellikle, taşıtanın bağımsız ifa yardımcısıdır<sup>237</sup>, aralarındaki iç ilişki bir alım-satım, komisyon, taşıma veya vekâlet sözleşmesine dayanabilir. Bu durum özellikle fob, fas satışlarda önem arz eder<sup>238</sup>. Dikkat edilmesi

---

<sup>234</sup> Yazıcıoğlu, hesabına navlun sözleşmesi yapılan kişinin sözleşmenin tarafı sayılmasının BK m.32/II’ye aykırı olduğuna işaret etmektedir. Kimi Alman yazarlar ise burada yükletenden bahsedildiğini söylemektedirler (Kienzle, ss.50, 52 nak. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 51, dn. 154).

<sup>235</sup> Bkz. yukarıda dn. 307.

<sup>236</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s.3.

<sup>237</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 38; Rolf Herber, Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin, New York, 1999, s. 247 nak Yeşilova, s. 35.

<sup>238</sup> İzveren, s.165; Kender, Çetingil, s. 104; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 4.

gerekir ki; eşyayı taşıyana teslim eden kişi taşıtanın işçisi, adamı olarak hareket ediyorsa, teslim eden kişi yükleten sayılmaz, bu durumda yükleten, taşıtandır<sup>239</sup>.

## 2. Gönderilen

Gönderilen, kırkambar sözleşmesinin tarafı olmamakla beraber sözleşmenin lehine yapıldığı kişidir; sözleşmeye ya da TTK m.1102 uyarınca konişmentoya dayanarak varma limanında eşyayı taşıyandan teslim almak hakkına sahiptir. Bazı taşımalarda gönderilen bulunmayabileceği gibi (örneğin atıkların açık denizde boşaltılmasında), birden fazla kişinin gönderilen olması da mümkündür<sup>240</sup>.

Gönderilenin taşıtan veya yükletenle aynı kişi olması da mümkündür. Gönderilen taşıtan ise, konişmento hâmili olup olmadığına bakılmaksızın taşıyanla arasındaki ilişkiye kırkambar sözleşmesi hükümleri uygulanır, bu durumda konişmento ile sözleşme hükümleri tamamlanmış olabilir<sup>241</sup>.

## 3. Aracılar

### a. Acente

Taşınan eşyayı varma limanında gönderilene teslim etmek amacıyla, taşıyan adına muhafaza altına alan kişilere, gemi teslim alıcısı ya da gemi acentesi; eşya sahibi adına teslim alanlara ise yük teslim alıcısı denir<sup>242</sup>. Deniz ticareti acenteleri

---

<sup>239</sup> Okay, s. 16; İzveren, s. 115. Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 38; Hans Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Auf. Tübingen, 1950, s. 225 nak. Yeşilova, s. 35.

<sup>240</sup> Okay, s. 20; Kender, Çetingil, ss. 104, 105.

<sup>241</sup> Prüssmann, s.321 (3), nak. Okay, s. 20.

<sup>242</sup> Okay, s. 24.

Bağımsız tacir yardımcılarında olan ve TTK m. 116/I'de düzenlenen acente; ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bir sığata sahip olmaksızın sözleşme uyarınca belirli bir yer veya bölge içinde ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere sürekli olarak aracılık eden ve bu sözleşmeleri ticari işletme adına yapmayı meslek edinen gerçek veya tüzel kişidir.

Acentelik sözleşmesi kural olarak şekle tâbi olmamakla birlikte, acenteye sözleşme yapma yetkisi tanınıyor (TTK m.121) veya belli bir yer ya da bölgede acentenin sahip olduğu tekel hakkı tanınmadığı veyahut acentenin belli bölgede başka müvekkillere de aracılık yapacağı belirtiliyorsa yazılı olarak yapılmalıdır (TTK m.118). Sözleşmeci acentenin bu yetkisi, acente tarafından, tescil ve ilan ettirilir (TTK m.121/II) (Tamer Bozkurt, Türk Hukuku'nda ve Uygulamada Tellallık, Yetkin Yay., Ankara, 2007, s. 87; İmregün, ss. 127 vd., 186; Poroy, Yasaman, s. 225; Özge Ayan, Acentenin

hakkında TTK m.116 vd. hükümleri uygulanır. Bu maddelerde düzenleme olmaması halinde aracı acenteler hakkında tellallık (TTK m.100 vd.), sözleşmeciler acenteler hakkında komisyon (BK m.416 vd.) orada da hüküm yoksa vekâlet sözleşmesine ilişkin maddeler (BK m.386 vd.) uygulanır (TTK m.116/II). Deniz ticareti acenteleri de diğer acenteler gibi, özel olarak yetkili kılınmadıkça taşıyan ya da taşıtan adına sözleşme imzalamaz, konişmento düzenleyemezler, acenteye yetki verilmişse müvekkili ad ve hesabına sözleşmeyi imzalayacağından ötürü kendisi taşıyan veya taşıtan sayılmaz<sup>243</sup>.

## b. Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncusu<sup>244</sup> TTK m.808 ve devamında düzenlenmiştir<sup>245</sup>. Kanunda yer alan tanıma göre, ücret karşılığında kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı sanat edinmiş kişiye taşıma işleri komisyoncusu denir (TTK m.808/I). Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusu bu işi sürekli olarak yapıyor olmalıdır,

---

Denkleştirme Talep Etme Hakkı, Seçkin Yay., Ankara, 2008, ss. 28, 29; Şaban Kayıhan, Acentelik Sözleşmesi, Seçkin Yay., Ankara, 2008.ss. 31 vd.).

Acente; aracı acente ve sözleşmeciler acente olmak üzere ikiye ayrılır. Kural olarak acente aracı acentedir, sözleşmeciler acente olmak ise istisnadır. Aracı acentenin yapmış olduğu çalışma neticesinde müşteri sözleşmeyi imzalayarak acenteye vermişse bu icaptır (S. Arkan, ss. 185; Pierre Enel, Contrats de Droit Suisse, Berne, 1992, s. 499 nak. Kayıhan, s. 31; Kayıhan, s. 43; Ömer Teoman, “Tacir Yardımcıları”, Doç.Dr.Mehmet Somer’e Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., ss. 221-304, ss. 277, 278; Weber, Erwin (neubearbeitet von Wedler, Wilfried) Grundzüge des Handelsrechts, Stuttgart, 1973, s. 51 nak. Kayıhan, s. 41). Acente bu icabı, bir haberci olarak, müvekkiline iletir. Sözleşmeciler acente ise müvekkili adına sözleşme imzalayabilir. Acentenin müvekkilden habersiz olarak onun adına yaptığı sözleşmelerle müvekkil bağlı olmayacağını derhâl bildirmemişse bağlı olur. Tasarı’nın 108. maddesiyle bu düzenleme değiştirilerek müvekkil derhâl bağlı olduğunu bildirmediği takdirde bağlı sayılmayacağı belirtilmiştir. Tasarı Gerekçesi’nde, TTK’nın üçüncü kişiyi adaletsiz bir şekilde koruduğu, Tasarı’da normal ve makul olan çözümün kabul edildiği belirtilmiştir. Acenteler müvekkilleri adına dava açabilecekleri gibi müvekkillerine açılan davalarda da onu temsil ederler, ancak acenteye karşı dava onun aracılıkta bulunduğu veya akdettiği sözleşmelerle sınırlı olarak müvekkile izafeten dava açılabilir ve müvekkilin haksız eylemlerinden ötürü acenteye karşı dava açılmaz (Yrg. 11HD. T. 14.11.1986 E. 1986/6014 K. 1986/5977 T. 14.11.1986).

<sup>243</sup> Okay, s. 24; Hasan Tahsin Gökcan, Sevdî Kaymaz. **Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri**, Seçkin Yay., Ankara, 2008, s.265

<sup>244</sup> “Taşıma İşleri Komisyoncusu” Tasarı’da “Taşıma İşleri Yüklenicisi” olarak ifade edilmiştir. Tasarı’da taşıma işleri yüklenicisinin asli borcu olarak eşyanın taşınmasını sağlamaktan ziyade eşyanın taşınmasının düzenlenmesi, organize edilmesine vurgu yapılmıştır.

<sup>245</sup> Borçlar Kanunu’nun 416. maddesiyle başlayan “Komisyon” başlıklı 15. babında alım satım komisyonculuğunun ardından diğer komisyon işlerine yer verilmiş, taşıma işleri komisyonculuğu hakkındaki hükümlerin saklı olduğu belirtilmiştir (BK m.430/son).

müvekkili ile arasında sürekli bir ilişki değil genellikle belli bir iş ya da işlerin görülmesine dair bir ilişki vardır.

Taşıma işleri komisyoncusu müvekkiline; eşya taşımayı değil eşyayı taşıtmayı taahhüt eder (TTK 808/I). Acente müvekkili ad ve hesabına işlem yaparken komisyoncu kendi adına müvekkili hesabına işlem yapar. Bu nedenle dolaylı temsilcidir ve taşıma sözleşmesinin hüküm ve sonuçları önce kendi üzerinde doğacaktır<sup>246</sup>, ancak aksi kararlaştırılmadıkça eşyayı kendisi de taşıyabilir ya da yerine geçen taşıyıcılara taşıtabilir. Bu durumda ve TTK m.814/II'de düzenlenen hallerde komisyoncu taşıyan sayılır (TTK m.814). Komisyoncu taşıma işini fiilen gerçekleştirecek kişileri seçerken tedbirli bir tacir gibi davranmalıdır, aksi takdirde bu kişilerin kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olur<sup>247</sup>. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülükler özel olarak TTK'nın 809. vd. maddelerinde düzenlenmiştir; hukuki niteliği itibariyle vekâlet sözleşmesinin bir türü olan<sup>248</sup> bu sözleşmeden doğan davalar kural olarak bir yıllık zamanaşımına tabidir (TTK m. 815). TTK'nın 765. maddesine göre taşıma işleri komisyoncusu taahhüt ettiği taşıma işini deniz yolu ile taşıma yapan bir işletmeye yaptırmış olsa bile TTK'da yer alan sorumluluğuna ilişkin hükümlerin hafifletilmesini ya da kaldırılmasını isteyemez.

---

<sup>246</sup> bkz. Turhan Esener, **Salahiyete Müstenit Temsil**, Ankara Hukuk Fakültesi Yay. No:150, Ankara, 1961, s. 126.

*"TTK'nun 814. maddesine göre "aksine mukavele olmadığı takdirde komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir. Bu halde komisyoncu taşıyıcı sayılır". Olayda davacı A.Ç. taşımayı kendi yapmamış ise de temin ettiği kamyonu yani başka bir taşıyıcıya yaptırmıştır. Araç temin eden kişinin vasıtanın şoförünü yeterli bir ihtimam göstererek iyi intihap etmesi gerekir. Bu nedenle davalı A.Ç. hakkındaki davaya devam olunarak işin esasına girilip sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken adı geçen davalının taşıma işleri komisyoncusu olmadığı kabul edilerek hakkındaki davanın reddi doğru bulunmamış bozmayı gerektirmiştir"* Yrg. 11. HD. T. 25.9.1985 E. 1985/3614 K. 1985/4794.

<sup>247</sup> 11 HD 22.4.1986, 2390/2398 HGK 11.3.1987, 277/145 (Gökcan, Kaymaz, s.265)

*"TTK'nun 814. maddesine göre "aksine mukavele olmadığı takdirde komisyoncu eşyayı kendi vasıta ve adamları ile taşıyabileceği gibi kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir. Bu halde komisyoncu taşıyıcı sayılır". Olayda davacı A.Ç. taşımayı kendi yapmamış ise de temin ettiği kamyonu yani başka bir taşıyıcıya yaptırmıştır. Araç temin eden kişinin vasıtanın şoförünü yeterli bir ihtimam göstererek iyi intihap etmesi gerekir. Bu nedenle davalı A.Ç. hakkındaki davaya devam olunarak işin esasına girilip sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken adı geçen davalının taşıma işleri komisyoncusu olmadığı kabul edilerek hakkındaki davanın reddi doğru bulunmamış bozmayı gerektirmiştir"* Yrg. 11. HD. T. 25.9.1985 E. 1985/3614 K. 1985/4794 (<http://www.kazanci.com.tr>).

<sup>248</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 340; Arkan da taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine komisyon değil vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiğini söyler (S. Arkan, s. 219).

### c. Taşıma İşleri Tellalı

Ticaret işleri tellallığı<sup>249</sup> deniz ticaretinde; gemi tellalı (*ship broker*) ve navlun tellalı olarak karşımıza çıkabilir<sup>250</sup>. Bu kişilere TTK m.100 ve devamında yer alan ticaret işleri tellallığına ve burada hüküm bulunmayan hallerde BK m.404/II uyarınca vekâlete ilişkin hükümler uygulanmalıdır<sup>251</sup>. Tellal makul süre içinde sözleşme yapacak karşı tarafı bulmak için gerekli çabayı göstermelidir, bunu ispat edemediği takdirde tazminat ödemek zorunda kalabilir;<sup>252</sup> sözleşmenin her iki yanının da vekili, her ikisinin de tellalı olduğundan navlunu ancak taşıtanın rızasıyla taşıyana verebilir<sup>253</sup>.

### ç. Taşıma İşleri Organizatörü (*Freight Forwarder*)

Hukukumuzda tanımlanmamış bir aracı olan ve uygulamada *freight forwarder* (ya da *forwarding agent*) olarak anılan taşıma işleri organizatörü<sup>254</sup>; genellikle taşıtan adına ve/veya hesabına eşyanın taşınması için gerekli işlemleri ücret karşılığı yapan aracıdır<sup>255</sup>. Bu kişi; yükleme ve boşaltma müteahhidi ve taşıyan ile gerekli muamelelerin yapılması; gemide rezervasyonun yapılması, konişmento

---

<sup>249</sup> Tellal (simsar, *broker*) BK m.404 vd. maddelerinde, ticaret işleri tellalı ise TTK m.100 vd. düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 100/I. maddesinde ticaret işleri tellalı; taraflardan hiçbirine ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru, müstahdem veya acente gibi bir sıfatla devamlı surette bağlı olmadan, ücret karşılığında ticari işlere ilişkin sözleşmelerin imzalanmasında aracılık yapmayı meslek edinmiş kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle sözleşmenin tarafları tacir olsun veya olmasın imzalanan sözleşmenin TTK m.3 anlamında ticari iş olması halinde aracılık eden kişi ticaret işleri tellalı sayılır (Teoman, s. 241). Aracılık işi arızı olarak yapılıyorsa BK m.404–409 hükümleri uygulanır (TTK m.100/III). Tellal sözleşmenin tarafı olmaz, sözleşmeden doğan hak ve borçlar taraflara (taşıtan ve taşıyan) ait olur (Okay, s. 22; Zeyneloğlu, s. 69). Acentenin aksine tellala karşı müvekkile izafeten dava açılması da mümkün değildir (Yrg.11 HD, T. 24.12.1985, E. 1985/7188, K. 1985/7280 (<http://www.kazanci.com.tr>)).

<sup>250</sup> bkz. Bozkurt, ss. 407 vd.

<sup>251</sup> Okay, s. 21; İzveren, Franko, Çalık, s. 336.

<sup>252</sup> Teoman, s.251.

<sup>253</sup> Okay, s. 21, dn. 73; Teoman, s. 249.

<sup>254</sup> *Freight forwarder* öğretide; sevkiyatçı, navlun komisyoncusu gibi değişik isimlerle de anılmaktadır (Muhittin Doğrucu, "Freight Forwarder", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1-4, 2004, ss. 83-108, (Freight Forwarder), s. 85.

<sup>255</sup> Bu kişiler ABD'de Federal Maritime Commission'dan ruhsat alarak bu faaliyette bulunurlar (Schoenbaum, s. 534).

tanzimi, sigorta işlemleri, gümrük muamelelerinin tamamlanması ve teslim sonrası konişmentonun imzalı nüshasının temini gibi işlerle ilgilenir<sup>256</sup>.

Taşıma işleri organizatörü somut olayda taşıyan, taşıtan, yükleten ya da gönderilen olabileceği gibi aracı olduğu hallerde de acente, tellal veya taşıma işleri komisyoncusu olarak karşımıza çıkabilir<sup>257</sup>. Taşıma işleri organizatörü, yetkili kılınmışsa, taşıyanın acentesi olarak gerekli işlemleri de yapar. şayet eşya taşımayı taahhüt ediyorsa taşıyan, eşya taşınmasını sağlamayı taahhüt ediyorsa taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilmesi gerekir<sup>258</sup>.

Taşıma işleri organizatörünün hukuki statüsünü tespit ederken başvurulabilecek bir ölçüt de ücretin tespit şeklidir<sup>259</sup>. Ücret, götürü ücret (toptan ücret - *lump sum*) olarak tespit edilmişse organizatör, taşıyan olarak adlandırılabilir<sup>260</sup>. Bu sorunun çözümünde yararlanılacak diğer kıstaslar; organizatörün eşya üzerinde hapis hakkı olup olmadığı, taşıtanın taşımayla ilgili hususlardan haberdar edilip edilmediği ve organizatörün fiili taşıyandan kendisini taşıtan olarak gösteren konişmento aldığında, kendi konişmentosunu tanzim edip etmediği olabilir<sup>261</sup>. Bu kişinin sorumluluğu da yapılacak tespite göre değişiklik gösterecektir. Taşıma işleri organizatörü fiilen yapmasa da taşımayı üstleniyorsa (genellikle alt taşıyan olarak) navlunu talep hakkına sahip olur<sup>262</sup>.

---

<sup>256</sup>[http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406\\_04.pdf](http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_04.pdf) (19.7.2009); Bozkurt, s. 417; Girvin, ss. 37, 38; Hacı Kara, "Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder", **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl 4, S. 37, Ocak, 2006, ss. 67-89, ss. 68 vd.; Muhittin Doğrucu, Freight Forwarder, ss. 83, 84; Schoenbaum, s. 534; Stewart, Burrows, Foxton, s. 54.

<sup>257</sup> Glass, ss. 48 vd; Muhittin Doğrucu, "Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yüğü Teslim Almaması", **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss.536-545, (Yüğü Teslim Almama), s. 538, dn. 11; Kara, ss. 77 vd.; Diğer araçlarla karşılaştırılması konusunda bkz. Doğrucu, Freight Forwarder, ss. 91 vd.

<sup>258</sup> Girvin, s. 12, 39; Doğrucu, Freight Forwarder, ss. 97 vd.

<sup>259</sup> Marston Excelsior Ltd. V Arbuckle Smith &Co (1971 2 Lloyd's rep 306 (CA-310-311 (Denning MR (Girvin, s. 39, dn. 54).

<sup>260</sup> Elektronska Industrija Oour TVA v Transped Oour Kintinentalna Spedicna (1986) 1 Lloyd's Rep 49, 53 (Hobhouse J) (Girvin, s. 39, dn. 55).

Eğer organizatörün ücreti, gerçek maliyet (*actual cost*) üzerinden komisyon şeklinde belirleniyorsa bu, organizatörün taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket ettiğini gösterir (Marston Excelsior Ltd. V Arbuckle Smith &Co (1971 2 Lloyd's rep 306 (CA-310-311 (Denning MR (Girvin, s. 39, dn. 54)

<sup>261</sup> Girvin, s. 39; Ayrıntılı bilgi için bkz. Glass ss. 27 vd.

<sup>262</sup> Amerikan Hukuku'nda USCOGSA'ya göre kural olarak taşıyan değildirler. (Prima US Inc. v. Panalpina Inc., 223 F. 3d 126, 2000 AMC 2897 (2dCir 2000) nak. Schoenbaum, s. 535).

---

Kural olarak eşyanın mahiyetini taşıyan belirlenmiş taşıma işleri organizatörünün araştırma yapma yükümlülüğü olmasa da; (Ward v. Baltimore Stevedoring Co, 437 F. Supp 941, 1978 965 (ED Pa. 1977) nak. Schoenbaum, s. 535) konişmentoyu düzenleyen kişi ise bildiği ya da bilmesi gereken tehlikeli eşyayı konişmentoda belirtmelidir (Prima US Inc. v. Panalpina Inc., 223 F. 3d 126, 2000 AMC 2897 (2dCir 2000) nak. Schoenbaum, s. 535).



## İKİNCİ BÖLÜM

### KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMLERİ

#### I. TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

##### A. Gemiye Sefere (Denize, Yola, Yüke) Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

###### 1. Genel Olarak

Kırkambar sözleşmesinde taşıma aracı olan gemi taşıyan tarafından belirlenir fakat taşıyan bu konuda tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermek ve taşınacak eşyanın hasar görmeden varna limanına ulaştırılabilmesini sağlayacak nitelikte bir gemi ile taşıma yükümlülüğünü yerine getirmelidir. Bunun için geminin sefere (denize, yola ve yüke<sup>263</sup>) elverişli olması gerekir. Her tür navlun sözleşmesi bakımından geçerli olan taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü Türk Ticaret Kanunu'nun 1019. maddesinde düzenlenmiştir<sup>264</sup>.

---

<sup>263</sup> Çalışmada bu üç yükümlülüğü kapsayacak şekilde sefere elverişlilik kavramı kullanılacaktır. Sefere elverişlilik, başlangıçtaki elverişlilik olarak da adlandırılır. Nihat Taşdelen, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu", **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan**, C.I, Beta Yay., ss. 939-959, s. 939.

<sup>264</sup> Lahey Kuralları'nda taşıyan; geminin denize (m.III/1/a), yola (m.III/1/b), yüke (m.III/1/c) elverişli olmamasından ve eşyaya gelen zarardan sorumlu tutulmuştur. Taşıyanın sorumlu tutulamayacağı haller ise Kurallar'ın IV. maddesinde belirtilmiştir. Maddenin birinci fıkrasına göre taşıyan; geminin yola ve yüke elverişli olmaması nedeniyle ortaya çıkan hasar ve ziyadan, bu zararların meydana gelmemesi için tedbirli bir taşıyanın alması gereken tüm önlemleri aldığı ve tedbirli bir taşıyan gibi davrandığını ispat etmesi halinde sorumlu tutulmayacaktır. Taşıyanın bu madde uyarınca sorumlu tutulmamasını sağlayacak diğer bir husus, taşıyanın zararın sonraki elverişsizlikten meydana geldiğini kanıtlamasıdır (Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 57; Bülent Sözer, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler", Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayısı, Ocak 2006, ss. 301-338, (Öneriler), s. 311). Maddenin ikinci fıkrasında ise taşıyan ve geminin sorumlu tutulamayacağı haller on yedi bent halinde düzenlenmiştir. Lahey Kuralları'nın IV/5 maddesinde ise taşıyanın sorumluluğunun sınırı belirlenmiştir.

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden sorumluluğu ve mutlak sorumsuzluk hallerine ilişkin özel bir hükme yer verilmemiştir (Kender, Çetingil, s. 137). Taşıyanın ziya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumlu olduğu belirtilmiştir (m.V/1).

İngiliz Hukuku'nda da taşıyan gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü altındadır; yüke elverişlilik (*cargoworthiness*) sefere elverişlilik kavramı içinde değerlendirilir (Chuah, s. 169-171; Ping-fat, ss. 35 vd.). Sefere elverişsizlikten kaynaklanan zararı ispat yükü, genel kurala uygun olarak iddia edendedir. İddia sahibi, geminin sefere elverişli olmadığını ve zararın bu elverişsizlik nedeniyle ortaya çıktığını kanıtlamalıdır (Chuah, s. 172).

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü, kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümü olan deniz yolu ile eşya taşıma yükümlülüğünün yerine getirmesine yönelik bir yan edim yükümüdür. Bu yükümlülük TTK m.1019'dan doğmaktadır, ancak bu maddeler olmasa dahi MK m.2 ile TTK m.20/II'den yola çıkarak da taşıyanın yan edim niteliğinde bir özen yükümlülüğü altında olduğu sonucuna ulaşmak mümkündür<sup>265</sup>. Yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde ifa menfaati zedelenen taşıtan; eşyayı teslimden kaçınabilir, BK m.106/II'de yer alan haklarını kullanabilir<sup>266</sup>.

## 2. Gemiye Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

TTK m.817/T'e göre tamamıyla anormal tehlikeler hariç olmak üzere; tekne, genel donanım, kazan, makine gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumdaki gemi denize elverişli gemi sayılır. Geminin denize elverişliliği teknesi ve tüm esaslı teknik donanımının (telsiz, pusula, borda evrakı, harita ve benzeri her türlü zaruri teknik donanımın) elverişli olmasını gerektirir<sup>267</sup>. Akıncı doğru olarak; makine, kazan gibi kısımların teknenin bütünleyici parçası (mütemmim cüz'ü) olduklarından ötürü ayrıca belirtilmelerinin gereksiz olduğuna çünkü teknenin elverişliliğinin bunların elverişliliklerini de kapsayacağına işaret etmektedir<sup>268</sup>.

---

Tasarı'da tüm navlun sözleşmelerinde taşıyanın gemiyi sefere elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü olduğu belirtilmiş (Tasarı m.1141/I) ve yola, yüke, denize elverişliliğin ne anlama geldiği kavramsal olarak bir maddede (Tasarı m.932) düzenlenmiştir. Söz konusu maddede "deniz" yerine "su"dan bahsedilmiş olmasına rağmen "denize elverişlilik" kavramı korunmuştur. Gerekeç'e de bunun nedeni olarak Türk denizciliğinde yerleşmiş bir terim olması gösterilmiştir.

<sup>265</sup> bkz. B. Sözer, Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, ss. 24 vd.; İzveren, Franko, Çalık, s. 238.

<sup>266</sup> krş. Wüstendörfer, s. 243; Abraham, s. 149; Schlegberger-Liesecke, §559, N.2 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s.17, dn. 2.

<sup>267</sup> Teknik bilgi gerektiren bu konular 1.3.2010 tarihinde 2010/193 sayılı Tüzükle yürürlükten kaldırılan 11.2.1948 tarihli Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük'te düzenlenmişti. Bu Tüzüğün 11–20. maddelerinde geminin teknesi; 21–23. maddelerinde ise geminin makine, kazan ve sair donanımının durumu hakkında hükümlere yer verilmişti. Ayrıntılı bilgi için bkz. B. Sözer, Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, ss. 35 vd.; Taşdelen, ss. 941, 942; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, ss. 53 vd.

<sup>268</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s 96.

TTK m.817/I'de geçen “tamamıyla anormal tehlikeler hariç” ibaresinin bu tür tehlikelerden taşıyan zaten sorumlu tutulamayacağı için gereksizdir<sup>269</sup>. Tamamıyla anormal tehlike, tedbirli bir taşıyanın öngöremeyeceği tehlikelerdir. Yılda birkaç defa da olsa görülen fırtına gibi kötü hava şartları tamamıyla anormal tehlike olarak değerlendirilemez<sup>270</sup>. Bununla birlikte küresel ısınmanın sonucu olarak yaşanan doğa olaylarının etkilerinin arttığı, dalga boylarının ve kuvvetlerinin yüzde 40'lara varan oranda arttığı bilinmektedir. Bu durumda daha önce bilinen fırtınanın karşılaşılan fırtına ile aynı güce sahip olmaması beklenebilir ve fırtına anormal tehlike sayılır.

### 3. Gemiye Yola Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

TTK m.817/II'ye göre tamamıyla anormal tehlikeler hariç olmak üzere; denize elverişli olan gemi teşkilâtı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilecek niteliklere sahipse yola elverişli gemi sayılır. Aynı maddenin son fıkrasına göre 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun<sup>271</sup> hükümleri saklıdır.

Maddede ifade edildiği gibi taşıyan, geminin yapacağı yolculuğa yeter miktar, cins ve kalitedeki yakıt, yağ, su ve kumanyasını tam olarak sağlamakla yükümlüdür. Sonraki limandan tamamlayacağını tasarlayarak yola çıkan gemi sefere elverişsizdir. Kumanyanın yeterli miktar ve kalitede olması gerekir. Kumanya yalnızca yiyecek, içecek değildir; mutfak malzemeleri, ilaç, tıbbi alet ve diğer malzemeyi de kapsar<sup>272</sup>.

Gemide eşyanın yüklenmesi için gerekli cihaz ve tesisatın bulunması gerekir. Bu gereklilik, sözleşmede eşyanın taşıtan tarafından yükleneceği yazsa da ortadan kalkmaz. Yükleme araçları bakımından yetersiz olan gemi sefere elverişsiz sayılır. Eşyanın yüklenmesi sonucu geminin hareket edememesi ya da devrilmesi veya eşyanın geminin dengesini bozacak derecede fazla yüklemesi veya yanlış istiflenmesi

---

<sup>269</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 98.

<sup>270</sup> Yrg. HGK, 26.5.1963 Okay, s. 90; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 18.

<sup>271</sup> R.G. 14.6.1946 T. 6333 S.

<sup>272</sup> Tütüncü, s. 6; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 100.

durumunda gemi sefere elverişsiz sayılır<sup>273</sup>. Yükleme araçlarının yeterli olması vinçlerin mutlaka gemide bulunmasını gerektirmez ancak, yükleme ve boşaltma esnasında gemide bulunması gerekli araçların yer alması gerekir.

Gemide zorunlu belgelerin bulunmaması<sup>274</sup> veya gemi adamlarının yetkin ve yeterli sayıda olmaması da gemiyi sefere elverişsiz kılar. Bu konuda Gemi adamları Yönetmeliği'nde<sup>275</sup> yer alan hükümlere uyulmalıdır. Adı geçen yönetmeliğe göre gemi adamları; geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini ifade eder (m.4/b.32). Taşıyan, kendi adamları ve gemi adamları yanında, gemiyi yola hazır hale getirmek için kullandığı diğer ifa yardımcılarını da özenle seçmek yükümlülüğü altındadır. Aksi takdirde BK m.100'e göre sorumlu olur<sup>276</sup>.

#### **4. Gemiye Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü**

TTK m.1019/I'e göre; soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere ambarları eşyayı kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli olan gemi yüke elverişli gemi sayılır. Taşıyan eşyanın konulacağı ambarları eşyayı kabule, taşımaya ve muhafazaya uygun şekilde bulundurmalıdır. Elverişliliğin belirlenmesinde eşyanın özellikleri dikkate alınır. Birbirinden farklı pek çok eşya taşıyacak olan kırkambar taşıyanının yüke özen yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için tüm eşyanın nitelikleri hakkında bilgi sahibi olması gerekir. Eşyanın niteliği icabı soğutma tesisatı bulunan yerde taşınması gerekiyorsa soğutma tesisatını yolculuk boyunca çalışır durumda bulundurmalıdır. Soğutma tesisatından anlaşılması gereken, eşyanın zıya ve hasara uğramaması için gerekli ısıda muhafazasını sağlayacak ısı tesisatıdır. Bu nedenle soğutma yanında ısıtma tesisatı da bu kavrama dâhildir.

---

<sup>273</sup> Taşdelen, s. 943; Okay, s. 92; B. Sözer, Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, ss. 50, 51; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 55; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 101, 102.

<sup>274</sup> Chuah, ss. 168, 169.

<sup>275</sup> R.G. 31.7.2002 T. 24832 S.

<sup>276</sup> Burak Adıgüzel. "Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi", **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. III, S. 2, 2008, ss. 291 – 332, (Yardımcılar), s. 306; B. Sözer, Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, ss.47-49; Chuah, ss. 168, 169.

Taşıyan eşyanın istifine de özen göstermelidir. İstif eşyanın özelliklerine uygun yapılmalıdır. Bu konuda; ısı, nem ve ambarda veya diğer taşıma bölümlerinde bulunan, yanına ya da civarına istif yapılacak eşyanın özellikleri de dikkate alınmalıdır. Diğer yandan istif seferin emniyetini tehlikeye düşürmemelidir. Şayet kabin, taşıma elemanının, örneğin konteynerin içindeki eşyanın istifi taşıtana aitse, taşıyan yalnızca konteyneri taşımayı taahhüt etmişse ve zarar konteynere hatalı istifledikten meydana gelmişse taşıyan sorumlu tutulamaz<sup>277</sup>.

Bir yolculuk sırasında daha önceki limanda yüklenen eşyanın yeni yüklenen eşya nedeniyle zarara uğraması halinde istif kusurundan ve bu durumda taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğünü ihlal ettiğinden söz edilir. Yeni yüklenen eşyanın zarar görmesi halinde ise taşıyan sefere elverişsizlikten dolayı sorumlu olacaktır<sup>278</sup>.

## **5. Taşıyanın, Geminin Sefere Elverişli Olmamasından Doğan Sorumluluğu**

Taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmaması nedeniyle doğacak zararlardan taşıtana ve eşyayla ilgili kişilere karşı sorumludur. Taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden dolayı meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için öncelikle yapılacak sefer açısından geminin denize, yola veya yüke elverişsiz olması gerekir. Bundan başka bir zarar ortaya çıkmış olmalı ve elverişsizlik ile zarar arasında illiyet bağı bulunmalıdır. Davacı taşıtan veya eşyayla ilgili kişi, bu üç unsuru ispat etmelidir. Dördüncü ve son unsur ise taşıyanın kusurlu olmasıdır, taşıyan kusuru bulunmadığını ispat etmelidir (BK m.96).

Zarar; taşıyanın asli edim yükümü olan taşımayı hiç ifa etmemesi veya teslimde gecikmesi ya da eşyanın ziyaa veya hasara uğraması şeklinde ortaya çıkmış olabilir. Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü; geminin beklenebilir, öngörülebilir tehlikelere karşı hazırlanması için gereken özeni

---

<sup>277</sup> Yrg 11. HD 10.6.2002 E. 2002/2171 K. 2002/5870 (<http://www.kazanci.com.tr>).

<sup>278</sup> B. Sözer, Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, s. 54.

göstermesini gerektirir. Denizcilik teamüllerine göre geminin yolculuk sırasında kendi olanaklarıyla giderebileceği arıza ve noksanlıklar gemiyi sefere elverişsiz saymaya yetmez<sup>279</sup>. Bu nedenle yolculuk başlamadan önce bilinen fakat geminin sefer sırasında kendi imkânlarıyla giderebileceği bir eksiklik her nasılsa giderilememiş ve bir zarar meydana gelmişse taşıyan, TTK m.1061 ve devamı maddelerine göre sorumlu olacaktır. Eksikliğin bu niteliğinin belirlenmesinde denizcilik teamülleri esas alınır.

TTK m.817/I'de yer alan "tamamen anormal tehlikeler hariç" ifadesini Yargıtay'ın belirttiği gibi mücbir sebepler olarak anlamamak gerekir<sup>280</sup>. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bir rotada yılın bazı zamanlarında mücbir sebep olarak nitelendirilebilecek kötü hava koşullarıyla karşılaşılabilmesine rağmen taşıyan bu şartlar açısından denize elverişli olmayan bir gemiyle sefere çıkmışsa zarar her ne kadar mücbir sebepten ileri gelse de, taşıyan sefere elverişsizlikten sorumlu olur çünkü burada öngörülebilir bir durum mevcuttur.

Sefere elverişsizlik; yüklemenin başlangıcından geminin yola çıktığı, ilk manevrayı yaptığı ana kadar geçen sürede var olan elverişsizliktir. Elverişsizliğin sonuçlarının daha sonraki bir zamanda çıkmış olması durumunda da ortaya çıkan zarar ve taşıyanın sorumluluğu sefere elverişsizlik hükümlerine tâbi olur<sup>281</sup>. Örneğin

---

<sup>279</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 105 vd.; İzveren, Franko, Çalık, s. 238; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 177.

<sup>280</sup> Yargıtay da bir kararında;

*"TTK.nun 817/I. maddesinde geminin, denize ve yola elverişli sayılabilmesi için "anormal olanlar hariç" bütün tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olmasının aradığına göre, anormal tehlikenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerekir. Taşıyana, geminin denize ve yola elverişli ve ambarlarının yükü kabule, taşımaya elverişli tutma mükellefiyeti getiren TTK.nun 1019. maddesi hükümleri de birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın özen borcunun daha ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir. Yine, hatalı istifin de yol açacağı elverişsizlikten taşıyanın sorumlu olacağı nazara alındığında, taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli halde bulundurması, aldığı yükün özelliklerin uygun istifleme yapması ve yine, o sefere mahsus diğer alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur;*

*Bu açıklamalardan sonra somut olaya dönülecek olunursa, geminin en fazla 5-6 şiddetindeki deniz koşullarından battığı anlaşılmaktadır. Bu şiddette ki deniz koşullarının mücbir sebep teşkil edecek koşullar olmadığı ortadadır."*

diyerek olağan dışı halin mücbir sebep anlamında kullanıldığını belirtmiştir. Yrg. 11.HD 25.1.2001 E. 2000/8805 K. 2001/438 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>281</sup> Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 56; Tekil, Deniz Hukuku, s. 273; Taşdelen, ss. 945 vd.; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 175.

henüz yolculuk başlamadan karaya oturan geminin sefere elverişsiz olduğu kabul edileceği gibi ambarlarının başlangıçta yüke elverişli olmaması nedeniyle yolculuk sırasında su almasından dolayı ortaya çıkan zarar da sefere elverişsizlikten kaynaklanır. Elverişsizlik, gemiye kabul edilen her eşya için yeniden değerlendirilir<sup>282</sup>. Yolculuğun mesafesi, yolculuğun yapıldığı deniz, taşınan eşya ve diğer şartlar sefere elverişliliğin her olayda yeniden ele alınmasını gerektirir. Bu nedenle sefere elverişlilik nisbi bir kavramdır<sup>283</sup>.

Sefere elverişliliğin her eşya için tekrar değerlendirilmesi kırkambar sözleşmeleri açısından önem taşır. Örneğin Mersin’de yüklenen eşya İzmir limanında gemi beklerken soğutma tertibatının arızalanması sonucu zayi olursa burada ticari kusur vardır ve elverişsizlik sonradan meydana geldiği için taşıyan TTK 1061 vd. maddelerine göre sorumlu olacaktır. Bu bozuk soğutma tertibatı nedeniyle İzmir’de yüklenen eşyanın zayi olması durumunda ise o eşya açısından yüke elverişsizlik söz konusu olur (TTK m.1019)<sup>284</sup>.

Diğer yandan yukarıdaki örnekte, henüz gemi İzmir limanından yola çıkmadan önce, yan yana istiflenen eşyalardan Mersin’de yüklenen, İzmir’de yüklenenin hasar görmesine neden olursa, taşıyan TTK m.1019’a göre; İzmir’de yüklenen Mersin’de yüklenene zarar verirse TTK m.1061 ve 1062’ye göre sorumlu olur. Sefere elverişsizlikten ötürü meydana gelen zararın tespiti ve ihbarı konusunda TTK m.1065 ve devamındaki hükümler uygulanır.

Geminin sefere elverişsizliği konusunda taşıyan, TTK m.20/II ve 1019 uyarınca hafif ihmalinden dahi sorumludur. Geminin sefere elverişsiz sayılmasını

---

Öğretide bir görüş yalnızca yükleme anı ile yolculuğun başlangıcı anındaki elverişsizliğin sefere elverişsizlik olarak kabul edilmesi gerektiğini bu iki an arasındaki sürede sefere elverişsizlikten söz edilemeyeceğini savunan görüş katıldığım hâkim görüş tarafından kabul edilmemektedir. (bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 176, 177)

<sup>282</sup> Ayşe Nur Tütüncü, Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliği Dolayısı ile Taşıyanın Sorumluluğu, 1985, s. 15 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi); Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 55.

<sup>283</sup> Taşdelen, ss. 946, 947; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, ss. 53 vd; Tekil, Deniz Hukuku, s. 275; Kender, Çetingil, s. 111

<sup>284</sup> Aynı duruma başka bir örnek için bkz Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s.56

gerektirecek eksikliğin taşıyanın kusuruyla meydana gelmiş olması şart değildir<sup>285</sup>. Taşıyan, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermemesi durumunda kusurlu sayılır. Bu objektif ölçüte uygun dikkat ve özeni göstermiş olmasına rağmen arıza ve eksikliği fark edememişse kusurlu sayılmaz. Nitekim TTK m.1019/II'ye göre taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermiş olmasına rağmen eksikliği yolculuk başlayana kadar yapılan muayenelerde tespit edememişse sorumluluktan kurtulacağı ifade edilmiştir (TTK m.1019/II). Yargıtay kuşkulu durumun taşıyan aleyhine yorumlanacağını belirtmiştir<sup>286</sup>. Diğer bir deyişle burada hukuki niteliği itibariyle, garanti değil, kusur sorumluluğu mevcuttur<sup>287</sup>. Kusur elverişsizliğin tespiti hususunda tedbirli bir taşıyanın gösterdiği özenin gösterilip gösterilmediği noktasındadır<sup>288</sup>. Aynı esas Tasarı'da da korunmuştur (Tasarı m.1141<sup>289</sup>).

TTK m.1116/I'e göre sefere elverişsizliği düzenleyen 1019. madde emredici hüküm olduğundan, konişmentolu taşımalarda, taşıyanın kusur derecesini hafifleten, sorumluluğunu tamamen ortadan kaldıran veya daraltan anlaşmalar, konişmento kayıtları geçersizdir<sup>290</sup>. Bu nedenle taşıyanın hafif ihmalinden ötürü sorumlu olmayacağı kararlaştırılmaz. Dolayısıyla BK m.99 hükmünün uygulanması söz konusu olmaz. Burada taşıyanın elverişsizliği fark edememesi konusunda kusurlu olduğu kabul edilir (BK m.96). İspat yükünü tersine çeviren anlaşmalar TTK m.1116/II uyarınca hükümsüzdür. Bu nedenle taşıyan kusuru bulunmadığını kanıtlamalıdır<sup>291</sup>.

<sup>285</sup> Okay, s. 184.

<sup>286</sup> Yrg. 11 HD E. 1981/3734K. 1981/4110 T. 1.10.1981; Y11.HD 26.2.1982 E. 1982/448 K. 1982/783(<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>287</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 322; Çağa, Kender, 2. Cilt, s.177

<sup>288</sup> Bu nedenle özen yükümlülüğü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu mevcuttur (Sözer, Öneriler, s. 310.)

<sup>289</sup> Taşıyanın; gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü

MADDE 1141 – (1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.

(2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.

<sup>290</sup> Bu hüküm nisbi emredici olduğundan taşıyan aleyhine şartlar geçerlidir.

<sup>291</sup>“TTK.nun 817 nci maddesi hükmü gereği olarak ilgili makamlardan alınan belgenin ibrazı, taşıyanın bu özen borcunu gereği gibi yerine getirdiğinin kabulü için yeterli değildir. Taşıyan bu özen borcunu usulü dairesince ve fiilen yerine getirdiğini isbat etmek zorundadır.” Yrg. 11 HD. 25.1.1985 T. 1985/74 E. 1985/163 K. (Doğanay, s. 2747, dn. 16).



Taşıyan, adamları ve ifa yardımcılarının sefere elverişsizlikteki kusurlarından dolayı BK m.100'e göre sorumludur. Burada taşıyanın TTK m.1061'de düzenlenen sorumluluğuyla ilgili olan TTK m.1062 uygulanmaz.

Taşıtanın geminin sefere elverişsiz olduğunu bilmesine rağmen eşyayı yüklemesi ve bu eşyanın zarar görmesi halinde tazminat talep edip edemeyeceği tartışılmıştır. Bir görüşe göre bu durumda taşıyanı sorumlu tutmak hakkın kötüye kullanılması yasağı ile bağdaşmaz<sup>292</sup>. Diğer görüşe göre taşıtanın eşyayı yüklemesi elverişsizliği kabul ettiği anlamına gelmez, çünkü emredici hükmün aksine kayıtlar geçersizdir<sup>293</sup>. Kanımca; TTK m.1116/I/b.5 (ve ayrıca BK m.99/I) uyarınca taşıyanın sorumluluğunun kaldırılması veya daraltılmasına ilişkin şartlar hükümsüz olduğundan bu durumda da taşıtanın tazminat talep etmesi mümkündür. Elverişsizliği bilmesine rağmen eşyayı yükleyen kişinin davranışını zarara razı olması şeklinde görerek tazminat miktarında indirim gitmek de (BK m.44, MK m.5, BK m.98/II uyarınca kıyasen) aynı nedenle mümkün değildir.

Taşıyanın sefere elverişsizlikten dolayı sorumluluğu genel hükümlere tabidir, taşıyan yoksun kalınan kâr dâhil tüm zarardan sorumludur. Taşıyanın sorumluluğunun sınırı, TTK m.1112 ve 1113'de yalnızca m.1061'e atıf yapıldığından ötürü, eşyanın piyasa değeri değildir. Tazminatın azami sınırı TTK m.1114'e göre belirlenir<sup>294</sup>. Taşıtan veya yükleten kasıtlı olarak eşyanın cins veya değerinin konişmentoda yanlış belirtilmesine neden olmuşlarsa taşıyan sorumluluktan kurtulur (TTK m. 1064)<sup>295</sup>.

---

<sup>292</sup> Taşdelen, s. 952.

<sup>293</sup> Okay, s. 190.

<sup>294</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 361; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 183; Taşdelen, s. 955

<sup>295</sup> Okay, ss. 188, 189; Wüstendörfer, 266, Prüssmann 771, 773 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 162, 182; Zeynep Demirçivi Mineliler, "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", **Prof.Dr.Ünal Tekinalp'e Armağan**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., İzmir, 2007, ss. 957-984, s. 951.

## B. Konişmento Düzenleme Yükümlülüğü

### 1. Konişmento Düzenleme Yükümlülüğünün Hukuki Niteliği ve Konişmento Kavramı

Taşıyan, eşyayı teslim aldıktan ya da gemiye yükledikten sonra, yükletenin talebi üzerine konişmento (İng. *bill of lading*, Alm. *Konnossement*, İta. *polizza di carico*)<sup>296</sup> düzenlemek ve onu yükletene teslim etmek yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülük Kanuna ve sözleşmeye dayanan bir yan edim yükümüdür. Taşıyanın konişmento düzenlemekten kaçınması halinde yükletenin ihtiyati tedbir kararı aldırması, diğer taşıtanların hakları göz önünde bulundurulduğunda mümkün görülmemektedir<sup>297</sup>. Yükletenin talep ve dava hakkını kullanabilmesi için üzerine düşen edimi yerine getirmesi, eşyayı taşıyana veya temsilcisine taşınmak üzere teslim etmesi gerekir.

Konişmento, eşyanın denizde taşınması süresince, ondan maddi olarak yararlanılması amacıyla yaratılmış bir kıymetli evraktır<sup>298</sup>. Konişmento öğretide<sup>299</sup>,

---

<sup>296</sup> Konişmento teriminin; tanımak anlamına gelen Latince *cognoscere* kelimesinden geldiği belirtilmektedir (Hans Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Tübingen, 1950, s. 295 nak. Aydın Zevkliler, “Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları”, **İmran Öktem'e Armağan**, Ankara, 1970, (Konişmento), ss. 525-568, s. 528; İzveren, Franko, Çalık, s. 213; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 65; Gülüm Bayraktaroğlu Özçelik, “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerinde Uygulanacak Hukuku'nun Tespiti”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl 66, S. 2, 2008, Ankara, ss. 57-73, s.58, dn.1; Wüstendörfer H. 1950, s. 295 nak. İzveren, franko, Çalık, s. 213), İlknur Uluğ, “Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği”, **Hüseyin Ülgen'e Armağan, I. Cilt**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 783-803, s. 784.

<sup>297</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 68.

<sup>298</sup> Bir nüshası bulunan en eski konişmentonun 1538 yılında düzenlendiği belirtilmektedir (Sir Patrick Devlin, *Navlun Mukaveleleri, Konişmento ve Deniz Sigorta Poliçelerinin Tefsirinde Gözetilecek Prensipler*, İ.H.F.M., C.XX, S.1-4, s. 241 vd. nak. Zevkliler, Konişmento, s. 527). Diğer bir kaynağa göre modern konişmento MS. 11. YY'da doğmuş Akdeniz ticaretinde önemli bir görev ifa etmeye başlamıştır. Konişmentonun tarihsel gelişimi için bkz. Chester B. Jr. Mc Laughlin, **Evolution of the Ocean Bill of Lading**, 35 Yale L.J. 548 (1925-1926) (<http://heinonline.org> (30.10.2009), ss. 550 vd.

<sup>299</sup> “Konişmento muhtevasını teşkil eden malların belirli bir yere kadar taşınmak üzere teslim alındığını bildiren ve yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından tanzim edilip yükletene verilen, emtiayı temsil eden bir kıymetli varakadır.” (Zevkiler, Konişmento, s. 530)

“Konişmento, taşıyan veya onu temsilen kaptan (yahut yetkili bir acente) tarafından tek taraflı olarak düzenlenen ve yükün taşınmak üzere teslim olunduğu ikrarını (taşındıktan sonra) varma limanında senedin hak sahibi görünen hâmiline, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü ihtiva eden kıymetli bir evraktır.” (Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 65).

“Konişmento, taşıma sözleşmesini tevsik eden, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir ki, bununla taşıyan eşyayı, ancak onu temsil eden bu

hukuki metinlerde<sup>300</sup> değişik şekillerde tanımlanmıştır. Bu tanımlardan da yararlanarak konişmentoyu; yükletenin talebi üzerine taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenen, içeriğinde belirtilen eşyanın gemiye yüklendiğini veya yüklenmek üzere teslim alındığını gösteren, hâmiline, iadesi karşılığında eşyanın teslimini talep hakkı tanıyan, eşyayı temsil eden ve taşıma sözleşmesini belgeleyen bir kıymetli evrak olarak tanımlamak mümkündür. Bu tanımdan anlaşıldığı gibi konişmento eşyayı temsil eden bir kıymetli evraktır. Hâmiline bir talep hakkı ve eşyanın vasıtalı zilyetliğini kazandırır. Nedenlerini aşağıda açıklayacağımız bu tespitler; kırkambar sözleşmesinin taraflarının ve ilgili kişilerinin konişmentoya dayanan hak ve yükümlülüklerini tespit etmek bakımından önem taşır.

## 2. Konişmentonun Hukuki Niteliği

Konışmento bir kıymetli evraktır<sup>301</sup> ancak hâmile, önceki cirantalara müracaat imkânı tanımaz (TTK m.743/II). Konışmento hâmilî eşyaya gelen zararın tazminini yalnızca taşıyandan talep edebilir<sup>302</sup>. Bu nedenle konişmentonun cirusunun, temlik ve teşhis işlevleri olsa da teminat işlevi eksiktir<sup>303</sup>.

---

*senedin iadesi karşılığında, teslim taahhüdü altına girer.”( Hakan, Karan, “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konışmento Arasındaki İlişki”, **BATİDER**, 2000, C. XX S.4 s. 153-165, s.155)*

<sup>300</sup> Lahey Kuralları’nda konişmentonun tanımına yer verilmemiştir. Hamburg Kuralları’nın I/7 maddesinde ise şu şekilde tanımlanmıştır; “*Konışmento;navlun sözleşmesini, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya yüklendiğini kanıtlayan ve taşıyanın, iadesi karşılığında eşyayı teslim etmek yükümlülüğü altına girdiği belgedir*”. Tasarı gerekçesinde açıklandığı gibi, Hamburg Kuralları’nda yer alan bu tanım Komisyon tarafından kabul görmüştür (Tasarı m.1228/I).

Tasarı m.1228/I’deki tanım şu şekildedir: “*Konışmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan, tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir ki, taşıyan eşyayı, ancak bu senedin ibrazı karşılığında teslimle yükümlüdür.*”

<sup>301</sup>Türk Ticaret Kanunu’nun 557. maddesinde ifade edildiği şekliyle kıymetli evrak; kendisinde içleşmiş olan hakkın senetten ayrı ileri sürülemediği ve devredilemediği senetlerdir. TTK m.743’de sayılan kıymetli evrak türleri içinde konişmentoya yer verilmiştir. Bu hükümler ile birlikte, Kanun’un Deniz Ticareti Kitabı’nda konişmentoya ilişkin maddeler göz önünde bulundurulduğunda konişmentonun bir kıymetli evrak olduğu açıkça görülür (Konışmentonun bir kıymetli evrak olduğu konusunda bkz. Karan, Elektronik Konışmento, s. 51; Özçelik, s.58; Zevkliler, Konışmento, ss. 532, 551; Yrg. 11 HD E. 1997/9447 K. 1998/1703 T. 13.3.1998 (<http://www.kazanci.com.tr>)).

<sup>302</sup>Kender, Çetingil, s. 134.

<sup>303</sup> Uluğ, s. 792.

Konişmentonun ciro edilebilir bir kıymetli evrak olduğu TTK m.743'de düzenlenmiştir<sup>304</sup>. Devir şekillerine göre koniştir; nama, emre ve hamiline olmak üzere üç şekilde düzenlenebilir. Taşıyan, nama yazılı koniştirtonun her hâmiline karşı kırkambar sözleşmesinden doğan def'ileri ileri sürebileceği için<sup>305</sup> nama yazılı koniştirto, tedavül kabiliyeti en az olan koniştirtodur<sup>306</sup>. Emre düzenlenmek istenen koniştirtoda, emre olduğunun, açıkça belirtilmesi gerekir<sup>307</sup>. Bu tür koniştirtoda senedi devralan kişiye karşı yalnızca senetten anlaşılabilen ve senedin hükümsüzlüğüne yol açan def'iler ileri sürülebilir (TTK m.737)<sup>308</sup>, kırkambar sözleşmesinden doğan fakat koniştirto metninden anlaşılmayan def'iler ise ileri sürülemez<sup>309</sup>. Koniştirto hamiline de düzenlenebilir. Aksi görüşte olan yazarlar

---

<sup>304</sup> Aynı maddede cironun şekli, hâmilinin hak sahipliği, koniştirtoyu elinde bulunduranın iade yükümlülüğü ve koniştirtonun iptali konularında poliçeye dair hükümlerin uygulanacağı; kambiyo senetlerine dair müracaata ilişkin hükümlerin ise kanunda açıkça belirtilmedikçe koniştirtoya uygulanmayacağı belirtilmiştir.

<sup>305</sup> Nama yazılı senetler belli bir şahıs namına yazılmış olan fakat emrine kaydı bulunmayan ve kanunen emre yazılı sayılmayan senetlerdir (TTK m.566). Kanunen emre yazılı olmasına rağmen "emre değildir" kaydı bulunan veya nama yazıldığı açıkça ifade edilmiş olan senetler de nama yazılı senet sayılır. Koniştirto ise kanunen emre yazılı kıymetli evrak değildir, nama yazılı olarak düzenlenebilir.

Nama yazılı senedin devri için yazılı temlik beyanı ve senedin teslimi gerekir (TTK m.559). Temlik beyanı BK m.162 vd. maddelerinde düzenlenen alacağın temliki hükümlerine göre yapılır (Hasan Pulaşlı, Kıymetli Evrak Hukuku, Adalet Yay., Ankara, 2009, s. 41). Bu nedenle taşıyan koniştirto hamillerine karşı kırkambar sözleşmesinden doğan def'ileri ileri sürebilir.

<sup>306</sup> TTK m.1108/IV'e göre nama yazılı koniştirtolarda yükleten ve koniştirtoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, eşyanın iadesi ya da teslimi için koniştirtonun ibrazına gerek yoktur, ancak koniştirto nüshası ibraz edilmeden iade veya teslim gerçekleşmişse taşıyan bu nedenle ortaya çıkabilecek zararları için teminat gösterilmesini isteyebilir. Bu tür koniştirtolarda gönderilen, ismi koniştirtoda belirtilmiş olan kişidir. Bazen taşıyan ya da kaptan namına (TTK m.1101/II) koniştirto düzenlenir. Bu sayede taşıyan, taşıtanla arasındaki hukuki ilişkinin mahiyetine göre eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir (İzveren, Franko, Çalık, s. 200).

<sup>307</sup> Koniştirto kanunen emre yazılı senet değil, iradi emre düzenlenebilecek senetlerdendir bu nedenle emre olduğunun açıkça belirtilmesi gerekir. (Fırat Öztan, **Kıymetli Evrak Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, s. 45; Zevkliler, Koniştirto, s. 547).

TTK m.736'ya göre emre yazılı olan veya kanunen öyle sayılan kıymetli evrak emre yazılıdır. Emre yazılı koniştirtoyu düzenleyen TTK m.1101'e göre; yükletenin talebi üzerine koniştirto gönderilenin emrine düzenlenebileceği gibi yalnızca emre olarak da düzenlenebilir. Yalnızca emre düzenlenmesi halinde yükletenin emrine düzenlenmiş sayılır. Koniştirtonun emre yazılı olması halinde yükleten, koniştirtonun tüm nüshalarını iade etmek şartıyla eşyanın kendisine teslimini talep edebilir (TTK m.1108/I).

Emre yazılı senetlerin devri ciro ve teslim ile gerçekleşir, koniştirtoyu bu yolla devralan kişi eşyanın teslimini talep edebilir (TTK m.1102)Yrg HGK E. 1969/712 K. 1973/770 T. 10.10.1973 (<http://www.kazanci.com.tr>).

<sup>308</sup> Kıymetli evrak hukuku anlamında def'i hem teknik anlamda def'iye, hem hakkın mevcut olmadığına dair itirazları hem de tüm senet borçlularının savunmalarını kapsar. (Hayri Bozgeyik, "Kıymetli Evrakta Hakkın Doğuşu ve Borçlunun Def'ileri", **Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, Beta Yay., 2003, İstanbul, ss. 481-497, s. 489).

<sup>309</sup> Öztan, bu sonucu emre yazılı koniştirtonun kamu güvenine mazhar olması ile açıklamaktadır. Bkz. Öztan, s. 37.

bulunsa da<sup>310</sup>; kanımca konişmento, hâmiline düzenlenebilir<sup>311</sup>. TTK m.571/I uyarınca taşıyan, hâmile karşı konişmentonun hükümsüzlüğüne dair olan ve konişmento metninden anlaşılan def'ilerle ona karşı şahsen haiz olduğu def'ileri ileri sürülebilir. Kırkambar sözleşmesinden doğan fakat konişmento metninden anlaşılmayan def'iler ise sonraki iyiniyetli hamile karşı ileri sürülemez<sup>312</sup>.

Kıymetli evrak çeşitli açılardan sınıflandırılır. Bu ayrımlardan biri kurucu (ihdasi) – açıklayıcı (ihbari) kıymetli evrak ayrımıdır<sup>313</sup>. Katıldığım görüşe göre, konişmentonun düzenlenmesiyle daha önce var olmayan bir hak yaratılmış olmaz, yalnızca var olan hak kıymetli evraka bağlanmış olur ve hakkın kıymetli evraka dayanarak da ileri sürülebilmesi olanaklı hale gelir, ancak bu önceden var olan hakkın son bulunduğu anlamına gelmez, yalnızca kıymetli evraktan ayrı ileri sürülebilme imkânı donar. Bununla birlikte konişmento düzenlenmesiyle konişmento

---

<sup>310</sup> Poroy, Tekinalp, konişmentonun hâmiline düzenlenemeyeceğini savunmaktadır. Reha Poroy, Ünal Tekinalp. **Kıymetli Evrak Hukuku Esasları**, Vedat Kitapçılık., İstanbul, 2010, s. 90.

<sup>311</sup> Aynı görüşte; Zevkliler, Konişmento, ss. 532, 548; Tekil, Deniz Hukuku, s. 257; Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s.161; Uluğ, s. 794; İzveren, Franko, Çalık, s. 225; Vural Seven, “Konişmentonun Zıyayı Halinde Talep Edilebilecek Önleyici Tedbirler”, **Prof.Dr.Hüseyin Ülgen’e Armağan**, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 761-782, (Makale), s. 762, dn. 2.

TTK m.570’de yer alan düzenlemeye göre; metninden veya şeklinden, hâmili kimse o kişinin hak sahibi sayılacağı kıymetli evrak, hâmiline yazılı senet sayılır. TTK m.1101’de açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen (Demirkıran, TTK m.1101’de yer alan “aksi kararlaştırılmış olmadıkça” ifadesine dayanarak konişmentonun hâmiline de düzenlenebileceğini belirtmektedir (s.16); Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s.230) TTK’nın 570. maddesinden yola çıkarak gönderilen hanesinde “hamiline” ibaresi bulunan ya da hanenin boş bırakıldığı konişmento, hâmiline yazılı konişmento olarak kabul edilir (Pulaşlı, s. 58; Yeşilova, s. 50; Uluğ, s. 794). Hâmile yazılı senetlerin devri senet zilyetliğinin teslimi ile olur. Hâmiline yazılı konişmentonun zilyedi hak sahibi sayılır.

Tasarı’da konişmentonun; emre, nama, hâmile yazılı olarak düzenlenebileceği açıkça belirtilmiştir (Tasarı m.1228/III). Gerekçe’de, getirilen düzenleme ile İngiliz uygulamasından farklı olarak, nama yazılı konişmentoların da eşyayı temsil işlevine sahip olduğuna işaret edildiği dile getirilmiştir.

Hamburg Kuralları’nda; konişmentoda yer alan nama, emre veya hâmiline kayıtları, taşıyanı kayıt uyarınca hareket ederek eşyayı teslim etme yükümlülüğü altına sokar (m.I/7/son cümle) ifadesi yer almaktadır. Bu maddeden yola çıkarak Hamburg Kuralları’nda konişmentonun hâmiline düzenlenebileceğinin kabul edildiği söylenebilir.

Anglo-Amerikan Hukuku’nda da aynı yolla hâmiline yazılı konişmento düzenlenebilmektedir (Baughen, s. 6; Paul Todd, **Bills of Lading and Bankers’ Documentary Credits**, LLP, London, 1998, s. 12; Girvin, s. 59). İngiltere’de COGSA 1992 m. 1(2)(a) ve 5(2)(b)’ de konişmentonun hâmiline düzenlenebileceği açıkça belirtilmektedir.

<sup>312</sup> Öztan bu sonucu hâmiline yazılı konişmentonun kamu güvenine mazhar olması ile açıklamaktadır. Bkz. Öztan, s. 37.

<sup>313</sup> Bir kıymetli evrakın düzenlenmesiyle tamamen bağımsız bir hak meydana gelirse o kıymetli evrak ihdasi; daha önce var olan bir hak açıklanmakta, bildirilmekte ise kıymetli evrak açıklayıcıdır. Bazı hukukçular konişmentoyu açıklayıcı (Öztan, ss. 34, 35; Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s. 163; Bozgeyik, s. 482; Zevkliler, Konişmento, s. 532), bazıları ise kurucu kıymetli evrak olarak görürler (Yeşilova, s. 52; Poroy, Tekinalp, s. 41).

hâmili ile taşıyan arasında konişmento ilişkisi yaratılmış olur<sup>314</sup>, ancak bu durum kırkambar sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olması nedeniyle gönderilenin sahip olduğu hakkın konişmento ile açıklanıyor olmasını değiştirmez. Yaratılan konişmento ilişkisi daha önce var olan hukuki durumu açıklamakta ve var olan hakkın konişmentoyla talep edilebilmesini sağlamaktadır. Kaldı ki konişmento hamili ya kırkambar sözleşmesinde kararlaştırılır ya da bu sözleşmeden alınan yetki ile yükleten tarafından belirlenir.

Diğer bir ayırım kıymetli evrakın illi ya da mücerret olmasına göre yapılır<sup>315</sup>. Katıldığım görüşe göre, konişmentoyu yarı illi bir kıymetli evrak olarak kabul etmek gerekir nitekim konişmento navlun sözleşmesinden mücerret olsa da, TTK m.1110/II uyarınca teslim ya da yükleme olayına bağlıdır ancak, eşyanın hiç teslim alınmamış ya da yüklenmemiş olduğu, gönderilene karşı ileri sürülebilir çünkü hukukumuzda taşıyanın konişmento içeriğinden sorumluluğu *ex recepto*'dur<sup>316</sup>. Diğer bir ifadeyle konişmento borçlusunu, iyiniyetli olan hâmile karşı dahi senet içeriğinden anlaşılan hususların yanında, kanunda yer alan ilgili düzenlemelerden kaynaklanan itirazları ileri sürebilir<sup>317</sup>.

İnceleyeceğimiz bir diğer ayırım senette içleşmiş olan hakka göre konişmentonun dâhil olduğu sınıfın tespiti ve konişmentoda içselleşen hakkın hukuki niteliğidir. Kıymetli evrak sınıflarından birini emtia senetleri oluşturur. TTK m.744

---

<sup>314</sup> Karan, Elektronik Konişmento, s. 54.

<sup>315</sup> İllilikten kasıt kıymetli evrakın düzenlenmesine neden olan hukuki ilişkinin az ya da çok senetten anlaşılıyor olmasıdır. Mücerret senetlerde genellikle taraflar arasındaki hukuki ilişkinin niteliğinin anlaşılması mümkün olmaz. Konişmentonun illi olup olmadığı tartışmalıdır. Bazı yazarlar konişmentoyu illi (Pulaşlı, s. 31); bazıları yarı illi (Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s. 163; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 91; Kender, Çetingil, s. 133; İmregün de konişmentonun “bir dereceye kadar illi” bir kıymetli evrak olduğunu belirtmektedir. (İmregün, s. 528); Poroy ve Tekinalp'e göre yükleme olgusuna bağlıdır (s. 30); Uluğ, s. 790; Gürses, s. 272; Okay, s. 84), bazıları ise mücerret (Zevkliler, Konişmento, s. 532) bir kıymetli evrak olarak görür.

<sup>316</sup> Yeşilova, ss. 63 vd.; Kender, Çetingil, s. 133; Okay, s. 84.

<sup>317</sup> Uluğ, s. 790. Bu durum kıymetli evrak hukukunun hukuki görüntüye güven ilkesine aykırıdır (Yeşilova, s. 56).

1968 Visby Protokolü'nde, Hamburg Kuralları'nda, Alman Hukuku'nda ve Tasarı'da iyiniyetli hâmile karşı *ex scriptura* sorumluluk kabul edilmiştir (Bu konuyla ilgili bkz. Yeşilova, s. 57). Böylelikle konişmentonun yarı illi değil mücerret hale getirildiği<sup>317</sup> ve ticari itibarının artırıldığı ifade edilmektedir (Ergon Çetingil, “Alman Hukuku'na Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk “Skripturhaftung””, **Prof.Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Beta Yay, İstanbul, 2003, ss. 1-11, s. 2).

ve devamında düzenlenen emtia senetleri, taşıma senedi ve konişmento; bir emtianın antrepo, umumi mağaza veya taşıyıcıya teslimi üzerine düzenlenir. Bir görüşe göre emtia senetleri aynı hak içermez, içerdiği hak, aynı hak işlevine sahip bir alacak hakkıdır<sup>318</sup>. Öğretide bazı yazarlar konişmentoyu emtia senetlerine dâhil ederken<sup>319</sup>, diğerleri konişmentonun eşya üzerinde aynı hakkı değil, eşyayı talep hakkını içerdiğini, bu nedenle emtia senedi olmayıp, emtiayı temsil eden bir senet olduğunu savunurlar<sup>320</sup>.

Alman Hukuku'nda konişmentonun temsil ettiği eşya üzerinde ortaya çıkacak bir aynı hak uyuşmazlığı halinde nasıl bir çözümün uygulanması gerektiği konusunda iki teori<sup>321</sup> ileri sürülmüştür. Salt (veya mutlak<sup>322</sup>) teori olarak adlandırılan görüşe göre konişmento ile zilyetlikten ayrı bir aynı hak iktisabı biçimi kabul edilmiştir. Eşyanın taşıyana teslimi ile konişmento düzenlenmesinden sonra, eşya taşıyanın elinden rızası hilafına çıksa, konişmento hâmilinin vasıtalı zilyetliği son bulsa dahi, üçüncü kişi eşya üzerinde aynı hak iktisap etmedikçe konişmento hâmilinin ve konişmentoyu hâmilinden iyiniyetle<sup>323</sup> devralan kişinin aynı hak iktisabı

---

<sup>318</sup> Poroy, Tekinalp, s. 40; Pulaşlı, s. 26; Seven, Makale, ss. 772, 773.

<sup>319</sup> Uluğ, s. 790; Zevkliler, Konişmento, ss. 531, 551, 561; Bahtiyar, s. 62; Kubilay, Esentürk, s. 335.

<sup>320</sup> Hüseyin Ülgen, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya, **Kıymetli Evrak Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 261; Pulaşlı, s. 26; Demirkıran, s. 11; Gürses, s.273. Onan da konişmentonun eşyayı temsil eden bir senet olduğunu ve eşyanın vasıtalı zilyetliğini sağladığını belirtir (Samim Onan, “Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı”, **Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan**, Yıl 5, S. 1-4, 2000, s. 1- 12, (Yanlış Konişmento), ss. 1-2.); İzveren; Franko, Çalık da konişmentonun malı temsil eden bir senet olduğunu belirtir (s.235).

<sup>321</sup> Bunların yanında “nisbi teori” olarak adlandırılan bir teori daha vardır (bkz. Zevkliler, Konişmento, s. 555).

<sup>322</sup> Kender, Çetingil, s. 132; Zevkliler, Konişmento, s. 555.

<sup>323</sup> İyiniyet, Türk Özel Hukuku'nun genel ilkelerindedir. Bir kişinin iyiniyetinden söz edebilmek için o kişinin, bir hakkın kazanılmasına engel teşkil eden durumu bilmemesi ve somut olayın özelliklerine göre kendinden beklenen araştırmaları yapmasına rağmen engel durumu öğrenememesi gerekir. Türk Hukuku'nda iyiniyet Medeni Kanun'un 3. maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir;

*“Kanunun iyiniyete hukuki bir sonuç bağladığı durumlarda, asıl olan iyiniyetin varlığıdır. Ancak, durumun gereklerine göre kendisinden beklenen özeni göstermeyen kimse iyiniyet iddiasında bulunamaz.”*

Görüldüğü gibi, Maddenin ilk fıkrasına göre iyiniyet asıldır. Bir kişinin iyiniyetli olmadığını iddia eden ispat ile yükümlüdür. Maddenin İkinci fıkrasında; durumun gereklerine göre kendinden beklenen özeni göstermeyen kimsenin iyiniyet iddiasında bulunamayacağı belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle kimse kendi kusuruna dayanarak hak edinemez (*nemo auditur turpitudinem suam allegans*). (Seyfullah Edis, **Medeni Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri**, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., Ankara, 1992, s. 264.)

korunacaktır<sup>324</sup>. Mutlak teoriye göre anlaşma ve konişmentonun teslimiyle mülkiyet intikal eder, taşınır eşyanın teslimine gerek yoktur<sup>325</sup>. TTK m.1104 ve Eski MK m.889/III karşısında mutlak teorinin Türk Hukuku'nda geçerli olmadığı söylenir<sup>326</sup>. Yargıtay da konişmentonun eşyanın teslimi taahhüdünü içerdiğini, mülkiyeti ispat eden bir belge sayılamayacağını belirtmektedir<sup>327</sup>.

İkinci teori olan temsil teorisine göreyse konişmento ile aynı hak iktisabı, zilyetliğe bağlı olarak ele alınır<sup>328</sup>. Bu teoriye göre konişmentonun eşyayı temsil edebilmesi için hâmilinin taşıyan aracılığıyla eşyaya zilyet bulunması gerekir. Konişmento hâmilinin bu durumdaki zilyetliği vasıtalı asli zilyetlik, taşıyanın zilyetliği ise doğrudan zilyetliktir. Taşıyanın eşya üzerinde zilyetliği fer'i zilyetliktir. Mülkiyet hakkı; zilyetliğin havalesi değil, asli zilyetliğin devri ile intikal eder<sup>329</sup>. Dolayısıyla taşıyana ihbar gerekmez<sup>330</sup>.

Kanımca; konişmentoda içleşmiş olan, zilyetlik ve buna bağlı talep hakkıdır. Taşıyan eşya üzerindeki kanuni rehin ve hapis hakları nedeniyle fer'i zilyettir, konişmento hâmili eşyanın vasıtalı zilyetliğine sahip olur. Örneğin eşyanın maliki olmayan yükletene, onun emrine konişmento düzenlenip verilmesi halinde yükleten eşyanın maliki durumuna gelmez. Yalnızca konişmento sayesinde ve taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliği devam ettiği sürece eşya üzerinde vasıtalı zilyetliğe (MK m.975) sahip olur. Bunun sonucu olarak da eşyanın varma limanında kendisine teslimini talep edebilir. Bu arada konişmentoyu üçüncü bir kişiye devrederse, eşyanın vasıtalı zilyetliğini devretmiş olur. Yükletenin veya konişmento hâmilinin aynı zamanda eşyanın maliki olması durumunda da bu kişinin konişmentoyu devretmesiyle aynı hak devredilmiş olmaz. Aynı hakkın devredilebilmesi için konişmentoyu devreden ve devralanın bu konuda anlaşmış olmaları gerekir. Örneğin MK m.763/T'e göre

---

Bir kişinin iyiniyetinden bahsedebilmek için durumun özelliklerine göre kendisinden beklenen dikkat ve özeni göstermiş olması gerekir. Dikkat ve özenin gösterilmiş olup olmadığını hâkim takdir eder. (Jale Akipek; Turgut Akıntürk, **Türk Medeni Hukuku**, Beta, 2004, İstanbul, s.161) .

<sup>324</sup> Poroy, Tekinalp, s. 335; Karan, Sözleşme-Konışmento İlişkisi, s.158.

<sup>325</sup> Zevkliler, Konışmento, s. 555.

<sup>326</sup> Karan, Sözleşme-Konışmento İlişkisi, s.158.

<sup>327</sup> Yrg. TD 16.6.1945 45/885 E. 1445 K. (Zevkliler, Konışmento, s. 555, dn. 87).

<sup>328</sup> Poroy, Tekinalp, ss. 335, 336.

<sup>329</sup> Zevkliler, Konışmento, s. 556.

<sup>330</sup> Ertaş, s. 87; Karan, Sözleşme-Konışmento İlişkisi, ss. 158 vd.



taşınır eşyanın mülkiyetinin nakli için zilyetliğin devri gerekir. Emtia senetleriyle zilyetliğin devri, zilyetliğin havalesi<sup>331</sup> ile zilyetliğin devrinin kanun tarafından düzenlenmiş özel bir şeklidir. Konişmentonun devri ile eşya üzerindeki mülkiyet hakkının devri amaçlanıyorsa, tarafların mülkiyetin devri konusunda anlaşmış olmaları gerekir<sup>332</sup>. Aynı açıklamalar eşyanın rehnedilmesi konusunda da geçerlidir<sup>333</sup>. Bu görüş kimsenin sahip olduğundan fazlasını devredemeyeceği ilkesi (*nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse habet*) ile zilyetlik hükümleri içinde yer alan ve TTK m. 1104'ün atıfta bulunduğu MK m.957 ve m.980 hükümlerine uygundur. TTK m.1104 uyarınca konişmento düzenlenen eşyanın teslimi TTK m.1105 ve 1106 hükümleri saklı kalmak kaydıyla MK m.957 ve 980. maddelerinde düzenlenen sonuçları doğurur. MK m. 957'ye göre; emtiayı temsil eden kıymetli evrakın rehnedilmesiyle emtia üzerinde rehin hakkı doğar. MK 980. maddesine göre; taşıyıcıya teslim edilen eşyayı temsil eden kıymetli evrakın (konişmento) teslimi, eşyanın teslimi gibi sonuç doğurur, fakat eşyayı teslim alan iyiniyetli kişi ile konişmentoyu teslim alan iyiniyetli kişi arasında uyuşmazlık çıkması halinde eşyayı teslim alan iyiniyetli kişi tercih edilir. Eşyayı iyiniyetle teslim alanın tercih edilmesi MK m.988'de yer alan ilkenin özel bir uygulamasıdır<sup>334</sup>. Burada tercih olunan eşyayı teslim alanın zilyetliğidir. Eşyayı taşıyandan teslim alan kişi, rehin hakkı elde etmek amacıyla zilyetliği devralmışsa eşyanın vasıtasız fer'i zilyedi olur. Bu durumda başka bir yerde konişmentoyu eşyanın malikinden mülkiyeti kazanmak amacıyla devralan kişi bu devir daha sonra olsa dahi mülkiyeti kazanır. Nitekim bu durumda konişmentoyu devreden kişinin zilyetliği son bulmamıştır, halen mülkiyet hakkından ötürü eşyanın asli zilyedidir (MK m.974).

---

<sup>331</sup> Zilyetliğin havalesi vasıtalı zilyedin karşı tarafa, şeyi vasıtasız zilyetten teslim almasına gerek olmaksızın onun üzerindeki zilyetliği devretmesi amacıyla yapılan bir sözleşmedir. Ertaş, s. 86; Mary Zwahlen, "Zilyetliğin Havalesi", **Kubalı'ya Armağan**, İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yay., 1975, İstanbul, ss. 333-408, ss. 385, 400 vd.

<sup>332</sup> MK m.763/I'de taşınır mülkiyetinin devri için zilyetliğin devir gerekli görülmeğe de Türk-İsviçre Hukuku'nda genel kabul gören görüş taşınır mülkiyetinin devri sebebe bağlı bir hukuki işlem olduğu yönündedir.

<sup>333</sup> Anglo-Amerikan Hukuku'nda da Lickbarrow v. Mason (1791) davasında verilen karardan beri mahkemelerin kabul ettiği ticari örf-âdete göre konişmentonun cirosu ile zilyetlik yanında, tarafların anlaşmaları halinde, konişmentoda belirtilen eşya üzerindeki aynı haklar da eşyanın teslimine gerek olmaksızın devredilir. Ancak, örneğin mülkiyetin nakli konusunda anlaşma yoksa konişmentonun devri ile mülkiyet el değıştirmez (Girvin, s. 83). Bu hukuk sisteminde de ciro eden sahip olduğundan fazla hakkı ciro yolu ile devredemez (Baughen, ss. 7, 8; Hughes, s. 137).

<sup>334</sup> Ertaş, s. 87; Oğuzman, Seliçi, Özdemir, s. 74; Pulaşlı, ss. 34, 35.

Şayet eşya konişmentonun teslimi ile değil de zilyetliğin havalesi ile üçüncü bir kişiye devrediliyorsa, konişmentoyu teslim alanın tercih edilmesi gerekir<sup>335</sup>. Nitekim MK m.980 eşyayı teslim almaktan söz etmektedir.

Zevkliler, bu düzenlemenin ticari hayatın gereklerine uymadığını ve konişmentolar için de TTK m.771'e benzer bir hükmün kabul edilmesi gerektiğini, mutlaka malı elinde bulunduranın tercih edilmesi yerine ciro tarihi veya postaya verilme tarihine göre karar verilmesi gerektiğini belirtmiştir<sup>336</sup>.

### 3. Konişmentonun Düzenlenmesi

Düzenli hat taşımacılığında, kırkambar sözleşmesinin kurulmasını takiben genellikle yükletenin antetli kâğıdına basılı olan ve onun tarafından imzalanan yükleme notasındaki<sup>337</sup> (konışmento talimatı) bilgilere uygun şekilde konişmento taslağı düzenlenir. Düzenlenen bu taslağa taşıtanın temsilcisi olan yükletenin onay vermesinden sonra asıl konişmento düzenlenir ve gemiye yüklemenin tamamlanmasından, hatta geminin hareketinden sonra yükletene teslim edilir. Uygulamada genellikle yükleme ordinosu<sup>338</sup> düzenlenmez. Nitekim yüzlerce parça eşya için yükleme ordinosu düzenlenmesi daha sonra bunların karşılığında

---

<sup>335</sup> Ertaş, s. 88.

<sup>336</sup> Zevkliler, Konışmento, s. 568.

<sup>337</sup>Yükleme notasında taşıtan, yükleten, gönderilen ve eşyaya ilişkin bilgiler yer alır. Özellikle eşyaya ilişkin bilgilerin doğru ve eksiksiz verilmesi gümrük işlemleri bakımından da önemlidir.

<sup>338</sup> Yükleme ordinosu [kaptan makbuzu (*mate's receipt*), geçici (muvakkat) makbuz veya tesellüm makbuzu] eşyanın gemiye alındığını gösteren ve yetkili kaptan (*mate's receipt*) ya da rıhtım yönetimi tarafından düzenlenen (*dock's receipt*) ve yükletene verilen bir belgedir. Bunun bir örneği taşıyana verilerek eşyayı kontrol etmesi sağlanır. Daha sonra yükleme ordinosunun iadesiyle konişmento düzenlenir. Yükleme ordinosu kıymetli evrak değildir ve tedavül kabiliyeti yoktur, ancak eşyanın durumuna ilişkin bir ispat aracıdır (bkz.Karan, Elektronik Konışmento, s.69; Karan, Sözleşme-Konışmento İlişkisi, s. 157; Okay, s. 29, dn.109;İzveren, Franko, Çalık, s. 216; Yeşilova, ss. 30, 31).

Hamburg Kuralları'nın 18. maddesinde ise eşyanın taşınmak üzere taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren konişmento dışındaki belgelerin de navlun sözleşmesini ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını kanıtlayan prima facie evidence niteliğinde belge oldukları belirtilmiştir. Yükleme ordinosu da bu belgeler içinde yer alır.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda yükleme ordinosu (*mate's receipt veya dock's receipt*) *prima facie evidence* belgedir. Bu belge, taşıyan ya da acentesine ibrazı karşılığında konişmento ile değiştirilir. Emtia senedi (*document of title*) olarak kabul edilmemektedir (Girvin, s. 30. Heskell v. Continental Express (1950) Dockray, Thomas, s. 12).

1889 tarihli 'Factors Act'de emtia senedi olarak kabul edilebileceğine dair hüküm bulunmasına rağmen modern öğreti bunu kabul etmemektedir (Girvin, ss. 29, 30); Kennedy, s. 59.

konişmento düzenlenmesi zaman kaybına ve masrafa yol açmaktadır. Tesellüm konişmentosu da aynı gerekçelerle düzenlenmemektedir<sup>339</sup>.

Düzenlenen konişmento ya üç nüsha yükleme konişmentosu<sup>340</sup> ya da tek nüsha, “ekspres konişmento” olarak da adlandırılan ciro edilemez konişmentodur. Ciro edilemez konişmento, düzenli hat taşımacılığı ve multimodal taşımada sıklıkla kullanılmaktadır<sup>341</sup>. Bu konişmentonun üzerinde, onun ciro edilemez-devredilemez niteliğini göstermek için “*non-negotiable*” veya “*non-transferrable*” kaydı bulunur<sup>342</sup>. Daha çok konişmentonun ciro edilmesine ihtiyaç bulunmayan; konsinye satışlarda, çok uluslu bir holdingin kendi şirketleri arasındaki (*inhouse*) taşımalarda,

---

<sup>339</sup> İlk olarak 1919 yılında kullanılan (Mc Laughlin, s. 553) Tesellüm konişmentosu (*recieved for shipment bills* ya da *alongside bills* - D’arcy, Murray, Cleave, s. 277-); yükletenin eşyayı taşıyana taşınmak üzere teslim etmesi üzerine, fakat eşya henüz gemiye yüklenmeden önce düzenlenen, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını gösteren konişmentodur (TTK m.1097/son). Bu konişmentonun düzenlenmesi için taşıyanın eşyaya doğrudan zilyet olması gerekli olmayıp, eşyanın taşıyanın vasıtalı zilyetliğine girmiş olması da yeterlidir. Eşyanın gemiye yüklenmesiyle taşıyan, tesellüm konişmentosunun iadesi karşılığında, yükletenin istediği kadar yükleme konişmentosu düzenler (TTK m.1097/I - Tasarı m.1228/II-). Eğer tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman, hangi gemiye yüklendiğine dair bir kayıt düşülürse (*on board* kaydı) artık yükleme konişmentosu sayılır (TTK m.1097/V/son cümle). (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 205; Simon Baughen, **Shipping Law**, Cavendish Publishing Limited, London, 2004, s. 6).

Tesellüm konişmentosu; taşıyana kısa süre limanda kalacak gemisini gecikmeksizin yükleyebilme imkânı sağladığı gibi, yükle ilgililere de henüz yükleme gerçekleşmeden eşya üzerinde tasarrufta bulunma olanağı tanır. Sağladığı bu faydalara karşılık tesellüm konişmentosu sahibi yükleten, eşyanın gemiye yüklenip yüklenmediğini veya zarara uğrayıp uğramadığını bilemez bu nedenle de tesellüm konişmentosu deniz aşırı satışlarda -örneğin cif satışlarda- ifa olarak değerlendirilmez, karşılığında kredi temin edilemez<sup>339</sup> ve akreditif işlemlerinde banka tarafından kabul edilmez.

<sup>340</sup> Bilindiği gibi yükleme konişmentosu (*shipped bill* ya da *on board bill*; veya ABD’de *on board ocean bill*) eşyanın gemiye yüklenmesiyle taşıyan, kaptan ya da taşıyanın yetkili temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentodur (TTK m.1097). Bu konişmento yükletenin istediği adette düzenlenir, fakat tüm nüshaların aynı olması ve kaç nüsha düzenlendiğinin her birinde belirtiliyor olması gerekir (TTK m.1097/II).

Hamburg Kuralları’na göre de taşıyan tarafından yükletenin talebi üzerine düzenlenecek konişmento türlerinden biri yükleme konişmentosudur (m.XV/2). Bu konişmentoda; eşyanın yüklendiği gemi veya gemilerin isimleri ve yükleme tarihi veya tarihleri de belirtilir. Yükleme konişmentosunu talep eden yükleten, daha önce kendisine verilmiş olan konişmento veya benzeri belgeyi talep edilmesi halinde iade etmek zorundadır (m.XV/2). Taşıyan, yükleme konişmentosu düzenlemek yerine bu konişmentoda yer alması gereken kayıtları eklemek suretiyle daha önce yükletene vermiş olduğu konişmento veya benzeri belgeyi yükleme konişmentosu haline getirebilir (XV/2/son cümle).

<sup>341</sup> Tekil, Terimler, s. 23.

<sup>342</sup> Tip konişmentolarda (örneğin Conline 2000) yer alan “*Consignee (if ‘Order’ state Notify Party)*” kutucuğuna ‘*order*’ ibaresinden sonra gönderilen adını yazıldığında ciro edilebilir (*negotiable*); *order* ibaresine yer verilmeden yalnızca gönderilenin (*notify party*) adı yazılırsa ciro edilemez (*non-negotiable*) konişmento olur. D’arcy, Murray, Cleave, s. 276. Konişmentodaki *notify adress* gönderileni değil, hazırlık ihbarının yapılacağı kişiyi ifade eder (Çağa, Kender, 2.Cilt, s. 75).

taşıma işleri organizatörlerinin (*freight forwarder*) taşımalarında, birbirini iyi tanıyan taraflar arasındaki mutad satışlarda kullanılır<sup>343</sup>.

Ciro edilemez bir senedin Hukukumuzda konişmento olarak değerlendirilebilip değerlendirilemeyeceği tartışılabilir. TTK m.1118 de yer alan “(...) *konişmentonun üçüncü şahsa devredildiği andan itibaren*” şeklindeki emredici ifadeden hareketle bu soruya olumsuz yanıt vermek düşünülebilirse de; TTK m.1118’de TTK m.1116’nın charter sözleşmelerinde uygulanmasının ön şartının (konişmentonun üçüncü kişiye devri) düzenlendiği göz önüne alınırsa bu maddeyi ciro edilemez konişmentoyu doğrudan yasaklayan bir hüküm olarak değerlendirmek mümkün olmayacaktır, ancak bir konişmentonun devredilememesinin kıymetli evrak olma niteliği ve ortaya çıkış nedeniyle bağdaşmadığı söylenebilir. Buna karşılık tarafların konişmentonun devredilemeyeceği yönünde anlaşmalarını engelleyen bir hüküm yoktur. Senet metninden anlaşılan bu özellik, konişmentonun kayda rağmen ciro edilmesi halinde, sonraki hâmillere karşı da ileri sürülebilir<sup>344</sup>.

Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer taşıma belgesi deniz yük senedir (*seawaybill*)<sup>345</sup>. Deniz yük senedi; taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenen, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini ve teslim alma veya yükleme anında ne durumda olduğunu gösteren; taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belge olmasına rağmen, konişmentodan farklı olarak emtia senedi olmadığından tedavüle açık değildir<sup>346</sup>. Deniz yük senedi konişmento sayılamayacağından bu senet

---

<sup>343</sup> Girvin, s. 36.

<sup>344</sup> Konuyla ilgili olarak bkz. Yeşilova, s. 29, dn. 34.

<sup>345</sup> “Sevk irsaliyesi” de denmektedir (Karan, Elektronik Konişmento, s.66).

<sup>346</sup> Girvin, s. 48, 49; Yazıcıoğlu, Deniz Yük Senedi, ss. 655 vd.; Gürses, s. 284; Debattista, ss. 32, 33; Harvey Williams, Chartering Documents, LLP, London, 1999, s. 114; Gold, Chircop, Kindred, s. 414.

Deniz yük senedi bazı yazarlar tarafından *straight bill of lading* ile aynı görülmekte (Williams, s. 114; Bu belge Amerikan Hukuku’nda *straight bill of lading*, İngiliz Hukuku’nda ise *waybill* olarak adlandırılır. (Karan, Elektronik Konişmento, s. 66)), kimileri tarafından ise farklı bir belge olarak nitelendirilmektedir (Girvin iki davayı örnek göstermektedir. Bunlar: Voss Peer v APL CO Pte Ltd (Singapore Court of Appeal (2002) 2 Lloyd’s Rep 707 ve J I Mac WilliamCo Inc v Mediterranean Shipping Co SA (The Rafaela S) (2005) UKHL United Kingdon House of Lords 11 davalardır (Girvin, s. 49)). Anglo-Amerikan Hukuku’nda bu belge deniz yolu ile eşya taşımacılığının modern sözleşme türü olarak nitelendirilmekte ve uygulamada önemli bir yer bulmaktadır (Girvin, s. 47). COGSA 1992 deniz yük senetlerine de uygulanır (COGSA 1992 m.1(1)). Bu kanunda deniz yük senedinin konişmento olmadığı fakat; yüklenen eşyayı ve deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesini kanıtlayan ve bu sözleşme uyarınca eşyanın teslim edileceği kişiyi gösteren belge olarak tanımlanmıştır (COGSA 1992 m.1(3)) (Girvin, s. 50). İngiliz Hukuku’nda adı geçen kanun ile deniz

ile yapılan taşımalara TTK m.1116'da yer alan emredici hükümler uygulanmayacaktır<sup>347</sup> ancak, deniz yük senedi ile yapılan taşıma, Türkiye'de bir yerden başka bir yere yapılıyorsa, dördüncü bent dışındaki diğer emredici hükümler uygulanır (TTK m.1116/III).

Deniz yük senedi, ihracatçı ve ithalatçı arasındaki güven ilişkisi nedeniyle ücretin peşin olarak ödendiği, ücret tahsilinin önemli risk taşımadığı, eşyanın gemideyken satılmasının, doküman karşılığı bedelinin tahsilinin söz konusu olmadığı (mal karşılığı ödemede olduğu gibi) durumlarda (taşıma işleri organizatörünün birden çok kişiye ait eşyayı konteynerin içine istiflemiş olması gibi) düzenlenen ciro edilemez belgedir. Özellikle yakın mesafeli taşımalarda kullanılan bu belge, konişmentonun neden olduğu bazı aksaklıklar nedeniyle kullanılmaya başlanmış, yaygınlaşmıştır<sup>348</sup>. Konişmentonun aksine deniz yük senedi satılan malın bedelinin tahsilini amaçlamadığı için ciro edilmez; bunun sonucu olarak taşıtan taşıma sırasında teslim ilişkisi talimatlarını değiştirebilir<sup>349</sup>. Bu senedin düzenlenmesi için bir bekleme süresi öngörülmediğinden fatura (*invoice*) ve menşei şahadetnamesi (*certificate of origin*) gibi ihracat belgeleri alıcıya daha erken gönderilebilir. Deniz yük senedinde gönderilenin adı açık olarak belirtildiği için boşaltma limanında aslının ibraz edilmesi zorunluluğu yoktur, gönderilenin yalnızca deniz yük senedinde belirtilen kişi olduğunu kanıtlaması eşyayı teslim alabilmesi için yeterlidir. Bu nedenle zaman kaybetmeden boşaltma yapılabilir; depolama maliyeti düşer ve eşya daha hızlı bir şekilde alıcısına ulaştırılır<sup>350</sup>. Deniz yük senedi, belge sahteciliği olasılığını azalttığı için UNCTAD tarafından da tavsiye edilmektedir<sup>351</sup>. Son yıllarda konişmentonun yerine kullanılmaya başlanan bu belgeyle ilgili olarak CMI

---

yük senedini elinde bulunduran kişilere dava açma hakkı tanınmıştır (COGSA 1992 m.2 (1) (b) ve 1(3)(b)) Karan, İngiliz ve Amerikan Hukuklarında üçüncü kişi lehine sözleşme tanınmadığından gönderilene dava hakkı tanınabilmesi, için deniz yük senedinin kanun ile düzenlendiğini belirtir (Karan, Elektronik Konişmento, s. 65).

<sup>347</sup> Yazıcıoğlu, Deniz Yük Senedi, s. 666.

<sup>348</sup> Bkz. 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, (Deniz Yük Senedi), ss. 652vd.; Gürses, ss. 283, 284; Debattista, s. 13; Williams, s. 114; Gold, Chircop, Kindred, s. 414.

<sup>349</sup> Bkz. COGSA 1992 m.1 (3) (b).

<sup>350</sup> Girvin, s. 48; Dockray, Thomas, s. 13; Tetley, Terms.

<sup>351</sup> Girvin, s. 48.

tarafından “Deniz Yük Senetleri Hakkında CMI Tektip Kuralları” (CMI Uniform Rules for Sea Waybills) kabul edilmiştir<sup>352</sup>.

Brüksel Kuralları’nda yer alan “navlun sözleşmesi” (*contract of carriage*); bir konişmento veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için düzenlenen benzeri bir emtia senedi ile ispat olunan navlun sözleşmesini ifade eder. Bu tanımda yer alan konişmento benzeri belgenin, İngilizce metinde geçen “*document of title*” ibaresi dikkate alındığında bir emtia senedi, kıymetli evrak olması gerektiği görülür. Buna karşılık benzeri belgenin yalnızca emtia senedi ile sınırlandırılması durumunda, taşıyanın deniz yük senedi (*seawaybill*) gibi emtia senedi olmayan belge düzenleyerek sorumluluktan kaçınabileceği, günümüzde düzenli hat taşımacılığının elektronik verilerle yürütüldüğü, Kurallar’ın bu teknolojik gelişmelere uygun yorumlanması gerektiği ve nihayetinde günümüzde tüm taşımalarda taşıtanın konişmento talep hakkına sahip olduğundan hareketle Kurallar’ın taşımanın yazılı belge ile tevsik edildiğine bakılmaksızın tüm navlun sözleşmelerine uygulanması gerektiği savunulmaktadır<sup>353</sup>.

Tasarı’nın “Diğer denizde taşıma senetleri” başlıklı 1242. maddesinde konişmento dışında, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını gösteren senetlerin; sözleşmenin yapılmış olduğu ve eşyanın senet üzerinde belirtildiği gibi taşıyan tarafından teslim alındığına dair aksi kanıtlanabilir karine teşkil ettiği yönünde düzenlemeye yer verilmiştir<sup>354</sup>.

---

<sup>352</sup> <http://www.comitemaritime.org/cmidsdocs/rulesaway.html> (12.09.2008); bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Yük Senedi, ss. 672 vd.

<sup>353</sup> Karan, Sempozyum, ss. 237, 238.

<sup>354</sup> Tasarı Gerekeşi’nde özellikle konteyner taşımacılığındaki ilerleme nedeniyle taşıma sözleşmesini belgeleyen hamule senedi (*waybill*) gibi başka senetlere ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir.

Tasarı’daki bu düzenleme Hamburg Kuralları’nın 18. maddesinde de yer almaktadır. Bu maddeye göre; taşıyan tarafından düzenlenen ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını belgeleyen konişmento dışındaki belgeler, navlun sözleşmesinin yapıldığına ve eşyanın üzerinde belirtildiği şekilde taşıyan tarafından teslim alındığına dair *prima facie* delil (Türk Hukuku’ndaki, karşılığı ve anlamı için bkz. Yeşilova, ss. 81-83) niteliğindedir. Yazıcıoğlu tarafından da belirtildiği gibi, konişmento dışındaki taşımaya ilişkin belgelerde gönderilen olarak adı bulunan şahsın bu belgeye dayanarak eşyayı teslim alma yetkisi bulunmamaktadır. Onun teslim alma yetkisi navlun sözleşmesine dayanır ve belgede adı geçen kişi olduğunu kanıtlaması gerekir (Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 56). Bunun nedeni yukarıda da belirttiğimiz gibi kırkambar/navlun sözleşmesinin tam üçüncü kişi yararına sözleşme olması, konişmento dışındaki belgelerin hâmlerine kanun tarafından eşyanın teslimini talep hakkı tanınmamış olmasıdır.

Burada değinilmesi gereken bir başka konu elektronik konişmentodur. Kâğıt, yerini elektronik araçlara bırakırken “senet” kavramının da yeniden açıklanması gerekmektedir. Özellikle elektronik veri değışimi konusundaki teknolojinin gelişmesi ve yaygınlaşması geleneksel konişmentonun elektronik şekilde düzenlenebilmesini mümkün kılmıştır<sup>355</sup>. Elektronik konişmento geleneksel konişmentoya göre sürat, güvenlik, kolaylık sağlamanın yanında ekonomik açıdan da avantajlıdır<sup>356</sup>. Uluslararası düzeyde elektronik konişmentonun kullanımına ve yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Örneğın CMI, sicil makamının taşıyan olduğu, konişmentonun her cirosunun taşıyanın gönderdiğı elektronik anahtar ile gerçekteğiği bir sistem önermektedir<sup>357</sup>.

Tasarı’da, Hamburg Kuralları’nın XIV/3 maddesine<sup>358</sup> benzer bir hüküm yer almaktadır. Bu hükme göre, düzenlendiğı ülke hukukunun izin vermesi halinde, konişmentoda yer alacak kayıtlar; el yazısı, telgraf, teleks, faks veya elektronik diğer araçlarla gönderilebilir veya elektronik ortamda saklanabilir (m.1228/VI/c.2). Rotterdam Kuralları’nda da elektronik taşıma kaydının; eşyanın sözleşme uyarınca taşıyan tarafından teslim alındığını ve taşıma sözleşmesini belgeleyen bir kayıt olduğu, ciro edilebilir ve edilemez şekilde düzenlenebileceğı ifade edilmiştir (m.I/18-22).

Konişmentonun düzenlenmesini talep hakkına sahip olan kişi, aynı zamanda taşıtan olmasa dahi yükletendir (TTK m.1097). Yükleten, taşıtan ile taşıyan arasındaki kırkambar sözleşmesi uyarınca ve taşıtanın temsilcisi sıfatıyla eşyayı yükleme ve yüklenmek üzere taşıyan ya da temsilcisine teslim etme yetkisine sahiptir, teslim gerçekteştikten sonra ise eşyayla ilgili kişiler arasında yer alarak

---

<sup>355</sup>Huriye Kubilay, Esen Akıntürk, “Elektronik Konişmento”, **Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı, I. Cilt**, ss.333-354, ss. 333 vd.; Karan, Elektronik Konişmento, ss. 97 vd.

<sup>356</sup> Bkz. Karan, Elektronik Konişmento, s.96 vd.; Kubilay, Esentürk, s. 336; bkz. Gold, Chircop, Kindred, ss.418, 419.

<sup>357</sup> Bkz. Kubilay, Esentürk, ss. 343 vd.; Todd, ss. 158 vd.; CMI Rules for Electronic Bills of Lading <http://www.comitemaritime.org/cmidoocs/rulesebla.html> (14.4.2008)

<sup>358</sup>*The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.*

konişmento düzenlenmesini talep hakkına sahip olur<sup>359</sup>. Yükleten bu hakkını, taşıyanın durumunu ağırlaştırmadan, teslim gerçekleştikten sonra uygun bir süre içinde kullanmalıdır.

Taşıyan, eşyayı teslim aldıktan ya da gemiye yükledikten sonra, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenler<sup>360</sup>. Kaptan veya donatanın yetkili bir başka temsilcisi de taşıyanın özel olarak yetki vermesine gerek olmaksızın taşıyan adına konişmento tanzim edebilir (TTK m.1097/IV)<sup>361</sup>. Taşıyanın, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenleme ve yükletene teslim etme yetkisi aynı zamanda bir yükümlülüktür ancak, eşyanın tamamı teslim edilmedikçe taşıyanın konişmento düzenlemek zorunluluğu yoktur<sup>362</sup>. Taşıyanın yükletene konişmento vererek taşıma taahhüdünde bulunmasıyla bu iki kişi arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi

---

<sup>359</sup> Okay, yükletenin üçüncü kişi olması durumunda yüklemeyi kendi adına mı yoksa taşıtan adına mı yaptığı konusunun Alman Hukuku'nda tartışıldığını ve hâkim görüşe göre, taşıtan adına fakat onun adamı değil temsilcisi sıfatıyla yaptığının kabul edildiğini belirttikten sonra; TTK'da iki düşüncenin de kabul edilebileceğini, konunun yüklemeden önceki safha, yüklemeden sonraki safha olmak üzere ikiye ayrılarak incelenmesi gerektiğini belirtir. Yazar'a göre yüklemeden önce yükleten, taşıtanla aralarındaki hukuki ilişki ne olursa olsun onun temsilcisidir. Taşıyan, sözleşmede ya da sonradan taşıtan tarafından açık veya örtülü olarak tayin edilen yükletenden başka bir kişiden eşya teslim almamalıdır. Taşıtan, eşya taşıyana teslim edilene kadar yükleteni değiştirebilir. Taşıtanın aksine bir talimatı bulunmadıkça yükleten eşyayı kendi adına yükleyebilir fakat bu durumda sözleşmeye dayanarak herhangi bir talepte bulunamaz (Okay, ss. 16, 17; Aynı yönde Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 23).

Yükletenin taşıtanın temsilcisi olduğu izlenimini veren maddeler: TTK m. 1033, 1034, 1036, 1039, 1040-1043, 1046, 1057 ve 1077 aksi izlenimi veren maddeler: TTK m.1024, 1026, 1029, 1097, 1098, 1100, 1101, 1109 Okay, s. 16, dn. 54.

<sup>360</sup> Elektronik konişmentoda imza elektronik imza ile atılır (Kubilay, Esentürk, s. 338; bkz. Sağlam, ss. 145 vd.) Türk Hukuku'nda elektronik imza, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanunu ile düzenlenmiştir (RG. T.23/01/2004 S.25355).

Bir görüşe göre TTK m.557'nin amaçsal yorumuna göre senet elektronik taşıyıcıları da kapsar. Ancak el ile imza atılması gereken senetler elektronik şekilde düzenlenemez (Özcan, s. 12).

<sup>361</sup> Bu düzenlemede donatan konişmentosuna yer verilmiş olsa da günümüzde, özellikle kırkambar sözleşmeleri bakımından taşıyan konişmentosunun kabulü gerekir. Tasarı'da konişmentonun, kaptan tarafından veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan nam ve hesabına düzenlenebileceği kabul edilmiştir (m.1228/II son c.). Böylelikle Tasarı'da taşıyan konişmentosunu yer almış, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan donatana yer verilmemiştir.

Brüksel Kuralları'na göre; taşıyan, kaptan veya acentesi eşya teslim alındıktan sonra yükletenin talebi üzerine bir konişmento tanzim etmek zorundadır (m.III/3). Şayet taşıtan, yükleme tamamlandıktan sonra makul süre geçmesine rağmen konişmento tanzimini talep etmediyse, ilke olarak o taşımaya Kurallar uygulanamaz. Hamburg Kuralları'nda ise; yükletenin talebi üzerine taşıyan ya da fiili taşıyan tarafından konişmentonun düzenlenmesi zorunluluğuna değinildikten sonra (m.XIV/1), konişmentonun, taşıyanın yetkili kıldığı kişi tarafından imzalanabileceği, eşyanın taşınacağı geminin kaptanı tarafından imzalandığı takdirde bunun taşıyan adına imzalanmış sayılacağı belirtilmiştir (m.XIV/2).

<sup>362</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 67.



kurulur<sup>363</sup>. Konişmentoyu düzenleyen taşıyan, hâmilin talebi ve konişmentonun iadesi karşılığında eşyayı teslim edeceğini taahhüt eder. Bu andan itibaren taşıyanın kırkambar sözleşmesinden doğan teslim borcu donar, konişmento ibraz edilmedikçe eşyayı teslim edemez. Aksi halde konişmentodan doğan borcu sona ermiş olmaz. Bu nedenle taşıyan teslim yükümlülüğünü konişmentoya göre ifa etmelidir. TTK'nın 1107. maddesinde bu husus açıkça belirtilmiştir<sup>364</sup>.

Bununla birlikte yükleten de talep üzerine konişmentonun bir örneğini imzalayıp taşıyana vermek zorundadır (TTK m.1097/III). Bu kopya “kaptan kopyası” olarak adlandırılır. Kaptan kopyası kıymetli evrak niteliğinde olmayıp, yalnızca ispat aracıdır<sup>365</sup>. Tasarı'da da yükletenin, talep üzerine, konişmentonun imzaladığı bir nüshasını taşıyana vermek zorunda olduğuna değinilmiştir (m.1228/V).

Navlun sözleşmesiyle yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkının kaldırılabilip kaldırılamayacağı tartışmalı bir konudur. Bir görüşe göre yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkı kırkambar sözleşmesi ile açık veya örtülü olarak kaldırılabilir, nitekim TTK'da taşıyanın talep üzerine konişmento düzenlemek zorunda olduğu belirtilmektedir, yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkı

---

<sup>363</sup> Baughen, s. 7; Schaps, Abraham, “Das Deutsche Seerecht”, 3. bası, Berlin c.I 1959, c.II/1, 1960, c.II/2, 1962. § 556, Anm. 32, nak. Okay, s. 18.; Wüstendörfer, s. 266 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 67; Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 23; Yeşilova, s. 50.

Senedin zilyetliğinin devri sözleşmenin kurucu unsurlarındandır (Poroy, Tekinalp, ss. 58, 59; Yeşilova, s. 53). Hukukumuzda kıymetli evrakta hakkın doğumu kreasyon değil, görünüşe itimat ilkesi ile birleştirilmiş akit teorisi ile açıklanabilir (Bkz. Öztan, s.23 vd; Kınacıoğlu, ss. 30 vd; Bozgeyik, ss. 485 vd.) Ancak Türk Hukuku'nda TTK m.571/III gibi kreasyon teorisini destekleyen hükümler de mevcuttur (bkz. Poroy, Tekinalp, s. 62; Naci Kınacıoğlu. Kıymetli Evrak Hukuku, Nobel Yay. Ankara, 1999, s. 28). Bu bağlamda konişmento alıp verme sözleşmesi yükleten ile taşıyan arasında yapılan, üçüncü kişi (gönderilen) lehine bir sözleşmedir. Genel olarak kambiyo sözleşmesi bir görüşe göre senedi teslim eden ve onu alan arasında yapılır sonraki hâmiller senedi alanın halefidir, bir görüşe göre icap gayrimuayyen (*ad incertis personam*) kişilere yöneliktir (Öztan, s. 26).

Poroy ve Tekinalp bu sözleşmenin üçüncü kişi lehine olup olmadığı sorusunun doğru olmadığını çünkü hak kambiyo sözleşmesiyle doğduktan sonra senede özgü devir usulleriyle devredildiğini söyler (s. 60). Konişmentonun el değiştirmesine ilişkin bu anlaşma ile hem senet, hem de konişmentoda içleşmiş olan zilyetlik ve buna bağlı talep hakkı devredilir.

<sup>364</sup> bkz. Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s. 162.

<sup>365</sup> Kender, Çetingil, s. 122; Zevkliler, Konişmento, s. 544; Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s. 157; Papenheim, ss. 303, 234 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 71, dn. 19.

ise Kanundan değil navlun sözleşmesinden doğmaktadır<sup>366</sup>. Diğer bir görüşe göre ise bu hakkın kaldırılabilmesi için yükletenin onayı gerekir<sup>367</sup>.

Sözleşme serbestisi uyarınca aynı zamanda taşıtan olan yükletenin bu konişmentoyu talep hakkını kullanmayacağını belirtmiş olmasına rağmen yine de konişmento düzenlenmesini talep ederse, taşıyan bu talebi reddedemez. Nitekim Kanun, yükletenin talep ettiği nüsha kadar konişmento düzenlenmesini emretmektedir. Özellikle yükletenin taşıyandan ayrı bir kişi, örneğin fob satış sözleşmesinde satıcı, olması durumunda ise sözleşme ile bu hakkın kaldırılması; kırkambar sözleşmesinden habersiz olan üçüncü kişi yükletenin hem eşyayı teslim ettiğini (özellikle de ne durumda teslim ettiğini) kanıtlayabilmesi için hem de semeni tahsil edebilmesi için gerekli olan konişmentodan yoksun bırakılması doğru olmayacaktır. Bu görüşe karşılık; TTK m.1108'de yükletene eşyanın iadesini talep hakkı tanındığından dolayı hakkın sözleşme ile kaldırılmasının bir sakıncası olmadığı ileri sürülemez. Nitekim adı geçen maddede konişmento tanzim edilmiş olması halinde, eşyanın iadesinin istenebileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte tarafların konişmento yerine deniz yük senedi gibi başka bir belgenin düzenlenmesi konusunda anlaşmalarına kanunen bir engel yoktur. Kanun yalnızca konişmentodan bahsetse de, bu belge yükletenin talebi üzerine düzenleneceğinden, yükletenin başka bir belge talep etmesi halinde konişmentonun değil talep edilen belgenin (örneğin deniz yük senedi) düzenlenmesi söz konusu olacaktır. Sözleşmede açıkça konişmento düzenleneceği belirtilmiş olmasına rağmen taşıtan olmayan yükleten başka bir belge talep ederse taşıyan, belgeyle ilgili menfaati daha yüksek olan yükletenin talebine uymalıdır. Bu durumda örneğin, deniz yük senedi düzenlenmişse yükleten ile taşıyan arasındaki ilişkiye bu senet hükümleri uygulanmalıdır. Yükletenin iki farklı belge düzenlenmesi talebi taşıyan tarafından reddedilerek yalnızca bir belge, konişmento veya deniz yük senedi düzenlenebilir.

Konışmentoda bulunacak kayıtlar TTK m.1098'de düzenlenmiştir<sup>368</sup>.

---

<sup>366</sup> Yazıcıoğlu, Deniz Yük Senedi, s. 660; Herber, s. 285, Carver, s. 481 nak. Yeşilova, s.51, dn. 117.

<sup>367</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 68, dn. 6; Prüssman, Rabe, SS 642 Anm. A.2 nak. Yeşilova, s.51, dn117.

<sup>368</sup> Bunlar:

Taşıyanın ad ve soyadı veya ticaret unvanı;

Maddede sayılan kayıtların tamamının konişmentoda bulunması şart değildir<sup>369</sup>. Ayrıca taraflar konişmentoya, kanunun emredici hükümlerine aykırı olmamak kaydıyla, yukarıda belirtilenlerden başka kayıtlar da koyabilirler<sup>370</sup>. Konişmentoda bulunması gereken zorunlu kayıtlar; onun kıymetli evrak niteliğini, hâmilini, borçlusunu, eşyayı, yükleme ve boşaltma limanını gösteren kayıtlardır, “konişmento” kelimesinin bulunması da gerekli değildir<sup>371</sup>.

Konışmentoda belirtilmesi zorunlu kayıtlardan<sup>372</sup> biri taşıyanın; gerçek kişi ise ad ve soyadı, tüzel kişi ise ticaret ünvanıdır. Konışmentoda taşıyan belirtilmemiş ve konişmento donatanın bir temsilcisi ya da kaptan tarafından düzenlenmiş, donatan taşıyan sayılır<sup>373</sup>, taşıyanın adının yanlış belirtilmesi nedeniyle ortaya çıkacak zararlardan gönderilene karşı donatan sorumludur (TTK m.1099). Taşıyanın adı ile birlikte donatanın adının da belirtilmesi durumunda ise zarardan taşıyan sorumlu olur<sup>374</sup>. TTK m. 1098’in ikinci bendinde yer alan kayıt kaptanın adı ve

---

Kaptanın adı ve soyadı;

Geminin adı ve tabiiyeti;

Yükletenin ad ve soyadı veya ticaret ünvanı;

Gönderilenin ad ve soyadı veya ticaret ünvanı;

Yükleme limanı;

Boşaltma limanı veya buna dair talimat alınacak yer;

Gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların cinsi, ölçüsü sayı veya tartısı, markaları ve haricen belli olan hal ve mahiyetleri;

Navluna ait şartları;

Tanzim olunduğu yer ve gün;

Tanzim olunan nüshaların sayısıdır.

<sup>369</sup> Göknil, s. 38; Zevkliler, Konışmento, s.538.

<sup>370</sup> Bahtiyar, s. 64.

<sup>371</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 73, 74.

Tasarı’da konişmentonun asgari içeriğinin m.1228/I’deki tanımda işaret edilen unsurlardan meydana gelmesi gerektiği 1229. maddede belirtilen tüm hususları içermesinin zorunlu olmadığı kabul edilmiştir (m.1229/II).

Aynı şekilde Hamburg Kuralları’nda konişmento ve taşımaya ilişkin diğer belgelerin düzenlendiği “Taşıma Belgeleri” başlıklı 4. Bölümü’nde, konişmentoda yer alması gereken kayıtlar belirtilmiştir (m.XV). Bu kayıtlardan başka kayıtların da konişmentoda yer alması mümkündür. Maddede belirtilenlerden bir ya da bir kaçının eksik olması, konişmentoyu tanımlayan Hamburg Kuralları’nın I/7. maddesinde belirtilen koşulları karşılaması kaydıyla söz konusu belgenin hukuken konişmento olma niteliğini etkilemeyecektir (m.XV/3).

<sup>372</sup> Burada konişmentoda yer alan kayıtlardan bazılarını kısaca değinilecek olup diğerleri ilgili bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

<sup>373</sup> Yrg. 11. HD E. 1989/7731 K. 1991/2986 T. 7.5.1991 (<http://www.kazanci.com.tr>); Donatanın taşıyan sayılabilmesi için konişmentonun kaptan veya donatanın temsilcisi tarafından düzenlenmiş olması gerekir. Yrg. 11. HD E. 1989/9087 K. 1991/1021 T. 18.2.1991 (<http://www.kazanci.com.tr>).

<sup>374</sup> Yrg. 11. HD E. 1989/9087 K. 1991/1021 T. 18.2.1991 (<http://www.kazanci.com.tr>)

Tasarı’nın 1238. maddesinde; konişmentoyu kendi ad ve hesabına imzalayan kişinin taşıyan sayılacağı; taşıyanın ad, soyadı veya ticaret ünvanının açıkça belirtilmediği ya da anlaşılmadığı

soyadıdır. Kaptan TTK 972 vd. maddelerine göre ifası kendine bırakılan sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmelidir ve işlediği kusurlardan sorumludur (m.972). Kaptanın bu sorumluluğu donatan, taşıtan, yükleten, gönderilen ve diğer kişilere karşıdır (m.973). Bu nedenle kaptanın kimliğinin bilinmesi taşıtan, yükleten ve gönderilen için önemlidir. Geminin adı ve tabiiyeti kamu hukuku yönünden olduğu kadar çarter sözleşmeleri bakımından da önemli bir kayıttır, fakat kırkambar sözleşmelerinde önemli olan eşyanın taşınması olduğundan eşyanın hangi gemiyle taşındığı önemli değildir. Bu sebeple konişmentoda böyle bir kaydın bulunmaması doğaldır çünkü taşıyan dilediği bir gemi ile borcunu ifa edebilir. TTK m.1098'in 5. bendinde yükletenin 6. bendinde ise gönderilenin ad ve soyadı veya ticaret ünvanı konişmentoda yer verilecek kayıtlar arasında gösterilmiştir. Bu kişilerin ad veya ticaret ünvanına ilişkin kayıt, TTK m.1101 dikkate alındığında boşaltma limanında eşyanın teslim edileceği kişinin belirlenmesi, düzenli ciro bağlantısının tespiti bakımından önemlidir<sup>375</sup>. Dolayısıyla bu iki kayıt konişmentoda yer alması zorunlu unsurlardandır.

#### **4. Konişmentonun İşlevleri**

##### **a. Sözleşmeyi İspat İşlevi ve Konişmento ile Kırkambar Sözleşmesi Arasındaki İlişki**

Düzenli hat taşımacılığında taşıyan ile her bir taşıtan arasında münferit yazılı sözleşmeler yapılmaz. Kırkambar sözleşmesinin tarafları için, konişmento dışında, çarter parti<sup>376</sup> (TTK m.1017) gibi sözleşmeyi kanıtlayan bir belge<sup>377</sup> talep hakkı da

---

durumlarda donatanın taşıyan sayılacağı belirtilmiştir, ancak konişmento hâmilinin talebi üzerine donatan bu bilgileri verirse kendisi taşıyan sayılmaz. Donatan için öngörülen bu hususlar konişmentonun, taşıyanın temsilcisi tarafından düzenlenmiş olması halinde temsilci bakımından da uygulanır ve temsilci donatan ile birlikte taşıyan sayılır. Tasarı'da taşıyanın ad ve soyadı veya ticaret ünvanının konişmentoda belirtilmemesinden, yanlış veya geç bildirilmesinden doğan zararlardan taşıyan, donatan ve temsilci müteselsilen sorumlu tutulmuştur. Bu sorumluluk nedeniyle açılacak dava taşıyan hakkındaki doğru bilgilerin bildirilmesinden itibaren bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir.

<sup>375</sup> Aynı yönde Uluğ, s. 788.

<sup>376</sup> TTK'nın "Çarter parti" başlıklı 1017. maddesinde çarter parti, çarter sözleşmesi koşullarını içeren bir belge olarak düzenlenmiştir. Çarter parti, TTK m.1017'ye göre çarter sözleşmesi hükümlerini içeren bir belgedir. Bu belgeyi taraflardan her biri masraflarını ödemek kaydıyla diğerinden talep edebilir. Tasarı'nın 1132. maddesinde de zaman çarter partisi ile zaman çarteri sözleşmesi, 1139. maddede ise yolculuk çarter partisi ile yolculuk çarteri sözleşmesi arasındaki ilişki aynı şekilde

tanınmamıştır fakat daha önceden, hangi zamanlarda ve limanlar arasında eşya taşınacağı ilan edilir. Taraflar arasında eşyanın taşınmasına ilişkin esasları belirten tip konişmento ve benzeri belgeler kullanılır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi konişmento bir yandan eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak, diğer yandan ise sözleşme içeriğinin tespitine dair bir kanıttır<sup>378</sup>.

### (1) Sözleşme ile konişmento arasındaki farklı hükümlerin değerlendirilmesi

Kırkambar sözleşmesi hükümleri ile konişmentoda yer alan kayıtlar ve klotlar arasında farklılık olduğunda bunun nasıl yorumlanması gerektiğinin tespiti konumuz açısından büyük önem taşır. Konişmento ile sözleşme arasında farklılık olması halinde; konişmento ile sözleşmenin değiştirildiği kabul edilebileceği gibi<sup>379</sup>; iki taraflı bir hukuki işlem olan sözleşmenin tek tarafın iradesi ile değiştirilmesinin mümkün olmadığı da söylenebilir.

---

açıklanmıştır. Tasarı'nın 1120. maddesinde ise gemi kira senedinin (gemi kira charter-partisi) gemi kira sözleşmesi şartlarını içeren belge olduğu belirtilmektedir. Kırkambar sözleşmesinin tarafları için konişmento dışında, charter parti gibi sözleşmeyi kanıtlayan bir belge talep hakkı tanınmamıştır. Düzenli hat taşımacılığında daha önceden hangi zamanlarda ve limanlar arasında eşya taşınacağı ilan edilir ve taraflar arasında eşyanın taşınmasına ilişkin esasları belirten tip konişmento ve benzeri belgeler kullanılır.

<sup>377</sup> Bugün Anglo-Amerikan Hukuku'nda "charter party" ibaresi belgeden çok sözleşmeyi tanımlamaktadır (Lucas, s. 573).

<sup>378</sup> Yrg. 11. HD E. 1982/2838 K. 1982/3274 T. 6.7.1982 (<http://www.kazanci.com.tr>);

Kırkambar taşımalarında konişmento, koşullar ile kural olarak aynı zamanda navlun sözleşmesinin içeriğini de kanıtlayan bir belgedir. Bu nedenle konişmento, yalnız taşıyanla gönderilen (TTK. 1110/I) arasında değil, aynı zamanda, taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler (Prof. Dr. Tahir Çağa "Deniz Ticaret Hukuku" İstanbul 1979 C. 2. Sh. 101). 11. HD 7.4.1983 T. 1983 / 1594 E. 1983/1772 K. (<http://www.hukukturk.com.tr>)

Yrg. TD. 1.12.1947, E. 48/3967, K. 4039; Yrg. TD 27.9.1948, E. 48/3967, K. 4091 (Zevkliler, Konişmento, s. 549)

HUMK m.290'a göre kesin delil olan konişmentonun aksi yine bir kesin delil ile ispatlanması gerekecektir (Karan, Elektronik Konişmento, s.52). Noter huzurunda düzenlenen konişmentolar ise resmi ispat vesikasıdır. (Zevkliler, Konişmento, s. 549); taşıtanın kimliğinin tam olarak anlaşılmadığı ve taşıtanın yükleten olmadığı konişmento, şartları var ise navlun sözleşmesinin içeriğine dair yazılı delili başlangıcı olarak kabul edilebilir. Bu yazılı delil başlangıcı diğer takdiri delillerle desteklenmelidir (Karan, Elektronik Konişmento, s. 47; Doğuş Taylan Türkel, "Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar", **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss. 1102-1113, ss. 1110 vd.).

Anglo-Amerikan Hukuku'nda da konişmentonun bir sözleşme olmadığı, yalnızca sözleşme hükümlerini kanıtlayan bir belge olduğu kabul edilmektedir (Gaskell, Asariotis, Baatz, P., 2.35; Stewart, Burrows, Foxton, s. 67; Gold, Chircop, Kindred, ss. 410, 411; Hill, s. 177).

<sup>379</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, ss. 17-19; Girvin, s. 27.

BK m.114'e göre borcun yenilenmesi sözleşmeden anlaşılmalıdır. Aksine sözleşme olmadıkça, mevcut bir borç için kambiyo taahhüdünde bulunulması ya da yeni bir alacak senedi veya kefaletname imzalanması borcun yenilediği anlamına gelmez. Bilindiği gibi borcun sona erme şekillerinden biri, borcun konusu edimin ifasıdır. Tarafların anlaşarak borcun konusu edim yerine başka bir edim ile ifanın gerçekleşeceğini kabul etmeleri halinde ifa yerine edim; asıl edim yerine başka bir şeyin ifası ile asıl alacağın teminat altına alınması amaçlanmışsa teminat amacıyla edim söz konusu olur<sup>380</sup>. Borçlunun borcun konusu olan edim yerine başka bir edimde bulunması ve tarafların bu edimin ifa uğruna gerçekleşeceği konusunda anlaşmaları halinde ise ifa uğruna edimden bahsedilir. Örneğin; alacağın temliki, ifa uğruna havale, kambiyo taahhüdü kural olarak ifa uğruna edimdir (*datio solvendi causa*)<sup>381</sup>. İfa uğruna edimde alacaklının ifa edilen ile asıl borç konusu edimi temin etmesi amaçlanır, asıl edimden fazlası borçluya iade edilir, bu nedenle ifa uğruna edim bir ifa teşebbüsüdür<sup>382</sup>. İfa uğruna edim neticesinde alacaklı alacağını temin edemezse borç sona ermez. Konişmento düzenlenmesi ise taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça ifa uğruna edimdir ve borcun yenilenmesi sayılmaz<sup>383</sup>. Bu durumda konişmentonun düzenlenmesiyle taşıyanın hem kırkambar sözleşmesinden hem de konişmentodan doğan taahhütleri bulunmaktadır<sup>384</sup>.

Özetle, konişmento ile kırkambar sözleşmesinin değiştirildiğini kabul edebilmek için tarafların iradelerini o yönde beyan etmeleri gerekir. Burada öncelikli olarak yanıtlanması gereken soru, taşıtan ve yükletenin farklı kişiler olması durumunda konişmentoda yer alan sözleşmeden farklı hükümlerin nasıl değerlendirileceğidir. Bununla ilişkili bir diğer soru da yükletenin kırkambar

---

<sup>380</sup> Ergin, ss. 843, 848.

<sup>381</sup> Ergin, ss. 839, 840.

<sup>382</sup> v. Büren, B. **Schweizerisches Obligationenrecht**, Allgemeiner Teil, Zürich, 1964, s. 462 nak. Ergin, s. 843.

<sup>383</sup> Poroy, Tekinalp, s. 117; Yeşilova, s. 55; v. Tuhr/Escher. Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, Band I, Zurich, 1979, §76, II, 182 nak. Baki İlkay Ergin. "İfa Uğruna Edim", **Prof.Dr.Erdoğan Moroğlu'na 65. Yaş Günü Armağanı**, İstanbul, 2001, ss. 839-862, s. 846; Bucher, E. Schweizerisches Obligationenrecht, allgemeiner Teil, 2 Auflage, Zurich, 1988, §22, IV, 4b, 411 nak. Ergin, s. 846; Aepli, V. **Zürcher Kommentar**, Band VI h, Art.114-126 Or, Zürich, 1991, Art 116, N 34 nak. Ergin, s. 846.

<sup>384</sup> Karan, Sözleşme-Konişmento İlişkisi, s. 161.

sözleşmesi hükümlerine aykırı olan kayıtlara konişmentoda yer verilmesi için taşıyana talepte bulunup bulunamayacağıdır.

Özellikle denizaşırı (fob<sup>385</sup> veya fas) satışlarda taşıtan olmayan yükletenin beyanlarına göre konişmento düzenlenir. Yukarıda da belirtildiği gibi yükleten; eşyayı yükleyene ya da yüklenmek üzere taşıyana teslim edene kadar taşıtanın temsilcisidir. Bu andan sonra ise bağımsız bir kişi olarak yükle ilgililer arasında yer alır. Konişmentonun içeriğinin belirlenmesi konusunda hak sahibi olanlar taşıtan ve taşıyan olmakla birlikte, TTK'da konişmentoda yer alacak bazı kayıtlar açısından (TTK m.1100) yükletenin beyanda bulunma yetkisi kabul edilmiştir. Kanununun 1101. maddesinde ise konişmentonun, aksi kararlaştırılmış olmadıkça, yükletenin talebi üzerine gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenebileceği, bu durumda yükletenin emrine sayılacağı belirtilmiştir. Demek ki taşıtan ve taşıyan bu konuda bir anlaşmaya varmışlarsa yükleten konişmentonun bu anlaşmaya aykırı düzenlenmesini sağlayamaz.

Özetle, yükleten kendisine taşıtan tarafından özel yetki verilmedikçe gönderileni ya da boşaltma limanını tayin edemez, kırkambar sözleşmesi hükümlerini değiştiremez, sözleşmede konişmentonun kimin emrine ya da namına düzenleneceği belirlenmişse taşıyan ona göre hareket etmelidir. Taşıtanın aynı zamanda yükleten olması durumunda ise bu değişikliklerin geçerli olabilmesi için taşıyan tarafından kabul edilmesi gerekir. Düzenli hat taşımacılığında nihai konişmento düzenlenmeden önce taşıyan tarafından taslak konişmento gönderilerek taşıtanın onayını alır. Bu nedenle konişmento ile sözleşme arasında uyumsuzluk olması düşük bir ihtimaldir.

Bazı standart kabul kaydı formlarında (örneğin Conlinebooking 2000) yer alan hükümlerin, pişmanlık navlunu hariç, konişmentonun düzenlenmesiyle, konişmento hükümlerince, yenilenmiş sayılacağına ilişkin şartlar yer alır. BK m.114/III'e göre bu kloz geçerlidir. Böyle bir klozun bulunmaması halinde konişmento ile kırkambar sözleşmesinin değiştirildiğini kabul edebilmek için bu iki

---

<sup>385</sup> Erdem, s. 58.

hukuki ilişkinin taraflarının aynı olması gerekir. Aksi takdirde konişmentonun tevsik ettiği sözleşmeyi ikinci bir kırkambar sözleşmesi olarak görmek gerekir.

Bununla birlikte konişmento kırkambar sözleşmesinin içeriğinin tespitine ilişkin bir belgedir. Aksi kanıtlanmadıkça kırkambar sözleşmesine uygun olduğu kabul edilmelidir<sup>386</sup>. Konışmentoda basılı klozlarla sözleşme arasında aykırılık olması halinde taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide yukarıda açıklanan nedenlerle ve istisnalar saklı kalmak kaydıyla sözleşmeye öncelik verilmesi gerekir. Basılı klozlar ile sözlü olarak yapılan anlaşma arasında farklılık olduğunda da genellikle sözlü olana öncelik tanınmalıdır<sup>387</sup>. Anglo-Amerikan Hukuku'nda bir davada da, kabul kaydında yer alan klozun konışmentoda yer almaması halinde bu klozun geçerliliğini yitirmeyeceğine karar verilmiştir<sup>388</sup>. Bir başka davada sözlü olarak yapılan navlun sözleşmesi ile eşyanın boşaltma limanında teslim tarihinin sonradan kararlaştırılmış olması ve daha sonra düzenlenen konişmentoda bu tarihin taşıyanın insiyatifine bırakılması (yazılı klozla) halinde konişmento hükmünün geçersiz olduğuna karar verilmiştir<sup>389</sup>. Sözlü anlaşmanın ispatı meselesini bir kenara bırakırsak, özetle konişmento klozlarını aksine bir anlaşma olmadığı takdirde geçerli saymak gerekir. Basılı olan bir kloz ile çelişen ve sonradan daktilo ya da el yazısı ile yazılan klozlarda ise daha çok sonradan eklenen yazıya üstünlük tanınmakla beraber halin icabına göre karar verilmektedir<sup>390</sup>. Kırkambar sözleşmesiyle çelişen fakat sonradan

---

<sup>386</sup>Yargıtay kararına konu bir olayda taşıtan teleks yolu ile navlun ücretini ton üzerinden almış, daha sonra taşıyanın metre küp ücretlendirmesiyle zarara uğradığını belirterek tazminat talep etmiştir. Davalı taşıyan ise konişmentoda hacim esaslı üzerinden kayıt bulunduğunu belirtmiştir. Yargıtay telekste yer alan "takribi" ibaresi nedeniyle kesin bir anlaşmaya varılmadığını, TTK m.1110'a göre konişmentonun akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil olduğunu ve taşıtanın da konişmentoya dayanılarak hesaplanan navlunu hiçbir çekince öne sürmeksizin tam olarak ödemiş olduğundan hareketle taşıtanın davasını reddetmiştir

*"Taraflar arasında teati edilen telekslerde ücretle ilgili kesin bir anlaşma yoktur. Sonradan düzenlenen konişmentonun bir sureti karşı tarafa verildiğinden ve konişmentoda ücretle ilgili kayıt bulunduğundan, konişmentonun aradaki akdi ilişkiyi düzenleyen bir kanıt niteliğinde bulunduğunun kabulü gerekir."* Yrg. 11. HD E. 1982/2838 K. 1982/3274 T. 6.7.1982 (<http://www.kazanci.com.tr> ve Aybay, Kararlar, ss. 111, 112).

<sup>387</sup> Gaskell, Asariotis, Baatz, P., 2.29; Stewart, Burrows, Foxton, s. 67.1

<sup>388</sup> Nelson Pine Industries td v Seatrans New Zeland Ltd (The Pembroke) (1995 2 Lloyd's Rep 290 (HC of NZ) (Girvin, s. 26 dn. 36)

<sup>389</sup> The Ardenness (1951) 1 K.B. 55( D'arcy, Murray, Cleave, s. 258; Girvin, s. 76; Wilson, ss. 134, 135).

<sup>390</sup> Gaskell, Asariotis, Baatz, P., 2.-30; Stewart, Burrows, Foxton, s. 22.



daktilo veya el yazısıyla konişmento üzerine yazılmış hükümleri ise taşıtanın onayı varsa üstün tutmak gerekir.

## (2). Konişmentoların arka yüzlerinde yer alan hükümlerin değerlendirilmesi

Bu başlık altında değinmek istediğimiz bir diğer husus; tip konişmentolarda, konişmentonun ( n yüzünde yer alan ve her konişmentoda bulunan kayıtlar<sup>391</sup> dışında), arka yüzünde yer alan hükümlerin niteliğidir. Konişmentonun ciro edilebilirliği ve taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkide esas alınması da göz önünde bulundurulurken, arka yüzde yer alan bu klozların hukuki mahiyetleri, konişmentonun iki yüzü arasında nasıl bir ilişki olduğu tespit edilmelidir.

Kırkambar sözleşmesi ve yükletenin beyanlarına uygun olarak düzenlenen  n yüzün dışında, arka yüzde yer alan klozların geçerliliği konusunda, bu klozların taşıtan tarafından kabul edilip edilmediğine bakmak gerekir. TTK m.1098’de konişmentoda kimin imzasının yer alması gerektiğine değinilmemiştir. Bir kıymetli evrakta düzenleyenin (BK m.14 anlamında borçlunun) imzasının bulunması gerektiği söylenebilir<sup>392</sup>. Bu nedenle uygulamada olduğu gibi konişmentoda taşıyan veya temsilcisinin imzası bulunur<sup>393</sup>. Dolayısıyla konişmentonun arka yüzündeki klozların

---

Yargıtay, elle veya daktilo ile yazılmış bir konişmento klozunun aynı nitelikteki bir arter parti klozuna ve arter partinin basılı klozlarına tercih edileceğini belirtmiştir. Yrg. 11. HD 7.4.1983 T. 1983 / 1594 E. 1983/1772 K. (<http://www.hukukturk.com.tr>).

<sup>391</sup> Düzenli hat taşımacılığında sıklıkla kullanılan tip konişmentoların ilk sayfasının en üst sırasında yükletenin (*shipper*) adı, adresi, gönderilenin adı, adresi konişmento (nüsha) sayısı ve referans numarası yer alır. Daha sonra gemi, bildirim adresi, yükleme limanı ve boşaltma limanına ilişkin bilgilerin girileceği kutucuklar bulunur. Bu kutucukların altında yükleten tarafından beyan edildiği şekliyle eşyanın marka, sayı, ağırlık ve boyutlarına ilişkin bilgilerin kaydedildiği bir boşluk ve bununda altında taşıyanın kimliği ve adresine, gemiye kadarki taşımaya, navluna, düzenlenme yeri ve tarihi kaç nüsha düzenlendiğine ve eşyanın niteliğine ilişkin bilgilerin girileceği kutucuklar bulunur.

<sup>392</sup> Göknil’e göre imzanın yer almaması konişmentonun niteliğini değiştirmez (Göknil, s. 47).

<sup>393</sup> Mehmet Bahtiyar, “Konişmentoda Yüke İlişkin Kayıtlar”, **Makaleler I**, Beta Yay., İstanbul, 2008, ss. 61-73; Kender, etingil, s. 124.

Hamburg Kuralları’nın 14. maddesinde; konişmentonun, düzenlendiği ülke hukukuna aykırı olmamak kaydıyla el yazısıyla, sembollerle, faksla, zımba, ıstampa ya da diğer elektronik ve mekanik araçlarla imzalanabileceği belirtilmiştir. Tasarı’da konişmentoda bulunacak kayıtlar içinde taşıyan ya da onu temsil eden kişinin imzasına yer verilmiştir (m.1229/I/k). Diğer bir maddede ise, Hamburg Kuralları’na uyumlu olarak, konişmentonun yazılı şekilde düzenleneceğini ve imzanın; el yazısı, faksimile baskı, zımba veya ıstampa, sembol şeklinde, mekanik veya elektronik herhangi bir vasıta ile atılabileceğini kabul etmiştir ( m.1228/VI).

taşıtan (ya da yükleyen) tarafından da kabul edildiği sonucuna ulaşmak kolay değildir. TTK m.1097/III'de yükletenin talep üzerine, kendisi tarafından imzalanmış bir konişmento nüshasını taşıyana vermek zorunda olduğu belirtilmiştir. Bu madde konişmentonun içeriğini düzenleyen 1098. maddeden ayrı ele alınamaz. Dolayısıyla yalnızca imzanın, yükleyen kırkambar sözleşmesini değiştirmek konusunda taşıtan tarafından yetkili kılınmış olması durumunda dahi diğer yüzdeki klozların kabul edildiği şeklinde yorumlanmaması gerekir.

Bazı Standart düzenli hat konişmentolarının ön yüzünde yer alan bir klozda konişmentonun kabulüyle konişmento sayfalarında el yazısı veya daktilo ile yazılmış veya basılı bulunan ya da atıfta bulunulan şartların da kabul edilmiş sayılacağı belirtilir<sup>394</sup>. Bu durumda dahi taşıyanın konişmentoyu almaya tek taraflı olarak böyle bir hukuki sonuç bağlaması kabul edilmemelidir<sup>395</sup>.

Taşıyanın standart konişmentosuna önceden ulaşabilmenin mümkün olduğu ve yükletenin aynı zamanda taşıtan olduğu ya da kırkambar sözleşmesini değiştirmek konusunda yetkili kılındığı bazı durumlarda, konişmentoyu teslim alması, eşyayı teslimi, zımni kabul olarak görülebilir. Günümüzde düzenli hat taşıyanlarının kullandıkları tip konişmentolara internet üzerinden ulaşılabilirdiği dikkate alınırsa taşıtanın bunları bilmediğini iddia etmesi, somut olayın özellikleri de göz önünde bulundurulduğunda, dürüst davranma kuralına aykırılık oluşturabilecektir (MK m.2).

Diğer yandan konişmentonun ön ve arka yüzünde bulunan klozların kabul kaydı aşamasında taşıtan tarafından kabul edilmesi mümkündür. Yukarıda da

---

<sup>394</sup> Çarter partiye atıf yapan konişmento nedeniyle gönderilen; çarter parti'de yer alan tahkim şartının kendisini bağlamayacağını iddia edemez. HGK 1.2.1995T. 1994/11-765E. 1995/39K. (Aybay, Kararlar, s. 175 vd.)

Gönderen ve taşıyıcı arasındaki navlun mukavelesinde yer alan tahkim şartı ile yetki anlaşmasının bu anlaşmada taraf olmayan gönderilenin halefi olan davacıya (sig.şti) karşı ile sürülemeyeceğine göre TTK .1110 uyarınca taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkiyi düzenleyen konişmentoda ise öyle bir hüküm bulunmamasına... 11HD 5147/5268 24.11.1993 (Aybay, Kararlar, s. 152 vd.)

<sup>395</sup> Göknil de mutad içeriğinden farklı kayıtların yükleyen tarafından kabul edildiğinin belli olması gerektiğini söyler. Yazara göre yükletenin yükleme ordinosuna konişmentodaki kayıtları peşinen kabul ettiği yönündeki beyan ve imzası onun konişmentonun hükümlerini kabul ettiği anlamında yeterlidir (Göknil, 48); Ayrıca bkz. Yrg Tic. D. 23.12.1949, 49/5590 E., 5483 K. ve Yrg Tic. D. 23.12.1949, 58/2336 E., 59/439 K. (Zevkliler, Konişmento, s.533); Yrg TD 2.11.1959 E. 2336 K.436 (Türkel, s. 1111, dn. 46)

belirttiğimiz gibi düzenli hat taşımacılığında taşıyanlar, kullandıkları konişmento tipleriyle ilişkili matbu kabul kaydı formları kullanırlar. Örneğın The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) tarafından yayımlanan Conlinebill 2000 ile birlikte Conlinebooking 2000 kabul kaydı formu kullanılır ve bu kayıt formunun arkasında Conlinebill 2000 konişmentosunun arka yüzünde de bulunan hükümler yer alır. Bu uygulama sözleşme (kayı) ile konişmentoda yer alan hükümler arasında farklılık olmasını önler<sup>396</sup>.

Yükletenin taşıtandan farklı bir kişi olması durumunda, yükletenin eşya gemiye yüklendikten sonra taşıtanın temsilcisi sayılamayacağından, bu konuda yetki verilmedikçe, kırkambar sözleşmesini değıŝtiren bir işlem yapması mümkün değıldir. TTK m.1097/III'de yer alan ve talep halinde, yükletene konişmentonun bir nüshasını imzalayarak taşıyana teslim yükümlülüğü getiren hüküm de bu görüşe uygundur. Nitekim yükleten o anda eşyayla ilgili kişi olarak konişmentoyu imzalamaktadır. Bununla birlikte yükleten kendisine verilen konişmentoda kırkambar sözleşmesinin hükümlerinin yer almasına itiraz edemez, hükümlerin yer almasını kabul etmiyorsa eşyanın iadesini talep edebilir<sup>397</sup>.

Konişmentonun sonraki hâmilleri ile taşıyan arasındaki ilişkide yalnızca ön yüz dikkate alınır. Arka yüzde yer alan genel işlem şartları niteliğindeki hükümlerin konişmentoyu sonradan devralan hâmili bağlayabilmesi için onun tarafından açık veya örtülü şekilde kabul edilmesi gerekir<sup>398</sup>. Kırkambar sözleşmelerinde taraflar genellikle tacir olduklarından bu durumda 4077 sayılı Kanun uygulanamayacaktır<sup>399</sup>, ancak arka yüzdeki şartlar konişmento klozlarıyla da kırkambar sözleşmesini değıŝtiren hükümler olarak kabul edilse bile, okunamayacak kadar küçük yazılmaları halinde, tarafların yükümlülükleri arasında aşırı nispetizliğe yol açıyorsa tacirler bakımından dahi geçerli olmayacağı söylenebilir. Ticari hayata egemen olan hız,

---

<sup>396</sup> Conlinebill 2000 konişmentosundan önce kullanılan Conlinebill konişmentosunda sayfa numaraları değıŝtirilmiş taşıma şartlarının olduğı sayfa ilk sayfa olarak numaralandırılmıştır. Bu alışılmadık durum karışıklığa yol açacağı gerekçesiyle eleştirilmiştir. bkz. Gaskell, Asariotis, Baatz, P. 1.69. Conlinebill 2000 konişmentosunda ise şartların olduğı sayfa ikinci sayfa olarak belirtilmiştir.

<sup>397</sup> Okay, s. 16.

<sup>398</sup> Bu konuda bkz. Yeşilova, ss. 90 vd.

<sup>399</sup> Bkz yukarıda Kırkambar Sözleşmesinin Genel İşlem Şartları İçeren Bir Sözleşme Olması

güven ve kolaylık ilkeleri<sup>400</sup> de dikkate alındığında bahsedilen haksız şartlar MK m.2’de yer alan dürüst davranma kuralı ve hakkın kötüye kullanılması yasağı karşısında hükümsüz sayılabilir. Basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğü buna engel değildir. Örneğin oldukça yaygın olarak kullanılan A tip konişmentosunun okunamayacak kadar küçük yazılmış arka yüzündeki hükümler fark edilemeyecek şekilde değiştirilmişse tacir hileye ilişkin hükümlere dayanabileceği gibi<sup>401</sup>, MK m.2’ye de dayanabilir. Nitekim dürüst davranma kuralı; herkes için geçerli olup, kişilerin dürüst, namuslu, iyiniyetli, içten ve güven sarsmayacak şekilde davranmalarını emreden genel bir ilkedir. Hâkim kamu düzenine ilişkin olan bu kuralı<sup>402</sup> re’sen göz önünde bulundurur<sup>403</sup>. Bu ilke aynı zamanda, kanun hükümlerinin ve sözleşmelerin yorumlanmasında da göz önünde tutulur<sup>404</sup>. Dürüstlük kuralına uymamanın yaptırımı, hakkın kötüye kullanılması yasağıdır. Bu yasak uyarınca dürüstlük kuralına aykırı davranan kişinin dilediği amaç hukuk düzeni tarafından tanınmaz<sup>405</sup>. Diğer yandan yükletenin, yetkili temsilcisi olduğu yönünde güven uyandıran taşıtanın, daha sonra bu kişinin yetkisiz olduğunu ileri sürerek taahhüdünü yerine getirmekten kaçınması da hakkın kötüye kullanılması sayılır. Bu durum, çelişkili davranma yasağı, “*venire contra factum proprium*” uyarınca

---

<sup>400</sup> Ülgen ve diğerleri, s. 42.

<sup>401</sup> bkz. Stewart, Burrows, Foxton, ss. 4 vd..

<sup>402</sup> Yrg. HGK 4.11.1964 953/D-2 E. 460K. ve HGK 12.5.1965 5-D-4 E. 203 K. (Edis, s.295); Aynı görüşte Zevkliler, Acabey, Gökyayla, s. 147; karşı görüş Edis, s.297

<sup>403</sup> Akipek, Akıntürk, s. 174 vd.; Mehmet Ayan, “Medeni Hukuka Giriş”, Mimoza, Konya, 2005, s.161 vd.; Edis, s.292; Yaşar Karayalçın, **Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler II**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1983, s.15, Mustafa Dural, Suat Sarı, **Türk Özel Hukuku Cilt 1 Temel Kavramlar ve Medeni Kanununun Başlangıç Hükümleri**, Filiz, İstanbul, 2005, s.182 vd.; Kemal Oğuzman, Nami Barlas, **Medeni Hukuk Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, Arıkan, Ankara, 2006, s.223; Zevkliler, Acabey, Gökyayla, ss.146-148; Yrg 6. HD 26.1.1998 T 469 E. 421 K. Talih Uyar, **Türk Medeni Kanunu Gerekeçeli İçtihatlı, Cilt 1**, 2002, s.442 aynı yönde Yrg HGK 25.3.1992 1-98 E. 195 K Uyar, ss. 692 vd.

Yargıtay’ın da bu konuda pek çok kararı bulunmaktadır. Yrg. 11 HD 29.1.1999 T, 1998/10031 e. 250 K. , Uyar, s. 409 vd. ; Yrg. 11. H.D. 23.1.2001 T. 2000/8883 E. 403 K. Uyar, s. 354. İBK E. 1990/4 K. 1991/3 T. 8.11.1991 ve Yrg. HGK E. 2006/6-288 K. 2006/304 T. 24.5.2006; YİBK E. 1991/1 K. 1991/2 T. 17.5.1991 ve YİBK E. 1949/17 K. 1951/1 T. 14.2.1951.

<sup>404</sup> Hıfzı Veldet Velidedeoğlu, **Türk Borçlar Kanunu Şerhi Genel Hükümler**, Yargıtay Yay., Ankara, 1997, s.40.

<sup>405</sup> Şener Akyol, **Dürüstlük Kuralı ve Hakkın Kötüye Kullanılması**, Vedat, İstanbul, 2006, (Dürüstlük Kuralı), s. 57; Akipek, Akıntürk, s.194 vd.; Dural, Sarı, s. 195; Oğuzman, Barlas, s.199–201; Zevkliler, Acabey, Gökyayla, ss. 161 vd.; Yrg HGK. 6.6..1979 14-190/799; Yrg 15 HD 12.11.1981 2098/2240

hukuken himaye görmez<sup>406</sup>. Kanunla belirtilenler dışında<sup>407</sup>, görünüşte temsil yetkisi yaratan kişi bunun sonuçlarına katlanmak zorundadır<sup>408</sup>.

### b. Eşyayı Temsil İşlevi

Taşıyan veya temsilcisi tarafından eşyanın tesellümü nedeniyle düzenlenen, usulüne uygun şekilde teslim edilen konişmento, eşya taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece eşyayı temsil işlevine sahip olur ve böylelikle eşya henüz yolda iken onun üzerinde tasarrufta bulunma imkânı sağlanır<sup>409</sup>. Nama yazılı konişmentolarda da, durum farklı değildir ancak, Anglo-Amerikan Hukuku'nda *straight bill of lading* ve *non-negotiable bill of lading* olarak adlandırılan konişmentoların ve deniz yük senedinin tedavül kabiliyetleri bulunmamaktadır.

Konişmentonun eşyayı temsil işlevini açıklayan TTK'nın m.1104'e<sup>410</sup> göre konişmento, taşınmak üzere taşıyan adına kaptan ya da taşıyanın başka bir temsilcisi tarafından teslim alındığında eşyayı temsil işlevine sahip olur. Maddede eşyanın yüklenmesinden değil, teslim alınmasından bahsedildiğine göre tesellüm konişmentosu ile yükleme konişmentosu arasında eşyayı temsil işlevi açısından bir fark bulunmamaktadır<sup>411</sup>. Eşyanın teslim anından sonra konişmentonun devri Kanun'un 957 ve 980. maddelerinde gösterilen sonuçları doğurur. Bu nedenle konişmento aracılığıyla, temsil ettiği eşya üzerinde rehin hakkı ve mülkiyet hakkı kazanılabilir. Konişmentonun bir nüshasına sahip olan kişi buna dayanarak eşyayı

---

<sup>406</sup> Bkz. Mehmet Emin Bilge, **Ticaret Sicili**, Beta Yay., İstanbul, 1999, ss.180, 181; Karayalçın, s.15; Dural, Sarı, s.195; Şener Akyol, "Venire Contra Factum Proprium", **Fikret Eren'e Armağan**, Yetkin Yay., Ankara, 2006, s.77 vd.

<sup>407</sup> Acentelerle ilgili TTK m.122 ile mağazada çalışan memur ve müstahdemleriyle ilgili BK m.453/III. maddeleriyle kanun koyucu hukuki görünüşü koruma suretiyle işlem güvenliğini sağlamaktadır. Hüseyin Ülgen, **Türk Ticaret Hukuku'nda Hukuki Görünüş Nazariyesi**, İstanbul, 2005(Hukuki Görünüş Nazariyesi), ss. 120 vd.

<sup>408</sup> Ülgen, Hukuki Görünüş Nazariyesi, s. 145.

Yargıtay da bu doğrultuda kararlar vermektedir bkz. Yrg 11HD 17.10 1984 4275 E. 4816 K. (Uygur, ss. 1233, 1234).

<sup>409</sup> Turgut Kalpsüz, **Denizasıra Satışlar (Giriş - Boşaltmada Satışlar)**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1967, s. 7.

<sup>410</sup> Tasarı'nın 1234. maddesi de aynı yönde düzenleme içerir.

<sup>411</sup> Yukarıda da açıkladığımız gibi tesellüm konişmentosu eşyanın yükleten tarafından taşıyan veya temsilcisine teslim edildiğini; yükleme konişmentosu ise bu kişiye eşyanın teslim edildiğini ve gemiye yüklendiğini gösteren bir belgedir.

taşıyandan teslim aldıktan sonra konişmentonun diğer nüshaları kıymetli evrak niteliklerini, eşyayı temsil işlevi ile tesliminin talep edilmesini sağlama işlevini kaybeder (TTK m.1105). Konişmentonun nüshalarına sahip kişiler birbirine zıt haklar iddia ederlerse, eşyayı teslim almaya yetkili kılacak şekilde ilk ciro ve teslim edilmiş konişmentonun hâmiline eşya teslim edilir. Giro edilip başka yere gönderilen konişmentolarda gönderme tarihi teslim tarihi olarak kabul edilir (TTK m.1106).

### **c. Konişmentonun Karine Olma İşlevi ve İspat Kuvveti**

Konışmento, eşyanın taşıyana veya temsilcisine taşınmak üzere teslim edildiğini gösteren bir belgedir<sup>412</sup>. Wahl; yükleten tarafından açıkça kabul edildiği belli değilse (örneğin imzası yoksa veya üçüncü kişiye ciro etmemişse), maddi bir fiil olan yüklemenin yalnızca taşıyanın imzası bulunan konişmento ile ispatının mümkün olmadığını, taşıyanın kendi lehine, başka kişi aleyhine bir senet oluşturamayacağını belirtmektedir<sup>413</sup>. Konışmento, kural olarak, taşıyanın taahhütlerini içeren ve taşıyan tarafından yükletenin beyanlarına göre düzenlenen bir belge olsa da, Wahl'ın görüşüne katılmak uygun olur. Bununla birlikte teslim veya yükleme olgusunun konişmento dışındaki delillerle de ispatı mümkündür.

Konışmento eşyanın taşınmak üzere teslim alındığındaki nitelikleri hakkında kayıt içeren bir belgedir. TTK m.1098/b.8'e göre konişmentoda gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan eşyanın cinsi, ölçüsü, sayı veya tartısı, markaları ve haricen belli olan hal ve mahiyetleri hakkında kayıt bulunması zorunludur<sup>414</sup>. Yükletenin, eşyanın; ölçü, sayı, tartı, markası ve haricen belli olan durum ve niteliklerine ilişkin beyanlarının taşıyan tarafından konişmentoda belirtilmesi için bu beyanların yükleme başlamadan önce yazılı olarak verilmesi gerekir (1100/I). TTK m.1100/I'de eşyanın cinsi hariç belirtilen diğer özelliklerinin taşıyan tarafından yükletenin talebi üzerine yazılı olarak bildirilmiş olduğu şekilde gösterileceği belirtilmiştir (f.1).TTK m.1100'de, m.1098/b.8'den farklı olarak eşyanın cinsinden

<sup>412</sup> Anglo-Amerikan Hukuku'nda da konişmentonun bu işleve sahip olduğu kabul edilir (Gold, Chircop, Kindred, ss. 411–413).

<sup>413</sup> Wahl, s. 195.

<sup>414</sup> Bir paket için "dış görünüş itibariyle iyi durumda" yazılması içindekiler bakımından değil yalnızca koli ya da paket açısından hüküm ifade eder (Bahtiyar, s. 66).

bahsedilmemesine rağmen taşıyanın, eşyanın cinsine ilişkin de şerh koyma yetkisini kabul etmek gerekir<sup>415</sup>. TTK'nın 1114. maddesini m.1110/II ile birlikte değerlendirdiğimizde; eşyanın cinsi ve değerine ilişkin hususların da yükletenin bildirim üzerine konişmentoya yazılabileceği sonucu çıkmaktadır. Göknil, eşyanın beyan edilen değerinin mutlaka konişmentoya yazılması gerektiğini söyler<sup>416</sup>, ancak değer yazılmaması belgenin konişmento olma niteliğini etkilemez. Yazılmış değer TTK m.1110/II uyarınca karine oluşturur.

Konişmentoya eşyanın TTK m.1098/b.8'e göre kaydolunan nitelikleri ile TTK m.1114 uyarınca yazılan cins ve bedeline dair kayıtlar aksi kanıtlanabilir karine oluşturur (TTK m.1110/II)<sup>417</sup>. Taşıyan, eşyayı hangi durumda aldığına dair bu karineye dayanabilir. Karinenin diğer bir sonucu konişmento hâmilinin konişmento kayıtları dışında bir talepte bulunamamasıdır<sup>418</sup>, fakat bu karine iki durumda işlevini yitirir. Bu durumlardan birincisi TTK m. 1110/II/b.2'de belirtilen "içindeki belli değil" veya aynı anlamdaki bir şerhin verilmiş olması ikincisi ise TTK m.1100/III'e göre şerh verilmesidir. TTK m.1100'e göre taşıyan kendisine bildirilen bilgileri konişmentoda belirtmek zorundadır, fakat birinci fıkrada belirtilen bu zorunluluk

---

<sup>415</sup> Bir görüşe göre ise taşıyan eşyanın cinsini kendi belirler, yükletenin beyanıyla bağlı değildir ve konişmentoya yazmak zorunluluğu yoktur. bkz. İzveren, Franko, Çalık, s. 221; Kender, Çetingil, s.128.

<sup>416</sup> Göknil, s. 41.

<sup>417</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 200.

*Yerel mahkeme ile Özel Daire arasındaki uyumsuzluk, sonradan sağlanan ve ( şahadetname ) olarak tanımlanan bir belgenin hangi hallerde konişmentonun aksinin ispatına elverişli bulunduğu noktasında toplanmaktadır. (...) Bilindiği ve TTK'nun 1110. maddesi hükmünde de açıkça vurgulandığı üzere; taşıyanla gönderilen arasındaki hukuksal ilişkilerde konişmento kayıtları esas tutulur. Konişmento, özellikle taşıyanın, malları, 1098. maddenin 8. bendinde ve 1114. maddede yazılı olduğu gibi teslim aldığına dair karine teşkil eder. Bu karine ancak, 1110. maddede gösterilen hallerde konişmentoya yazılacak şerhlerle bertaraf edilebilir. Olayımızda, konişmentoda anılan şekilde konulmuş bir şerh bulunmadığına göre, bu karinenin aksini kanıtlama yükümü davalıya düşer. Nitekim davalı da yükleme limanından sağladığı şahadetname adlı belge ile anılan karinenin aksini ispatlamak istemektedir. Yukarıda da kısaca değinildiği gibi, konişmento içeriği, yani 1110. maddede sözü geçen karine her zaman geçerli bir belge ile ispatlanabilir. Ne var ki, davalı tarafından ibraz edilen şahadetnamenin, konişmentonun düzenlendiği tarihten ( 12.2.1979 ) çok sonra, ( 11.8.1978 tarihinde ) düzenlendiği bir yana, anılan belge içeriğinden hangi kayıtlara ve olgulara dayanılarak düzenlenmiş olduğu da anlaşılmamaktadır. O halde, Özel Daire bozma ilamında öngörülen görüş hilafın, anılan belgenin geç düzenlenmesi nedenleri ve özellikle de bu belgenin hangi gerçek ve geçerli olgulara dayanılarak düzenlendiği konuları üzerinde durulmadan ve anılan yönlerden gerekli bir araştırma ve soruşturma yapılmadan ve dolayısıyla davalının dayandığı belgenin hukuksal niteliği kesinlikte saptanmadan, konişmentonun doğurduğu karinenin aksinin ispatlandığı kabul edilemez. Yrg HGK E. 1981/11-507 K. 1983/608 T. 1.6.1983 (<http://www.kazancı.com.tr>)*

<sup>418</sup> Zevkliler, Konişmento, s. 549.

bazı hallerde ortadan kalkar ve taşıyan bu istisnai durumlarda yükleten tarafından bildirilenleri konişmentoya yazmayabileceği gibi, bunlara şerh vermek suretiyle konişmentoda yer vermesi de mümkündür (f.3).

Bunlardan başka taşıyan, eşyanın dışarıdan bakarak görülen hali ve eksiklikleri hakkındaki şerhlere de konişmentoda yer verebilir, bunlara marjinal kayıt denir. Konişmento, bu kayıtlar bakımından TTK m.1110/II'de yer alan karine olma niteliğini yitirir ve ispat yükü gönderilene ait olur. Belirtmek gerekir ki TTK m.1110/II'de yer alan karine yalnızca taşıyan ve gönderilen arasında değil; kırkambar sözleşmesinin taşıyan ve taşıtanı arasında da geçerlidir<sup>419</sup>. TTK m.1116'daki emredici hükümlerden taşıtan da yararlanır.

Özet olarak;

1. TTK m.1100/II/b.1'e göre taşıyan;

a. Yükletenin konişmentoda yazılmasını talep ettiği marka, eşyanın veya içinde bulunduğu kap ya da zarfın üzerinde yer almıyorsa ve eşyanın markasını tespite yarayacak başka bir işaret yoksa veya

b. Marka eşyanın veya kap ya da zarfın üzerinde bulunmasına rağmen yolculuğun sonunda silinmiş olma ihtimali var ise ve eşyanın markasını tespite yarayacak başka bir işaret yoksa konişmentoya şerh verebilir.

2. TTK m.1100/II/b.2'ye göre taşıyan;

a. Yükletenin beyanlarını kontrol etmesinin mümkün olmadığı durumlarda veya

b. Yükletenin beyanlarının doğruluğundan şüphe etmesi halinde ya da

c. Yükletenin beyanlarının tam olmadığından, eksik olduğundan şüphe etmesi durumunda konişmentoya şerh verebilir.

---

<sup>419</sup> Prüssmann 331 bent c nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s.17.

Kırkambar taşımalarında konişmento aynı zamanda taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi düzenler. Yrg. 11.HD E. 1983/1594 K. 1983/1772 T. 7.4.1983 (<http://www.kazanci.com.tr>)



3. TTK m.1110/II/b.2'ye göre taşıyan; kendisine ambalajlı veya kapalı bir şekilde tevdi edilen eşyanın muhtevası ile ilgili olarak konişmentoya "İçindeki belli değil" veya aynı anlama gelen bir şerh koyabilir<sup>420</sup>.

Eşyanın, yükletenin bildirdiği ve konişmentoda yer alan sayı, ağırlık, marka, nitelik vs. de olmaması durumunda taşıyanın ilgili kayda şerh koyduğu konişmentolara şerhli (ihtirazi kayıt içeren) konişmento (*cloused bill of lading*<sup>421</sup>)

---

<sup>420</sup> Yukarıda açıklandığı gibi Hukukumuzda konişmento, üzerinde yer alan kayıtlar bakımından aksi kanıtlanabilir karine niteliğindedir. Lahey Kuralları'nda konişmento kayıtları ve taşıyanın konişmento hâmiline karşı sorumluluğu, öncesinde hazırlanan 1921 tarihli metnin aksine, emredici hükümlerle düzenlenmiştir (bkz. Yeşilova, s. 70). Kurallar'da yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, navlun sözleşmesi ile hafifletilememeleri fakat ağırlaştırılabilmeleri nedeniyle nisbi emredici niteliktedirler. Lahey Kuralları'na göre de konişmentoda belirtilen kayıtlar (m.III/3) aksi ispat olunana kadar eşyanın ne durumda teslim alınmış olduğuna dair karine teşkil eder; prima facie delil niteliğindedir (m.III/4). Visby Protokolü'nün I. maddesiyle adı geçen fıkraya eklenen ikinci cümlede ise, konişmentoda yer alan kayıtların aksinin, onu devralan iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ispatının mümkün olmadığı belirtilir. Yazılı beyan sorumluluğunun kabulü, Protokol ile sağlanan en önemli yenilik olarak görülmektedir (Herber, Hansa 1968, s. 620, 622 nak. Yeşilova, s. 73.). Hamburg Kuralları'nda konişmentonun ispat gücü, onu devralan kişinin iyiniyetli olup olmamasına göre değişiklik arz etmektedir. Hamburg Kuralları'nda konişmentoyu düzenleyen kişi, konişmentoda yer alan eşyanın genel niteliği, markası, koli ya da parça adedi, ağırlık ve miktarı hakkındaki kayıtların doğru olmadığını bilmesi veya doğruluğundan şüphe etmesi veyahut kayıtların doğruluğunu kontrol imkânı olmaması hallerinde bu durumu konişmentoya şerh koymak suretiyle belirtmek zorundadır (m.XVI/1). Eşyanın haricen belli olan durumunun konişmentoda belirtilmemesi halinde taşıyan, eşyanın haricen iyi durumda olduğuna dair kayıt koymuş sayılır (m.XVI/2). Yukarıda belirtilen şerhler saklı kalmak üzere konişmento; taşıyanın eşyayı belirtilen şekilde teslim aldığına ve yükleme konişmentosu ise eşyanın gemiye yüklendiğine dair, prima facie delil, aksi ispat edilebilir karine niteliğindedir (m.XVI/3/a), fakat konişmentodaki kayıtların aksi onu devralan iyiniyetli gönderilen veya iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ispat edilemez. Buradaki iyiniyet ve aksi ispat edilemezlik konişmentoda eşyanın tarifine, niteliklerine dair kayıtlara ilişkindir, konişmentoda yer alan diğer kayıtların doğruluğunu yansıtmadığı onu devralan iyiniyetli gönderilen ve üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilir (m.XVI/3/b). Konişmentoda navlunu ve ödemekle yükümlü bulunan kişinin belirtilmediği veya m.XV/1/k'ya göre, gönderilenin navlun ödeme borcuna ilişkin bir kaydın bulunmadığı hallerde konişmento, gönderilenin navlun borçlusu olmadığına dair prima facie delil, aksi ispat edilebilir karine, teşkil edecektir, fakat böyle bir kaydın bulunmamasına güvenerek konişmentoyu iyiniyetle devralan gönderilen veya üçüncü kişilere karşı taşıyanın karinenin aksini ispat etmesi mümkün değildir (m.XVI/son).

Ayrıca Hamburg Kuralları'na göre gönderen, konişmentoda eşyanın genel niteliği, markası, sayısı, ağırlık ve miktarı ile ilgili beyanlarının doğru olduğunu taahhüt eder; bu beyanların doğru olmamasından ötürü taşıyanın uğrayacağı zararları karşılar (m.XVII/1/c.1,2). Gönderenin bu sorumluluğu, konişmento kendisi tarafından üçüncü bir kişiye devredilse dahi son bulmayacaktır fakat taşıyanın gönderene karşı sahip olduğu bu talep hakkı, navlun sözleşmesi uyarınca üçüncü kişilere karşı olan tazmin borcunu sınırlandırmaz (m.XVII/1/c.2,3).

Tasarı'nın konişmento ve diğer taşıma senetlerinin ispat gücüne yer verilen 1242. maddesi de Hamburg Kuralları göz önünde bulundurularak kaleme alınmıştır. Alman Hukuku'nda da 1986 yılında yapılan değişiklikle konişmentonun, eşyanın değeri hariç, onu devralan iyiniyetli üçüncü kişiye karşı aksi ispat edilemez bir karine olduğu kabul edilerek, bu durumda yazıdan doğan sorumluluk (skripturhaftung) benimsenmiştir (HGB §656/II) (Çetingil, Konişmento, s. 1; Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova, ss. 145 vd., 153 vd.).

<sup>421</sup> Baughen, s. 6.

denir. Böylelikle taşıyan taşımak üzere teslim aldığı eşyanın niteliklerinin konişmentoda doğru olarak belirtilmesini sağlayarak gönderilenin tazminat taleplerine karşı konişmentodaki şerhlere ve bunların eşyayı ne durumda teslim aldığına dair karine olma işlevine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir.

Hiç bir şerh içermeyen ya da yüklenen eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durum ve mahiyette olduğu üzerinde belirtilmiş olan ((*shipped*) in *apparent good order and condition*); veya “belli değil”, “beyan üzerine” kayıtları bulunan konişmento temiz ya da net konişmento olarak adlandırılır<sup>422</sup>. Bazı yazarlara göreyse konişmentoda hiçbir şerhin bulunmaması eşyanın iyi durumda teslim alındığına karine oluşturmaz, bu nedenle taşıyandan tazminat talep eden bu durumu ispat etmelidir; temiz konişmentodan söz edebilmek için konişmentoda eşyanın iyi durum ve mahiyette teslim alındığına dair kaydın ((*shipped*) in *apparent good order and condition*)<sup>423</sup> bulunması ve aksi yönde her hangi bir kaydın bulunmaması gerekir<sup>424</sup>.

Yargıtay’ın bazı kararlarına göre konişmentoda şerh olmaması, eşyanın iyi durumda yüklendiğine işaret eder<sup>425</sup>. Hamburg Kuralları’nın XVI/2. maddesine göre eşyanın dış görünüşü itibariyle durumu hakkında kayıt içermeyen konişmentolarda kendiliğinden eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğu kaydı varsayılır. Standart konişmentolarda ise eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğuna ilişkin kayıt her zaman bulunur. Kanımca bir konişmentoyu temiz olarak nitelendirebilmek için konişmentoda herhangi bir şerhin bulunmaması yeterlidir ayrıca eşyanın iyi durumda olduğuna dair bir açıklama bulunmasına gerek yoktur.

Temiz konişmentonun iktisadi değeri, eşyanın iyi hal ve nitelikte yüklenmediğinin ispatı taşıyana ait olacağı için şerhli konişmentoya göre daha

---

<sup>422</sup> Yeşilova, ss. 195 vd.; İzveren, Franko, Çalık, s. 200; Kender, Çetingil, s. 130; Zevkliler, Konişmento, s. 548; Tekil, Deniz Hukuku, s. 255 Erdem, Sif, s. 109; Tetley, Terms.

<sup>423</sup> Bu kloz eşyanın yalnızca dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğunu belirtir (Gaskell, Asariotis, Baatz, P., 7.25).

<sup>424</sup> Kender, Çetingil, s. 130; Bahtiyar, s. 67; Baughen, s. 6; Todd, s. 13; Bir konişmentonun hangi şartlarla temiz konişmento sayılacağı konusundaki görüşler için bkz. Yeşilova, ss. 195 vd.

<sup>425</sup> *Konışmentoda muhteva ve evsaf kısmının boş bırakılması malın sağlam yüklendiğine delil teşkil eder.* Yrg. 11 HD 20.1.1975 T. 1975/39E. 1975/6557K. (Aybay, Kararlar, ss. 225 vd.); Yrg. 11 HD 12.4.1999 T. 1999/665E. 1999/2645K.(www.kazanci.com).

yüksektir<sup>426</sup>. Bu konişmento türü denizaşırı satışlarda (örneğin cif satışlarda) satıcının semeni talep edebilmesini sağlar. Banka, akreditifi satıcıya ödemek için temiz yükleme konişmentosunun ibraz edilmesini ister, bu nedenle konişmentonun temiz olması ve tesellüm değil yükleme konişmentosu olması önem taşır<sup>427</sup>. Diğer yandan temiz konişmento düzenlemesi durumunda taşıyan, konişmentonun eşyanın ne durumda yüklendiği konusunda karine olma işlevi nedeniyle, hasar veya zıyanın eşya kendi zilyetliğinde iken gerçekleşmediğini ispat etmek zorunda kalacaktır. Bu nedenle yükleten durumundaki denizaşırı satım sözleşmesinin satıcısı, taşıyanın gönderilene ödemek zorunda kalacağı tazminatı karşılamayı taahhüt ederek, taşıyanın temiz konişmento düzenlemesini talep eder. Yükletenin verdiği bu taahhütname garanti mektubu olarak adlandırılır. Bu konuya aşağıda taşıyanın gerçeğe aykırı konişmento düzenlenmesinden sorumluluğu ile birlikte değineceğiz<sup>428</sup>.

TTK m. 1110/I'e göre taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas tutulur. Bu maddedeki gönderileni, taşıtan olmayan gönderilen olarak anlamak gerekir<sup>429</sup>. Nitekim aynı maddenin son fıkrasında taşıyan ile taşıtan

---

<sup>426</sup> Kender, Çetingil, s. 130.

<sup>427</sup> Carr, Stone, s. 15; Healy, Sharpe, s. 356; Erdem, Fob, ss. 109 vd.; Todd, s. 13.

<sup>428</sup> Bkz. aşağıda s. 120.

<sup>429</sup> Bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 92.

Taşıtan ve gönderenin aynı kişi olduğu bir davada Yargıtay şu şekilde karar vermiştir;

*TTK'nun 1110'ncü maddesinin ilk fıkrası hükmüne göre, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento hükümlerinin esas alınacağı hükme bağlandıktan sonra, aynı maddenin son fıkrasında ise, taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerin taşıma (navlun) sözleşmesi hükümlerine bağlı kalacağı açık bir şekilde belirlenmiş bulunmaktadır.*

*Taşıtan aynı zamanda gönderilen durumunda ise ve taraflar arasında taşıma sözleşmesi düzenlendikten sonra bir de konişmento düzenlenirse ve bu iki düzenleme arasında değişik hükümler var ise böyle bir durumda TTK'nun 1118'nci maddesi hükmü de dikkate alınarak, taraflar arasındaki ilişki aynı yasanın 1110/son fıkra hükmü uyarınca taşıma sözleşmesi hükümlerine göre çözümlenmesi gerekecektir. Nitekim, doktrinde de aynı düşünce hakim bulunmaktadır. ( Bkz. Prof. Dr. T.Çağa, Deniz Ticaret Hukuku, Navlun Sözleşmeleri, İst. 1979, sh.102 vd. Prof. Dr. Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, İst. 1998, sh.245 vd. )*

*Dava konusu olayda da, davalı taşıyan konişmentodaki tahkim şartına dayanarak davanın tahkim yoluyla çözümlenmesi gerektiğini, mahkemeye itirazını bildirmiş, davacı taraf ise buna karşı müvekkilinin sadece gönderilen sıfatını değil, ayrıca taşıtan sıfatını da taşıdığını ve taraflar arasında düzenlenen navlun sözleşmesinde bu yolda bir tahkim şartı bulunmadığını açıklayarak buna ilişkin belgelerini mahkemeye ibraz etmiş bulunmaktadır.*

*Bu durum karşısında mahkemece, davacının bu yöndeki açıklama ve iddiası, yukarıdaki ilkeler çerçevesinde incelenip değerlendirilmeden, sadece konişmentodaki tahkim şartına dayanılarak görevsizlik kararı verilmesi noksan incelemeye dayalı olmakla, kararın bozulması gerekmiştir. Yrg. 11. HD E. 1998/8975 K. 1999/3722 T. 6.5.1999 (<http://www.kazanci.com.tr>)*

arasındaki hukuki ilişkinin sözleşme hükümlerine tâbi kalacağı düzenlenmiştir. Bu nedenle konişmento bir yandan taşıtan ile taşıyan arasındaki sözleşmeyi kanıtlayan, diğer yandan taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkiyi düzenleyen bir belgedir<sup>430</sup>. Aksine bir anlaşma yoksa konişmento nüshasını gönderilene, gönderilenin hakları kendi haklarıyla ilişkili bulunan yükleten göndermelidir<sup>431</sup>. Konişmentodan başka yazılı bir belge bulunmayan kırkambar sözleşmelerinde konişmentonun taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi de düzenlediği söylenebilir, fakat bu durumun aksinin ispatı mümkündür<sup>432</sup>.

Konışmentonun karine olma işlevi onu iyiniyetle devralan sonraki hâmilleri açısından hüküm ifade eder. Burada üçüncü kişinin iyiniyetli olmasından kasıt; konişmentodaki kayıtların doğru olmadığını bilmemesi veya bilebilecek durumda olmamasıdır (MK m.2). Üçüncü kişinin genellikle bir tacir olacağı göz önünde bulundurulursa bu kişinin basiretli bir tacirden beklenen özeni göstermesi gerekecektir. İyiniyetin konişmento devralındığı anda var olması yeterlidir (*mala fides superveniens non nocet*). Konişmento nama yazılı ise borçlu, devredene karşı sahip olduğu def'ileri iyiniyetli devralana karşı da ileri sürebilecektir<sup>433</sup>.

Konışmento, eşyanın hangi durumda gönderilene teslim edildiğini de gösterir. TTK m.1066/son'a göre eşyaya gelen zarar ihbar veya tespit edilmemişse, eşyanın konişmentoda belirtildiği şekilde teslim edildiği ve eşyada meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmadığı karine olarak kabul edilir, ancak bu karinenin de aksi ispat edilebilir.

Uygulamada çarter sözleşmeleri açısından sıkça karşılaşılan bir sorun, sözleşmedeki tahkim şartıyla gönderilenin bağlı olup olmadığıdır<sup>434</sup>. Konişmentoda

---

<sup>430</sup> Aynı yönde Gürses, s. 276.

<sup>431</sup> Wahl, s. 196.

<sup>432</sup> Kırkambar taşımalarında konişmento aynı zamanda taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi düzenler. Yrg. 11.HD E. 1983/1594 K. 1983/1772 T. 7.4.1983 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>433</sup> Herber, R. Seehandelsrecht; Berlin 1999, s. 300 nak. Çetingil, Konişmento, s. 3.

<sup>434</sup> Yetki şartı düzenli hat taşımacılığında kullanılan tip konişmentolarda yer almaktadır. Örneğin Conlinebill 2000 konişmentosunun 4. maddesinde taşıyanın ticari merkezinin bulunduğu yer mahkemesi doğacak uyuşmazlıkların çözümünde yetkili mahkeme olarak belirlenmiştir. MÖHUK m.47'ye göre Türk mahkemelerinin münhasır yetkisine girmeyen ve yabancılik unsuru taşıyan, borç

sözleşmeye yapılan atıf (*incorporation clause*) tek başına yeterli değildir. Bunun konişmentoda açıkça belirtilmesi gerekir<sup>435</sup>. Yargıtay ise bu konuda değişik kararlar vermektedir<sup>436</sup>. Tasarı'nın 1237/III. maddesinde<sup>437</sup> konişmentoda yolculuk çarteri

---

ilişkilerinden doğan uyuşmazlıklarda taraflar uyuşmazlığın yabancı bir devletin mahkemesinde görülmesi hususunda anlaşabilirler. Bu anlaşma yazılı delil ile kanıtlanmalıdır. Türk mahkemelerinin münhasır yetkisine giren konular Türkiye'de bulunan taşınmazların aynına ve zilyetliğine ilişkin davalar, fikri ve sınaî haklar hukuku ile marka hukukuyla ilişkili bazı davalar ve iflas davaları ile cebri icraya ilişkin davalarla sınırlıdır (Emre Cumalıoğlu, "Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Bakımından Türk Mahkemelerinin Münhasır Yetkisi", **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. III, S. 2, 2008, ss. 431 – 448, ss. 434 vd.). Bu nedenle yabancılık unsuru taşıyan kırkambar sözleşmesinden doğacak uyuşmazlıklar konusunda yabancı devlet mahkemelerinin taraflarca yetkili kılınmasına bir engel yoktur. Ancak yetki şartı veya yetki sözleşmesiyle yetkili kılınan mahkemenin durumu tartışmalı bir konudur.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun bir kararında (Yrg. HGK 1998/11-246 E., 1988/476 K. 15.6.1988 T. (<http://www.kazanci.com.tr>)) çarter partide yer alan ve Londra mahkemelerini yetkili kılan şartın genel yetki kurallarını dolayısıyla uyuşmazlık açısından Türk mahkemelerinin yetkisini bertaraf edemeyeceği, sözleşme ile kabul edilen yetkili mahkemenin münhasır yetkiye sahip olmadığı, Mülga 2675 sayılı MÖHUK'un 31. maddesi göz önünde bulundurularak belirtmiştir. Karşı oy yazısında ise 2675 sayılı Yasanın Ön Tasarısı'nın tartışıldığı sempozyumlara ve öğretilerdeki görüşlere atıfta bulunularak yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda 2675 sayılı Yasanın 31. maddesinde münhasır yetki kuralı öngörülmediği savunulmuştur. Sonraki Hukuk Genel Kurulu kararında ise Yargıtay görüşünden dönmüştür (Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bu kararında Mülga 2675 sayılı MÖHUK'un 31. maddesini dikkate alarak "yabancı bir Devlet Mahkemesini yetkilendiren ve anılan maddenin öngördüğü koşullara uyan, geçerli bir yetki sözleşmesinin varlığı halinde, yetkisi kararlaştırılan Yabancı Devlet Mahkemesi "Münhasıran" yetkili bir mahkeme kimliğini kazanmış olur. Bu sonucu, maddenin ikinci cümlesinde yer alan "Yabancı Mahkemenin kendisini yetkisiz sayması halinde, dava yetkili Türk Mahkemesinde görülür" şeklindeki sözler açık ve kesin bir şekilde doğrulamaktadır." şeklinde karar vermiştir.

Yrg. HGK 1998/12-287 E. 1998/325 K. 06.5.1998 T. (<http://www.kazanci.com.tr>)

Yargıtay bir başka kararında da aynı yönde hüküm vermiş, taraflar arasındaki sözleşmede yabancı ülke mahkemesinin yetkili kılındığından dolayı yetkisizlik kararı veren yerel mahkeme kararını onamıştır. Yrg. 11 HD 2005/12955 E. 2006/13462 K. 18.12.2006 T. (<http://www.kazanci.com>)).

Esasında taraflarca yetkili kılınan mahkemelerin durumunun "münhasır yetki" kavramı ile ilgisi bulunmamaktadır ("Münhasır Yetki" kavramı için bkz. Cumalıoğlu, ss.431 vd.). Zaten bir ülkenin başka bir ülke mahkemesini münhasır yetkili kılması mümkün değildir. Karışıklığın nedeni "münhasır yetki" kavramının hatalı kullanılmasından doğmaktadır. Kanımca bu kavram Türk Hukuku açısından yalnızca yabancılık unsuru içeren uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin mutlak, devredilemez ve aksi kararlaştırılmaz yetkisini ifade etmek için kullanılmalıdır, iç hukuktaki "kesin yetki" kavramıyla karıştırılmamalıdır. Bir ülke mahkemesinin münhasır yetkili olup olmadığına egemenlik yetkisine dayanılarak karar verilir. Kişilerin böyle bir yetkisi bulunmamaktadır.

5718 sayılı MÖHUK'un "Yetki anlaşması ve sınırları" başlıklı 47. maddesinde ise yer itibarıyla yetkinin münhasır yetki esasına göre tayin edilmediği hallerde, yabancılık unsuru taşıyan ve borç ilişkilerinden doğan uyuşmazlıklarda tarafların davanın yabancı bir devletin mahkemesinde görülmesi konusunda anlaşabileceklerini bu durumda davanın ancak yabancı mahkemenin kendisini yetkisiz sayması veya Türk mahkemelerinde yetki itirazında bulunulmaması hâlinde yetkili Türk mahkemesinde görülebileceği hükme bağlamıştır. Dolayısıyla tip konişmentolarda yer alan yetki şartları Türk Hukuku bakımından geçerlidir. Yetki şartı uyarınca yabancı bir mahkemenin yetkili olmasına karşın dava Türk mahkemesinde açılmışsa yetki itirazında bulunulduğu takdirde Türk mahkemesi yetkisizlik kararı verecek, itirazda bulunulmaması durumunda ise uyuşmazlığı çözecektir.

<sup>435</sup> Demirkıran, s. 20 dn.77;

Tahkim şartı gibi yazılı şekle bağlı şartların ise imzalanmış olması gerekir (Göknil, s. 48).

<sup>436</sup> Çarter partiye atıf yapan konişmento nedeniyle gönderilen; çarter parti'de yer alan tahkim şartının kendisini bağlamayacağını iddia edemez. HGK 1.2.1995T. 1994/11-765E. 1995/39K. (Aybay, Kararlar, s. 175 vd.)

sözleşmesine yapılan atfın, konişmento devredilirken çarter partinin bir örneğinin de yeni hâmile ibraz edilmesi şartıyla konişmento hâmiline karşı ileri sürülebileceği belirtilmiştir. Bu hükmün, somut olayda, kırkambar sözleşmesi bakımından da uygulanabileceğini kabul etmek gerekir.

## 5. Taşıyanın Gerçeğe Aykırı Konişmento Düzenlemesinden Doğan Sorumluluğu ve Garanti Mektubu

Taşıyan konişmentoyu gerçeğe uygun şekilde düzenleme yükümlülüğü altındadır<sup>438</sup>. Bu yükümlülüğüne aykırı davranmasından kaynaklanan zararlardan dolayı konişmento hamiline karşı sorumlu olur. Taşıyanın konişmentodaki gerçeğe aykırı kayıtlardan sorumluluğu konişmento alıp verme sözleşmesi öncesinde kusurlu olarak yanlış bilgi vermesine *culpa in contrahendo* sorumluluğa dayanır<sup>439</sup>. Nitekim konişmento verme sözleşmesi üçüncü kişi hamil yararına yapılan bir sözleşme olup, borçlu taşıyan alacaklı hamile karşı sorumludur<sup>440</sup>. Dürüst davranma kuralının bir diğer sonucu "*culpa in contrahendo*" sorumluluktur<sup>441</sup>. Bir akdin müzakeresi taraflar arasında bir hukuksal ilişki kurar ve sözleşmenin müzakeresine girişen taraflar bu ilişkide dürüstlük kuralına uygun davranmakla yükümlüdürler. Bu yükümlülük, sözleşmenin yapılması hususunda ciddi bir niyetle müzakereye katılmayı gerekli

---

*Gönderen ve taşıyıcı arasındaki navlun mukavelesinde yer alan tahkim şartı ile yetki anlaşmasının bu anlaşmada taraf olmayan gönderilenin halefi olan davacıya (sig.şti) karşı ile sürülemeyeceğine göre TTK .1110 uyarınca taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkiyi düzenleyen konişmentoda ise öyle bir hüküm bulunmamasına ... 11HD 5147/5268 24.11.1993 (Aybay, Kararlar, s. 152 vd.)*

Ayrıca bkz. Yrg. 11. HD E. 1998/8975 K. 1999/3722 T. 6.5.1999 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>437</sup>2. İspat fonksiyonu

Hukuki ilişkiyi ispat

MADDE 1237 – (1) Taşıyan ile konişmento hâmili arasındaki hukukî ilişkilerde konişmento esas alınır.

(2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukukî ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.

(3) Konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine atıf bulunursa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hâmile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hâmiline karşı da ileri sürülebilir.

<sup>438</sup> Bir görüşe göre konişmentodaki kayıtların aksinin onu iyiniyetli devralan iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ileri sürülememesi taşıyanın gerçeğe uygun konişmento düzenleme yükümlülüğünün yerine geçmiştir bkz. Çetingil, Konişmento, s. 6.

<sup>439</sup> Ünan, Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı, s. 3; Çağa, Kender, 2. Cilt, s.95.

<sup>440</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 95.

<sup>441</sup> Yeşilova'ya göre burada BK m.96 çerçevesinde sözleşmeye aykırılık söz konusudur (ss. 224 vd.).

kılar<sup>442</sup>. Sözleşme öncesinde henüz görüşmeler sürerken de taraflar karşılıklı güven, doğruluk ilkelerine ve dürüstlük kuralına uygun davranmak zorundadırlar. Taraflar; sözleşmeye dair hususlarda aldatıcı davranışta bulunmamalı, gerekli belgeleri karşı tarafa vermeli<sup>443</sup>, görüşmeleri dürüst ve ciddi bir tavırla, karşı yanda oluşturdukları güveni zedelemeyecek şekilde sürdürmelidirler<sup>444</sup>. Hatta taraflardan biri, diğerinin yanlış kanıya sahip olduğunu fark ederse; onu uyarmalı, yanlış kanıyı düzeltmek için çalışmalı, yardımcı olmalıdır<sup>445</sup>. Aksi takdirde neden oldukları zarardan sorumlu tutulurlar. Yargıtay kararlarında da<sup>446</sup> değinildiği gibi bu sorumluluğun kaynağı MK m.2'de yer alan dürüst davranma kuralıdır<sup>447</sup>. Sorumluluğun hukuki niteliği tartışmalıdır. Haksız eylem sorumluluğuna, sözleşme sorumluluğuna, sözleşme benzeri sorumluluğa ve MK m.2'den dürüstlük kuralından doğan sorumluluğa dayandıranlar vardır<sup>448</sup>.

Taşıyan bu konuda ifa yardımcılarının eylemlerinden BK m.100'e göre sorumludur<sup>449</sup>. Bununla birlikte, gerçeğe aykırı konişmento düzenlenmesi, özel olarak, taşıyan ile yükletenin gönderilene karşı müşterek hilesi olarak görülebilir (BK m.28). Bu durumda taşıyan ve yükleten, şayet bu fiil haksız eylem olarak kabul edilirse BK m.50, sözleşmeye aykırı eylem olarak görülürse BK m.98/II'nin göndermesiyle yine BK m.50'ye göre, neden oldukları zarardan müteselsil sorumlu olurlar<sup>450</sup>, ancak zamanaşımı ve kusurun ispatı bakımından farklı hükümler uygulanacaktır.

---

<sup>442</sup> Yrg 3. HD 15.9.1997 6603 E. 8864 K, (Uyar, s. 512 vd.)

<sup>443</sup> Oğuzman, Öz, s.68.

<sup>444</sup> Yrg 2 HD 15.9.1997 6603/8864 Oğuzman, Barlas, s. 214 dn. 351a; Eren, s.1085 vd.

<sup>445</sup> Zevkliler, Acabey, Gökyayla, s. 160.

<sup>446</sup> Yrg. 13 HD 13.11.1995 9375/9860 ; Yrg. 19 HD 1.12.2005 2865/11959 (Oğuzman, Barlas, s. 215, dn. 352.

<sup>447</sup> Zevkliler, Acabey, Gökyayla, s. 160.

<sup>448</sup> Örneğin Eren sözleşme sorumluluğuna, (s.1086) Kılıçoğlu haksız eylem sorumluluğuna (s. 59), Oğuzman, Öz MK m.2/II'ye dayandırmaktadır (s.69, 70).

*“Bir akdın müzakeresi taraflar arasında bir hukuksal ilişki kurar ve sözleşmenin müzakeresine girişen taraflar bu ilişkide dürüstlük kuralına uygun davranmakla yükümlüdürler. Bu yükümlülük, sözleşmenin yapılması hususunda ciddi bir niyetle müzakereye katılmayı gerekli kılar.”* 3.HD 15.9.1997 6603 E. 8864 K, Uyar s.512 vd.

Sözleşme öncesi sorumlulukla ilgili bazı maddeler şunlardır: BK m. 26, 31/II, 36/II, 39/I, 452/I.

<sup>449</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 96.

<sup>450</sup> Kerim Atamer, “Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1988, C. 62, S.7-9, ss. 495-508 (Garanti Mektubu), s. 506.

Kanımca, taşıyanın, donatan olması durumunda dahi<sup>451</sup>, bu yükümlülüğe aykırı davranması, nedeniyle sorumluluğu genel hükümlere tâbi ve sınırsızdır (Borçlar Kanunu'na dayalı bir sorumluluk olduğu için TTK m.1114 uygulanmaz)zamanaşımı on yıldır (BK m.125).Zarar gören zararını ve illiyet bağıını, taşıyan ise kendisinin kusuru olmadığını ispat etmelidir<sup>452</sup>.

Taşıyanın gerçeğe uygun konişmento düzenleme yükümlülüğüne ilişkin olarak üzerinde durulması gereken bir diğer husus garanti mektubudur. Yükletenin taşıyana, temiz konişmento düzenlemesi nedeniyle uğrayacağı tüm zararı karşılayacağı taahhüdünde bulunduğu belgeye garanti mektubu adı verilir. TTK m.1064/II'ye göre garanti mektubu hükümsüzdür. Böylelikle kanun koyucu garanti mektubu karşılığında temiz konişmento düzenlenmesini önlemeye çalışmıştır<sup>453</sup>.

Yargıtay, garanti mektubunun geçerli olup olmayacağı konusunda farklı kararlar vermiştir<sup>454</sup>. Bir kararında garanti mektubunu geçersiz saymış ve aynı zamanda taşıyanın yükletene rücu edebileceğini belirtmiştir<sup>455</sup>. Başka kararlarında da garanti mektubunun hükümsüz olduğu belirtilmiştir<sup>456</sup>. Bir Yargıtay kararında ise *Taşıyıcı ile taşıtan arasında düzenlenmiş bir garanti mektubu geçerli olup bu kabul irade serbestisi ilkesine ve dünya hukuklarındaki bu doğrultudaki teamüle de uygundur. TTK m.1064/II hükmünün 3. kişiler ile gönderileni bağlamayacağı kabul edilmelidir*<sup>457</sup> denilmiştir.

Garanti mektubunu düzenleyen TTK m.1064/II hükmünün tatbiki uygulamada âdil olmayan sonuçlara yol açabilmektedir. Bu nedenle her ne kadar emredici bir hüküm olsa da Yargıtay'ın yukarıdaki kararında belirttiği gibi, lafzıyla

---

<sup>451</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 99.

<sup>452</sup> Onan, Yanlış Konişmento, s. 3; Kender, Çetingil, s. 133; Çağa, Kender, 2. Cilt, s.98

<sup>453</sup> Pınar Arkan, "Garanti Mektubu Karşılığı Verilen Temiz Konişmentoda Zarar Kavramı", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 4, S. 1-2, 1999, s. 119-128, (Garanti Mektubu), s. 121.

<sup>454</sup> Aybay ve Demirkıran s.40 daki kararlar

<sup>455</sup> K. Atamer, Garanti Mektubu, s. 507.

<sup>456</sup> Yrg 11 HD 21.4.1994 T. 1994/565 E. 1994/3265 K. (Aybay, Kararlar, ss. 192 vd.); Yrg 11 HD 17.11.1981 T. 1981/4401 E. 1981/4869 K. (Aybay, Kararlar, ss. 181 vd.)

<sup>457</sup> Yrg 11 HD 19.1.1995 T. 1994/6369E. 1995/201 K. (Aybay, Kararlar, ss. 202 vd.)



bağlı kalmamak, somut olayın özelliklerine göre taşıyana, taşıtana/yükletene başvurma imkânını tanımak gerekir<sup>458</sup>.

## C. Taşıma Yükümlülüğü

### 1. Genel Olarak

Kırkambar sözleşmesi uyarınca taşıyan, teslim aldığı eşyayı belli bir noktaya kadar taşıma yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülük taşıyanın, kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümüdür. Taşıma yükümlülüğünün ihlali halinde, sözleşmenin diğer yanı olan taşıtan BK m.106'da belirtilen haklarını kullanabilir.

---

<sup>458</sup> bkz. Aybay, Kararlar, ss. 204 vd.

Tasarı'nın 1241. maddesinde garanti mektubunun gönderilen dâhil iyiniyetli üçüncü kişilere karşı geçerli olmayacağı belirtilmiştir (Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı'nın 2. maddesinin gerekçesinde, garanti mektubunun navlun sözleşmesinden bağımsız bir hukuki işlem olduğu bu nedenle Tasarı'nın yürürlüğe girmesinden sonra düzenlenmesi halinde Tasarı'nın 1241. maddesine tâbi olacağı ifade edilmiştir). Aynı maddede garanti mektubunun kural olarak taraflar arasında geçerli olduğuna, ancak üçüncü kişileri aldatmak amacıyla düzenlendiği durumlarda taraflar arasında da hüküm ifade etmeyeceğine, hatta bu durumda taşıyanın, gönderilen dâhil iyiniyetli üçüncü kişilerin tazminat taleplerine karşı, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacağına yer verilmiştir. Ünan bu düzenlemeyi gereksiz ve uygulama alanından yoksun olarak görmektedir. (Ünan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, s. 580.)

Tasarı'da yer alan düzenleme Hamburg Kuralları'nın 17. maddesiyle benzerdir. Hamburg Kuralları'nın XVII. maddesinde garanti mektubunun hukuki durumu ele alınmıştır. Bu fıkralara göre garanti mektubu; gerçek durumu yansıtmayan temiz konişmentonun devredildiği, gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı hüküm ifade etmeyecek fakat gönderene (taşıtan/yükleten) karşı geçerli kabul edilecektir (m.XVII/2). Kural olarak garanti mektubu veya anlaşması gönderene karşı geçerlidir fakat taşıyan veya onun adına hareket eden kimse, eşyanın gönderen tarafından konişmentoda belirtilmek üzere beyan edilen gerçeğe aykırı nitelikleri ya da haricen görünen hal ve durumu hakkında gerekli ihtirazi kayıtları, eşyanın konişmentoda belirtilen niteliklerine güvenerek onu devralan gönderileni ya da üçüncü kişiyi aldatmak amacıyla koymadıysa, garanti mektubu gönderene karşı da hüküm ifade etmeyecektir (m.XVII/3/c.1). Şayet taşıyan tarafından koyulmayan ihtirazi kayıt, eşyanın nitelikleri hakkında gönderenin bildirdiği hususlara ilişkinse, taşıyanın XVII/I uyarınca gönderenden tazminat talep etmesi de mümkün olmaz (XVII/3/ son cümle). Taşıyan, eşyanın konişmentoda belirtilen niteliklerine güvenerek onu devralan gönderilen dâhil üçüncü kişileri aldatmak amacıyla kasıtlı olarak ihtirazi kayıt koymaması halinde bu kişilerin zararlarını karşılamak zorundadır. Bu durumda taşıyan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamaz (XVII/4).

Anglo-Amerikan Hukuku'nda ise taşıtan/yükletenin bu tür taahhütnameler ile sorumluluk altına sokulamayacağı yönünde kararlar bulunmaktadır (Girvin, s. 30 dn. 76 Ben Line Steamers Ltd v Joseph Heureux (London) Ltd (1935) 52 LI LR 27 (CA)). Şayet eşyanın iyi durumda olmadığı taşıtan/yükleten ya da acentesi tarafından bilinmesine rağmen temiz konişmento düzenlenmesi konusunda kaptana baskı yapıyorlarsa, taşıyanın sözleşmeyi haklı nedenle feshedebileceği kabul edilmektedir (Trade Star Line Corp v Mitsui Co Ltd (The Arctic Trader) (1996) Lloyd's Rep 449 (CA)).

Taşıma edimi birkaç safhada ifa edilir. Taşımanın gerçekleşebilmesi için öncelikle geminin taşıyan tarafından yükleme tarihinde, yükleme yerinde hazır bulundurulması gerekir. Daha sonra taşıtan eşyayı yükleme limanına getirmeli ve gerekli belgeler ile taşıyana teslim etmelidir<sup>459</sup>. Ardından eşya gemiye yüklenir, istiflenir ve gemi yola çıkar. Eşya yol boyunca taşıyanın gözetim ve denetimi altındadır, taşıyan eşyaya özen gösterir ve onu muhafaza eder. Varma limanına ulaşıldığında eşya gemiden boşaltılır. Boşaltmadan sonra eşyanın gönderilene teslimi taşıma yükümlülüğünden bağımsız, sözleşmeden doğan bir yan edim yükümlülüğüdür.

Navlun sözleşmelerinde eşya önceden belirlenen bir yere taşınabileceği gibi, varma noktasının gemi sefere çıktıktan sonradan bildirilmesinin de mümkün olduğu söylenir<sup>460</sup>. Düzenli hat taşımacılığında ise gemi binlerce farklı eşya taşır ve izleyeceği rota bellidir. Bu nedenle charter sözleşmeleri için geçerli olsa da en azından düzenli hat taşımacılığı şeklinde ifa olunan kırkambar sözleşmeleri bakımından bu görüşün kabulü mümkün değildir, taşıyan sonradan verilen talimata uymaya zorlanamaz, kaldı ki navlun da önceden, geminin varma limanına kadar yapacağı yolculuk dikkate alınarak belirlenir. Tüm bunlardan öte düzenli hat taşımacılığı yapan büyük konteyner gemilerinde istif ve boşaltma detaylı bir planlamayı gerektirir. Bu planlamanın dışına çıkılması taşıyandan katlanılması beklenemeyecek büyük bir külfet olabilir.

Kırkambar sözleşmesinde; yükleme, istif ve boşaltma gibi bazı safhalar sözleşme uyarınca taşıtan veya taşıyan tarafından yerine getirilebilir bu konuda bir genelleme yapmak, kural belirtmek doğru olmayacaktır nitekim bir eşyanın taşınması için birden çok kırkambar sözleşmesi yapılabilir ve bu kırkambar sözleşmelerinin bazılarında gemiye yükleme söz konusu olmayabilir. Örneğin ihracat yapmak isteyen bir üretici, taşıma işleri organizatörü (*freight forwarder*) ile yapmış olduğu kırkambar sözleşmesi uyarınca eşyayı işyerinde, yükleme terminalinde veya limanda teslim edecektir, bu durumda gemiye yükleme söz konusu olmaz. Taşıma işleri

---

<sup>459</sup> Fob satışlarda bu kişi yükletendir ve yüklemeyi alıcıya ihbar etmelidir. Bu yükümlülük TTK m.1138/II'de zımnen düzenlenmiş bir yükümlülüktür. Ayrıca Incoterms'de de yer verilmiştir. (fob A.7) (Erdem, Fob, s. 66, 75) Incoterms, İngiliz Hukuku'nda da taraflarca kararlaştırılmışsa uygulanan kurallardır (van houtte, ss. 1174, 1175; Sealey, Hooley, s. 463.

<sup>460</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 10.

organizatörü ise aynı eşyanın taşınması için düzenli hat taşıyanıyla kırkambar sözleşmesi yapar ve yükleme ya kendisi ya da düzenli hat taşıyanı tarafından yerine getirilir. Daha sonra düzenli hat taşıyanı da başka hat taşıyanlarıyla kırkambar sözleşmesi yapabilir. Görüldüğü gibi bir eşyanın iki nokta arasında taşınması için biren çok navlun sözleşmesi yapılabilir. Bu sözleşmelerden fiili taşımanın yapıldığı üst (asıl) navlun sözleşmesi olarak adlandırılır. Aşağıda alt navlun ve üst navlun sözleşmelerine değinilecektir.

## 2. Alt Navlun ve Üst Navlun Sözleşmesi Kavramları

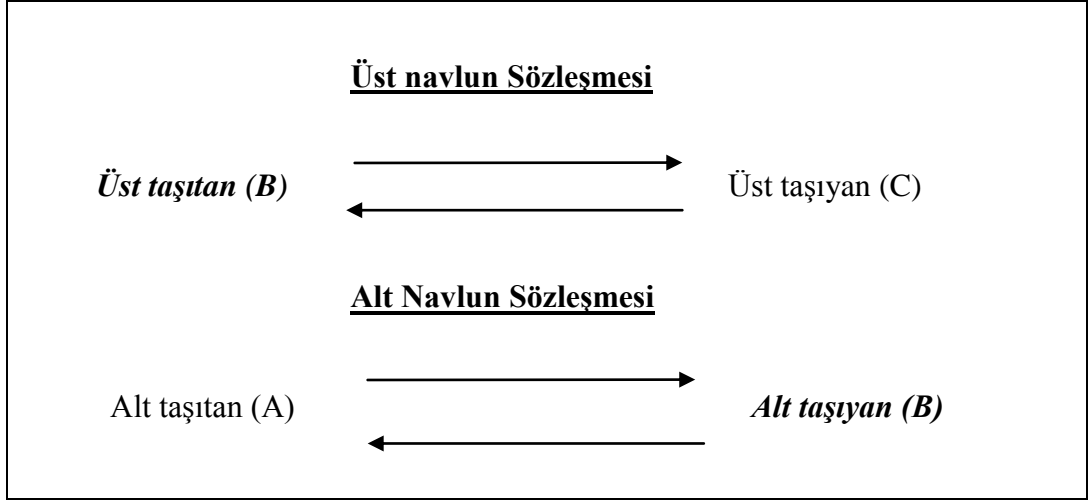
Alt navlun sözleşmesi, genellikle donatan veya gemi işletme müteahhidi olmayan bir kimsenin, deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir. Üst (asıl) navlun sözleşmesi ise alt navlun sözleşmesi ile eşya taşıma taahhüdü altına giren kişinin, eşyayı taşıyacak olan geminin donatanı veya gemi işletme müteahhidi ile yaptığı ve fiili taşımanın nedeni olan sözleşmedir. Üst navlun sözleşmesinin söz konusu olduğu her durumda bir alt navlun sözleşmesinin ve alt navlun sözleşmesinin bulunduğu tüm hallerde bir üst navlun sözleşmesi bulunur. Belirtmek gerekir ki, üst navlun sözleşmesi olarak adlandırılmasına rağmen bu sözleşmenin zaman çarteri gibi bir gemi tahsisi sözleşmesi olması da mümkündür. Alt navlun sözleşmesinin taşıtanı alt taşıtan, taşıyanı alt taşıyan; üst navlun sözleşmesinin taşıtanı üst taşıtan, taşıyanıysa üst taşıyan olarak adlandırılır. Anlaşılacağı üzere alt taşıyan ile üst taşıtan aynı kişidir. Alt navlun sözleşmesinde taşıyan eşyanın taşınmasını sağlamayı değil, taşımayı üstlendiği için taşıma komisyoncusu sayılmaz. Yargıtay; üst taşıyanın, alt taşıyanın adamı değil bağımsız ifa yardımcısı olduğunu belirtmektedir<sup>461</sup>. Uluslararası andlaşmalarda da asıl ve alt navlun sözleşmeleriyle ilgili farklı düzenlemelere yer verilmiştir<sup>462</sup>.

---

<sup>461</sup>Yrg. 11 HD, 8.7.1996 T., 1996/3328 E., 1996/5110 K. (Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, Aybay Yay. Hukuk Dizisi Nu:13, İstanbul (Kararlar), ss. 145 vd.); Yrg. 11 HD 17.1.1980 T. 1980/1 E. 1980/133 K. (Aybay, Kararlar, ss. 232 vd.)

<sup>462</sup> Dibacede belirtilen amaç ve diğer maddeleri de göz önünde tutulduğunda Brüksel Kuralları'nın konişmentolu taşımalara ilişkin düzenleme getirdiği, dolayısıyla alt navlun sözleşmelerine uygulanmayacağı görülür (X. maddede belirtilen istisnalar hariç). Dolayısıyla konişmentoda taşıyan olarak görülmeyen alt taşıyan Kurallar anlamında taşıyan sayılmayacaktır.

Hamburg Kuralları'nda ise üst taşımayı yapan kişi fiili taşıyan (Tekil, hukuki bir bağlantının dışında sanki hırsızmışçasına fiilen bir işi yapan kişi anlamında "fiili taşıyan" ifadesini doğru



Kırkambar navlunu charter navlunundan yüksek olduğu için pek çok kişiyle kırkambar sözleşmesi yapan taşıyan, bu kişilere ait eşyayı charter sözleşmesiyle üst taşıyana taşıtır ve aradaki navlun farkı kazancını oluşturur. Bu nedenle uygulamada alt navlun sözleşmesi genellikle kırkambar sözleşmesi, üst navlun sözleşmesi ise charter sözleşmesi şeklinde yapılmakta olduğu aktarılmaktadır<sup>463</sup>. Uygulama genellikle böyle olsa da, hem alt hem de üst navlun sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi olması mümkündür<sup>464</sup>.

Sözleşmeler nisbi haklar doğuran hukuki işlemler olduklarından, alt navlun sözleşmesinin taşıtanıyla üst navlun sözleşmesinin taşıyanı arasında herhangi bir hukuki ilişki bulunmamaktadır. Bu kişiler arasında, üst navlun sözleşmesi uyarınca yükleten olan alt taşıtanın talebi üzerine üst taşıyan tarafından konişmento

---

bulmayarak, “aktüel taşıyan “ ifadesini kullanmaktadır -Fahiman Tekil. Charter Parti ve Konişmento İlişkileri, Prof.Dr.Nuri Çelik’e Armağan, Beta Yay., C.I, Ankara, ss. 781-788, (Makale), ss. 786, 787-) olarak adlandırılır. HK m.1/2’ye göre fiili taşıyan; deniz yolu ile eşya taşımının tamamının veya bir bölümünün ifası için taşıyana taahhütte bulunan kişiyi ifade eder. Dolayısıyla üst navlun sözleşmesinin taşıyanına fiili taşıyan, alt navlun sözleşmesinin taşıyanına ise taşıyan denir. Fiili taşıyan bir ya da birkaç kişi olabilir. Taşıyana karşı taşıma borcu altına giren fiili taşıyan da aynı şekilde bir başkasıyla navlun sözleşmesi yapabilir. Bu durumda son kişi de fiilen taşıma yapıyorsa fiili taşıyan sayılır. Fiili taşıyanlardan her biri, kime karşı taşıma borcu altına girmiş olursa olsun, taşıyanın bağımsız ifa yardımcısıdır (Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, ss. 45, 46).

Rotterdam da da taşıyanın sözleşmeden doğan yükümlülüklerinin bir ya da bir kaçını yerine getiren kişi ise ifa eden taraf (performing party) olarak adlandırılmıştır (m. 1/I/b.5).

<sup>463</sup> Kender, Çetingil, s.107.

<sup>464</sup> Amerika’da yalnızca alt taşıyan olarak iş gören kişiler (*non-vessel operating common carriers-NVOCCs*) de kırkambar taşıyanı (*common carrier*) olarak kabul edilirler bkz. Schoenbaum, s. 536.

düzenlenmesiyle hukuki ilişki doğar<sup>465</sup>. Üst taşıtanın, üçüncü bir kişiyi yükleten olarak tayin edebilme hakkı mevcuttur<sup>466</sup>, fakat sözleşmede, üst taşıyanın, üst taşıtan adına malı teslim alıp taşıyacağını belirtmesi durumunda alt taşıtanla üst taşıyan arasında hukuki bir ilişki doğmayacaktır<sup>467</sup>. Ayrıca üst taşıyanın temsilcisi ya da kaptan tarafından düzenlenen konişmentoda taşıyanın adı belirtilmediyse ya da konişmentodan anlaşılamiyorsa donatan, taşıyan sayılacaktır (TTK m.1099)<sup>468</sup>.

Üst navlun ve alt navlun sözleşmelerinin her biri farklı taşımacılık türüne konu olabilir. Örneğin üst navlun sözleşmesi bir çarter sözleşmesi ise arızı taşımacılık, alt navlun sözleşmesi kırkambar ise düzenli hat taşımacılığı söz konusu olacaktır. Böylelikle bir gemi aynı seferde hem arızı hem de düzenli hat taşımacılığında kullanılmış olur<sup>469</sup>. Diğer yandan gemi aynı seferde, alt taşıyanın yaptığı sözleşmeler bakımından, hem çarter hem de kırkambar sözleşmesine konu olabilir. Örneğin geminin iki numaralı ambarı (A)'ya tahsis edildiğinde çarter sözleşmesi; geminin geri kalanında kimseye tahsis edilmeksizin parça eşya taşıyorsa kırkambar sözleşmesi söz konusu olur<sup>470</sup>.

Kırkambar sözleşmesinin alt navlun sözleşmesi olması durumunda alt taşıyanın sözleşme dışı asıl (üst) taşıyanın edimini taahhüt etmekte olup olmadığı düşünülebilir. Üçüncü kişinin edimini taahhüt sözleşmesinden<sup>471</sup> bahsedebilmek için

---

<sup>465</sup> Kender, Çetingil; s. 107; aynı yönde Okay, s.29.

<sup>466</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 10.

<sup>467</sup> Okay, s. 29.

<sup>468</sup> bkz. Hakan Muran, **Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri**, İstanbul, 2008, <http://www.yok.gov.tr> (05.09.2009) ss.62, 63

<sup>469</sup> Schoenbaum, ss. 514, 515.

<sup>470</sup> Okay, s. 28.

<sup>471</sup> Bir kişinin diğerine, üçüncü bir kişinin belli bir şekilde davranacağını taahhüt etmesine üçüncü kişinin edimini taahhüt denir. Üçüncü kişinin edimini taahhüt; karşı tarafın bir eylemde bulunması, işlem yapması amacıyla ya da teminat vermek için yapılır (Eren, ss. 1107 vd.; Hakan Çebi, "Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt", Prof.Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, ss. 111-138, s. 113; Oğuzman, Öz, ss. 798, 799; Reisoğlu, s. 353). Üçüncü kişinin taahhüt edilen edimi yerine getirmemesi halinde taahhütte bulunan, karşı tarafın zararını tazmin etmek zorundadır (BK m.110) (Yrg. 15 HD, T. 18.10.1990, E. 2839, K. 4199 Turgut Uygur, Açıklamalı İçtihatlı Borçlar Kanunu Cilt 7, Seçkin Yay., Ankara, 2003, ss. 7663, 7664) )

BK m.110'da yer alan düzenlemenin niteliği tartışmalıdır (Öğretideki görüşler için bkz. Çebi, ss. 114 vd.; Nisim, Franko, Üçüncü Şahsın Fiilini Taahhüt, Prof.Dr.Nuri Çelik'e Armağan, C. I, Beta Yay., Ankara, ss. 567-597, ss. 575 vd.; Melek Bilgin Yüce, Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt Sözleşmesi, Vedat, İstanbul, 2007, (Sözleşme), ss. 7 vd.; Melek Bilgin Yüce, Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüdün Hukuki Niteliği, Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Aydın Aybay'a Armağan, 2007/2,

genel geçerlilik şartlarının yanında; sözleşme dışı üçüncü bir kişi olmalı, bu kişinin bir edimi taahhüt edilmeli ve taraflar bu konuda anlaşmalıdır. Kırkambar sözleşmesinde ise taşıma taahhüdünde bulunan taşıyan, borcu kendi üstlenmektedir, fakat asıl borcun konusunu oluşturan taşıma edimini şahsen ifa etmek zorunda değildir. Bunun ifası için üçüncü kişilerle sözleşme yapabilir. Bu durumda alt navlun sözleşmesi olan kırkambar sözleşmesini üçüncü kişinin eylemini taahhüt niteliğinde görmek mümkün olmaz. Nitekim sözleşmenin konusu üçüncü kişinin edimi değildir. Bundan başka üçüncü kişinin edimini taahhüt sözleşmesi ivazlı ya da ivazsız olabilir<sup>472</sup>. Buna karşın kırkambar sözleşmesi her zaman ivazlıdır.

### 3. Özel Taşıma Türleri

#### a. Konteyner Taşımacılığı

Günümüzde düzenli hat taşımacılığı büyük oranda konteyner gemileri ile yapılmaktadır. Bu nedenle konteyner ve konteyner taşımacılığına yer vermek, bunların özelliklerinden bahsetmek yararlı olacaktır. Multimodal ve tek araçla yapılan (*unimodal*) taşımalarda kullanılabilen konteyner ile eşya taşınması geleneksel limandan limana (*port to port*) taşımının yanında kapıdan kapıya (*door to door*) veya bir yükleme noktasından diğerine (*terminal to terminal*) taşımaları kolay, hızlı ve güvenli bir hale getirmiştir<sup>473</sup>.

---

ss.529-546, (Makale), ss. 534 vd.). Bir görüş bu hükmü genel hüküm olarak görür ve garanti sözleşmesini düzenlemeyi amaçlamadığını fakat garanti sözleşmesinin bu hükme dayandığını söyler. İkinci görüş, üçüncü kişinin eylemini taahhüt ile garanti sözleşmesinin örtüştüğü durumlar olduğunu fakat bunların değişik şekillerde de ortaya çıkabildiklerini, bu nedenle farklı sözleşmeler olmakla birlikte, üçüncü kişinin eylemini taahhüt sözleşmesinin garanti sözleşmesinin özel bir türü olduğunu kabul eder(Çebi, s. 135; Doğan, ss. 31 vd.; Eren, s. 1107; Franko, s. 576; Oğuzman, Öz, ss. 800, 801; Tekinay vd., s.304; Yüce, s. 20; Yüce, Makale, s. 545; Tunçomağ, ss. 550, 551; Yavuz, s. 578, 579; Feyzioğlu, s. 44). Yargıtay da bu görüştedir (YİBK T. 13.12.1967, E.1966/16, K. 1967/7; YİBK T. 11.6.1969, E. 1969/4, K. 1969/6 Vahit Doğan, Banka Teminat Mektupları, Seçkin Yay., Ankara, 2005, s. 33); <http://www.kazanci.com.tr>; Yrg. 19 HD, T. 13.6.2000, 4084/4634 (Nazif Kaçak, Emsal İçtihatlarla Borçlar Kanunu, Âdil Yayınevi, Ankara, 2002, ss. 541, 542)).

<sup>472</sup> Yüce, ss. 72, 73; Oğuzman, Öz, s. 808.

Üçüncü kişinin edimini taahhütte asıl borçlu taahhüt edendir. Yrg. HGK, T. 31.3.1965 – 76/142 (Kaçak, s. 550)

<sup>473</sup> Sassoon, s. 23.

Konteyner ile taşımanın kırkambar sözleşmesine konu olması da mümkündür. Taşıyan, taşıtanların ayrı kırkambar sözleşmelerine konu eşyasını bir konteyner içinde bir limandan diğerine taşıyabilir, örneğin taşıma işleri organizatörünün taşıyan olarak bir konteyneri doldurmayan eşyayı taşımak isteyen taşıyanlarla yaptığı ve bunların eşyalarını bir konteyner içine yükleyip istiflediği durumlarda kırkambar sözleşmesi söz konusu olur. Eşyanın taşıyanın karadaki terminalinden gemiye kadar taşınıyor olması, bu taşımayı mutlaka multimodal taşıma olarak nitelendirmeyi gerektirmez. Bu konteynerin taşıma işleri organizatörünün taşıtanı olduğu üst navlun sözleşmesi ile düzenli hat taşıyanı tarafından taşınması da ikinci bir kırkambar sözleşmesi olacaktır. Kırkambar sözleşmesi uyarınca eşyanın taşınmasında kullanılan konteyner taşıtana, taşıma işleri organizatörü gibi gemi işleticisi olmayan taşıyana, düzenli hat taşıyanına veya üçüncü bir kişiye ait olabilir.

Konteyner ve gemi inşa teknolojisindeki gelişme düzenli hat taşımacılığının yaygınlaşmasını sağlayan iki temel teknik gelişmedir. İlk zamanlarda gemiyi hareket ettirebilmek için kol gücünden yararlanılıyorken, ardından rüzgâr, sonra ise buhar gücü kullanılmaya başlanmıştır. Buharlı gemilerle birlikte gemilerin kalkış-varış zamanları belirlenebilir hale gelmiştir. Nihayet deniz taşımacılığında; metal gövdeli, motorlu gemiler ile deniz rizikolarına karşı güvenli, hızlı, yüksek taşıma kapasitesine sahip taşıma araçları kullanılmaya başlanmıştır. Düzenli hat taşımacılığının ve aynı zamanda multimodal taşımacılığın gelişimini hızlandıran diğer önemli gelişme ise konteynerdir<sup>474</sup>. Dünyada, konteynerlere özgü gemiler, limanlar, tren vagonları, elleçleme donanımları vs. mevcuttur<sup>475</sup>. Bu limanlarda hizmetlerin hızlı ve güvenli yürütülmesini temin amacıyla elektronik veri değişim sistemi (*Electronic Data Interchange*) yoğun olarak kullanılmaktadır<sup>476</sup>. Konteynerler; günümüzde çelik ya da alüminyumdan imal edilen, genelde uzunluklarına göre 20 feet (20ft x 8ft x 8ft 6in) ve 40 feetlik (40ft x 8ft x 8ft 6in) olmak üzere ikiye ayrılmakla beraber, yükseklikleri (örneğin *high-cube* konteyner), üst kapaklarının açılabilmesi, üst ve yan duvarlarının olmaması, soğutma sistemine sahip olmaları bakımından farklı şekillerde

---

<sup>474</sup> Schoenbaum, s. 516.

<sup>475</sup> Glass, ss. 1, 5.

<sup>476</sup> Kubilay, s. 19.

sınıflandırılabilen taşıma sandıkları, elemanlarıdır. 20 feet'lik çelik konteyner 24 ton ağırlıkta eşya taşıyabilir.

Bu taşıma elemanı genel olarak; kapıdan kapıya taşıma imkânı sunmaları, içindeki eşyanın çalınmasına karşı güvenli olmaları, kırılma, ezilme, ıslanma, bükülme vb. dış etkenlere karşı korumalı olmaları, markalama ve gümrük geçişlerinde kolaylık sağlamaları, insan emeğinden, ambalajlama giderlerinden tasarruf sağlamaları; yükleme, istif ve boşaltmayı hızlandırmaları, ucuzlatmaları ve eksik, yanlış boşaltmaları önlemeleri nedeniyle tercih edilir. Bu özelliklerinin yanında konteyner içindeki eşyanın diğer yüklerle karışma ihtimalini; eşyanın deniz, hava şartlarından etkilenme riskini önemli ölçüde azaltır; multimodal taşımalarda sürat sağlayarak ve aktarma noktalarında içindeki eşyanın tekrar elleçlenmesine gerek bırakmayarak eşyanın hasarsız bir şekilde teslimini sağlar<sup>477</sup>.

Pek çok avantajının yanında konteynerin içindeki eşya aktarmalarda ve hatta taşınması için gemiye yüklendiğinde kontrol edilmediğinden, varma noktasında eşya hasarlı çıktığında hasarın taşımanın hangi safhasında gerçekleştiği kolaylıkla tespit edilememektedir<sup>478</sup>. Ayrıca konteynerlerin güvertede taşınması, içindeki eşya için temiz konişmento alınmasını güçleştirmektedir. Konteynerin tamamını değil bir bölümünü dolduran eşya için ayrı konişmento düzenlenmesini sağlamak da güçtür<sup>479</sup>.

Uygulamada konteyner taşımacılığı şu şekilde gerçekleştirilir. Öncelikle taşıma işleri organizatörü (*freight forwarder*) anlaşma yaptığı taşıtana, eşya bir konteyneri dolduruyorsa (*FCL -full container load-* adı verilir) ve konteynere yükleme işyerinde/fabrikada yapılacaksa boş bir konteyner gönderir bu durumda konteyner, içine eşyayı istifleyen taşıtan tarafından mühürlenir. Eşya bir konteyneri

---

<sup>477</sup> Dockray, Thomas, ss. 12, 13; Tekil, Terimler, s. 17; Girvin, s. 5; Deniz, s. 12 vd.

<sup>478</sup> Gaskell, Asariotis, Baatz, P., 2.30; S. Arkan, Makale, s. 343; Mahmut Karaman, "Mühürlü Konteynerlerde Yapılan Taşımalarda Varma Yerinde Malın Hasarlı ve Eksik Çıkması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1- 4, 2004, ss. 155-162, s. 156 vd.; Schoenbaum, s. 516.

<sup>479</sup> Sassoon, s. 23.



doldurmuyorsa (LCL -less than a full container load-) taşıtan eşyayı organizatörün terminaline ya da limana gönderir ve eşya orada konteynere istiflenir<sup>480</sup>.

Konişmentoda FCL/FCL kaydı bulunduğu bu konteyner içindeki eşyanın taşıtan tarafından yüklendiğini, istiflendiğini ve kapatılıp taşıyana teslim edildiğini, gönderilen tarafından açılacağını gösterir. Bu nedenle konişmento temiz konişmento olsa dahi zarar ziyandan taşıyan sorumlu tutulamaz<sup>481</sup>. Yargıtay da bir kararında taşıtan tarafından mühürlenmiş ve varma yerine mühürü sağlam olarak ulaştırılmış bir konteynerin içindeki eşyanın eksik çıkması nedeniyle taşıyana karşı açılan tazminat davasında; konteynerin taşıtan tarafından mühürlendiği, konişmentoda “*shipper’s load and count*” (yükleyen tarafından yüklenmiş ve sayılmıştır) kaydının bulunduğu, bu kayıt nedeniyle konişmentonun eşyanın sayısına ilişkin karine teşkil etmeyeceğini (TTK m.1110/II), nitekim zararın eşyanın hasarından değil, eksik olmasından kaynaklandığını, bu olayda taşıyanın nezaret görevini yerine getirmediğinden ötürü sorumlu tutulamayacağını belirtmiştir<sup>482</sup>. Taşıyan, konteynerin içindeki eşyanın ne durumda olduğunu bilemeyeceği için, taşıma sırasında eşyanın zarara uğradığını ispat ederek taşıyanı sorumlu tutmak güçtür, ancak, konteynerin mühürünün sökülmüş olması ya da eşyanın deniz suyundan zarar gördüğünün tespit edilmesi hallerinde veya soğutmalı konteynerin uygun olmayan şekilde taşındığının kanıtlanması durumunda taşıyanın sorumlu tutulması mümkün olabilir.

Konteynerin hukuki niteliğini tespit etmek, kırkambar sözleşmesinde tarafların sorumluluklarının belirlenmesi bakımından önem arz eder. Bazı uluslararası sözleşmelerde ve bu sözleşmelerin uygulanmasına yönelik çıkartılan

---

<sup>480</sup> Bkz. D’arcy, Murray, Cleave, s. 315.

<sup>481</sup> Acc Imports Pty Ltd v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro; The Esmeralda I (1988) Lloyd’s rep. 206 nak. D’arcy, Murray, Cleave, s. 315.

<sup>482</sup> Yrg. 11. HD E. 1998/9109 K. 1999/917 T. 15.2.1999 <http://www.kazanci.com.tr>; Karaman, s. 159; aynı yönde Zeyneloğlu, s. 141.

*Konteyneri taşıtan doldurmuş ise taşıyan onun içindekiler hakkında bilgi sahibi olmayabilir. Taşıma sırasında açılması da mümkün olmayıp teslim alındığı gibi nakil ve teslim edilir. Konteyner taşınmasında da konişmento düzenlenir ve klozlar eklenebilir. Konteyner taşınmasında taşıyıcının sorumluluğunun tespiti için, konteynerin kime ait olduğu, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından doldurulduğu, içindeki emtiadan taşıyıcının bilgisi olup olmadığı, nerede, kimlerin huzurunda kapatılıp mühürlendiği, taşıma sırasında açılıp açılmadığı, hasarlanıp hasarlanmadığı gibi hususların bilinmesi gereklidir. Bu hususlar ise konişmentodaki kayıtlardan anlaşılabilir. Yrg. 11 HD E. 1984/2187 K. 1984/2760 T. 11.5.1984 (Aybay, Kararlar, ss. 248 vd.)*

yönetmeliklerde konteyner tanımlarına yer verilmiştir<sup>483</sup>. IMO'nun Avrupa Ekonomik Komisyonu ile birlikte hazırladığı, 2 Aralık 1972 tarihli Konteyner Güvenliği Hakkında Uluslararası Konvansiyon'un (International Convention for Safe Containers) ikinci maddesinde konteyneri, ISO'nun (The International Organisation for Standardisation) kabul ettiği tanıma benzer şekilde tanımlamıştır<sup>484</sup>. Bu tanıma göre konteyner; sürekli kullanmaya elverişli dayanıklı yapıda, ara yüklemeye ihtiyaç duyulmaksızın birden çok taşıma yolunda eşya taşımaya uygun olarak tasarlanmış,

---

<sup>483</sup>Bu tanımlardan bazıları aşağıdaki gibidir:

TIR Sözleşmesinin (R.G. 31.3.1985 S. 18711) 1/j maddesi:

“Konteyner” deyiminden; taşıma işlerinde kullanılan (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) ve,

içine eşya konmak üzere bir kompartman teşkil edecek şekilde, kısmen veya tamamen kapalı, devamlılık niteliğine sahip olup, bu nedenle de bir çok defa kullanılacak şekilde sağlam, yol boyunca aktarmaya gerek göstermeksizin, bir veya daha fazla sayıda taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış, bir taşıttan diğerine bağlanması sırasında manevraya müsait bir şekilde yapılmış, kolayca yüklenecek ve boşaltılacak şekilde yapılmış, iç hacmi en aşağı bir metre küp olan araçlar, anlaşılır.

“Ayrılabilen karoseriler” konteyner olarak telaki edilir.

Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama, Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemlerine Ait Yönetmelik'in (R.G. 16 Nisan 1993 - Sayı: 21554) 3/e maddesi:

e) Konteyner: Taşımacılık işlerinde kullanılan, 1972 Konteyner Sözleşmesine uygun olarak imal edilmiş, konteyner onay plakasına sahip sürekli ve uzun süreli kullanılacak şekilde sağlam (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) bir kompartman teşkil edecek şekilde kısmen veya tamamen kapalı, yol boyunca aktarmaya gerek gösterilmeden, bir veya daha fazla taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış kolay yükleme ve boşaltma yapılabilir, iki taşıt arasında aktarmaya müsait, iç hacmi en az bir metreküp olan araçları,

1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik'in (R.G. 16 Nisan 2005 – S. 25788) 4/f maddesi:

f) Konteyner: 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri ile,

İçerisine eşya koymak için kompartman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış,

Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam,

Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş,

Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış,

Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı,

(Üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat, konteyner kapsamında işlem görür. Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ile paletler konteyner tanımı içinde değerlendirilemez.)

g) Kısmen kapalı konteyner: Kapalı konteynera benzer bir taban ve üst çatıdan oluşan ve yükleme yeri vazifesi gören tertibatla ilgili olan, üst çatısı genel olarak bir konteynerin çerçevesini oluşturan metal unsurlardan yapılmış, aynı zamanda bir ya da daha fazla yan ve ön duvarlar içeren, bazı durumlarda, sadece tabana direklerle bağlı bir tavandan oluşan ve özellikle havaleli eşyanın (örneğin; motorlu taşıtlar) taşınmasında kullanılan konteyner, anlamına gelir.

<sup>484</sup> Glass, ss. 5, 6.

belli fiziksel özelliklere sahip taşıma aracı veya ambalaj olmayan bir taşıma elemanıdır<sup>485</sup>. Multimodal Konvansiyon'da eşya, gönderen tarafından temin edilmiş olmak kaydıyla konteyner, palet ve diğer taşıma elemanları ile kolileri de kapsar (m.I/7). Hamburg Kuralları'nın eşyanın tanımını yapan ilk maddesinin 5. bendinde ise bir taşıma elemanı olan konteynerin gönderen (Hamburg Kurallarında geçen gönderen ibaresi m.I/3 uyarınca hem taşıyanı hem de yükleteni kapsar) tarafından temin edilmesi halinde eşya sayılacağı belirtilir. Bu hükmün zıt anlamından, gönderen tarafından temin edilmemiş olan (örneğin taşıyan tarafından sağlanan); konteyner, palet veya paketlemede kullanılan taşıma elemanlarının eşya sayılmayacakları anlaşılır. Rotterdam Kuralları'nın I/26. maddesinde konteyner, bir taşıma elemanı olarak tanımlanmış; I/24. maddede taşıyan tarafından ya da onun adına tedarik edilen konteynerin (taşınacak) eşya sayılmayacağı belirtilmiştir.

Öğretide Deniz, öncelikle konteynerin taşıma konusu eşya değil, taşıma kabı olduğunu, boş olarak geri taşınması durumunda ise taşınan eşya olarak kabul edilmesi gerektiğini, çünkü taşıma sözleşmesinin konusu olduğunu söyler<sup>486</sup>. Konteynerin ambalaj sayılamayacağını ise, eşyayı muhafaza değil, taşımada hızı, verimliliği sağlama, masrafları azaltma nedeniyle kullanılması ile açıklar. Yazar, hâkim görüşe göre, konteynerlerin; geminin yük bölümleri, hareket edebilir ambarları olduğunu belirtir<sup>487</sup>. Konteynerin taşıyana ait olması, onun tarafından temin edilmesi ve ticaret gemisinin kullanımına devamlı tahsisi söz konusu ise konteyner geminin eklentisi (TMK m.686) olarak düşünülebilir<sup>488</sup>. Kanımca konteyner, Yargıtay tarafından da belirtildiği gibi<sup>489</sup>, bir taşıma elemanı, taşıma

---

<sup>485</sup>1. "Container" means an article of transport equipment: of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use; specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading; designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes; of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either: at least 14 sq. m. (150 sq. ft.) or at least 7 sq. m. (75 sq. ft.) if it is fitted with top corner fittings; the term "container" includes neither vehicles nor packaging; however, containers when carried on chassis are included.

<sup>486</sup> Aynı görüşte Zeyneloğlu, ss. 140, 141

<sup>487</sup> Zachoche 2425 ve Simon s, 512 nak. Deniz, ss.4-6, 37.

<sup>488</sup> Deniz, s. 11.

<sup>489</sup> *Gerek ISO Uluslararası Standartlar Örgütünün tanımlamasına, gerekse doktrindeki tarif ve açıklamalara göre (İnci Deniz — Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları — 1982) ve (Dr. Latif*

sandığıdır. Hem eşyayı korumaya hem de taşımada kolaylığa hizmet eder. Boş olarak taşınan, taşıtana ait konteynerler ise taşıma konusu eşya sayılır.

Konteyner gemilerin inşasıyla ortaya çıkan yeni bir sözleşme de “hücre sözleşmesi”dir (*slot charterparty*)<sup>490</sup>. Bu sözleşme tipinin, geminin bir bölümünün birden fazla taşıtana tahsisini konu aldığı, genellikle paketlenmiş kimyasal maddelerin ya da konteynerlerin taşınmasında kullanıldığı<sup>491</sup> ve bir yolculuk çarteri sözleşmesi türü olduğu belirtilmektedir<sup>492</sup>. Taşıyan açısından bakıldığında hücre sözleşmesi; taşıyanın, geminin ihtiyacından fazla olan kapasitesini yolculuk çarteri ya da konişmento ile başka kişilerle paylaştığı böylelikle maliyetten tasarruf ettiği sözleşmedir<sup>493</sup>. Düzenli hat taşımacılığı yapan şirketler de kendi aralarında bu tür çarter sözleşmesini kullanmaktadırlar<sup>494</sup>. Geminin bir bölümünün bir veya birkaç yolculuk için taşıtana tahsisinin söz konusu olması nedeniyle hücre sözleşmesini yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul etmek gerekir.

---

*Çakıcı — Taşıma kapları ile Zincirleme Taşımacılık - 1978) bir çok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eden, içine konan malların birkaç indirme, bindirme işlerinden sonra da taşınmasını sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir.*

*Konteyner doğrudan doğruya yük değildir. Nakli vasıtası ve ambalajda değildir. Taşımada süratı sağlayan ve masrafları azaltan hareket edebilir, anbarlar olarak tavsif edilebilir. Konteynerler, bir gemiye veya taşıma aracı sahibine ait olabileceği gibi, yükleten veya başka konteyner işletmecisine de ait olabilir. Konteynerlere yükün doldurulması bazan taşıyan tarafından yapılır. Bazan yükleten tarafından doldurulup kapalı olarak taşıyana teslim edilir. Doldurulan konteynerin kapıları kapatılır, kapı kolu çeşitli şekillerde bağlanır ve mühürlenir. Yrg. 11 HD E. 1984/2187 K. 1984/2760 T. 11.5.1984 (Aybay, Kararlar, ss. 248 vd.)*

<sup>490</sup> Hücre (*slot*), konteyner gemilerinde her bir konteyner özel olarak ayrılmış, teknik bazı niteliklere sahip bölümlerdir.

<sup>491</sup> Hill, s. 179.

<sup>492</sup> Girvin, s. 18.

<sup>493</sup> Gold, Chircop, Kindred, ss. 379, 380.

<sup>494</sup> David A. Glass, **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, LLP, London, 2004, s. 8.

## b. Ro-ro Taşımacılığı

İkinci Dünya Savaşı sırasında tankların taşınmasında kullanılan gemilerin geliştirilmesiyle bugünkü şeklini alan<sup>495</sup> ro-ro gemileri yolcu ve eşya taşımada kullanılır. Düzenli hat taşımacılığında önemli yeri olan Ro-ro (*roll on-roll off*) taşımacılığında eşya gemiye, araçtan indirilmeden, araçla birlikte yüklenir ve boşaltılır. Bu taşımacılıkta, lokomotif ve vagonlar dâhil olmak üzere tekerleğiyle hareket edebilen her türlü araç ve makineler taşınabilmektedir. Taşıma aracının yatay olarak içine alındığı ro-ro gemilerinin yanında, eşyanın dikey olarak taşıma aracına alındığı lo-lo (*lift on-lift off*) gemileri de mevcuttur<sup>496</sup>.

Nasıl ki eskiden yelkenli gemilerle yapılan taşımacılıkta taşıtan tacir eşyasıyla beraber yolculuk etmekteyse<sup>497</sup>, ro-ro taşımacılığında da taşıtan veya adamı ya da temsilcisi, eşyayla birlikte yolculuk edebilmektedir. Bu nedenle taşıyanın eşyaya özen göstereme yükümlülüğü; yükleme, istif ve boşaltma safhaları diğer taşımalara göre farklılık gösterir. Ayrıca ro-ro taşımacılığında taşınan, bir başka taşıma aracı ve eşyadır bu nedenle de ro-ro taşımacılığının ayrıca incelenmesi gerekir. Ro-ro gemisiyle başka bir taşıma aracı içinde eşya taşınması halinde, bu taşımının kırkambar sözleşmesine konu olup olamayacağı yanıtlanması gereken bir sorudur. Nitekim burada taşıyanın eşyaya özen borcu oldukça hafiflemektedir. Eşya sahibinin, eşyasını bizzat gemiye yüklemesi ve ona nezaret etmesi halinde bu kişi ile taşıyan arasındaki sözleşmeyi kira sözleşmesi olarak gören yazarlar bulunmaktadır<sup>498</sup>. Bazı yazarlar ise ro-ro taşımacılığını yolcu ve eşya taşımının karma türü olarak görür<sup>499</sup>. Bu sorun özellikle eşyanın ro-ro gemisinde taşınırken zarara uğraması halinde uygulanacak hükümlerin tespiti açısından önem taşır. *Mode on mode* adı verilen bu taşımacılıkta karayolu taşıma aracının bir taşıma elemanı olarak mı, yoksa bir taşıma modu olarak mı kabul edileceği yanıtlanmalıdır<sup>500</sup>.

---

<sup>495</sup> Ro-ro taşımacılığının Türkiye'deki gelişimi için bkz. Huriye Kubilay, "Legal Issues on Roll-on/Roll-off Transportation", **New Approach to Harbour, Coastal Risk Management and Education**, editör Marcin Forkiewicz, ss. 56-63, Eurocoast – Littoral, Gdansk, 2006, ss. 56 vd.

<sup>496</sup> Glass, s. 6.

<sup>497</sup> Gaskell, Asariotis, Baatz, P. 1. 1.

<sup>498</sup> Wahl, s.185.

<sup>499</sup> Okay, s. 9.

<sup>500</sup> Glass, ss. 6, 7.

Kanımca, karayolu ya da demiryolu ile eşya taşımayı taahhüt eden taşıyıcının deniz yolu ile kara ya da demir yolu aracını içindeki eşyayla ya da eşya olmadan taşımayı taahhüt eden taşıyan ile ücret karşılığı yapacağı sözleşme navlun sözleşmesi olacaktır. Bu sözleşmeye sürücü araçla birlikte yolculuk etsin ya da etmesin, deniz yolu ile eşya taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanması gerekecektir. Nitekim sözleşmede taşıtanın ifa menfaati sürücünün değil aracın varma limanına ulaştırılmasıdır. Sürücü bakımından ise deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir.

### c. Multimodal Taşıma

Eşya taşıma işi; kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu, akarsu, göl ve boru hatları ile yapılır<sup>501</sup>. Bunlardan yalnızca biri kullanılarak eşyanın taşınması işine tek yöllü (*unimodal*<sup>502</sup>) taşıma, birden fazlasının kullanılarak eşyanın bir taşıma sözleşmesi ile taşınmasına ise; değişik tür araçlarla, çok yöllü, çok yönlü, multimodal, kombine, karma taşıma denir<sup>503</sup>. Zincirleme taşıma ise tek yöllü fakat birden çok araçla yapılan taşımadır<sup>504</sup>.

Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına Dair Sözleşme'nin (Contract for the International Carriage of Goods by Road-CMR) II/1 maddesine göre; yüklü karayolu aracının yolun bir kısmında deniz yolu, demir yolu, nehir, kanal veya hava yolu ile eşya boşaltılmadan taşınması halinde kural olarak CMR hükümleri uygulanır. Multimodal Konvansiyon'un XXX/4. maddesinde ise, CMR'nin ve Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına Dair Sözleşme'nin (Contract for International Carriage of Goods by Rail-CIM) II. maddelerinde yer alan düzenlemeler saklı tutulmuştur.

<sup>501</sup> Taşıma türleri arasındaki farklar genel olarak aşağıdaki gibi açıklanabilir.

Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırılması:

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehir yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Çancı M., Erdal M. **Lojistik Yönetimi**, UTİKAD, 2. baskı, İstanbul, 2003, <http://www.genbilim.com/content/view/3920/86/> (10.07.2008).

<sup>502</sup> Hakan Karan, **Law on International Carriage of Goods**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, s.35.

<sup>503</sup> David M., **Sassoon C.I.F. and F.O.B. Contracts**, Sweet&Maxwell, Fourth Edition, London, 1995, s. 23; Glass, ss. 1, 3; Karan, **Law on International Carriage of Goods**, ss. 37, 38; Sabih Arkan, **Karma**

Her bir taşıma türü kendine özgü avantajlar ve tehlikeler arz eder. Doğru taşıma türünü seçilebilmesi için, çeşitli etkenleri göz önünde bulundurmak gerekir. Önceden her taşıyan, bir taşıma türü üzerinde uzmanlaşıp çalışmaktaysa da son yıllarda lojistik sektöründeki gelişmeler taşıtanlara, tek taşıyan ile anlaşarak eşyayı değişik taşıma türleri ile alıcıya ulaştırma imkânı tanımıştır. Böylelikle taşıtanlar birden fazla kişiyle sözleşmeler yapmak zahmetinden ve bunların maliyetlerinden kurtulma imkânı bulmuşlardır<sup>505</sup>.

Hukukumuzda multimodal taşıma düzenlenmemiştir ancak Tasarı'da taşıma işlerine ayrılan dördüncü kitapta değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesi düzenlenmiştir. Uluslararası andlaşmalarda da bu taşıma türüne yer verilmiştir. Bu andlaşmalardan Multimodal Konvansiyon'un I/1. maddesine göre multimodal taşıma kavramı; eşyanın multimodal taşıma işleticisi tarafından, multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca bir ülkeden yüklenmesi ve başka bir ülkede teslimine kadar, en az iki farklı taşıma yolunun kullanıldığı taşıma türünü ifade eder. Sadece taşıma sözleşmesinin ifası amacıyla eşyanın alınması (*pick up*) ve teslimi multimodal taşıma olarak kabul edilmez (m.I/1/son c.)<sup>506</sup>.

---

Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, **Prof.Dr.Jale G. Akipek'e Armağan**, Selçuk Üniversitesi yay., No. 100, Konya, 1991, ss. 341-358, (Makale), s. 341; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 89.

<sup>504</sup> İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul, 1982, s.29.

<sup>505</sup> Bkz. Bülent Sözer, "Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1-4, 2004, ss. 49-82, (Karma Taşımalar), s. 63.

<sup>506</sup> Multimodal Taşıma Sözleşmesi ise; işleticinin ücret karşılığında eşyanın uluslararası multimodal taşınması işini bizzat yapmayı ya da yapılmasını sağlamayı üstlendiği sözleşmedir (m.I/3). Bu sözleşmeyi kanıtlayan belgeye, Multimodal Taşıma Belgesi denir (m.I/4).

Konvansiyon hükümleri bir multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca; eşyanın işletici tarafından teslim alınacağı ya da teslim edileceği yerin, akit bir devlet sınırları içinde bulunması şartıyla, iki ülke arasındaki taşımalara uygulanır (m.II). Bu şartların varlığı halinde, Konvansiyon hükümlerinin uygulanması zorunludur (m.III/1), ancak gönderen dilerse multimodal taşıma yerine her bir taşıma safhası için ayrı sözleşme yapabilir (m.III/2).

Konvansiyon'un uygulanacağı durumlarda multimodal taşıma sözleşmesinde ya da belgesinde yer alan Konvansiyon'a aykırı şartlar geçersizdir. Bu durumda yalnızca aykırı olan şart geçersiz sayılır, sözleşmenin diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemez (m.XXVIII/I). Burada da Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi kısmi butlan söz konusudur. Ayrıca yine Hamburg Kuralları'nda da yer alan maddeye göre; sigortanın ödeyeceği tazminatın işleticiye ait olacağını belirten şartlar ve benzer hükümler geçersizdir (m.XXVIII/I/son c.).

Bununla birlikte Brüksel Kuralları'nda "eşya taşıma"<sup>507</sup> eşyanın yüklenmesinden itibaren başlayan ve boşaltılmasına kadar geçen süredir (m.I/e). Bu nedenle yüklemeye önceki ve boşaltmadan sonraki zaman, eşya taşıma süresinden sayılmaz.

Hamburg Kuralları'nın I/6. maddesinde tanımlanan, navlun sözleşmesi (*contract of carriage by sea*); taşıyanın, navlun karşılığında eşyayı deniz yolu ile bir limandan diğerine taşıması olarak tanımlanmıştır. Eğer bir bölümü denizde geçen multimodal taşıma söz konusu ise bu taşıma HK açısından deniz yolu ile taşımayla ilgili olduğu kadarıyla navlun sözleşmesi sayılacaktır (m.I/6)<sup>508</sup>.

Rotterdam Kuralları'nda ise taşıma sözleşmesi; ücret karşılığında taşıyanın bir yerden diğerine eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmıştır, ancak taşıma sözleşmesi mutlaka deniz yolu ile taşımaya ilişkin olmalıdır. Bununla birlikte deniz taşımacılığında önce ve/veya sonraki diğer taşıma modlarını da kapsayabilir (m.1/I/b.1). Görüldüğü gibi Rotterdam Kuralları deniz yolu ile taşımayı içeren multimodal taşımalara yönelik kurallar getirmektedir. Bununla birlikte deniz yolu dışındaki taşıma modlarına ilişkin uluslararası andlaşmaların uygulanmalarını etkilememektedir (m.82).

Tüm bu düzenlemeler de göz önünde bulundurulduğunda terminalden terminale ve kapıdan kapıya konteyner taşımalarının multimodal taşıma sözleşmesi mi yoksa kırkambar sözleşmesi mi olduğunun tespiti gerekir. Nitekim taşıma limandan limana yapılıyorsa kırkambar sözleşmesinin söz konusu olacağı açıktır. Kanımca konteyner içindeki eşyanın gemiye kadar taşınması yan edim yükümlülüğü niteliğinde görülebiliyorsa sözleşme kırkambar sözleşmesi olarak adlandırılabilir<sup>509</sup>. Standart düzenli hat konişmentoları ve kabul kaydı formlarında bir noktadan yükleme limanına ya da boşaltma limanından sonraki bir noktaya kadar taşımalarda, tüm safhalar için navlun ödenmiş olsa dahi taşıyanın, taşıtanın temsilcisi olarak iş

<sup>507</sup> Resmi Çeviride "Eşya taşıma" yerine "Mal nakliyatı" ibaresi kullanılmıştır. Biz bu çalışmanın bütünlüğünü göz önünde bulundurarak "Eşya taşıma" ibaresini kullanacağız.

<sup>508</sup> HK'nın tanımına göre de navlun sözleşmesinde taşıyanın asli edim yükümü eşyayı deniz yolu ile bir limandan diğerine taşımak, gönderenin asli edim yükümü ise navlun ödemektir.

<sup>509</sup> Bkz. Deniz, s. 64.



göreceği ve zarardan dolayı sorumlu olmayacağı yönünde klozlar konur (Conlinebooking 2000/Conlinebill 2000 m.8). Bu durumda taşıyan, ön taşıma ve sonraki taşımayı yerine getirirse de, sözleşmenin multimodal taşıma değil kırkambar sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerekir. Ayrıca yine uygulamada kullanılan tip konişmento ve kabul kaydı formlarında taşıyanın eşyayı konteyner içine istifleme yetkisi olduğu, konteyner içine kendisi tarafından istiflenmemiş eşyaya gelen zarardan ise sorumlu olmayacağına ve taşıtana tahsis edilen konteynerin iadesine ilişkin klozlar bulunur (Conlinebooking 2000/Conlinebill 2000 m.16, 17, 18).

Tartışmalı diğer bir konu multimodal taşıma konişmentosunun<sup>510</sup> kıymetli evrak olup olmadığı, eşyayı temsil işlevinin bulunup bulunmadığıdır<sup>511</sup>. Kıymetli evrak hukukunda *numerus clausus* ilkesi kabul edilirse bu sorulara olumsuz yanıt vermek gerekir. Nitekim bu belge ile yapılan taşımanın bir bölümü denizde<sup>512</sup>, kalan bölümü diğer taşıma modlarında yapılacağı için konişmento ya da diğer bir kıymetli evrak tipine benzemez. Buna karşın yolculuğun denizde geçen kısmı için kıymetli evrakın konişmento sayılması gerektiği belirtilmektedir<sup>513</sup>. Katıldığım görüşe göre, bu konişmento; kara taşıma senedi ile konişmentonun (ve hatta hava ve demiryolu taşıma senetlerinin) birleştirilmiş şeklidir ve kıymetli evrak sayılmasına, *numerus clausus* ilkesi engel değildir<sup>514</sup>.

---

<sup>510</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 216; Gold, Chircop, Kindred, ss. 416-418; Stewart, Burrows, Foxton, ss. 369 vd.; William Tetley Q.C, **Glossary of Maritime Law Terms**, 2nd Ed., 2004, [\(http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/\(28.10.2009\)](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/(28.10.2009)) (Terms).

<sup>511</sup> Hakan Karan, **Elektronik Konişmento**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, (Elektronik Konişmento), ss. 70 vd.

<sup>512</sup> Multimodal taşıma konişmentosundan söz edebilmek için taşımanın bir safhasının denizde geçmesi gereklidir.

<sup>513</sup> bkz. Karan, **Elektronik Konişmento** s.71 dn.246; Göknil, ss. 33 vd.

<sup>514</sup> Deniz, Konişmento, ss. 51-53.

Multimodal taşıma konişmentosunun yalnızca ilk taşıyan tarafından düzenlenebileceği gibi eşya gönderilene ulaşana kadar tüm taşıyanlar ya da ortak temsilcileri tarafından düzenlenebilir. Diğer taşıyanlar sözleşmeyi yapan taşıyanın (*contractual carrier*) bağımsız ifa yardımcısıdır, aksi belirtilmedikçe eşyaya gelen zararlardan taşıyanların tamamı müteselsilen sorumludur (Kender, Çetingil, s.124; İzveren, Franko, Çalık, s. 217).

Multimodal Konvansiyon'da ise multimodal taşıma işleticisine, eşyayı teslim aldığı anda, gönderenin talebi üzerine, ciro edilebilir (negotiable) (m.VI) veya ciro edilemez (non-negotiable) (m.IV ve m.VII) multimodal taşıma belgesi düzenleme yükümlülüğü getirmiştir (m.V/I). Bu belge; ya işletici tarafından bizzat ya da yetkili kıldığı kişi tarafından (m.V/2), düzenlendiği ülke hukukuna aykırı olmamak şartı ile el yazısıyla, sembollerle, faksla, zımba, ıstampa ya da diğer elektronik ve mekanik araçlarla imzalanır (m.V/3)

Bu belgenin içeriği, Konvansiyon'un VIII. maddesinde düzenlenmiştir. Burada belirtilen hususlardan bir ya da daha fazlasının bulunmaması m.I/4'de belirtilen özelliklere sahip olması

## 4. Yükleme

### a. Yükleme Yeri ve Zamanı

TTK m.1020’de taşıyanın gemiyi yüklemeye hazır olarak bulunduracağı yer düzenlenmiştir. Maddenin ilk fıkrasında taşıyanın taşıtanların belirleyeceği yerde; ikinci fıkrada ise tüm taşıtanların zamanında ortak bir yer üzerinde anlaşamaması veya diğer yasal ya da teknik engellerin varlığı halinde mutad yükleme yerinde geminin hazır bulundurulacağı belirtilmiştir.

Anılan maddede geçen, “geminin tahsis olunduğu taşıtanlar” ifadesini kırkambar sözleşmesini de kapsayacak şekilde geniş yorumlasak dahi maddenin, özellikle de birinci fıkrasının kırkambar sözleşmesine uygulanması pratikte oldukça zordur<sup>515</sup>. Nitekim düzenli hat taşımacılığında geminin yüklemeye hazır bulunacağı yer liman olarak belirtilir ve önceden hat taşıyanı tarafından ilan edilir ve sözleşme taraflarınca bilinmektedir. Zaten uygulamada taşıtan eşyayı, gemi henüz limana gelip yüklemeye hazır bulunmadan bir ila üç gün önceden limanda veya işyerinde veyahut taşıyanın terminalinde taşıyana teslim etmekte, yükleme kendisine ait olduğu durumlarda ise yine bir ya da iki gün önceden limanda hazır bulundurmaktadır. Bu nedenle TTK m.1020 kırkambar sözleşmesi bakımından eskimiş bir hükümdür. Bir

---

şartıyla, belgenin multimodal taşıma belgesi sayılmasına engel değildir. İşletici veya onun temsilcisi tarafından adı geçen taşıma belgesine konabilecek ihtirazi kayıtlar m.IX’da, belgenin ispat kuvveti ise m.X’da ele alınmıştır. Bu hükümleri kısaca açıklamak gerekirse:

Konvansiyon’un IX. maddesine göre işletici veya onun adına hareket eden kişi, eşyanın taşıma belgesinde belirtilen nitelikleri haiz olmadığını biliyor ya da durumdan şüphe duyuyorsa veya doğruluğunu kontrol etme imkânı yoksa nedenini belirterek belgeye şerh koymalıdır. Aksi takdirde eşyayı dış görünüş itibarıyla iyi durumda teslim aldığı varsayılır.

Multimodal taşıma belgesinin ispat kuvvetini düzenleyen X. maddede ise bu belgenin yukarıda değinilen şerhler hariç olmak üzere, işleticinin eşyayı taşıma belgesinde belirtildiği şekilde teslim aldığına dair prima facie delil niteliğinde olduğu (m.X/1/a) kabul edilmiştir. İşletici tarafından belgenin aksinin ispatının, söz konusu belgenin ciro edilebilir (negotiable) olarak düzenlenmesi ve gönderilen dâhil iyiniyetli üçüncü bir kişiye devredilmesi halinde mümkün olmadığı belirtilmiştir (m.X/1/b). Burada geçen iyiniyet, multimodal taşıma belgesinde yazılmış olan eşyanın niteliklerine dair kayıtlara ilişkindir.

Bu tür konişmentolar tesellüm konişmentosu oldukları ve COGSA 1992 1(2)(b)’ye göre tesellüm konişmentoları da konişmento sayıldığından konişmento hâmilinin bu tür konişmentolara dayanarak eşyanın teslimini COGSA 1992’ya göre talep edebileceği kabul edilebilir (Debattista, s. 43).

<sup>515</sup> Çaga, Kender, 2. Cilt, s. 31.

uyuşmazlık halinde maddenin ikinci fıkrası ve dürüst davranma kuralı dikkate alınarak, bunun taşıyan tarafından belirlenmesi uygun olur.

Özellikle taşıyanın taşıma işleri organizatörü gibi gemi işletmeyen bir kişi olduğu (alt navlun sözleşmesi) ve ön taşımayı da kapsayan kırkambar sözleşmelerinde, eşya taşıtanın işyerinde yüklenecekse kendisine bir konteyner gönderilmesi, yüklemenin belli bir süre içinde (6, 12 ya da 24 saat gibi) tamamlanması ve konteyneri taşıyacak olan taşıtana ait kara aracının en geç bu süre sonunda yola çıkması kararlaştırılabilir. Kararlaştırılan serbest sürenin aşılması durumunda bekleme ücreti (sürastarya veya demuraj) talep edilebilir, buna hukuki bir engel yoktur ancak sözleşmede açıkça belirtilmemişse navluna dâhil olduğu kabul edilmelidir. Konteyner taşıtan tarafından yapılan yükleme esnasında zarar görürse, durumun taşıyana bildirilmesi ve zararın tazmini gerekir.

Kırkambar sözleşmesinde yükleme zamanı TTK m.1046'da düzenlenmiştir. Bu maddenin ilk fıkrasına göre taşıtan, kaptanın daveti üzerine eşyayı yüklemek zorundadır. Bu davet geminin yüklemeye hazır olduğu anlamındadır ve külfet niteliğindedir. Davet şekle tâbi olmamakla birlikte, yapıldığını ispat yükü taşıyana aittir ve herhangi bir şekilde kanıtlanabilir<sup>516</sup>. Yukarıda düzenli hat taşımacılığında hareket zamanının tahmini olarak önceden ilan edildiğine ve taşıtanlar tarafından bilindiğine değinmiştik. Hareket zamanı tahmini olarak ilan edildiğinden, taşıyan veya kaptan, geminin hazır olduğu ve eşyanın teslim edilmesine ilişkin daveti makul bir zamanda ve yolculuğa çıkma zamanından yeterli süre önce yapmalıdır. Taşıtanın gecikmesi halinde taşıyan beklemek zorunda değildir<sup>517</sup> ve belirlenen navlunun tamamını, önceden taşıtana bildirmek şartıyla (TTK m.1046/III) talep edebilir. Taşıyanın geciken taşıtana, navlunu talep edebilmek için yapacağı bildirim şekle tâbi

---

<sup>516</sup> Saraç, ihbarın yapıldığının yazılı belge ile kanıtlanacağı görüşündedir (Şüheda, Saraç, "Deniz Ticaret Hukuku'nda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları", **Ankara Barosu Dergisi**, Cilt 25, S. 4, Yıl 1968, ss.659 vd., s. 663).

<sup>517</sup> Kırkambar sözleşmesinde yükleme ve boşaltma için bekleme süreleri bulunmaz (M. Fehmi Ülgener, **Sürastarya Süresi ve Ücreti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1993 (Sürastarya), ss. 7, 25, 26).

değildir. Taşıtan bildirimini aldığı tevsik etmekten kaçınırsa taşıyan masrafı taşıtana ait olmak üzere bildirimini noter aracılığıyla yapabilir (TTK m.1034).

### **b. Yükleme Masrafları**

TTK m.1021'e göre sözleşme hükümleri veya mahalli teamül aksini göstermedikçe eşyanın gemiye kadar taşıma masrafı taşıtana, yükleme masrafları taşıyana aittir. TTK m.1021'de yalnızca masraflardan söz edilmesine karşın, maddenin aynı zamanda söz konusu işlerin kim tarafından yapılacağını da belirlediği ifade edilmektedir<sup>518</sup>. Bu nedenle sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taşıyan kendisine teslim edilen eşyayı gemiye yüklemeye mecburdur. Düzenli hat taşımacılığında eşya, gemi henüz yükleme yerine hatta limana ulaşmadan taşıyanın temsilcine teslim edilebilir. Özellikle taşıtanın işyerinde konteyner yüklendiğinde veya bir konteynerden az eşyanın taşıyanın terminalinde konteynere yüklenmesinde durum böyledir. Diğer yandan taşıma işleri organizatörü gibi bir taşıtanın, düzenli hat taşıyanının gemisine yükleme yapması da mümkün olabilir. Dolayısıyla taşıyanın alt taşıyan veya üst taşıyan olmasına göre yükleme süreci de farklılık gösterebilir. Bu hususlar üzerinde taraflar önceden anlaşılır. Ayrıca bu taşımacılık türünde kullanılan tip konişmentolar ve kabul kaydı formlarında, gemiye kadarki ön taşımanın taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi durumunda, taşıyanın, taşıtanın temsilcisi olarak hareket etmiş sayılacağı, eşyaya gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağı yönünde klozlar yer alır. Kanımca bu klozlar taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici hükümler karşısında geçersizdir.

Yükleme (ve boşaltma) işlemleri çeşitlidir. Limana gelen konteynerin kamyon ya da vagondan alınarak liman, terminal sahasına indirilmesi (boşaltmada tersi), gemi ambar kapaklarının açılması, *lashing-unlashing*, konteyner yıkanması, kurulanması, tamiri, soğutmalı konteynere elektrik verilmesi ve tabii ki ardiye hizmetleri liman idaresi tarafından verilir.

---

<sup>518</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 47.

Yükleme, taşıma işleri organizatörünün taşıyan olduğu kırkambar sözleşmelerinde genellikle taşıyan; düzenli hat taşıyanının taşıyan olduğu kırkambar sözleşmelerinde ise genellikle taşıtan tarafından üstlenilir. Yüklemelerde kullanılan vinçlerin kime ait olduğu yüklemenin kim tarafından üstlenildiğine dair bir gösterge olabilir.

Yükleme ve boşaltma işlerinde bazı araçların hizmetlerinden yararlanılır<sup>519</sup>. Bunlardan biri yükleme ve boşaltma müteahhitleridir (*stevedores*). Bu kişiler ulaşım noktalarındaki yükleme, depolama ve boşaltma gibi işlerin düzenlenmesi ve denetimi işlerini gören; bu konularda gerekli bilgi, deneyime sahip olan gerçek ya da tüzel kişilerdir<sup>520</sup>. Yükleme ve boşaltma müteahhitleri ile taşıyan, taşıtan ya da eşyayla ilgili kişi arasında yapılan sözleşme; tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı, rızai bir sözleşmedir<sup>521</sup>. Genellikle tip sözleşme biçiminde ve istisna sözleşmesi niteliğinde<sup>522</sup> olan bu sözleşme ile yükleme-boşaltma müteahhidi ücret karşılığında eşyanın rıhtımdan gemiye yüklenmesini veya gemiden rıhtıma boşaltılmasını üstlenir<sup>523</sup>. Bazen yükleme ve boşaltma işleri, liman hizmetleri içinde de verilebilmektedir<sup>524</sup>. Yükleme ve boşaltma müteahhitlerine faaliyetleriyle ilgili olarak kanun tarafından tekel biçiminde yetki ve sorumluluk verilmişse, görevlerini kendiliğinden yerine

---

<sup>519</sup> Yükleme ve boşaltma müteahhitlerinden başka yük kontrolörü Yük kontrolörü (tally clerk); taşıyan, taşıtan, gönderilen ya da yükleme/boşaltma müteahhidi tarafından yüklenen ya da boşaltılan eşyanın sayımı, durumunun tespiti ile görevlendirilen ve tespitlerini “tally sheet” veya “tally book” adı verilen makbuzda belirten kişidir. Sayım ücretinin kim tarafından karşılanacağı anlaşma ile belirlenir (Girvin, ss. 14, 28).

Motorcular, mavna-layter gibi deniz araçları ile eşyanın rıhtımdan gemiye veya gemiden rıhtıma kadar taşınması işini yapan (Motorcular yükleyen sayılmazlar. bkz. Smeeters, Winkelmoen I, s. 399, nak. Okay, s. 23.); transitçiler ise eşyayı teslim alarak gideceği yere kadar deniz, hava, kara yolu ile taşıyan kişilerdir (İzveren, Franko, Çalık, s. 342; Kubilay, s. 14). Bu kişiler, eşyanın gemi ile rıhtım arasında; multimodal taşımada ise gemi ile diğer araç arasında taşınmasını sağlarlar.

<sup>520</sup> Huriye Kubilay, **Deniz Hukuku’nda Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Barış Yay., İzmir, 2001, s. 12.

<sup>521</sup> Kubilay, s. 20, 21.

<sup>522</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 341; Okay, s. 22; Kubilay da taşıma terminallerinde depolama hizmeti dışında diğer terminal hizmeti verenler hakkında, istisna sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceğini belirtmektedir (Kubilay, s. 201).

Bilgili’ye göre yükleme, boşaltma ve istif faaliyetleri istisna sözleşmesine konu olmaz, bunlara BK m.386/II uyarınca vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır (s. 1761).

Yükleme- boşaltma müteahhitleri sürekli olarak, emir ve talimat altında çalışıyorlarsa hizmet sözleşmesi niteliğindedir.

<sup>523</sup> Kullanılan standart sözleşme uyarınca tarafların hak ve borç ve yükümlülükleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kubilay, s. 146 vd.

<sup>524</sup> Kubilay, s. 12.

getirirler<sup>525</sup>. Bu kişilerin ücretlerini<sup>526</sup> taraflardan hangisinin ödeyeceği, işlerini görürken eşyanın zarara uğraması halinde sorumluluğun kime ait olacağı sözleşme ile belirlenmelidir. Sözleşmede bu yönde bir belirleme yapılmamışsa; yükleme ve boşaltma rutin gemi faaliyeti olarak görüldüğünden, müteahhitlerin, taşıyanın bağımsız ifa yardımcısı sayılmaları gerektiği belirtilmektedir, ancak bu kişiler, fio veya fios klozu<sup>527</sup> (yükleme ve boşaltma masraflarının kime ait olduğunu gösteren *liner in free out* –LIFO- veya *free in liner out* –FILO- gibi terimler de kullanılmaktadır<sup>528</sup>) bulunan navlun sözleşmelerinde taşıtanın kendi adamı veya bağımsız ifa yardımcısı olacaklarından, verdikleri zarardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Şayet bu kişiler başka bir taşıtanın eşyasına bir zarar vermişse, eşyası zarar gören taşıtan sözleşmeye aykırılık nedeniyle taşıyana karşı zararının giderilmesi talebinde bulunabilir<sup>529</sup>. Bu durumda zararı karşılayan taşıyan, zarara neden olan müteahhit hangi taşıtanın adamı ya da bağımsız ifa yardımcısı ise o taşıtana rücu edebilir<sup>530</sup>. Zarar gören taşıtanın doğrudan yükleme ve boşaltma müteahhidine başvurması halinde, bu kişilerin taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan veya ortadan kaldıran hükümlere dayanıp dayanamayacakları, sözleşme ya da konişmentoda yer alan himalaya klozundan yararlanabilip yararlanamayacakları tartışmalıdır<sup>531</sup>. Bir diğer ihtimal ise eşyası zarar gören taşıtanın zarar veren taşıtandan haksız eylem hükümlerine dayanarak tazminat talep etmesidir.

### c. Eşyayı Başka Gemiye Yükleme ve Aktarma Serbestisi

TTK m.1028/I'de yer alan; taşıyanın, taşıtanın muvafakati olmaksızın eşyanın başka bir gemiye yüklenmesi nedeniyle doğacak zarardan kural olarak sorumlu

<sup>525</sup> Tekil, Terimler, s. 65.

<sup>526</sup> Hizmet ücretleri genellikle hizmeti sunan liman idaresi tarafından belirlenir. Konteyner yükleme, boşaltma hizmetleri de liman idaresi tarafından verilebilmektedir.

<sup>527</sup> Fio (Free in and Free out): yüklemenin kiracı boşaltmanın ise gönderilen tarafından yapılacağını belirtir. Boşaltma sırasında doğan hasardan taşıyan sorumlu tutulamaz Yrg. 11.HD 1983/1594 E. 1983/1772 K. 7.4.1983 T; fios (*Free in and out and stowage*) klozunda taşıtan yükleme ve boşaltmaya ek olarak eşyanın istifinden de sorumludur.

<sup>528</sup> FILO kaydında yükleme, LIFO kaydındaysa boşaltma taşıtan tarafından üstlenilir.

<sup>529</sup> Eşyası zarar gören taşıtanın haksız eylem nedeniyle müteahhite ve BK m.55 uyarınca müteahhitin adamı olduğu taşıtana başvurması da mümkündür. Bu durumda aynı zarardan ötürü taşıyan ve diğer taşıtan BK m.51'e göre sorumlu olur.

<sup>530</sup> Sözer, Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, s. 49.

<sup>531</sup> Girvin, ss. 15, 109 vd; Ayrıntılı bilgi için bkz. Kubilay, ss. 75 vd.

olacağına dair hükmün kırkambar sözleşmelerine uygulanması çarter sözleşmelerinden farklılık gösterir. Çarter sözleşmelerinde taşıyanın, taşıtanın izni olmaksızın eşyayı tahsisi olunan gemiden başka bir gemiye yükleyememesi, buna aykırı davranması halinde meydana gelecek zarardan sorumlu olması sözleşmenin amacına, menfaatler dengesine uygun bir sonuçtur. Bu tür sözleşmelerde eşyanın başka bir gemiyle taşınabilmesi ikame klozlarıyla mümkün olabilir. Bir çarter sözleşmesinde ikame klozunun bulunması durumunda sözleşmenin kırkambar sözleşmesine benzediği söylenemez çünkü ikame klozu olsa dahi çarter sözleşmelerinde geminin tahsisi söz konusu olacaktır. Aynı hükmün kırkambar sözleşmesi için uygulanması kural olarak mümkün değildir, nitekim herşeyden önce kırkambar sözleşmesinde beli bir gemi üzerinde anlaşma sağlanmadığından, fıkrada bahsedildiği gibi “başka” gemiye yükleme söz konusu olamaz, çarter sözleşmelerinin aksine, kırkambar sözleşmesinde taşıyan, sefere elverişli her hangi bir gemi ile taşıma borcunu ifa edebilir. Bunun için ikame klozuna ihtiyaç yoktur<sup>532</sup>. Eşya yüklendikten sonra başka bir gemiye aktarabilir. Nitekim kırkambar sözleşmelerinde gemi değil, taşınacak eşya ön plandadır. Taşıyanın dilediği gemi ile taşıma ve aktarma yapma serbestinin sözleşme ile ortadan kaldırılması mümkündür ancak, sözleşme ile açıkça kararlaştırılmamış olsa bile kırkambar sözleşmesinde taşıyan, eşyayı başka bir gemiyle taşıyabilir, başka gemiye aktarabilir ancak bu hallerde fazladan ücret talep edemez. Serbestinin sözleşme ile kaldırılması durumunda dahi yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan zorunlu hallerde eşya başka bir gemiye aktarılabilir. Bu konuda TTK m.1028/II hükmü uygulanabilir. Böyle bir durumda ikinci taşıyan ilk taşıyanın bağımsız ifa yardımcısı sayılır.

Taşıyan (örneğin taşıma işleri organizatörü) bir düzenli hat taşıyanı ile yapacağı üst navlun sözleşmesi uyarınca taşıma taahhüdünü yerine getirecekse, kural olarak, dilediği hat ile sözleşme yapabilir. Bununla birlikte sözleşmede düzenli hat taşıyanı ismen belirlenmişse buna uymak zorundadır.

---

<sup>532</sup> İkame klozu ile başka gemiye aktarma serbestisi tanınması BK m.100/2 anlamında sorumsuzluk sözleşmesi sayılmaz Yrg. 11 HD. 17.1.1980T. 1980/1E. 1980/133K. (www.kazanci.com)

Uygulamada kullanılan düzenli hat konişmentolarında ikame klozlarına yer verilmektedir<sup>533</sup>. Bu klozlar bulunmasa dahi taşıyanın dilediği gemiyle taşıma ve aktarma yapma yetkisinin olduğunu belirtmiştik. Tartışılması gereken bir konu diğer geminin, taşıyanın işletmesine ait olmasının gerekip gerekmediğidir. Bir görüşe göre ikame ya da aktarma yapılan gemi aynı düzenli hat işletmesine ait ise 1028. maddede belirtilen sorumluluk söz konusu olmayacaktır, bu bir uluslararası teamül kuralıdır<sup>534</sup>. Kırkambar sözleşmesinde taşıtan açısından önemli olan ciddi ve güvenilir bir işletme ile çalışmaktır ancak daha da önemlisi ve sözleşmenin ifasındaki menfaati, eşyanın zarar görmeden taşınmasıdır. Kanımca ikame geminin ya da aktarma yapılan geminin taşıyanın işletmesine ait olması zorunluluğu yoktur. Kaldı ki, bu durum zorunlu tutulursa donatan olmayan taşıyan, birden çok gemiye sahip donatan taşıyan arasında farklılık yaratılmış olacaktır. Nitekim standart konişmentolarda ve kabul kaydı formlarında ikame ve aktarmaya ilişkin klozlarda taşıyana kendisine ait olsun olmasın farklı gemi ile taşıma ve gemiye aktarma yapma hakkı tanınmaktadır (örneğin Conlinebooking 2000 m. 6, 7 ve Conlinebill m.6 ve 7). Dolayısıyla ikame şartı olmasa da taşıyan, bu durum kendisine aşırı (kendisinden beklenmeyecek nitelikte) yük getirmedikçe, başka bir gemiyle eşyayı taşımaya mecburdur. Diğer yandan taşıtan geçerli bir neden olmadıkça buna karşı çıkamaz. Kaldı ki aktarma serbestîsi bazı durumlarda bir zorunluluktur, özellikle okyanus aşırı taşımalarda eşya önce ana limanlarda büyük gemilere aktarılır ve böylelikle varma limanına ulaştırılabilir, zaten taşıtanın menfaati eşyanın varma limanına kadar zamanında ve hasarsız taşınmasıdır. Düzenli hat taşıyanının yayınladığı tarifede geminin adının belirtilmiş olması veya geminin adının konişmentoda belirtilmiş olması bu durumu değiştirmez, taşıyan belirtilen gemi ile taşımaya zorlanamaz.

---

<sup>533</sup> Akıncı; taşıyanın kırkambar sözleşmelerinde sıklıkla kullanılan iki kloz sayesinde, temsilcisine teslim edilen eşyayı istif tekniği yönünden elverişli olan gemisine yükleme imkânını elde ettiğini ifade etmektedir. Bu iki şarttan yüklemeye ilişkin olanı “*A gemisine yüklenmek için. Taşıyan eşyayı hattın diğer bir gemisine yüklemeye mezundur.*” şeklindedir. Akıncıya göre bu durumda taşıyan açısından alternatif yetki ve ferden belirli (muayyen) borç söz konusu olup, adı belirtilen geminin ziyayı halinde taşıyanın sözleşmeden doğan borcu kendiliğinden sona erer. İkinci kloz ise yolculuk sırasındaki aktarmalara ilişkindir. “*A gemisi ile veya hattın onun yerine geçen veya onu takip eden diğer gemisi ile taşınmak üzere teslim alınmıştır.*” şeklindedir. Bu halde ise taşıyan açısından seçimlik borç söz konusudur. Taşıyanın borcu adı geçen geminin değil sözleşmede belirtilen gemilerin tümünün ziyayı ile sona erer (Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku , s. 7; Navlun Mukaveleleri, ss. 8, 141,142).

<sup>534</sup> Akıncı, Nalun Mukaveleleri, s. 141; Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 22, 23, dn. 22; Kender, Çetingil, s. 102. Çağa ve Kender 1028. maddedeki sorumluluğun ancak taşıyana ait olmayan bir gemiye yükleme veya aktarma yapılmasında söz konusu olacağını ifade etmektedirler.



Sonuç olarak kırkambar sözleşmesinde taşıyanın gemiyi belirlemesi ve sağlaması, ifaya yardımcı yan yükümdür. Burada bir cins borcu söz konusudur ve bu cins borcu taşıyanın işletmesine ait gemilerle sınırlı değildir. Bununla birlikte gemi yapılacak seferin özellikleri dikkate alınarak belirlenmelidir. Borçlar Kanunu'nun 70. maddesi uyarınca gemi ortalama nitelikten aşağı olamaz.

## 5. İstif

Eşyanın gemiye tehlike arz etmeyecek, zıya ve hasara yol açmayacak şekilde yerleştirme faaliyeti olan istifleme; özellikle taşıyanın yüke özen gösterme borcu açısından önem arz eder. İstif taşıyan ya da taşıtan tarafından üstlenilebilir. Konteyner taşımacılığında eşya önce karada konteyner içine istiflenir, daha sonra ise konteyner, konteyner gemisindeki hücre (*slot*) içine yerleştirilir; bu yerleştirme işi de ayrı bir istif faaliyetidir<sup>535</sup>.

Kırkambar sözleşmesinde eşyanın geminin neresinde taşınacağına taşıyan karar verir ancak bunun bazı sınırları bulunmaktadır. Bu sınırlamalara geçmeden önce belirtelim ki, eşyanın kamaralarda taşınamayacağını belirten TTK m.1018 hükmünün de kırkambar sözleşmelerine uygulanmaz. Söz konusu hüküm tam charter sözleşmelerine ilişkin bir hüküm olup, tamamı bir taşıtana tahsis edilen gemide kural olarak kamaralar tahsis edilmemiş sayılmakla birlikte, geminin tamamı kendisine tahsis edilen kişinin taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yüklenemeyeceği düzenlenmiştir. Kırkambar sözleşmesinde, geminin tahsisi söz konusu değildir, önemli olan eşyanın zıya ve hasara uğramadan taşınmasıdır uygulamada söz konusu olmamakla birlikte, teorik açıdan kamaralar da kullanılabilir<sup>536</sup>.

---

<sup>535</sup> Deniz, ss. 36 - 38. Yazar, konteyneri geminin ambarı olarak kabul etmekte ve eşyanın konteynerin içine yerleştirilmesini istif olarak görmekte, buna karşılık konteynerin gemiye taşınmasını, hücreli olmayan konteyner gemileri hariç istif faaliyeti olarak tanımlamamaktadır.

<sup>536</sup> Bu konuda bkz. Doğanay, s. 2745

Bununla birlikte taşıyan, yükletenin izni olmadan eşyayı güverteye koyamayacağı<sup>537</sup> gibi küpeşteye de asamaz, eşyayı güvertede taşıyabilmesi için yükletenin iznini alması gerekir (TTK m.1029), fakat bu iznin açık olması gerekli değildir, örneğin taraflar gemi ambarlarının eşyayı almayacağını biliyorlarsa veya eşya ambara sığmayacak cinsten ise güvertede taşınabilir<sup>538</sup>. İzin yazılı olması da gerekmez, yükletenin güverteye istife itiraz etmemesi örtülü rıza olarak görülür<sup>539</sup>, güvertede taşınan eşya için konişmentoya *on deck* ibaresi konur. Kerestenin ve konteyner gemilerinde konteynerin, güvertede taşınması mutattır<sup>540</sup>. Bu durumlarda

---

<sup>537</sup>Lahey Kuralları'nda taşıma sözleşmesinde güverteye konduğu belirtilen ve fiilen güvertede taşınan eşya ve canlı hayvanlar Kurallar anlamında "eşya" kavramının dışında kalır. Bu nedenle eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin beyan açık olmalıdır (Hans Norbert, Gotz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis, Schriften zum deutschen und europaischen Zivil, Handels und Prozessrecht, Band 7, Bielefeld 1960, s.55 nak. Kübra Yetiş Şamlı, "Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi", **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss. 1031 vd. (Makale), s. 1031).

Hamburg Kuralları'na göre taşıyan, navlun sözleşmesinin taraflarının anlaşmaları veya taşımanın tâbi olduğu ticari teamül veya emredici hukuk kuralının varlığı halinde eşyayı güvertede taşıyabilir (HK m.IX/1). Tarafların eşyanın güvertede taşınabileceği konusunda anlaşmaları halinde taşıyan bu duruma konişmentoda ya da navlun sözleşmesini kanıtlayan başka bir belgede yer vermelidir; aksş takdirde ispat yükü taşıyandır. Ne var ki konişmentoyu iyiniyetli olarak devralan gönderilen ve üçüncü kişilere karşı durumun ispat edilebilmesi mümkün değildir (HK m.IX/2). Eşyanın güverte altında taşınacağına dair açık anlaşmaya rağmen güvertede taşınması halinde bu davranış HK m.VIII anlamında taşıyanın kusurlu davranışı sayılır (HK m.IX/4). Bu durumda taşıyan aşağıda açıklayacağımız, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamayacaktır. Açık bir anlaşma bulunmamasına rağmen taşıyan HK'nın IX/1. maddesine aykırı olarak eşyayı güvertede taşımışsa veya eşyanın güvertede taşınacağına dair anlaşmayı IX/2. maddesi uyarınca ispat edemiyorsa, eşyanın güvertede taşınmasından dolayı meydana gelen hasar, zıya, geç teslimden ötürü halin icabına göre sınırlı (m.VI anlamında) ya da sınırsız (m.VIII anlamında) olarak sorumlu olur.

Tasarı'da (m.1151) güvertede eşya taşınması Hamburg Kuralları'na uygun olarak düzenlenmiştir

<sup>538</sup>Yrg. TD. 4.1.1947 (Okay, s.88 dn.324).

<sup>539</sup>*Yükleten 'in muvafakati olmadıkça güverteye yük yüklenemez. Mal güverteye yüklendikten sonra düzenlenen tutanağı imzalayan kişilerin, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerini değiştirmeye yetkileri bulunmaması durumunda, taşıyan ya da yükletenin "güverteye yükleme"ye muvafakati olduğu kabul edilemez.* Yrg. HGK E. 38 K. 37 T. 9.7.1958 (Aybay, Kararlar, ss. 221 vd.)

*Gemiye yüklenen konteynerden sadece güvertede taşınanlar hasar görmüş, güverte altında taşınanlar sağlam çıkmıştır. Bu da konteynerlerin içinde taşınan yükün münhasıran güvertede taşınması ve fırtınaya tutulması yüzünden zarar gördüğünün bir delilidir. Nitekim bilirkişiler de bu hususu doğrulamışlar, hasarın deniz suyu yüzünden oluştuğunu belirtmişlerdir. (...) 1029' a göre malın güvertede taşınması gerektiğinin ispatı taşıyana düşer, zira karine malın güverte altında taşınması, istisnası ise güverteye konulmasıdır. Davalı savunmalarında, yükleme yapılırken, yükletenin malın başında bulunup yükleme nezaret ettiğini, güverteye yapılan yükleme yapmaya itiraz etmediğini bildirdiğine göre, bu durumun isbatı imkanı kendisine tanınarak delillerin toplanması icabettiği gibi, bilirkişilerden yükün güvertede veya ambarlarda taşınması halinde ne miktar navlun alınması gerektiği, alınan navlun bedelinin "yükün güvertede taşınması ücreti mi yoksa ambarlarda taşınması ücreti mi olduğunun" belirlenerek gönderenin ödediği navlun miktarına göre yükün güverteye konulmasında muvafakati bulunup bulunmadığının belirlenmesi gerekir.* Yrg. 11 HD 15.4.1986 T. 1986/1381E. 1986/2176 K. (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>540</sup>Aybay ve diğerleri, ss. 600;Hill, s. 195

yükletenin izninin olup olmadığı tespit edilemiyorsa olduğu varsayılmalıdır, ancak eşyanın güvertede taşınması halinde de taşıyanın eşyaya özen gösterme borcu ortadan kalkmaz<sup>541</sup>. Diğer yandan standart kabul kaydı formları ve konişmentolarda, en azından konteyner ve benzeri taşıma elemanlarının, eşyanın güvertede taşınabileceğine dair hükümler de yer almaktadır (Örneğin Conlinebooking 2000 m.16/b ve Conlinebill 2000 m.16/b).

Taşımaya ilişkin bir konişmento düzenlenmiş olup da, taşıma konusu canlı hayvan veya konişmentoda güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşya ise meydana gelen zararlarda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1116 uygulanmaz<sup>542</sup>. Bu durumda taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran ya da kaldıran şartlar Borçlar Kanunu hükümlerine tabi

---

<sup>541</sup> *Mahkemece kargo raporunda sadece kerestelerin güvertede taşındığı belirtilmiş olup herhangi bir hasardan söz edilmediği, gemiden tahliye edildikten sonra gümrük ambarındaki yük üzerinde yapılan sigorta ekspertizinde saptanan islanma ve değer kaybının deniz taşıması sırasında meydana geldiğinin anlaşılmadığı, kaldı ki keresteler yükleme limanlarında teamül veçhile güverteye yüklendiği olup yükletenin buna karşı çıkmamış olması kerestelerin yükletenin rızasıyla güverteye yüklendiğini ortaya koyduğu, bu durumda güvertede taşımadan doğan islanmanın sonuçlarından taşıyanın sorumlu tutulamayacağı gerekçeleriyle davanın reddine karar verilmiştir.*

*Hüküm davacı vekilince temyiz edilmiştir.*

*Kargo raporunda rezerve beyanında bulunmağa lüzum hissedilerek yükün güvertede taşındığının belirtilmesi, puantaj cetvellerinde havanın yağışlı olduğunun kaydedilmesi, tahliye izleyen üç gün içinde yapılan ekspertizde kerestelerin tuzlu suyla islanmış ve bu nedenle doğal rengini kaybetmiş olduğunun saptanması gibi olgular karşısında TTK.nun 1066. maddesinin son fıkrasındaki taşıyanın yükü konişmentoda yazılı halde teslim ettiği karinesinin aksi kanıtlanmıştır. Yükün güvertede taşınmasının geminin ve yükün özellikleri icabı mutad sayılması, bu durumda açıkça muhalefetini bildirmeyen yükletenin malın güvertede taşınmasına zımnen muvafakat etmiş addolunması taşıyanın TTK.nun 1061. maddesinden kaynaklanan yüke ihtimam gösterme yükümlülüğünü ve bu yükümlülüğe riayetsizlikten doğan sorumluluğunu bertaraf etmez ( Prof. Tahir Çağa/Navlun Sözleşmesi, 1982, sh: 62; Prof. Fahimam Tekil/Deniz Hukuku 1988, sh: 167; Prof. Sami Okay/Deniz Ticaret Hukuku, C: 2, İkinci Baskı, 1971, sh: 192 v.d. ).*

*Bu durumda davalı taşıyanın güvertede taşınan yükü deniz ve yağmur sularından korumak için bir takım önlemler almasının gerekli olup olmadığı ve gerekli görüldüğü takdirde bu önlemleri alıp almadığı hususunda davalı vekilinden delilleri sorularak varsa incelenmek, yüke ihtimam mükellefiyetinin gereğince yerine getirilip getirilmediği ve getirilmemişse bu hususun taşıyanın sorumluluğunu ne ölçüde davet ettiği hakkında bilirkişilerden ek rapor alınmak, deliller hep birlikte değerlendirilerek sonucuna göre bir hüküm kurulmak icap ederken aksine düşüncelerle ve noksan tahkikatla davanın reddi cihetine gidilmesi isabetsiz olup bozmayı gerektirmiştir. Yrg. 11. HD. E. 1989/5487 K. 1991/401 T. 31.1.1991 (<http://www.kazanci.com.tr>)*

<sup>542</sup> *Brüksel Kuralları'nda, "navlun sözleşmesinde güverteye konduğu beyan edilen ve fiilen bu şekilde taşınan gemi hamulesi ve canlı hayvanlar hariç eşya, mal ve her cins emtia" "eşya" (goods) olarak ifade edilir (m.I/c). Görüldüğü gibi canlı hayvan taşımalarında Kurallar'ın uygulanması kabul edilmemiştir. Türk Hukuku'nda ise canlı hayvanlar da eşya kavramına dâhildir ve bunların taşınması için de kırkambar sözleşmesi yapılabilir, konişmento düzenlenebilir, ancak bu durumda TTK m.1116'da yer alan emredici hükümler uygulanmaz (TTK m.1117/1/b.1).*

*Hamburg Kuralları'nda eşya, Brüksel Kuralları'ndan farklı şekilde düzenlenmiştir. HK'da eşya kavramı içine Brüksel Kuralları'nda açıkça ayrı tutulmuş olan canlı hayvanlar dâhildir.*

olacaktır (TTK m.1117/I/b.1 ve f.II). Bu nedenle konteyner içinde taşınan eşyanın zarara uğraması halinde emredici hükümlerin uygulanmayacağı düşünülebilir. Nitekim 1117. maddede yer alan düzenleme taşıyanı korumak amacıyla kabul edilmiştir, deniz tehlikelerine açık bir şekilde taşınan eşyaya gelecek zararda taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılabilmesinin uygun olacağı söylenebilir. Buna karşılık konteyner gemilerinde konteynerin doğal olarak güvertede taşınacağını zaten konteynerin bir kullanılma nedeninin eşyayı deniz ve hava etkilerinden korumak olduğu bu nedenle emredici hükümlerin uygulanması gerektiği söylenmelidir. Düzenli hat taşımacılığında kullanılan tip konişmentolarda taşıyanın yükleme öncesi ve boşaltma sonrası meydana gelen zararlar ile güvertede taşınan eşya ve canlı hayvanlara gelen zararlardan sorumlu olmadığına ilişkin klozlar bulunur (bkz. Conlinebill 2000 m.3/a/ son c.). Bu klozlar BK m.99 ve 100'e göre geçersizdir (TTK m.1117/I/b.1 ve f.II).

Yükletenin açık veya örtülü izni olmamasına veya eşyanın mutad güvertede çalışacak eşya olmamasına rağmen güvertede taşınması ve bu nedenle hasar veya ziyaa uğraması durumunda taşıyan TTK m.1112, 1113 ve 1114. maddelere göre zarardan sorumlu olur çünkü burada TTK m.1061 bağlamında bir istif hatası, ticari kusur bulunmaktadır<sup>543</sup>. Katıldığım görüşe göreyse, sözleşmeden doğan yükümlülüğe aykırı davranış söz konusu olduğundan, taşıyanın sorumluluğu konusunda TTK m.1112 ve 1113 değil yalnızca 1114 uygulanabilir<sup>544</sup>.

## 6.Yolculuk

Kırkambar sözleşmelerinde kanuni bekleme süresi olmadığı için taşıtan geminin tam olarak ne zaman yola çıkacağını bilmelidir. TTK m.1048'e göre, taşıyan kırkambar taşımacılığı yapacağını ilan etmiş fakat ne zaman yola çıkacağını

---

<sup>543</sup> Prüssmann 44 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 53, 54.

<sup>544</sup> Schelegelberger-Liesecke, § 566 N. 7 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 53, dn. 127.

Amerikan Hukuku'nda eşyanın güvertede taşınması durumunda taşıyanın sorumluluğu olağan tehlikeler için ortadan kalkmakta fakat eşyaya özen borcunun kusurlu olarak ihlali halinde meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu tutulmaktadır. (Götz Anglo-amerikanisce Praxis, s. 57, dn. 58 nak. Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, XII Levha Yay., İstanbul, 2008 (Kitap), s. 121).

bildirmemişse taşıtan yükleme limanındaki mahkemeden hareket anının tespit edilmesini talep edebilir. Bu durumda mahkeme taşıyanı, acentesini veya kaptanı dinledikten sonra uygun bir zaman belirler. Mahkemenin bu kararı kesindir. Taşıyan sözleşme ya da mahkeme kararına uymayıp gemi yola geç çıkarsa, kusurunun varlığı halinde taşıtanın uğrayacağı zararları ödemekle yükümlüdür<sup>545</sup>.

Hareket gününün mahkemece belirlenmesi eskimiş ve uygulaması olmayan bir hükümdür yukarıda da belirttiğimiz gibi düzenli hat seferlerinde hareket zamanı tahmini olarak önceden ilan edilir, geminin de hazır olması şartıyla ilan edilen tarihten sonra, ilk elverişli zamanda<sup>546</sup> yolculuğa başlanır. Bu nedenle hareket gününün mahkemece belirlenmesi hükmünün Tasarı'ya alınmaması yerinde olmuştur (Tasarı m.1163). Geminin hareket edeceği tarih belli olmasına karşın çeşitli nedenlerle geminin hareketinde gecikme olabilir. Konteyner taşımacılığında geminin yüklenmesi ve eşyanın istifı birkaç saat sürse de geminin yükleme limanına geç gelmesinden ötürü hareket zamanı da gecikebilir. Düzenli hat taşıyanlarının tarifelerinin tahmini olup birkaç günlük gecikme normal olarak karşılanmaktadır.

Kaptan varma limanına ulaşmak için izlenmesi gereken rota sözleşmede belirlenmediyse en elverişli rotayı izlemek zorundadır, aksi halde taşıyan eşyaya gelen zarar veya gecikmeden ötürü taşıtanın uğrayacağı zararı tazmin etmekle yükümlüdür<sup>547</sup>. Elverişli rota belirlenirken yolun uzunluğu-kısalığı yanında hava ve deniz koşulları göz önünde bulundurulur, bu rotadan çıkma, sapma olarak ifade edilir<sup>548</sup>. Düzenli hat taşımacılığında takip edilecek rota önceden bellidir, taraflarca müzakere edilmez.

Rotadan sapma bazı durumlarda haklı sapma olarak görülebilir. TTK m.996 ve 1091'de düzenlenen bu durumlar; yolculuğun belirlenen rotada devamına engel olan umulmayan durumlar (m.996), can (insan) kurtarmak amacıyla sapma

---

<sup>545</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 55.

<sup>546</sup> TTK m.977/I'e göre kaptan gemi yola çıkmaya hazır olduktan sonra ilk elverişli zamanda yolculuğa başlamalıdır. Maddede bahsi geçen elverişli zaman sözleşme ile belirlenmiş zamandan önceki bir zaman olamaz.

<sup>547</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 55.

<sup>548</sup> Aybay ve diğerleri, ss. 601, 602.

(m.1091)<sup>549</sup>, mal kurtarmak amacıyla sapma (m.1091) ve diğer haklı nedenlerdir (m.1091). Yolculuğun başlangıçta belirlenen rotada devamına engel olan umulmayan durumlar; önceden öngörülemeyen ve taşıyan, kaptan ya da gemiden kaynaklanmayan, savaş, şiddetli fırtına gibi engellerdir<sup>550</sup>.

### Ç. Eşyaya Özen Gösterme (Bakma ve Muhafaza Etme)Yükümlülüğü

#### 1. Genel Olarak

Navlun sözleşmesinin incelendiği bazı eserlerde eşyanın bakım ve muhafazasının taşıyan tarafından üstlenilmesinin sözleşmenin unsurları içinde incelenmesine<sup>551</sup> karşın yukarıda da belirtildiği gibi taşıyanın bu yükümlülüğü onun Kanundan ve sözleşmeden doğan yan edim yükümü niteliğindedir<sup>552</sup>, bu

---

<sup>549</sup> Brüksel Kuralları'na göre, denizde can ve mal kurtarmak amacıyla ya da başka bir makul nedenle yapılacak rota değişiklikleri navlun sözleşmesine aykırılık olarak değerlendirilemeyecek, bu hallerde meydana gelecek hasar ve ziyadan taşıyan; sorumlu tutulamayacaktır (m.IV/4).

<sup>550</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 55.

<sup>551</sup> Akıncı, taşınan eşyanın bakım ve muhafazasının taşıyan tarafından üstlenilmesi gerektiğini, böyle bir keyfiyet yoksa atık maddelerin açık denize dökülmesi gibi, eşya gemi ile taşınmış olsa da navlun sözleşmesinin değil istisna sözleşmesinin söz konusu olacağını söyler. Yazara göre taşıyanın bir adamı (kargadör) eşyaya refakat etse de kaptanın üst nezaret borcu kaldırılmadığından dolayı sözleşme yine bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilecektir; römorkaj söz konusu ise bu da kural olarak navlun değil, istisna sözleşmesidir fakat çekilen geminin bakım ve muhafazası çeken geminin sorumluluğundaysa römorkaj sözleşmesi, navlun sözleşmesi niteliğini haizdir. (Akıncı, Deniz Ticaret Hukuk, ss. 7-10, 24). Daha yeni tarihli eserinde ise taşıyanın eşyanın bakım ve muhafazasını üstlenmiş olmasının navlun sözleşmesinin asli unsurları içinde gösterilemeyeceğini aksi takdirde niteliği icabı bakım ve muhafazayı gerektirmeyen eşyanın taşınmasını navlun sözleşmesi olarak nitelendirmenin kolay olmayacağını belirtir (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 11, 12). Kender ve Çetingil ise, navlun sözleşmesinde eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesi gerektiğini buna bağlı olarak taşıyanın eşyayı bakım ve muhafazası altında bulunduracağını, fakat bakım ve muhafaza yükümlülüğünün eşyanın niteliği icabı doğmamasının sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceğini belirtir (Kender, Çetingil, s. 103).

*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, olmayacağını değerlendirilmesi ... gerektiğinden... Yrg. 11. HD E. 2003/11461 K. 2004/5145 T. 10.5.2004 (<http://www.kazanci.com.tr>)*

<sup>552</sup> Taşıyanın, eşyaya özen gösterme, ona bakma ve muhafaza etme yükümlülüğünün; eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasıyla doğan, taşıyanın asli edim yükümü olan taşımanın gereği gibi ifasını sağlayan ve kanundan doğan bir asli edim yükümü olduğu ifade edilir (Çağa, Kender, 2. Cilt, s.

yükümlülüğün ihlalinden doğan sorumluluk Kanunda emredici hükümlerle düzenlenmiştir. Eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, sözleşmenin diğer tarafı taşıtanın sözleşmeden beklediği ifa menfaatine hizmet eder, taşıma ediminin gereği gibi yapılmasına yöneliktir; yükümlülüğün başlaması için eşyanın bakım ve muhafazasının taşıyan tarafından üstlenilebilmesi için eşyanın zilyetliğinin taşıyana devri gerekir, ancak buradaki zilyetliğin devri ile TTK m.768/T'de yer alan sözleşmenin kurulması için zilyetliğin devrinden farklıdır. Özen gösterme yükümlülüğün ihlalinin, henüz zarar ortaya çıkmadan önce tespiti çok zor olduğundan, ifadan çok tazminat davasına konu olabilir.

## 2. Taşıyanın Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu

TTK'da taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü düzenleyen hükümler, dış taşımalarda bir konişmento düzenlendiğinde, iç taşımalarda ise konişmento düzenlenmese de emredici olarak uygulanırlar. Bunlar taşıtan ve yükle ilgililer aleyhine değiştirilemeyen nisbi emredici hükümlerdir. Kırkambar sözleşmesine, dış taşımalarda her zaman konişmento düzenlendiğinden, emredici hükümler mutlaka uygulanacaktır. Bu durumda taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan şartlar hükümsüzdür; genişleten şartlar ise geçerlidir ancak, bunların konişmentoda belirtilmesi gerekir. Sigortadan doğan hakların taşıyana temlik veya taşıyana benzer menfaatler tanıyan anlaşmalar ve ispat yükünü taşıtan ve gönderilen aleyhine tersine çeviren şartlar da geçersizdir (TTK m.1116/II-3-4)<sup>553</sup>.

---

135; Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yay., Ankara, 2003, (Sorumluluk), ss. 53, 55).

<sup>553</sup> Taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğü Tasarı'nın 1178/I. maddesinde düzenlenmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında ise taşıyanın kendi hâkimiyeti altındayken eşyaya gelen zararlardan sorumlu olacağı ifade edilmiştir.

Taşıyanın eşyanın zıya ve hasarından sorumluluğuna, ilgili uluslararası anlaşmalarda da yer verilmiştir. Brüksel Kuralları'na göre taşıyanın, eşyanın hasar ve zıyaından sorumlu tutulabilmesi için zararın, eşyanın yüklenmeye başlamasından boşaltmanın sonlanmasına kadar geçen sürede meydana gelmiş olması gerekir (m.II ve m.III/2). Bu süre *tackle to tackle principle* olarak yani, geminin yükleme için eşyayı kancalamasından boşaltma için kancaya takmasına kadar geçen süre olarak adlandırılmaktadır (Ping-fat, Sze, "Carrier's Liability Under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules", Kluwer Law International, London, 2002, s. 18; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. s.85; Özdemir, ss. 107, 112).Sözleşmeye yükleme başlamadan önce ya da boşaltma tamamlandıktan sonra meydana gelen zıya ve hasardan da taşıyanın sorumlu olacağına dair hüküm konulması mümkündür (m.VII). Böyle bir hüküm konulmadıkça Kurallar'ın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri,

Düzenli hat taşımacılığında kullanılan standart konişmentoların ön yüzünde, eşyanın özelliklerinin yer aldığı bölümün hemen altında, eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durumda yüklendiği, ancak eşyanın ağırlık, ölçü, marka, sayı, niteliğine ilişkin hususların taşıyan tarafından bilinmediği, eşyanın boşaltma limanı veya geminin güvenliği açısından uygun olan yakın limanda konişmento hâmiline aynı durumda navlun ve diğer alacaklar karşılığı teslim edileceği yönünde bir kayıt yer alır. Bu kaydın hemen üstünde, Conlinebill konişmentosunun eski halinde “Tacir Tarafından Beyan Edilen Özellikler” (*particulars furnished by the Merchant*) cümlesi yer alırken, şu an kullanılan Conlinebill 2000 konişmentosunda fakat bu

---

yükleme başlamadan önceki ve boşaltmadan sonraki safhada eşyanın zıya ve hasarına uygulanamayacaktır.

Kurallar’da yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler nisbi emredicidir. Taraflar sözleşme ile taşıyanın ya da geminin kusuru veyahut III. maddede belirtilen görev ve sorumluluklarını yerine getirmemeleri nedeniyle meydana gelen hasar, zıyadan sorumluluklarını Kurallar’da belirtildiğinden farklı bir şekilde azaltamaz veya tamamen ortadan kaldıramazlar. Bu tür anlaşmalar hükümsüzdür (m.III/8). Ayrıca Kurallar’da taşıyana sigortadan yararlanma hakkı tanıyan anlaşmaların da taşıyanın sorumluluğunu azaltan anlaşma şeklinde görüleceği belirtilmiştir (m.III/8/son cümle). Lahey Kuralları’nın IV. maddesinin ikinci fıkrasında taşıyanın sorumlu tutulamayacağı haller onyedinci bent halinde düzenlenmiştir.

Hamburg Kuralları’na göreyse taşıyan eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen sürede eşyaya gelen hasar ve zıyadan sorumludur. Bu bir kusur sorumluluğudur. Taşıyan; zıya veya hasarın meydana gelmemesi için kendisinin, adamlarının ve ifa yardımcılarının makul surette alınması gerekli tüm tedbirleri aldıklarını ispat edebilirse sorumluluktan kurtulacaktır (HK m.V/1). Hamburg Kuralları’nın “Taşıyanın ve Fiili Taşıyanın Sorumluluğu” başlıklı X. maddesinde taşıyanın, aralarındaki navlun sözleşmesi uyarınca ifa tamamen fiili taşıyana bırakılmış olsa dahi, tüm taşımadan sorumlu olacağı ifade edildikten sonra; fiili taşıyanın ve fiili taşıyanın adamlarının ve ifa yardımcılarının görevlerini ifa ederken verdikleri zarardan yine taşıyanın fiili taşıyanla birlikte müteselsilen sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Hamburg Kuralları’nda taşıyan, fiili taşıyan ve bu kişilerin adamları ve temsilcilerinin sorumlulukları emredici olarak düzenlenmiştir. Sorumluluğu daraltan, azaltan anlaşmalar ve şartlar geçersizdir (HK m.XXIII). Bu konudaki emredici hükümleri dolanmak için yapılan, sigortadan doğan menfaatlerin taşıyana temlikine dair şartlar ve anlaşmalar da HK m.XXIII/1’in son cümlesinde özel olarak ele alınarak geçersiz oldukları belirtilmiştir.

Multimodal Konvansiyon’un XIV. vd. maddelerinde, işleticinin sorumluluğuna yer verilmiştir. Söz konusu düzenleme pek çok açıdan Hamburg Kuralları’nda taşıyanın sorumluluğu için getirilen hükümlerle benzerlik taşımaktadır. İşleticinin sorumluluğu kural olarak kusur sorumluluğudur ve sınırlandırılmıştır. İşleticinin gönderen ile anlaşması halinde, sorumluluğunun kapsamı yalnızca işletici aleyhine genişletilebilir (m.XXVIII/2). Görülüyor ki, bu uluslararası anlaşmada da taşıyanın sorumluluğu nisbi emredici hükümlerle düzenlenmiştir. Konvansiyon’un XIV. maddenin 1. ve 2. fıkralarındaki işleticiye ilişkin düzenlemeler, onun adamları, ifa yardımcıları; gönderen ve gönderilene ilişkin düzenlemeler ise, bu kişilerin adamları ve ifa yardımcılarının hakkında da uygulanır (m.XIV/3).

İşletici, eşyanın kendi zilyetliğindeyken (m.XIV) uğradığı hasar ve zıyadan olduğu gibi ve geç tesliminden dolayı ortaya çıkan zarardan da sorumludur (m.XVI/1). Ayrıca işletici; adamlarının, ifa yardımcılarının, sözleşmenin ifası amacıyla işlerini yaparken verdikleri zarardan sorumlu tutulmuştur (m.XV). İşleticinin sorumluluktan kurtulabilmesi için adamlarının, ifa yardımcılarının ya da XV. maddede belirtilen diğer kişilerin, zararın önlenmesi için makul surette alınması gerekli tüm tedbirleri aldıklarını kanıtlaması gerekir (Ayrıca bkz. m.XVII).



sefer üst tarafta, “Gönderen Tarafından Beyan Edilen Fakat Taşıyan Tarafından Onaylanmamış Özellikler” (*Particulars Declared By The Shipper But Not Acknowledged By The Carrier*) ifadesine yer verilmiştir<sup>554</sup>. Bu tür genel şerhlerle taşıyanın sorumluluktan kurtulması kabul edilmemelidir. Yukarıda da açıkladığımız gibi konişmentoya konabilecek şerhler ve şartları bellidir. Bu şartlar henüz oluşmadan konulan genel şerhler taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz,

Eşyaya özen gösterme yükümlülüğüne aykırı davranan taşıyan, meydana gelen zarardan hem TTK m.1061 hem de genel hüküm olan BK m.96’ya göre sorumludur<sup>555</sup>. Eşyaya gelen zarar; zıya veya hasar olarak gerçekleşebilir. Her iki durumda da özen yükümlülüğünün ihlali söz konusudur<sup>556</sup>. TTK m.1061’de taşıyanın eşyanın yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Tedbirli taşıyan şeklinde ifade edilen objektif kıstasa göre değerlendirme yapılırken; geminin, eşyanın, yolculuğun özellik ve koşulları ile denizcilik teamülleri ve mevzuattan doğan diğer zorunluluklara uyulup uyulmadığı dikkate alınmalıdır<sup>557</sup>. Eşyaya özen borcunun kapsamı m.1061’de belirtilenlerden daha geniştir ve onun iyi halde bakım ve muhafazası için gerekli tüm önlem ve faaliyetleri içerir<sup>558</sup>. Yolculuk başladıktan sonra gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü de eşyaya özen gösterme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilir<sup>559</sup>. Bu önlem ve faaliyetler yolculuk, gemi, eşya ve hava koşullarına göre farklılık gösterir. Taşıyan bizzat kendisi tarafından ifa

---

<sup>554</sup> Girvin, bu tür kayıtlar Anglo-Amerikan Hukuku’nda taahhüt niteliğinde değil basit bir beyan olarak kabul edildiğini belirtmektedir (Girvin, s. 62).

<sup>555</sup> Seven, Sorumluluk, s. 55.

<sup>556</sup> Eşyanın hiç teslim edilmemesi veya eksik teslim edilmesi halinde, teslim edilmeyen kısım için, eşya zıya uğramış sayılır. Bundan başka eşyanın ticari değerinin tamamen ortadan kalkması durumunda da zıyadan söz edilir. Eşyanın yanlış kişiye teslim edilmesi halinde eşya hak sahibi açısından zayı olmuştur. Kişinin eşyadan edindiği yararın, eşyanın değerinin kalıcı olarak düşmesi, görünür veya görünmez şekilde kötüleşmesi durumunda ise hasardan söz edilir (Kender, TTK m.1067, s. 3; Okay, s. 192; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s.66; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 140; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 342; P. Arkan, Garanti Mektubu, s. 119-128, 119; Mineliler, ss. 960, 961).

<sup>557</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, 137

Eşyayı teslim aldıktan teslim edene kadar eşyanın zıya ve hasarından taşıyan sorumludur meğer ki tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi zarar önlenemeyecek olsun Yrg. 11 HD 30.5.1983 1983/2645E. 1983/2811K. (Aybay, Kararlar, ss. 268 vd.); Yrg. 11 HD 21.3.1985 1985/1289E. 1985/1567K. (Aybay, Kararlar, ss. 272 vd.); Yrg. 11 HD 15.5.1984 T. 1984/2559E. 1984/2851K. (Aybay, Kararlar, ss. 275 vd.)

<sup>558</sup> Bu maddede yapılan sayım sınırlandırıcı değildir (Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 135).

<sup>559</sup> Wüstendörfer, 240; Abraham 181; Schlegelberger-Liescke §559 N. 15; Prüssman §606, B.2 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 136

edilmese de yükleme, istif, boşaltma faaliyetlerine nezaret etmek ve bunların gereği gibi yapılmasını sağlamakla yükümlüdür, kaptan bu yükümlülüğünü ihlâl ederse taşıyan sorumlu olur<sup>560</sup>. Taşıyan kendi kusurundan ve gözetim ve denetimi devam ettiği sürece, adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından dolayı meydana gelen zarardan sorumludur (TTK m.1062)<sup>561</sup>. TTK m. 1061 ve 1062 nisbi emredici olup taşıyan ve yükle ilgililer aleyhine değiştirilemez (TTK m.1116)<sup>562</sup>.

Taşıyan eşyanın teslim alınmasından gönderilene teslimine kadar geçen süre içinde meydana gelebilecek zıya ve hasardan da tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özeni göstermemiş olması halinde sorumludur.

TTK m.1062'ye göre taşıyan kendi adamları ve gemi adamlarının kusurundan da kendi kusuru gibi sorumludur<sup>563</sup>. Taşıyanın kendi adamı kavramı; taşıyanın

---

<sup>560</sup> Akan, ss. 43, 44; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 136;Seven, Sorumluluk, ss. 55, 56, 57.

*Gümrük muayene tutanağındaki 605 kilo noksanlığın nedenini açıklayan "gemiden rezerveli olarak tahliyesinden" kaydı da hasarın boşaltma işlemine dayalı olduğunu göstermektedir. Mahkemece bu belgenin değişik biçimde yorumlanması doğru değildir. Konişmentodaki "Free Out" kaydının, yukarıda açıklandığı gibi, boşaltmanın gönderilenin sorumluluğu altında yapılacağı niteliğinde bir kloz olmasına göre, boşaltma sırasında olduğu anlaşılan hasardan taşıyıcı davalının sorumlu tutulması mümkün olamaz. Yrg. 11. HD 7.4.1983 T. 1983 / 1594 E. 1983/1772 K. (<http://www.hukukturk.com.tr>)*

<sup>561</sup> bkz.Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 59; Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061)**, Adâlet Yay., Ankara, 2007, s. 33.

<sup>562</sup>Seven Sorumluluk, 101.

<sup>563</sup>Brüksel Kuralları'nda taşıyan, adamları ve ifa yardımcılarının eylemlerinden ötürü meydana gelecek zararlardan sorumludur. Taşıyanın, adamları ve diğer ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan zararlardan sorumlu tutulacağına dair açık bir ifade bulunmamasına rağmen, Kurallar'ın IV/2/a,b,r maddelerinin zıt anlamından yola çıkarak taşıyanın, bu kişilerin ticari kusurlarından sorumlu tutulabileceği belirtilmektedir (Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 114; Kubilay da taşıyanın, kendi adamlarının ve ifa yardımcılarının eylemlerinden sorumlu olduğunu belirtmektedir -Kubilay, s. 26-). Lahey Kuralları'nda yer alan sorumluluğun koli veya parça başına belli bir miktar para ile sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden taşıyan yanında, onun adamları ve ifa yardımcılarının da yararlanabilip yararlanamayacağı tartışılmıştır. İngiltere'de 1961 tarihli Scruttons Ltd v. Midland Silicones Ltd. Davasında mahkeme bu soruya olumsuz yanıt vermiştir. (Sandstrom J. The Limitation of Stevedore's Liability, The Journal of Business Law, 1962, s. 340 nak. Kubilay, s. 26). Lahey Kuralları'nda bu konuda açıklık bulunmaması Visby Protokolü'nün hazırlayıcıları tarafından dikkate alınmış ve Protokol ile eklenen IVbis/2 maddesiyle, taşıyanın temsilcileri ve adamlarının da taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanabilmeleri kabul edilmiştir. Yine Protokol ile eklenen IVbis/3 maddesiyle de taşıyan, taşıyanın adamları ve temsilcilerinden alınacak toplam tazminat tutarının Kurallar'da belirlenen sorumluluk sınırını geçemeyeceği belirtilmiştir, ancak, taşıyanın temsilcisi veya adamı; zararın meydana gelmesine kasıtlı eylem veya ihmali ile ya da zararın büyük ihtimalle meydana geleceğini öngörebilmesine rağmen pervasız hareketleriyle neden olmuşsa IV bis maddesinde yer alan ve sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacaktır (IV4bis/son). Bu hüküm, taşıyan ve gemi için Protokol ile konulmuş olan IV/5/e maddesiyle uyumludur.

işletmesinde çalışan herkesi işin ifası ile görevlendirilmiş olmasalar da kapsar, buna karşılık taşıyanın, adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulabilmesi için zarar veren kişinin görevi ile zarar arasında dolaylı da olsa bir bağ olması gerekir<sup>564</sup>. Bununla birlikte taşıyanın kanuni temsilcilerini ve işin ifası ile görevlendirilmiş olsalar da işletmesinde görevli olmayan kişileri kapsamaz<sup>565</sup>. Örneğin üst taşıyan, alt taşıyanın kendi adamı veya gemi adamı sayılamayacağından<sup>566</sup>, üst taşıyanın verdiği zarardan ötürü alt taşıyanı TTK m.1062'ye göre değil BK 100'e göre sorumlu tutmak gerekir<sup>567</sup>. Bu nedenle TTK m.1062 BK m.100'e göre bir açıdan daha geniş bir bakımdan ise daha dar kapsamlıdır<sup>568</sup>. Diğer yandan TTK m.1061'in devamı olan 1062. madde, eşyada zıya ve hasar hallerinde uygulanacakken, BK m.100'de böyle bir sınırlama yoktur<sup>569</sup>. TTK m.1062, BK m.100'e göre özel bir hüküm olduğundan m.1062 kapsamına giren durumlarda BK m.100 uygulanmamalıdır<sup>570</sup>.

Sonuç olarak taşıyan; işletmesinde çalışan adamlarının verdikleri zarardan bu kişiler doğrudan işin ifası ile görevlendirilmiş olmasalar dahi TTK m.1062'ye; işletmesinde çalışmayan ancak işin ifasıyla görevlendirilmiş (ifa) yardımcılarını ve kanuni temsilcilerinin verdikleri zarardan ise BK m.100'e göre sorumlu olur<sup>571</sup>.

---

<sup>564</sup> Prüssmann, Rabe, 607 B1a, Gram 607 Nr 1 nak. Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 61

<sup>565</sup> Okay, s. 183; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 61; Hoffmann, s.23; Wüstendörfer, 269, Kronke, 92 nak. Seven, Sorumluluk, s. 101, Seven, Sorumluluk, s. 108 vd.; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 61.

<sup>566</sup> Sadece, navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan ve anılan sözleşmenin icrası kendisine bırakılan üst taşıyıcı, taşıyanın adamı değil, onun yardımcı şahsıdır. Bilimsel öğretilerdeki baskın olan görüş de bu doğrultudadır. ( Bkz. Sami Akıncı, "Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri İst. 1968 s. 300-305, 310, Âdil İzveren, "Deniz Ticaret Hukuku" Ankara 1966, s. 166 - İsmail Doğanay, "Türk Ticaret Kanunu Şerhi", Ankara 1979, C. 3, s. 343 ve dip not 384, 385 ). Böylece, yolculuk sırasında aktarma yoluyla malları taşıyan ve varış limanında onları gönderilene noksan teslim eden davalı Denizcilik Bankası, üst taşıyan olarak, diğer davalı asıl taşıyanın ( alt taşıyıcı ), yardımcı şahsı durumundadır. Davalı bankanın, bu sıfatla ve kendisine tevdi edilen, taşıma sözleşmesi ya da konişmentoya dayalı edimin yerine getirilmesinde kusurlu davranarak neden olduğu zarara, asıl taşıyıcı sıfatını taşıyan diğer davalının katlanması yasa gereğidir. ( BK. 100, TTK. 1062 .Yrg. 11. HD E. 1980/1 K. 1980/133 T. 17.1.1980 (<http://www.kazancı.com.tr>)

<sup>567</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 138. Alt taşıyan gemi adamlarının kusurundan da sorumludur (Seven, Sorumluluk, s. 121).

<sup>568</sup> Okay, s. 183; Bkz. Seven, Sorumluluk, s. 101 vd. Yazar bu durumu BK m. 100'e göre sorumlu olabilmek için o kişinin borçlunun hizmetinde olmasına gerek olmaması ancak ifa ile görevlendirilmiş olmaları şartlarına dikkat çekerek açıklamaktadır.

<sup>569</sup> Seven, Sorumluluk, ss.10, 102.

<sup>570</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 138; Seven, Sorumluluk, s. 100.

<sup>571</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 137-139.

Taşıyan ayrıca gemi adamlarının eşyaya verdiği zararlardan da sorumludur (TTK m.1062)<sup>572</sup>. TTK m.821'e göre gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. Ayrıca Deniz İş Kanunu ve Gemi Adamları Yönetmeliğinde de "gemi adamları" belirtilmiştir<sup>573</sup>. Donatanla hizmet ilişkisi içinde olan ve işlerini gemide gören kişileri, geminin işletilmesine ilişkin iş yapanları gemi adamı olarak kabul etmek gerekir; gemide geçici olarak örneğin yalnız yükleme, istif veya boşaltma ile görevlendirilenler gemi adamı sayılmazlar<sup>574</sup>. Taşıyan, gemi adamlarının görevleri kapsamına girmeyen eylemlerinden doğan zarardan da sorumludur, donatan ise bu eylemlerden sorumlu değildir<sup>575</sup>.

TTK m.1062'nin açık ifadesi ve sorumluluk hukukunun genel esasları göz önünde bulundurulduğunda, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için kendi adamları veya gemi adamların da kusurlu olmaları gerekir. Taşıyanın ifa yardımcılarının verdikleri zarardan sorumluluğunda uygulanacak BK m.100 hükmünde açıkça kusurdan söz edilmemesi nedeniyle bu kişilerin kusurlu olmalarının gerekip gerekmediği tartışmalıdır<sup>576</sup>. Katıldığım görüşe göre bağımsız ifa yardımcısının kusursuzluğu

---

<sup>572</sup> Tasarı'nın 1179. maddesinde taşıyanın adamları ve ifa yardımcılarının verdiği zararlardan sorumluluğu birlikte düzenlenmiştir -bkz. Adıgüzel, ss. 306, 321-.

<sup>573</sup> Deniz İş Kanunu m. 2/B'ye göre: "Bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere "gemiadamı" denir." Gemi Adamları Yönetmeliği'nin 4/III/2. maddesine göre gemiadamı: "Geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelinin" ifade eder.

<sup>574</sup> Seven, Sorumluluk, ss. 104, 107.

<sup>575</sup> Rabe, 607 Nr.2 nak. Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 62

<sup>576</sup> Kender TTK m.947 ile BK m.55 arasındaki ilişkiye değinmiştir. Yazar, TTK m.947'de düzenlenen bu hükmün BK m.55'de yer alan istihdam edenin sorumluluğundan önemli bir farkının kurtuluş beyinnesine olanak tanımaması ve gemi adamının kusurunu araması olduğunu belirtmiş; bununla birlikte TTK m.947'nin BK m.55'e göre özel ve inhisari bir hüküm olmadığından her iki hükmün şartları varsa, uygulanabileceğini belirtmiştir (Rayegan Kender, "Donatanın TTK m.947'de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti", **Prof.Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, ss.289-302, (TTK m.947), ss.299, 300; Kender, Çetingil, s. 69).

Bu tartışma BK m.55 bakımından ele alınmıştır. Bir Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararında (Yrg İBK 27.3.1957 1/3 (<http://www.kazanci.com.tr>)) BK m.55 uyarınca istihdam edenin sorumlu tutulabilmesi için istihdam edilenin kusurlu olmasının gerekmediğine karar verilmiştir.<sup>576</sup> Bu İBK'da 4. HD ile 3. HD arasındaki içtihat uyumsuzluğu üzerine toplanan İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu; BK m.55'de kusurdan bahsedilmediğini, sosyal ihtiyaçların da kusurun aranmamasını gerektirdiğini, nimet-külfet dengesi gözetildiğinde de kusurun aranmamasının hakkaniyete uygun olduğunu; Maddede adam kullanana gerekli tedbirleri aldığı ispatlayarak sorumluluktan kurtulma imkânının tanınmış olmasının kusuru ispat külfetinin tersine çevrildiği şeklinde yorumlanamayacağını bir an için akli dengesini kaybeden ya da kazaya maruz kalan veya bir mücbir sebep dolayısıyla gerekli tedbirleri almamış adam kullananın gerekli tedbirleri almamakta kusursuz olduğunu kanıtlayarak sorumluluktan kaçamayacağını nitekim maddenin amacının iş sahiplerini sorumluluktan kurtulacaklarını düşünerek gerekli tedbirleri almaya teşvik etmek olduğunu; BK m.55'de ne adam kullananın ne de kullanılan

temyiz kudretinin yokluğu gibi sübjektif bir nedene dayanıyorsa ve bağımsız ifa yardımcısının eylemini taşıyan yapsa idi onun açısından kusur olarak görülebilecekse taşıyan sorumlu tutulmalıdır<sup>577</sup>.

Tartışmalı bir nokta da boşaltmada TCDD gibi tahliye tekeline sahip bir kuruluşun ya da zorunlu kılavuz kaptanın, bağımsız ifa yardımcısı sayılarak, bu kişilerin verdikleri zarardan taşıyanın sorumlu tutulup tutulamayacağıdır. Yargıtay bir kararında “tahliye tekelinin bir kuruluşa ait olması ve tahliyeyi de o kuruluşun gerçekleştirmesi durumunda meydana gelen zarardan kuruluşun sorumlu olacağına karar vermiştir<sup>578</sup>. Bu gibi durumlarda yükümlülüklerinin ifasında aşılması gereken tüm safhaları bilen ve ona göre sözleşme şartlarını belirleyen taşıyanı, taşıtanın düşebileceği zor durumu göz önünde bulundurarak, sorumlu tutmak düşünülebilir<sup>579</sup> fakat, kanımca, zararın meydana gelmesinde taşıyanın kusuru yoksa, eşyayı zorunlu olarak teslim ettiği kuruluşu sorumlu tutmak doğru olacaktır. Nitekim işin ifasının kuruluşu tevdi iradi değil, yasal bir zorunluluktur. Diğer yandan boşaltma işlemi gönderilen tarafından yerine getirileceği hallerde, zarardan taşıyan, kural olarak, sorumlu tutulamazsa da<sup>580</sup> kaptan nezaret yükümlülüğünü yerine getirmekte kusurlu davranmışsa taşıyan sorumlu olur.

---

adamın kusuru aranmadığından BK m.44/c.1 uygulanabilirse de 43. maddedeki kusurun ağırlığının tazminatın miktarına etkisine dair hükmün BK 55'e uygulanmayacağını sonuç olarak BK m.55 açısından ne adam kullananın ne de adamın kusurlu olmasının gerekmediğine karar verilmiştir. Kanımca maddede kusurdan bahedilmemesini kusurun aranmadığı şeklinde değerlendirmek doğru değildir. BK m.41 ve 96'da konulan esastan ayrılmayı gerektirecek bir neden görülmemektedir.

<sup>577</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 139; Seven, Sorumluluk, s. 127.

<sup>578</sup> Yrg. 11 HD E. 1985/7185 K. 1985/7365 T. 12.12.1985 (Aybay, Kararlar, ss. 252 vd.)

<sup>579</sup> bkz. Seven, Sorumluluk, ss. 124, 125

<sup>580</sup> *Az önce değinilen protokole göre, davacı, yükün gönderileni (alıcısı) ve davalı da, yükün taşıyıcısıdır. Konışimentoda "Free in Liner out" şartının (kloz'un) bulunduğu gözlenmiştir. Bu şartın anlamı, dosyaya ibraz edilen bilirkişi raporlarına göre tartışmalıdır. Dairemizin uygulamasına göre "Free in" deyimini, yüklemenin risk ve giderleri gönderene (satıcı-yükleyici) ve "Liner out" deyimini ise, boşaltmanın risk ve giderleri de, gönderilene (alıcıya) aittir olduğu biçimindedir. Nitekim, Dairemizin 7.4.1983 gün ve 1594/1772 sayılı kararına göre, (Bkz.G.Eriş, TTK. Deniz Ticareti Sigorta, Cilt:3, Ankara-1990, s. 618 vd.), "Free in and Free out" deyimini de, aynı biçimde yorumlanmış bulunmaktadır. "Liner out" ile "Free out" şartları arasındaki fark, boşaltma giderleri ve riskinin gemi bordosundan veya gemi ambarından olup olmadığına ilişkindir (Bkz. Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, İstanbul-1983, s.149).*

*Yukarıdan beri açıklanan bu duruma göre, konışimentoda yazılı "Free in liner out" şartı uyarınca, boşaltmanın risk ve giderleri davacı gönderilene (alıcıya) aittir. Tekel hakkı nedeniyle TCDD tarafından yapılan boşaltmanın da, davacı gönderilen adına yapıldığının kabulü gerekir. Bunun sonucu olarak, kendisine dava ihbar edilen TCDD İdaresi, davalı taşıyıcının değil, davacı gönderilenin ifa yardımcısıdır. Hal böyle olunca, davacının ifa yardımcısı olan TCDD İdaresi'nin boşaltma sırasında meydana getirdiği zarardan, davalı taşıyıcı sorumlu olamaz. Bu itibarla, davanın*

Taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmesi sonucunda zarar gelmişse, sorumluluğun kapsamı TTK'nın 1112-1114. maddelerine göre belirlenecektir<sup>581</sup>. TTK m.1112 ve 1113 emredici nitelikte olmasalar da 1114. madde

---

*reddine karar vermek gerekirken, yazılı biçimde karar tesisi doğru görülmemiş ve hükmün davalı taşıyıcı yararına bozulması gerekmiştir.* Yrg. 11. HD E. 1993/6121 K. 1994/4975 T. 13.6.1994 (<http://www.kazanci.com.tr>)

<sup>581</sup> Lahey Kuralları'nın IV/5 maddesinde taşıyanın sorumluluğunun sınırı belirlenmiştir. Adı geçen hükmün (a) bendine göre, yüklemekten önce eşyanın nitelikleri ve değeri konişmentoda belirtilmemişse taşıyan, parça/koli veya birim başına en fazla 100 Sterlin ile sorumlu olacaktır fakat, taraflar taşıyanın daha yüksek bir miktarda sorumlu olacağı konusunda anlaşabilirler (LK m.IV/5/c). Bu düzenleme 1968 Visby Protokolü ile değiştirilmiştir. Söz konusu değişikliğe göre yüklemekten önce eşyanın niteliği ve değeri konişmentoda belirtilmemişse taşıyan, koli veya parça başına en çok 10.000 Frank veya kilo başına 30 Frank ile hesap edilecek miktarlardan yüksek olanıyla sorumlu tutulacaktır. Protokol ile Kurallar'a eklenen IV/g maddesinde tarafların sözleşme ile taşıyanın sorumluluk miktarını artırabileceklerini kabul edilmiştir.

Taşıyanın sorumluluk sınırı son olarak 1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü (SDR Protokolü) ile değiştirilerek, Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right - SDR) adı verilen birim ile belirlenmeye başlanmıştır. SDR Protokolü'nün II. maddesiyle değişik Kurallar'ın IV/5/a maddesine göre; eşya gönderilmeden önce nitelikleri ve miktarı yükleten tarafından belirtilerek konişmentoda yer almadıkça taşıyan veya gemi, eşyaya gelen ya da eşya ile ilişkili hasar ve ziyadan koli veya parça başına 666,67 Özel Çekme Hakkı'na ya da ziyaa veyahut hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı başına 2 Özel Çekme Hakkı'na karşılık gelen miktarlardan hangisi yüksekse en çok onun ile sorumlu olur. Bu düzenleme Tasarı'nın 1186. maddesinde de yer almıştır.

Hesaplama yapılırken dikkat edilecek bir nokta Lahey Kuralları'na Visby Protokolü ile eklenen IV/5/c maddesidir. Söz konusu düzenlemeye göre; konteyner, palet veya benzer bir taşıma elemanı içinde yer alan koli ve/veya parça adedi konişmentoda belirtilmişse, sorumluluk buna göre belirlenecektir. Konişmentoda böyle bir açıklama bulunmuyorsa, adı geçen taşıma elemanlarının her biri (konteyner, palet vb.), bir parça, koli sayılacaktır.

Görüldüğü gibi Kurallar'da taşıyanın sözleşmeden doğan sorumluluğu sınırlandırılmıştır, fakat Kurallar'a Protokol ile eklenen IV/5/e maddesi uyarınca, zararın meydana gelmesinde taşıyanın ya da geminin kasıt ya da ihmalleri varsa veya zararın meydana geleceğini bilmelerine rağmen pervasızca davranmışlar ve zarar meydana gelmişse, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamayacaklardır.

Lahey Kuralları'nda taşıyanın haksız eylemlerinden sorumluluğu üzerine bir düzenleme yer almamış olsa da bu boşluk Visby Protokolü ile eklenen IVbis/1 maddesiyle doldurulmuştur. Adı geçen hüküm uyarınca taşıyanın haksız eylemlerinden sorumluluğu da, sözleşmeden doğan sorumluluğunu sınırlayan hükümlere tâbi olacaktır. Hukukumuzda ise taşıyanın haksız eylemlerinden sorumluluğu genel hükümlere tabidir.

Hamburg Kuralları'nda eşyanın hasar ve ziyat halinde taşıyanın sorumluluğu koli veya diğer yükleme ünitesi başına 835 hesap birimi ya da hasara uğrayan veya zayı olan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 2,5 hesap biriminden hangisi yüksekse onun ile sınırlıdır (HK m.VI/1/a). Hamburg Kuralları'nın VI/2 maddesinde daha yüksek olan hesap biriminin tayininde göz önünde bulundurulacak esaslara yer verilmiştir. Adı geçen hükme göre; konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanı içinde yer alan koli ya da taşıma birimi konişmento veya navlun sözleşmesini kanıtlayan diğer bir belgede gösterilmişse burada beyan olunan miktar sorumluluğun hesaplanmasında esas alınacaktır. Böyle bir beyana yer verilmemişse adı geçen her taşıma elemanı, bir taşıma birimi olarak kabul edilecektir (HK m.VI/2/a). Şayet taşıyan tarafından temin edilmemiş bir taşıma elemanı zayı olmuşsa bir taşıma birimi sayılır (HK m.VI/2/b).

Hamburg Kuralları'na göre eşyanın hasar ve ziyandan dolayı VI/1/a ve geç teslimi nedeniyle VI/1/b hükmü uyarınca ödenecek tazminat miktarı hiçbir şekilde eşyanın tamamen zayı olması halinde VI/1/a maddesi uyarınca ödenecek tazminat miktarını geçemez (HK m.VI/1/c), fakat taşıyan ve gönderen aralarında anlaşarak, m.VI/1'de yer alan sınırlardan daha yüksek sorumluluk sınırı

---

belirleyebilirler (HK m.VI/4). Aynı şekilde HK'nın XXIII/2 maddesinde taşıyanın sorumluluğu ve yükümlülüklerinin Kurallar'da belirtilenden daha ağır şekilde tayin edilebileceği kabul edilmiştir, fakat dikkat edilmelidir ki, m.XI/1 uyarınca taşımanın (akdi) taşıyandan başka biri tarafından ifa edilen kısmında, (akdi) taşıyıcının, o sürede meydana gelecek ziya, hasar ve geç teslimden sorumlu olmayacağı konusunda tarafların anlaşması mümkündür. Bu konuda ispat yükü (akdi) taşıyandır.

Hamburg Kuralları'nın VIII. maddesinde belirtilen hallerde taşıyan, sorumluluğun sınırlandırılmasına yönelik esaslardan yararlanamayacaktır. Bu maddeye göre taşıyan; kasıt veya ihmali ya da zararın büyük ihtimalle gerçekleşebileceğini bilmesine rağmen pervasızca davranışları ile ziya, hasar veya gecikmeye sebebiyet vermişse sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamaz. Aynı maddenin ikinci fıkrasında; zarar taşıyanın adamlarının ve ifa yardımcılarının, kasıt veya ihmali ya da zararın meydana geleceğini bilmelerine rağmen pervasızca davranmaları nedeniyle ortaya çıkmışsa, bu kişiler Kurallar'ın VII/2. maddesinde öngörülen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümden yararlanamayacaklardır.

Taşıyan, fiili taşıyan ve bu kişilerin adamları ve ifa yardımcılarının sorumlu oldukları toplam miktar, Kurallar'da belirtilen limitleri aşamaz (HK m.X/5). Ayrıca Hamburg Kuralları'nın hiçbir hükmü tazmin ettikleri zararlar için taşıyan ve fiili taşıyanın birbirlerine rücu etmelerine engel teşkil etmez (HK m.X/6).

Hamburg Kuralları'na göre taşıyan, haksız eyleme dayalı tazminat taleplerinde sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanabilir (HK m.VII/1), ayrıca taşıyanın adamları ve ifa yardımcıları da söz konusu taleplerde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran hükümlere dayanabileceklerdir (HK m.VII/2). Haksız eylemlerinden doğan tazminat taleplerinde taşıyan, adamları ve ifa yardımcılarının ödeyeceği tazminat miktarı, VIII. madde hükmü saklı olmak kaydıyla, Kurallar'da belirtilen sorumluluk sınırını geçemez (HK m.VII/3).

Multimodal Konvansiyon'un XVIII. maddesinde işleticinin -ile sorumluluğu; eşyanın zıya ve hasarından doğan sorumluluğu ile eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğu olmak üzere iki farklı şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca, taşımanın deniz yolu ve iç suları içerip içermediğine göre de sorumluluk farklı şekillerde belirlenmektedir. İşleticinin sorumluluğu sınırlandırılmış olmakla beraber işletici, kasıt veya ihmali ile zıya, hasara veya geç teslim sebebiyet vermesi ya da zararın büyük ihtimalle gerçekleşebileceğini bilmesine rağmen pervasızca davranması hallerinde sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanamayacaktır (m.XXI/1).

Sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanmadığı diğer bir durumun yer aldığı Konvansiyon'un XI. maddesinde, işleticinin gerçeğe aykırı kasıtlı beyanlarından ve ihmallerinden sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu maddeye göre işletici, multimodal taşıma belgesinde eşya ile ilgili kasten yanlış bilgi verirse veya m.VIII/1/a veya b bentleri ya da IX. maddedeki gerekli bilgileri vermeyi ihmal ederse, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere dayanamaz ve taşıma belgesindeki eşyaya ilişkin kayıtlara güvenerek onu devralan, gönderilen dâhil üçüncü kişilerin uğradıkları zararı ve yaptıkları masrafları tazmin etmek zorunda kalır.

Multimodal Konvansiyon'da işleticinin sorumluluğu kural olarak sınırlıdır. Eşyanın zıyandan, hasarından ve gecikmeden ötürü sorumluluğu (m.XVI), koli veya diğer yükleme ünitesi başına 920 hesap birimini ya da hasara uğrayan veya zayı olan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 2,75 hesap birimini aşmamak kaydıyla, bunlardan hangisi yüksekse onun ile sınırlıdır (m.XVIII/1). Multimodal taşıma sözleşmesi hükümlerine göre taşımanın deniz yolu veya iç su taşımasını içermemesi halinde ise işleticinin sorumluluğu, hasara uğrayan veya zayı olan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 8,33 hesap birimini aşamayacaktır (m. XVIII/3). Hesap birimi Konvansiyon'un XXXI. maddesine göre tespit edilir (m.XVIII/7).

Konvansiyon'da da Hamburg Kuralları'nın VI/2 maddesi ile benzer şekilde, sorumluluk sınırının hesaplanmasında göz önünde tutulacak ölçütlere yer verilmiştir. Bu ölçütlere göre; konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanı içinde yer alan koli ya da taşıma birimi çok vasıtalı taşıma belgesinde gösterilmişse, burada beyan olunan miktar sorumluluğun hesaplanmasında esas alınacaktır. Belgede böyle bir beyana yer verilmemişse, adı geçen her taşıma elemanı bir taşıma birimi olarak kabul edilecektir (m.XVIII/2/a). Zayı olan veya hasara uğrayan taşıma elemanı işleticiye ait değilse ya da onun tarafından temin edilmemişse bir taşıma birimi sayılır (m.XVIII/2/b).

Konvansiyon'un XVIII/5. maddesi işleticinin ödemekle sorumlu olduğu tazminatın üst sınırını belirler. Bu hükme göre; XVIII. maddenin 1. ve 4. ya da 3. ve 4. fıkralarına göre ödenecek tazminat miktarı, eşyanın tamamının zayı olması halinde 1. veya 3. fıkraya göre ödenmesi gereken tazminat miktarını geçemez, fakat taraflar, multimodal taşıma sözleşmesi ile XVIII/1,3 ve 4'de

emredici bir hükümdür (TTK m.1116/I/b.5). Eşyanın tamamen veya kısmen zıyayı halinde 1061 ve 1062. maddeler uyarınca taşıyanın ödeyeceği tazminat miktarı, eşyanın adi piyasa değeri veya aynı cins ve mahiyetteki eşyanın varma limanındaki<sup>582</sup> boşaltmanın başladığı tarihte ya da boşaltma söz konusu olmazsa eşyanın varma tarihindeki değeridir. Şayet gemi varma limanına ulaşmamışsa yolculuğun bittiği yer, gemi zayı olmuşsa eşyanın emniyet altına alındığı yer varma yeri sayılır. Tazminat miktarı tayin edilirken eşyanın zıyayı nedeniyle tasarruf edilen gümrük giderleri ve diğer masraflar indirilir (TTK m.1112). Eşyanın hasarı durumunda ise taşıyan eşyanın hasarlı durumdaki satış değeri ile hasar görmemiş

---

belirtilen sınırların üzerinde bir sorumluluk sınırı belirleyebilirler (m. XVIII /6). Eşyanın hasar veya zıyaya uğradığı taşıma safhası tespit edilebiliyorsa ve bu safhaya uygulanacak bir uluslararası andlaşma (m.I/8) veya emredici ulusal hukuk (m.I/9), Konvansiyon'un XVIII/1-3 hükümlerinden daha ağır bir sorumluluk sınırı getiriyorsa, uluslararası andlaşma ya da emredici ulusal hukuk uygulanır (m.XIX).

Konvansiyon'da işleticinin; haksız eylemlerinden doğan tazminat taleplerinde Konvansiyon'da yer alan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanabileceği kabul edilmiştir (m.XX/1). İşleticinin adamları ve ifa yardımcıları görevlerini ifa ederken zararın meydana geldiğini ispat edebilirlerse taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanabileceklerdir (m.XX/2), fakat işleticinin adamları ya da ifa yardımcıları zararın meydana gelmesine kasıt veya ihmâl veya zararın meydana geleceğini bilmelerine rağmen pervasızca davranarak neden olmuşlarsa, sorumluluğun sınırlandırılmasına yönelik hükümden (m.XX/2) yararlanamayacaklardır (m.XXI/2). Haksız eyleme dayalı taleplerde; işleticinin, adamlarının, ifa yardımcılarının ödeyecekleri toplam tazminat miktarı, sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hakkı ortadan kaldıran halleri düzenleyen XXI. madde hükmü saklı olmak kaydıyla, Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırını geçemez (m.XX/3).

Anglo-Amerikan Hukuku'nda Kırkambar taşıyanı; mücbir sebepten (acts of god), kralın düşmanları (king's enemies)( King's enemies kavramı, Russell v. Niemann (1894) (17 CBNS 163) davasında açıklanmıştır. Dava konusu olayda Mecklenburg Düklüğü'nün taabiyetinde olan donatan/taşıyan ve geminin Rusya'dan İngiltere'ye Alman ve Rus taşıtanlara ait eşyayı taşırken Mecklenburg Dükü ile savaş halindeki Danimarka tarafından gemiye el konulması durumunda konişmentoda yer alan king's enemies ifadesinin kral olsun olmasın taşıyanın taabiyetinde olduğu kişiyi ifade ettiği belirtilmiştir.Dockray, Thomas, s. 25.) ile taşıtanın eylemlerinden ve eşyadaki gizli ayıptan kaynaklanan zararlar hariç tüm zararlardan sorumluydu (Wilson, 119; Lord Mansfield, Chuah, s. 165; Dockray, Thomas, s. 25; Lucas, s. 558; Schoenbaum, s. 515. Greenshields v. Stephens(1908 AC 431 Dockray, Thomas, s. 25). Zarar; eşyaya gelen veya gecikmeden doğan tüm zararı kapsıyordu. Taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden sorumluluğu bir garanti sorumluluğuydu. Ayrıca adamları ve ifa yardımcılarının verdikleri zararlardan da sorumluydu ve bu sorumluluğu kaldıran anlaşmalar geçersiz sayılıyordu (Healy, Sharpe, s. 357; Ping-fat, ss. 2 vd.).

Amerika Birleşik Devletleri değeri konişmentoda belirtilmemişse taşıyanın sorumluluğunun koli ya da parça (package or unit) başına 500 Amerikan doları ile sınırlı olacağı ve 1936 tarihli COGSA ile çelişen hükümler olması halinde COGSA'nın geçerli olacağı şartları ile 1937 yılında Lahey Kuralları'na taraf olmuş; Visby Protokolü, SDR Protokolü ve Hamburg Kuralları'na ise taraf olmamıştır (Healy, Sharpe, ss. 358-340). Günümüzde ABD'den veya ABD'ye yapılan deniz yolu ile eşya taşımacılığı Carriage of Goods by Sea Act (46 US Code App 1300-1315) (USCOGSA)'e göre yürütülür. USCOGSA kural olarak yüklemenin başladığı andan boşaltmanın sonlandığı ana kadar geçen sürede meydana gelen zararlara uygulanır (m.1301/e). Taraflar bu süreyi genişletebilirler, genişletmemeleri durumunda yükleme öncesine ve boşaltma sonrasında eşya taşıyanın zilyetliğinde bulundukça Harter Act uygulanır (Schoenbaum, ss. 518, 524.). ABD Rotterdam Kuralları'nı imzalamıştır.

<sup>582</sup> Kanunda varma yeriden söz edilse de bunu varma limanı olarak anlamak gerekir. (Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 163)



olsalardı boşaltmanın başladığı tarihte varma limanında sahip olacağı piyasa değeri arasındaki farkı tazminat olarak öder. Bu durumda da eşyanın zıyaı nedeniyle tasarruf edilen gümrük giderleri ve diğer masraflar tazminat miktarından indirilir (TTK m.1113). Bu maddelerde açıkça tazminattan söz edildiğine göre iktisadi değeri olmayan eşyanın zarar görmesi durumunda tazminat ödenmez, indirilecek olan masraflara ödenmemiş olan navlun da dâhildir<sup>583</sup>.

Eşyanın cins ve değeri yükleme başlamadan önce yükleten tarafından taşıyana bildirilmemiş ve bu beyan konişmentoya yazılmamışsa taşıyan koli veya parça başına en çok 1.500 Türk Lirası ile sorumludur (TTK m.1114)<sup>584</sup>. Bu aynı zamanda taşıyanın deniz ticareti hukukuna ilişkin tüm sorumluluk halleri için öngörülen azami haddir<sup>585</sup>. Şayet yükleten yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve değerini bildirmiş ve bu beyan konişmentoya geçirilmişse azami sınır ona göre belirlenir. 1112 ve 1113. maddelere göre ödenecek tazminatın üst sınırı da budur. Bu beyan karine oluşturur. Karinenin aksi ispat edilirse, ispat edilen değer tazminatın en yüksek haddi olacaktır<sup>586</sup>. Eşyanın cins ve kıymeti buna dair bir anlaşma uyarınca veya değerli eşyalar söz konusuysa dürüstlük kuralı gereğince konişmentoda gösterilecektir<sup>587</sup>. Yargıtay, 1114. maddenin uygulanmasında değerini tespitini sağlayacak herhangi bir kaydı, fatura ya da proforma faturaya yapılan atfi hatta faturanın numarasının konişmentoda belirtilmiş olmasını yeterli görmektedir<sup>588</sup>.

---

<sup>583</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 163.

<sup>584</sup> Tasarı'da SDR Protokolü ile değişik Visby Protokolü esas alınarak parça başı sınırlı sorumluluk konusu düzenlenmiştir.

<sup>585</sup> Sınırlı sorumluluk taşıyan ve donatan lehine, onları koruyan bir hüküm gibi gözükse de aslında bu kişilerin aldıkları riski azaltarak navlununda düşük kalmasına sebep olmaktadır. (Karan, The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions, s. 429).

<sup>586</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 172.

<sup>587</sup> Kender, Çetingil, s.128; İzveren, Franko, Çalık, s. 221; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 172; Mineliler, s. 971.

<sup>588</sup> Yargıtayın konuyla ilgili bazı kararları şunlardır:

Yrg. HGK E. 1994/11-688 K. 1995/71 T. 15.2.1995 (Aybay, Kararlar, ss. 371 vd.); Yrg. HGK E. 1983/11-529 K. 1985/327 T. 17.4.1985 (Aybay, Kararlar, ss. 375 vd.)

*Konşimentodan, malın değeri anlaşılamiyorsa, parça başına sorumluluk kuralı uygulanır. Konşimentodaki marka, kap türü, ağırlık ve akreditif numarası gibi kayıtlar malın değerini saptamaya yeterli değildir.* Yrg. 11 HD E. 1984/6621 K. 1985/13 T. 21.1.1985 (<http://www.kazanci.com.tr>)

*Konşimentoda taşınan emtianın nitelikleri ile ilgili olarak marka, nev'i, cinsi brüt ağırlığı ve hacmi gibi bir çok bilginin yer alması durumunda taşıyanın parça başı sorumluluk hükümlerinden yararlanması mümkün değildir.* Yrg. 11. HD E. 1991/3829 K. 1992/11087 T. 3.12.1992 ve Yrg. 11. HD E. 1991/5836 K. 1993/222 T. 21.1.1993 (<http://www.kazanci.com.tr>)

### 3. Eşyanın Muayenesi, Zararın Tespiti ve İhbarı

Hukukumuzda taşıyanın konişmentodaki kayıtlardan sorumluluğu *ex scriptura* değil *ex recepto*dur, bu durum kıymetli evrak hukukunda var olan hukuki görünüşe güven prensibini yok saymakta, kıymetli evrak hukuku tarafından üçüncü kişi iyiniyetli gönderilene tanınan hakları ortadan kaldırmaktadır<sup>589</sup>. Bu açıdan güvensiz bir durumda bulunan üçüncü kişi gönderilen, TTK m.1065'e göre gönderilen eşyayı teslim almadan önce, kaptan veya gönderilen eşyanın durumunu, ölçü, sayı ve tartısını mahkemeye, yetkili bir makama veya resmen yetkilendirilmiş uzmanlara muayene ettirebilir. Muayene sırasında mümkün ise diğer taraf da hazır bulundurulur. Muayene masrafları muayene talebinde bulunan tarafından karşılanır. Gönderilenin yaptırdığı muayene sonucunda taşıyanın tazmin etmesi gereken bir zararın varlığı tespit olunursa muayene masrafları da taşıyandan talep edilebilir (TTK m.1068).

Eşya bir zarara uğramışsa ve zarar dışarıdan tespit edilebiliyorsa bunun taşıyana veya yetkili temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi gerekir, 1066. maddenin ikinci fıkrasındaki hallerde ise ihbara gerek yoktur. Dışarıdan tespit edilemeyen zararın ise üç gün içinde ihbarı gerekir. Gönderilen üzerine düşen bir külfet niteliğinde olan bu ihbarda zararın genel olarak belirtilmesi yeterlidir (TTK m.1066/I). Şayet zarar ihbar edilmemiş ve tespit de ettirilmemişse zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir nedenden ileri gelmediği, taşıyanın eşyayı konişmentoda belirtilen şekilde teslim ettiği kabul edilir<sup>590</sup>. Bu karinenin aksinin ispatı mümkündür

---

<sup>589</sup> Yeşilova, ss. 56, 57.

<sup>590</sup> Yrg. HGK E. 1969/821, K. 1971/729, T. 8.12.1971 (<http://www.kazanci.com.tr>) ; Malların ziya ve hasarı TTK m.1066 ya uygun olarak ihbar edilmemiş ve TTK m.1068 uyarınca tesbit ettirilmemiş olursa malların konişmentoda yazılı olan halde teslim edildiği kabul olunur; ancak bu karinenin aksi ispat edilebilir. Yrg. 11 HD. E. 1991/2014 K. 1992/9130 T. 21.9.1992 Aybay, Kararlar, s. 358.

TTK 1066'ya göre alıcı, taşıyana ziya ve hasarı zamanında ihbar etmezse taşıyanın malları konişmentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve bir zarar varsa bu zararın taşıyanın mesul olmayacağı bir sebepten ileri geldiği kabul edilir. Ancak bu karinelerin aksi ispat olunabilir.

Dava konusu olayda, boşaltma limanında alıcı tarafından taşıyana veya temsilcisine ziya veya hasardan dolayı yapılmış bir ihbar yoksa da dosyada mevcut 5.3.1983 tarihli gemi rezerve tutanağında 6 adet konteyner dış kapaklarının ezik ve yırtık olduğu tesbit olunmuş ve bu zabıt gemi 2. kaptanı tarafından da imzalanmıştır. Bu durumda gemi adamınca imzalanan bir zaptın bulunması sebebiyle TTK 1066 ya göre taşıyana bir ihbar yapmaya lüzum bulunmamaktadır. Kaldı ki hasarla ilgili olarak gönderen tarafından gemi acentesine yazılı ihbarın yapıldığı da dosyada mevcut

(TTK m.1066/son)<sup>591</sup>. Gümrük işlemleri sırasında gümrük müdürlüğü tarafından düzenlenen tutanakta eksiklik ya da hasarın belirtilmesi halinde bu tutanağın TTK m.1066 anlamında resmi belge olarak kabul edilemeyeceği çünkü resmi bir belge

---

belgelerden anlaşılmalıdır. (...) Yrg. 11 HD E. 1986/1381K. 1986/2176 T. 15.4.1986 (<http://www.kazanci.com.tr>)

Gönderilen veya kaptan teslimden önce, taşınan eşyanın durumunu mahkeme veya yetkili makamlar yahut bilirkişiler aracılığıyla tesbit ettirebilirler. Böyle bir tesbit yaptırılmadığı hallerde, gönderilen, yükteki ziya ve hasarı en geç teslim alma sırasında, eğer ziya ve hasar haricen belli değilse, teslimden itibaren üç gün içinde taşıyana veya temsilcisine yazılı olarak ihbar etmelidir. Bu biçimde bir ihbar yapılmamışsa, taşıtanın veya gönderilenin tazminat istemek hakkı düşmez, fakat, isbat yükü taşıyanın aleyhine olmak üzere yer değiştirir. Bu durumda, taşıyan veya gönderilen yasada öngörülen, bu ikili karineden aksini ispat ettikleri takdirde zararı taşıyandan isteyebilirler TTK. 1066. Mahkemece, gönderilen tarafından TTK. 1066. maddesine uygun biçimde bir ihbarın yapıldığı kabul edilmiş ise de, dosyadaki davalı gönderilene ait 17.11.1977 tarihli dilekçeye ekli yazıların böyle bir ihbarı içermediği yani bu ihbarların taşıyana veya yetkili temsilcisine yapılmadığı anlaşılmıştır. Bu itibarla TTK.nun 1066. maddesinde taşıyan aleyhine olan ikili karinenin aksini davacının ispat etmesi gerekir. Diğer bir anlatım ile, davacı dava konusu ( motorin ) in taşıma sırasında noksanlaştığı ve davalı taşıyıcının kusurlu olduğunu ispat etmesi gerekir. Kara taşımacılığı ile ilgili olması nedeniyle olayda uygulama olanağı bulunmayan TTK.nun 781. maddesi hükmüne göre, ispat külfetinin taşıyıcı davalıya yüklenmesi doğru değildir. Bu bakımdan, ispat külfetinin davacıya ait olduğunun kabulü ile iddiayı ispat edecek başkaca delillerinin olup olmadığı hususunda davacıya gerekli mehillerin verilmesi gerektiğinin düşünülmemesi doğru değildir. Yrg. 11 HD E. 1981/1402 K. 1981/1753 T. 16.4.1981 (<http://www.kazanci.com.tr>)

Gerekli hasar ihbarı yapılmamışsa, taşıyanın yükü konşimentoda yazılı olan halde teslim ettiği karinesi doğar.Hasar sabit olsa bile, ihbar yapılmamışsa, hasarın (ziyan) taşıma sırasında meydana gelmediği karinesi doğar. Bu iki karine de çürütülmedikçe, taşıyan hasardan (ziyadan) sorumlu tutulamaz Yrg. 11 HD E. 1985/6758 K. 1985/6661 T. 05.12.1985 (Aybay, Kararlar, s. 211 vd.)

Her ne kadar mahkemece kargo zabıt tutanağında 1109 torba gübrenin eksik olduğu kabul edilerek davacının istediği tazminata karar verilmiş ise de, kargo tutanağında kaptanın imzadan imtina ettiği ve dolayısıyla kaptanın eksikliği kabul etmediği anlaşılmış bulunmaktadır. Kargo tutanağının taşıyıcıyı bağlayabilmesi için bu tutanağın taşıyıcı veya temsilcisi yahut acenta tarafından imza edilmiş olması gerekmektedir. Ayrıca taşıtan TTK. 1065 ve 1066 maddelerinde öngörülen biçimde, taşınan maldaki eksikliği de tespit ettirmemiştir Ancak tarihsiz, yükleme boşaltma başlığını taşıyan belgede gemide eksik çıkan gübre torbalarının 35 olduğu kayıt edilmiş ve bunu kaptan imza etmek suretiyle bu eksikliği kabul etmiştir. Kargo tutanağı ile yükleme boşaltma belgesinde tespit edilen eksiklik farklı ise de, bu eksiklik bir çelişki olarak görülmemiştir. Çünkü kaptan kargo tutanağını imza etmemekle, iddia edilen 1109 adet eksikliği kabul etmediğini açıklamak istemiştir. Kaptanın yükleme boşaltma belgesindeki eksikliği kabul etmesine ve bu eksiklikten fazla olduğunu da davacı tarafın ispat edememiş bulunmasına göre mahkemenin 35 torba gübre eksikliğini gözönünde tutarak buna göre karar vermesi gerekirken taşıyıcıyı bağlamayan kargo raporunu esas alması doğru görülmemiş ve hükmün bozulması gerekmiştir. Yrg. 11 HD. E. 1988/9925 K.1989/7000 T. 11.12.1989 (Aybay, Kararlar, ss. 356 vd.)

<sup>591</sup>Dava, taşıma rizikolarına karşı sigortalı emteanın uğradığı hasar bedelinin rücuen tahsili istemine ilişkindir. Davalı H... Karaer I. Gemisi Kaptanı tarafından 28.3.2999 tarihinde yazıldığı anlaşılan "ilgili makama" başlıklı yazıda, yükün tahliyesinin tamamlandığı sırada hasarsız olduğu, "iddia edilen durumun" kara taşınması sırasında meydana geldiği ve gemi olarak kendilerini bağlamayacağı bildirilmiştir. Bu durum karşısında davalı taşıyana, geçerli bir ihbar yapıldığının kabulü zorunludur. Kaldı ki ihbar yükümlülüğünün yerine getirilmemesi halinde dahi malların konşimentoda yazılı olan halde teslim edildiği ve şayet bir hasar sabit olursa, bunun taşıyanın sorumlu olmayacağı bir sebepten ileri geldiği karine olarak kabul olunur. Ancak TTK.nun 1066/son maddesi uyarınca bu karinenin aksi ispat edilebilir. Yrg. 11. HD. E. 2002/7563 K. 2003/567 T. 23.1.2003 (<http://www.kazanci.com.tr>)

olsa bile tek taraflı olduğu, taşıyan veya temsilcisinin yokluğunda tutulmakta olduğu haklı olarak belirtilmektedir<sup>592</sup>.

Eşyanın tesliminden veya teslim edilmesi gereken tarihten bir yıl geçmekle taşıyandan eşyanın zıyaı ve hasarı nedeniyle tazminat talep hakkı düşer (TTK m.1067). Kanunda, sorumluluk davası hakkının düşmesine ilişkin süre, hak düşürücü süredir<sup>593</sup>.

#### 4. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri

TTK m.1062 uyarınca taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için zararın ticari idareden kaynaklanıyor olması gerekir<sup>594</sup>. Bununla birlikte zarar kendi adamları veya gemi adamlarının değil de bizzat kendi teknik kusurundan kaynaklanıyorsa taşıyan yine sorumlu olur, teknik kusur geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin kusurları kapsar<sup>595</sup>. Maddede ticari kusurdan söz ettiğine göre taşıyan kendi adamları ve gemi adamlarının kusurları olsa da teknik kusurdan yani geminin sevkinden ve idaresinden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir, ancak kendi kusuru varsa bunlardan da sorumludur<sup>596</sup>. Bazı durumlarda zarara neden olan hareketin geminin idaresine mi (teknik) yoksa yüke ilişkin (ticari) idaresine mi dair olduğunu ayırmak zordur, hatta hareket ikisini de ilgilendirebilir<sup>597</sup>. Tereddüt halinde kusurun 1062/III'e göre zararın

---

<sup>592</sup> Gönen Eriş, Açıklamalı – İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, Seçkin Yay., Ankara, 1990, s. 501. Ayrıca aynı yöndeki Yargıtay kararları için bkz. ss. 502 vd.

<sup>593</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 402 vd.

Brüksel Kuralları'nda taşıyanın eşyanın zıyaı ve hasarından dolayı sorumluluğunu düzenleyen hükümlere dayanılarak açılacak davalar bir yıllık hak düşürücü süreye (Şamlı, Kitap, s. 12) tâbi tutulmuştur (m.III/6). Sürenin başlangıcı eşyanın teslim edildiği veya teslim edilmesi gerektiği tarihtir. Visby Protokolü'nün I/2 maddesi ile bu sürenin, dava sebebi ortaya çıktıktan sonra tarafların anlaşmaları halinde uzatılabileceği hükmü eklenmiştir. Yine Protokol ile eklenen VI bis fıkrasında; üçüncü kişilere açılacak davaların mahkemenin tâbi olduğu hukukun izin vermesi halinde bir yıllık süreden sonra da açılabilmesi, bu sürenin tazminat talebinin yerine getirildiği veya açılan davadan haberdar olduğu günden başlayarak üç aydan az olamayacağı belirtilmiştir. Bu düzenlemeler ışığında dava ve ihbar sürelerini kısaltan ya da yazılı ihbarı dava şartı haline getiren anlaşmalar geçersiz olacaktır. (Götz, Hans Norbert. Das Seefrachtrecht der Haager Reegeln: nach anglo-amerikanischer Praxis, schriften zum deutschen und europaeischen Zivil-, Handels- und Prozessrecht, Band 7, Bielefeld, 1960, ss. 210, 211 nak. Şamlı, Kitap s. 12).

<sup>594</sup> Tasarı'da taşıyanın (Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi) teknik kusurdan ve yangından sorumlu tutulmasına ilişkin hükümler getirilmiştir.

<sup>595</sup> Seven, Sorumluluk, s. 112.

<sup>596</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 341, 343; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 76.

<sup>597</sup> Çeşitli örnekler için bkz. Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 76 vd.

ticari idareden<sup>598</sup> kaynaklandığı kabul edilir<sup>599</sup>. TTK m.1093 uyarınca geminin tamire ihtiyaç duyması taşıyan, onun adamları, gemi adamları ya da diğer ifa yardımcılarının kusurundan kaynaklanırsa taşıyan, teknik kusur sebebiyle sorumlu tutulamayacağını iddia edemez<sup>600</sup>.

TTK m.1062/II'ye göre taşıyan yangından kaynaklanan zararlardan da yalnızca kendi kusuru varsa sorumludur. Öğretide belirtildiği gibi taşıyan genellikle, gemi ile yolculuk etmeyeceğinden, taşıyanın kusuru başlangıçtaki elverişsizlik hususunda olacaktır. Taşıyanın yangından kaynaklanan zararlardan sorumsuzluğu mutlak bir sorumsuzluk halidir. Kendi adamları ve gemi adamlarının eylemlerinden, ticari yönetime dair eylemlerden kaynaklanan yangınları da kapsar<sup>601</sup>.

Taşıyanın diğer sorumsuzluk halleri TTK m.1063'de belirtilmiştir. Buradaki sayım sınırlayıcıdır<sup>602</sup>. Maddenin birinci bendine göre taşıyan deniz tehlikelerinden ileri gelen zararlardan dolayı sorumlu değildir<sup>603</sup>. Deniz tehlikelerini mücbir sebepten ayırmak gerekir. Mücbir sebep engellenmesi ve kaçınılması mümkün olmayan, insan dışı, harici bir güçten kaynaklanan nadiren gerçekleşen, ne zaman gerçekleşeceği kestirilemeyen olaylardır ve ortaya çıktığında karşı koymanın mümkün olmadığı olaylardır. Zarar deniz tehlikesinden kaynaklanıyorsa taşıyan TTK m.1063'e göre, mücbir sebepten kaynaklanıyorsa genel hükümlere göre sorumluluktan kurtulur.

---

<sup>598</sup> Ticari kusur kavramı için bkz. Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 343 vd.

<sup>599</sup> TTK m.1062/II deki "geminin (...) başkaca teknik idaresine ait hareketler"den maksat geminin seyir amacıyla yapılan işlerin dışında kalün, geminin yararı gereği onun nakil ve teçhizat araçlarının kullanılmasıdır.

(...) Gemi dengesini sağlamak için gemi adamlarının balast (safra) tanklarını doldurup boşaltmasındaki kusur teknik idare kusurudur. Yrg. 11. HD E.1991/444 K.1991/729 T. 8.2.1991 (Aybay, Kararlar, ss. 303 vd.)

<sup>600</sup> Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **Prof.Dr.Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 22, S. 2, 2002, (Geç Teslim), ss. 1039-1055, s. 1054.

<sup>601</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s.159; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, ss. 90-92.

<sup>602</sup> Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 95. Yazara göre *numerus clausus* olmakla birlikte "deniz tehlikeleri" kavramına yorum ile pek çok durumu dâhil etmek mümkündür.

<sup>603</sup> Yrg. 11 HD 76/2885 E. 76/ 2981 K. 3.6.1976 T.; Yrg. 11 HD 92/7258 E. 93/ 7737K. 25.11.1993 T. (Aybay, Kararlar, ss. 315 vd.);

Türk-Alman Hukuku'nda önceden bilinemeyen ve alışılmışın dışındaki fırtına gibi doğa olayları deniz tehlikesi olarak kabul edilmektedir<sup>604</sup>.

Zararın m.1063/T'de yazılı<sup>605</sup> nedenlerden ortaya çıkması mümkün ise, karine olarak bu nedenlerden kaynaklandığı kabul edilir ancak, aksinin ispatı mümkündür. Tehlikenin meydana gelmesinde taşıyanın sorumluluğu varsa zarardan da o sorumlu tutulacaktır (TTK m.1063/II-III)<sup>606</sup>.

Yukarıda belirtilen hususların yanında taşıyan, taşıtan veya yükletenin kasten yanlış bilgi vermeleri nedeniyle eşyanın cins veya değerini konişmentoda yanlış belirtmesi durumunda da sorumluluktan kurtulur (TTK m.1064/I).

#### **D. Eşyayı Boşaltma ve Gönderilene Zamanında Teslim veya Tevdi Yükümlülüğü**

##### **1. Genel Olarak**

Taraflar eşyanın varma noktasına kadar taşınmasından sonra gemiden boşaltılmasının ve boşaltmadan sonra eşyanın gönderilene teslimi veya tevdiinin kim tarafından yerine getirileceğini sözleşmede belirleyebilir. Bu yükümlülük taşıyan

---

<sup>604</sup> ağa, Kender, 2. Cilt; ss. 160 vd.; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, ss. 99-102. Yazar sıklıkla kasırğa olan bir denizde kasırğanın mücbir sebep sayılmayacağını ancak bu denizde normalden çok daha şiddetli kasırğanın mücbir sebep olabileceğini belirtmektedir.

<sup>605</sup> Madde 1063 - Taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan mesul değildir:

1. Denizin veya gemi işlemesine elverişli diğer suların tehlike va kazalarından;
2. Harb hadiselerinden, karışıklık ve ayaklanmalardan, amme düşmanlarının hareketlerinden, salahiyetli makamın emirlerinden veya karantina tahditlerinden;
3. Mahkemelerin elkoyma kararlarından;
4. Grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden;
5. Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden;
6. Denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden;
7. Hacım veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilmeden veya malın gizli ayıplarından yahut malın kendine has tabii cins ve mahiyetinden.

Zararın halin icaplarına göre birinci fıkrada yazılı tehlikelerin biri sebebiyle vukuu mümkün ise zararın bu tehlikeden ileri geldiği farz olunur; şu kadar ki, aksi ispat olunabilir.

Tehlikenin meydana gelmesine taşıyanın mesul olduğu bir hadisenin sebep olduğu ispat olunursa taşıyan mesuliyetten kurtulamaz.

<sup>606</sup> Tip konişmentolarda da taşıyanın sorumsuzluk hallerine yer veren klozlar bulunur (bkz. Conlinebill 2000 m.14).

tarafından üstlenilmişse yan edim yükümlülüğüdür. Sözleşmenin karşı tarafı olan taşıtanın ifa menfaatine hizmet eder<sup>607</sup>.

Gönderilen kırkambar sözleşmesi dışı üçüncü bir kişi veya taşıtanla aynı kişi olabilir. Örneğin ithalat yapmak isteyen bir kişi yurtdışından aldığı eşyanın satıcı/yükletenden alınarak deniz yoluyla taşınması ve kendine teslimi konusunda kırkambar sözleşmesi yapılabilir, bu halde taşıtan aynı zamanda gönderilendir.

## 2. Gönderilenin Eşyanın Teslimini Talep Hakkı

Kırkambar sözleşmesinde gönderilenin eşyanın teslimini talep hakkı, kırkambar sözleşmesinin tam üçüncü kişi yararına sözleşme olmasına ve konişmento düzenlenmişse aynı zamanda konişmentoya dayanır. Sözleşmenin üçüncü kişi yararına düzenlenmediği, konişmentonun da tanzim edilmediği hallerde ise taşıtan, üçüncü kişiye eşyanın mülkiyetini, mülkiyetin devrine dair anlaşma ve zilyetliğin havalesiyle, taşıyana karşı şahsi talep hakkını ise alacağın temliki ile devredebilir<sup>608</sup>.

Gönderilenin üçüncü kişi olması halinde eşyayı kendi adına mı yoksa taşıtan adına mı teslim aldığı konusu Alman Hukuku'nda tartışmalı olup genel kabul gören görüş, sözleşmede açıkça taşıtan adına teslim alacağı belirtilmemişse, kendi adına teslim alacağı yönündedir<sup>609</sup>. Gönderilen ifayı kendi ad ve hesabına talep ettiği için bu yetkisi ne doğrudan ne de dolaylı temsil ile açıklanamaz. Ayrıca taşıtanın, gönderilen yanında ifayı kendi adına talep yetkisi de bulunmadığından gönderilenin yetkisi "ifayı kendi adına talep yetkisi" olarak da nitelendirilemez<sup>610</sup>. Nitekim taşıyan yalnızca gönderilene teslim ile yükümlülüğünü ifa etmiş olacaktır.

---

<sup>607</sup> BIMCO'nun önceki düzenli hat konişmentosunda (Conlinebill) 9. klozun başlığı teslimat iken Conlinebill 2000 konişmentosunda kloz başlığı yükleme ve boşaltma olarak değiştirilmiş bu değişikliğin nedeni olarak taşıyanın boşaltma yapmak fakat teslim etmek zorunda olmaması gösterilmiştir. Aynı maddenin (e) bendine göre eşya boşaltma limanında hemen teslim alınmazsa taşıyan eşyayı sattırabilir, gecikme nedeniyle zararını talep edebilir.

<sup>608</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 25.

<sup>609</sup> Okay, ss. 19, 20.

<sup>610</sup> Şener Akyol. **Alacaklının Verdiği Üçüncü Şahsın İfayı Kendi Adına Talep Yetkisi**, İstanbul Üniversitesi Yay., Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1981, ss. 28, 134

Hem kırkambar sözleşmesine hem de konişmentoya dayanarak eşyayı talep hakkı olan gönderilenin bunlardan hangisine dayanmasının kendisi açısından daha uygun olacağı tartışılabilir, ancak gönderilen ile taşıtan arasındaki ilişkiye konişmento hükümleri uygulanacağından gönderilen bakımından yarışan haklardan söz etmek doğru olmaz. Gönderilenin aynı zamanda taşıtan olduğu taşımalarda ise bu iki kişi arasındaki ilişki kırkambar sözleşmesi hükümlerine tâbi olacağından sonuç değişmeyecektir.

Konişmentonun düzenlenmemiş olması halinde taşıtana, eşya varma limanında teslim edilene kadar üçüncü kişiyi (gönderilen) değiştirebilme yetkisini tanımak gerekir. Özellikle deniz aşırı satışlarda satıcı ile alıcı arasındaki ilişkide ortaya çıkabilecek değişiklikler bunu gerekli kılmaktadır. Yükleten ancak gönderilenin adı sözleşmede belirtilmemişse konişmentoda gönderileni belirleyebilir<sup>611</sup>.

Konişmentoda gönderilen olarak belirtilen kişi ile kırkambar sözleşmesinde gönderilen olarak gösterilen farklı kişilerin her ikisi de eşyanın teslimini talep ederse TTK m.1110/I uyarınca konişmentoda belirtilen gönderilene eşyanın teslimi gerekir. Nitekim TTK m.1110'a göre taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkide konişmento esas alınır. Gönderilenin hâmil olduğu konişmentoya dayanarak eşyayı teslim alabilmesi için, TTK m.1107 gereği elindeki konişmento nüshasına eşyanın alındığına dair şerh vererek taşıyana teslim etmelidir. Sözleşmedeki gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması durumunda sözleşmeye dayanan kişiye karşı konişmento düzenlendiği def'i ileri sürülebilir, bu def'iyi ileri sürmeyerek eşyayı teslim eden taşıyan, konişmentonun hâmilinin zararını tazmin etmek zorundadır<sup>612</sup>.

Kaptanın, yükletenin eşyanın teslimi konusundaki talimatına uyma yükümlülüğü vardır, fakat bu yükümlülük belli koşullarda kendisinden beklenebilir. TTK m.1108'de iki ihtimale bağlı olarak bu şartlar belirlenmiştir. Kaptan bu şartlara uymazsa konişmentonun yetkili hâmiline karşı sorumlu olur. Maddenin ilk fıkrasına

---

<sup>611</sup> Okay, s. 18.

<sup>612</sup> Karan, Elektronik Konişmento, ss. 55, 56; Yeşilova, s. 55



göre emre yazılı bir konişmento düzenlenmiş olması halinde kaptan ancak tüm nüshaların iadesi karşılığında eşyayı teslim ya da iade eder. Son fıkrada ise konişmentonun emre yazılmamış olduğu hallerde hiç bir nüshası iade edilmese dahi konişmentoda yazılı gönderilenin ve yükletenin muvafakat etmeleri şartıyla eşyayı iade veya teslim edebilir, burada konişmentonun nama yazılı olmasından söz edilmektedir. Şayet konişmentonun tüm nüshaları geri verilmemişse kaptan doğabilecek zararları için teminat gösterilmesini isteyebilir.

### 3. Boşaltma ve Teslim

Teorik olarak, kırkambar sözleşmesinde bir gönderilenin bulunması, taşınan eşyanın zilyetliğinin bu kişiye devri zorunlu değildir. Çöp, fabrika atığı, nükleer atık gibi eşyanın açık denize dökülmesini konu alan sözleşme de kırkambar sözleşmesi olabilir<sup>613</sup>. Bu durumda da taşıtanın o eşyanın belirtilen yere kadar ulaştırılması ve o noktada denize dökülmesinde menfaati bulunmaktadır. Konusu düzenli hat taşımacılığı olan kırkambar sözleşmesi bakımından bu tartışmanın pratik önemi olmasa da navlun sözleşmesinin bir türü olan kırkambar sözleşmesinde tarafların asli ve yan edim yükümlülüklerinin tespiti bakımından önem taşır<sup>614</sup>.

Pratikte ise her zaman bir gönderilen bulunur ve varma noktası bir limandır. Eşyanın teslimi; boşaltmadan önce güvertede, ambarda ya da eşya gemiden

---

<sup>613</sup> Öğretide navlun sözleşmesinde varma noktasının, mutlaka bir kara parçası olmasının gerekli olup olmadığı tartışılmıştır. Atık maddelerin açık denize dökülmesi örneği üzerinde durulmuş bazı yazarlar bu tür taşımaları navlun sözleşmesi olarak kabul etmemiştir. Gerekçe olarak taşıyanın; teslim, bakım ve muhafaza borçları ve varma yerindeki diğer yükümlülüklerinden hareket edilerek özetle; teslim etme yükümlülüğünün olmadığı hallerde navlun sözleşmesinden bahsedilemeyeceği ifade edilmiştir. Akıncı'ya göre taşınan eşyanın iktisadi değeri yoksa navlun sözleşmesinin sorumluluğa ilişkin hükümleri değil, Borçlar Kanunu'nun hükümleri uygulanır. Varma noktasındaki rayicin ödenmesi zorunluluğu açısından ise varış noktasına en yakın yerdeki navlun dikkate alınabilir (Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, ss. 5, 24; Akıncı daha sonraki eserinde bu konuda bir yoruma yer vermemiştir (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 3).

Diğer görüşe göre; çöp, fabrika atığı, nükleer atık gibi eşyanın, imha edilmek üzere taşınmalarında taşıyanın özen gösterme yükümlülüğü, iktisadi değeri olmayan eşya için niteliği icabı gösterilmesi gereken özen çerçevesinde mevcuttur. Bunun yanında navlun/kırkambar sözleşmesine ilişkin tüm kanun maddelerinin uygulanması da şart değildir (Okay, s. 9).

<sup>614</sup> Belirtmek gerekir ki; tehlikeli atıkların, çöplerin açık denize boşaltılmasını konu alan sözleşmeler Hamburg Kuralları bakımından navlun sözleşmesi sayılmazlar, çünkü tanımdan anlaşıldığı gibi HK'ya göre deniz yolu ile taşımanın bir limandan diğer bir limana yapılması gerekmektedir.

boşaltıldıktan sonra sapandan indirilmesiyle<sup>615</sup> gerçekleşebilir ancak genellikle taşıyan eşyayı boşalttıktan sonra liman idaresine teslim eder. Liman idaresi veya taşıyanın acentesi eşyayı gönderilene teslim eder. Liman idaresi taşıyanın bağımsız ifa yardımcısı ve temsilcisi olarak kabul edilirse<sup>616</sup>, eşya liman idaresinde olduğu sürece teslim edilmiş sayılamayacaktır. Liman idaresi veya gümrük müdürlüğünü üçüncü kişi saymamız durumunda ise taşıyan eşyanın liman idaresi tarafından gönderilene teslimi için yapması gereken işlemleri yerine getirdiği ve eşyanın teslim alınmak üzere hazır olduğunu gönderilene bildirdiği anda teslim borcunu ifa etmiş sayılmalıdır<sup>617</sup>. Liman idaresine, gümrük müdürlüğüne teslim kamu hukukundan kaynaklanan ve tarafların iradelerine bağlı olmayan bir durum ise ve gönderilenin bu idareden eşyayı teslim alacağı kararlaştırılmışsa, idareye teslim ile eşyanın teslim edildiğini kabul etmek düşünülebilir.

Kanımca bu konuda en adil çözüm öğretide belirtilmiştir. Bu çözüme göre sorumluluğun tespiti için eşyanın teslimine engel teşkil eden durumun, hangi tarafın hâkimiyeti alanında meydana geldiğinin belirlenmesi gerekir. Teslime mani olan husus taraflardan her ikisinin faaliyet alanında gerçekleşmişse, her ikisi birden durumun sonuçlarına katlanacaktır<sup>618</sup>. Liman veya gümrük idaresinin hâkimiyet alanındayken eşyanın gecikmesi halinde gecikmeye bir tarafın kusuru ile neden olduğu ispat edilmedikçe sonuçlarına her iki yanın da katlanması gerekir. Eşyanın liman ve gümrük idaresinden sonra yine taşıyanın acentesi tarafından gönderilene teslim edilmesinin kararlaştırıldığı hallerde ise idareye teslim ile eşyayı teslim yükümlülüğü sona ermeyecek taşıyanın sorumluluğu devam edecektir.

Şayet eşya konişmento nüshasından önce boşaltma limanına ulaşmışsa, taşıyanın acentesi konişmentoyu ibraz edemeyen gönderilene garanti mektubu ve genellikle ekindeki banka teminat mektubu karşılığında ordino verebilmektedir. Bu taşıyan açısından bir zorunluluk değildir<sup>619</sup>. TTK m.1065'e göre muayene için

---

<sup>615</sup> Supalan (fra. *sous palan*) Aybay ve diğerleri, s. 605

<sup>616</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 87; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 61; Wüstendörfer, 263, nak. Çağa Kender, 2. Cilt, 61.

<sup>617</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. Adıgüzel, Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, ss. 11, 12.

<sup>618</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s.60; Okay, s.120

<sup>619</sup> Aybay ve diğerleri, s. 605

eşyanın teslimi de teslim sayılır. Nitekim muayene sonunda teslim edilen eşyanın zarara uğrayıp uğramadığı tespit edilmiş olacaktır.

Kırkambar sözleşmesinde boşaltma işlerine TTK m.1059 ile bu maddenin ikinci fıkrasındaki gönderme nedeniyle kaptanın yükü tevdi etme yetki ve sorumluluğu konusunda 1057. maddenin hükümleri uygulanır. TTK m.1060'a göreyse üst taşıtan üçüncü kişilerle (alt taşıtan) kırkambar sözleşmeleri yapmış olmasına karşılık üst taşıyanla arasındaki sözleşme yolculuk çarteri ise üst taşıyanın boşaltmay ilişkin hak ve görevleri TTK 1052. ila 1057. maddelere tabidir. Başka bir deyişle, kırkambar sözleşmesi niteliğinde olmayan üst navlun sözleşmesinin taraflarının boşaltmaya ilişkin hak ve yükümlülüklerine TTK m.1059'da yer alan hükümler uygulanmaz. Dolayısıyla bir taşımada boşaltmaya ilişkin farklı hükümlerin uygulanması söz konusu olur.

Kırkambar sözleşmesinde, eşyanın gemiden geç boşaltılmasından taşıyanın (gemi işletmeyen, alt navlun sözleşmesi taşıyanı) sorumlu olmayacağını belirten hükümler geçerlidir. Nitekim düzenli hat taşıyanı alt navlun sözleşmesinde taşıyanın ifa yardımcısı ise, BK m.100/II uyarınca üst taşıyanın eyleminden dolayı sorumluluğun önceden, kısmen ya da tamamen kaldırılması mümkün olacaktır.

Eşyanın teslimi için taşıyanın, manifestoyu, geminin limana gelmesinden itibaren 24 saat içinde liman idaresine vermesi gerekir. Manifestonun gümrüğe teslimi taşıyanın yükümlülüğündedir. Manifestonun her liman için ayrı ayrı düzenlenmesi gerekir. Taşıyan manifestoyu zamanında vermediği için eşyanın geç teslim edilmesinden ve eşyanın bu nedenle uğradığı zarardan sorumludur.

Kırkambar sözleşmesinde gönderilenin, kaptanın daveti üzerine gecikmeksizin eşyayı teslim alması gerekir (TTK m.1059/I)<sup>620</sup>. Okay, maddenin hatalı yazıldığını, çünkü üçüncü kişi yararına bir sözleşmenin söz konusu olduğunu

<sup>620</sup> Taşıyan, malı teslim almakta geciken gönderilene ihtarda bulunmamışsa, tesellümde geciken gönderilen kusurlu sayılmaz. Yrg. 11 HD 20.1.1975 T. 1975/39 E. 1975/6557 K. (Aybay, Kararlar, ss. 225 vd.)

Deniz aşırı satım sözleşmelerinde alıcının bankası da konişmentoda gönderilen olarak belirtilmiş olabilir. Bu durumda taşıyan ihbarı bankaya yapar. Healy, Sharpe, s. 357.

ve gönderilen eşyayı teslim almayı taahhüt etmedikçe taşıyan tarafından buna zorlanamayacağını belirtmektedir<sup>621</sup>. Okay'ın tespiti doğru olsa da, madde başlığında (Boşaltma işleri) da anlaşılacağı gibi kanun koyucunun amacı, eşyanın teslim alınmaması halinde taşıyanın yetkilerinin düzenlenmesidir. Bu nedenle eşyayı teslim alacağını taahhüt etmemiş olan gönderilenden sürastarya ücreti ve tazminat istenmesi söz konusu olmayacaktır, Bu durumda talebin taşıtana yönlendirilmesi gerekir.

Gönderilene davet yapıldığı zaman gemi boşaltmaya hazır olmalıdır aksi takdirde davet hüküm ifade etmez. Davet, gönderilenin eşyayı teslim alma yükümlülüğünün doğması bakımından önemlidir, taşıyanın bu yükümlülüğünün sözleşme ya da konişmentoya konacak bir hüküm ile kaldırılabilmesi için teslim zamanının kesin olarak belirtilmesi ve gönderilenin bu tarihten, yeteri kadar önceden, haberdar olması gerekir. Düzenli hat taşımacılığında varma zamanları önceden ilan edilse de, bu tarihte sapmalar olabileceği gibi eşyanın teslimi, ilan olunan tarihte gerçekleşmeyebilir, bu nedenle davete gerek olmadığı söylenemez ancak standart kabul kaydı formları ve konişmentolarda (Conlinebooking 2000/Conlinebill 2000 m.2) ihbar olunacak kişiye (*notify party*) ilişkin kaydın amacının taşıyana bilgi vermek olduğu, taşıyanın varma limanında bu kişiye bildirim yapmaması halinde herhangi bir sorumluluğunun doğmayacağı belirtilmektedir. Böyle bir sözleşme hükmü karşısında da taşıyanın gönderileni davet yükümlülüğü bulunmadığını söylemek TTK m.1059/I ve MK m.2 karşısında doğru olmaz (MK m.2). Nitekim konişmentoda ayrıca gönderilenin adı ve adresine yer verilir bu nedenle taşıyanın ihbar ve davet yükümlülüğü devam eder. Şayet gönderilen davet veya ilana karşın eşyayı teslim almaz ya da teslim almaya hazır olmadığını bildirmez veya gönderilen bulunamazsa, taşıyan durumu gönderilen ile birlikte taşıtana<sup>622</sup> da bildirir (TTK m.1059/II; 1057/II). Bir fikre göre bu davetin geçerliliği yazılı şekilde yapılmasına bağlı olsa da<sup>623</sup>, kanımca davet, sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, hiçbir

---

<sup>621</sup> Okay, s. 20

<sup>622</sup> Akıncı bu bildirim taşıtana değil yükletene yapılması gerektiğini söyler. Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 88.

<sup>623</sup> Turgut Sengir, "Deniz Ticaret Hukuku'nda Starya ve Sürastarya", **Yargıtay Yüzüncü Yıldönümü Armağanı**, İstanbul Cezaevi Matbaası, 1968, ss. 537-549, s.540.

şekle tâbi olmamakla birlikte, uygulamada elektronik posta, faks ile yapılmakta ve bazen telefonla davet bilgisinin ulaşım ulaşımadığı kontrol edilmektedir.

Eşyayı teslim almaya gelen gönderilen konişmento ya da teslim ordinosu ile eşyayı teslim alır. Uygulamada konişmento hamili ya da temsilcisi kimlik, gerekliyse vekâletname ya da yetki belgesi, orijinal konişmento ve navlun ile diğer masrafları ödediğini gösteren belgelerle taşıyanın acentesine başvurur ve kendisine acente tarafından konişmento karşılığında ordino verilir ya da konişmento, arkasına yapıştırılan bir etiket ile ordino haline getirilerek teslim edilir. Teslim ordinosu (teslim talimatı belgesi, *delivery orders, ship's delivery order*<sup>624</sup>) hâmiline eşyanın teslimini talep ve dava hakkı sağlar<sup>625</sup> ancak emtiayı temsil eden bir senet, kıymetli evrak değildir. Bununla birlikte yalnızca teslim ordinosunun gönderilene verilmesi her zaman, eşyanın teslimine hazır olduğu bildirimini olarak değerlendirilemez<sup>626</sup>.

Konışmento hâmilinin birden çok olması ve birden çok hâmilin aynı anda kaptana müracaat etmeleri halinde ise, TTK m.1103/I uyarınca kaptan veya taşıyan talepleri reddederek eşyayı umumi ambar ya da güvenli bir başka yere tevdi ederek konişmento hâmillerine bu tevdi nedeniyle birlikte bildirir.

---

<sup>624</sup> Debattista, s. 38; Tekil, Terimler, s. 19; Kennedy, ss. 80 vd.

<sup>625</sup> Tekil, Terimler, s. 20; Tekil, Deniz Hukuku, s. 266.

İngiliz Hukuku'nda teslim ordinosu, COGSA 1992 yürürlüğe girene kadar emtia senedi sayılmamasına rağmen eşyanın zilyetliğini temin ettiği, taşıyana karşı haksız eylemlerinden ötürü dava açma hakkı tanıdığı kabul edilmekteydi (Bkz. Tekil, Terimler, s. 20; Cremer v. Genereal Carriers SA (1973) 2 Lloyd's Rep 366 Debattista, s. 39). COGSA 1992 ile taşıyana karşı, sözleşmeye dayanarak dava açma hakkı tanınmıştır (m.1(4); 2(1)(c)) (Debattista, s. 39. COGSA 1(1)'e göre bu kanun teslim ordinosuna da uygulanır). Nitekim bu maddede teslim ordinosunun konişmento ya da deniz yük senedi olmadığı ancak bu belge ile taşıyanın belgede belirtilen eşyayı yine belgede belirtilen kişiye teslim etme taahhüdü altına girdiği belirtilmiştir, fakat buna rağmen Anglo-Amerikan Hukuku'nda emtia senedi sayılmamaktadır, emtia senedi sayılabilmesi için tacirler arasında o yönde ticari örfün yerleşmiş olması gerekir (Girvin, ss. 52, 53). COGSA 1992 m.2(1)(a)'ya göre konişmento hâmilinin eşyanın teslimini talep edebilmesi için kimliğini ve konişmentoyu ibrazı gerekli iken, teslim ordinosunda adı belirtilen kişi m.2(1)(c)'ye göre yalnızca kimliğini ibraz ile teslim talep edebilecektir. Debattista, teslim talimatının emre düzenlenmesi halinde de hükmün bu şekilde uygulanması durumunda, emre yazılı konişmento hâmilinin durumunun emre teslim talimatı belgesi hâmiline göre daha kötü durumda olacağını, bu durumun doğru olmadığını, uygulamada emre yazılı teslim talimatı belgesine göre eşyayı teslim edecek taşıyanın kimliğin yanında teslim talimatı belgesini de talep edeceklerini belirtmektedir (Debattista, ss. 39, 40).

<sup>626</sup> Yrg. 11 HD. 31.3.1992T. 1990/5525E. 1992/4006K. (www.kazanci.com)

Kaptan eşyayı teslim etmeden önce, birden çok konişmento hâmilî eşya üzerinde birbirine zıt haklar iddia ederlerse, TTK m.1106 uyarınca eşyayı hâmillî arasında müşterek cırantanın eşyayı teslim almaya yetkili kılacak şekilde konişmentoyu usulünce ciro ve teslim etmiş olduğu hamile teslim eder. Maddenin ikinci fıkrasına göre, ciro edilip de başka bir yere gönderilen konişmento nüshası hakkında gönderme tarihi konişmentonun hâmilîne teslim tarihi sayılır. TTK m.1105'e göre emre yazılı konişmentonun nüshalarından birini elinde bulunduran hâmil kendisinden önce eşyanın teslim edildiği diğer nüsha hâmilîne karşı eşyaya ilişkin aynı bir hak ileri süremez.

Özellikle FCL taşımalarda gönderilenin eşyayı zamanında teslim almaması nedeniyle sözleşme ile belirlenen serbest bekleme süresi açılmışsa sürastarya (demuraj) ve ardiye ücretinin ödenmesi gerekir. Ordino verilirken gönderilenden depo ücreti alınabilir, bu ücret sürastarya ve ardiye ücretinden az ise kalan miktar tahsil edilir, çok ise fazla alınan kısım gönderilene iade edilir. Eşya süresinde teslim alınmadığı için millileştirilmişse taşıyan bundan sorumlu tutulmamalıdır ancak aksi kararlaştırılmamışsa taşıyan, bu durumda da navlun ve diğer ücretleri talep edebilir.

#### 4. Tevdi

Kırkambar sözleşmelerinde de eşyanın tevdiî halinde yapılması gerekenler TTK m.1059/II'nin yollaması nedeniyle 1057'ye göre belirlenir. Buna göre; gönderilen eşyayı teslim almaya hazır olduğunu bildirmiş olmasına rağmen gecikmeden (m.1059/I) eşyayı teslim almamışsa taşıyan eşyayı bir antrepoya veya emniyetli bir yere tevdi etmelidir, tevdi işlemi yapılmadan önce (m.1059/II; 1057/I) veya yapıldıktan sonra durumu yerel âdete göre ilan ettirmek suretiyle gönderilene bildirir<sup>627</sup>. İhbara rağmen eşyayı süresinde almayan gönderilen alacaklı temerrüdüne düşmüş sayılır<sup>628</sup>. Tevdi yükümlülüğünü kusurlu olarak ihlal eden kaptan TTK

---

<sup>627</sup> krş. BK m.91

<sup>628</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 88; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 61, 62.

m.972 ve 973'e göre meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlüdür<sup>629</sup>. Tevdi masrafları eşyayı teslim alması halinde gönderilene aksi durumda taşıyana aittir<sup>630</sup>.

Taşıyanın veya adam ya da temsilcilerinin bir kusuru olmaksızın; gönderilenin gecikmesi ya da tevdi işlemleri nedeniyle gemi boşaltma limanında gereğinden uzun süre beklemişse taşıyan sürastarya ücreti talep edebileceği gibi, bu miktarı aşan zararının tazminini de taşıyandan (m.1081/I), eşyanın gönderilen tarafından teslim alınması halinde ise gönderilenden (m.1069) isteyebilir (m.1059/III)<sup>631</sup>. Taşıyanın bu taleplerde bulunabilmesi için gönderilenin kusurlu olması gerekmez. Bu alacaklar nedeniyle taşıyan eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir (m.1081/III). Düzenli hat taşımacılığında teslim ya da tevdi için geminin beklemediği, teslimin acente tarafından ordino verilmesini takiben yapıldığı göz önünde bulundurulursa, hükmün uygulama olanağının pek olmadığı görülür.

Bir görüşe göre eşya gönderilenin temsilcisi olmayan ardiyeciye taşıyan adına kaptan tarafından tevdi edildiğinden teslim sayılmaz; taşıyan ve gönderilen bu sözleşmenin tarafı değildir. Dolayısıyla ardiyeciden eşyanın teslimini talep hakkı yalnızca taşıyana aittir<sup>632</sup>. İkinci görüş taşıyan ile ardiyeci arasındaki sözleşmeyi üçüncü kişi gönderilen lehine bir sözleşme olarak görür ve bu nedenle gönderilenin de ardiyeciden eşyanın kendisine teslimini talep edebileceğini savunur<sup>633</sup>. Üçüncü görüş ise sözleşmenin amacı göz önünde bulundurularak özellikle konişmentoda taşıyan ya da temsilcisi tarafından basılmış teslim damgası bulunması durumunda eşyanın hak sahibi gönderilene teslim edilmesi gerektiğini belirtir<sup>634</sup>. Çağa ve Kender; tevdi edilen eşya üzerinde taşıyanın hapis ve rehin hakları devam ettiğinden ilk görüşün kabul edilmesi gerektiğini ifade eder<sup>635</sup>.

---

<sup>629</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 63.

<sup>630</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 64; Okay, s. 150.

<sup>631</sup> Bu hüküm (sürastarya dâhil) kırkambarda da uygulanır. İzveren, Franko, Çalık, s. 212.

<sup>632</sup> Schaps-Abraham §601 Anm. 10; Wüstendörfer 264 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 63

<sup>633</sup> bkz. Okay, s. 151; Schlegelberger-Liescke §556 N. 24. nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 63

<sup>634</sup> Prüssmann § 601, E 2, nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 63

<sup>635</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s.63

Katıldığım görüşe göre, eşyanın tevdi ile taşıyanın eşyaya gelecek zararlardan ötürü sorumluluğu sona erer çünkü ardiyeci taşıyanın adamı ya da bağımsız ifa yardımcısı<sup>636</sup> değildir fakat ardiyeciyi seçmekte kusurlu davranmış ve bu nedenle eşya zıya veya hasara uğramış ise sorumlu olur<sup>637</sup>. Ardiyeci taşıyanın izni olmaksızın eşyayı gönderilene teslim edemez, gönderilenin elinde teslim ordinosu bulunması taşıyanın teslimine izin verdiğini gösterir. Ardiye ücreti eşyayı teslim almakta geciken gönderilen tarafından karşılanır.

## 5. Taşıyanın Eşyanın Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın, eşyanın geç tesliminden doğan zararlardan sorumluluğu konusunda bir hüküm bulunmamaktadır<sup>638</sup>. Alman Hukuku'nda taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu kabul edilmekle birlikte baskın görüş gecikmeden dolayı eşyanın hasar ve zıyaa uğraması halinde sorumluluğun emredici olduğu (HGB §606) diğer hallerde ise emredici olmayıp genel hükümlere (BGB §286) tâbi olduğu yönündedir<sup>639</sup>. Türk Hukuku'nda da TTK'da düzenlenme bulunmayan hallerde taşıyanın sorumluluğu genel hükümlere tabidir. Dolayısıyla gecikme, geminin sefere elverişli olmamasından kaynaklanmışsa TTK m.1019, gecikme nedeniyle yük hasara uğramışsa m.1061; gecikmeyle ilgili diğer durumlarda ise BK m.96 vd. hükümleri uygulanacaktır<sup>640</sup>.

Öğretideki bir görüşe göre, eşyanın gemiye yüklendikten sonra kusurlu olarak geç teslimi durumunda taşıyan taşımaya özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmiş sayılır ve TTK m.1061'e göre sorumlu olur bu durumda sorumluluğu emredici

---

<sup>636</sup> Bir kişinin yardımcı şahıs (bağımsız ifa yardımcısı) sayılabilmesi için; borçlunun borcun bu kişi tarafından ifa edilmesine muvafakat etmesi ve borcun o şahıs tarafından ifa edilmiş olması gerekir. Gökhan Dirican, Yardımcı Şahıslarının – Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla Taşıyıcının Sorumluluğu, **Prof.Dr.Aydın Aybay'a Armağan, Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2007/1, ss. 381-399, s. 382.

<sup>637</sup> Schaps-Mittelstein 601 not.12; Wüstendörfer, s.264 nak. Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 89; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 163; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 64; Okay, s. 152.

<sup>638</sup> Kara taşımaları için m.779 ve 780'de düzenlenmiştir. TTK m.779'a göre Buna göre; eşyanın sözleşme veya ticari teamül ile belli olan bunların yokluğunda ise halin icabına göre tespit olunan sürede gönderilene teslim edilemesi gerekir.

<sup>639</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1042.

<sup>640</sup> Kender, Çetingil, s. 135;Seven, Sorumluluk, s. 26; Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 131, 132; Zeyneloğlu, s. 241; Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1043, Coşgun, s. 514.



hükümlere tabidir<sup>641</sup>. Anılan maddede yalnızca eşyanın zıya ve hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğundan söz edildiği için bu görüşe katılmak doğru değildir.

Geç teslimden dolayı taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için eşyanın geç teslim edilmiş olması, zarar, kusur ve zarar ile kusur arasında illiyet bağının olması gerekir. Eşyanın taşınmak üzere yükleyen tarafından teslimindeki gecikme ayrı bir sorumluluk nedeni olmakla beraber bu gecikme eşyanın sözleşmede kararlaştırılan sürede teslimini imkânsız hale getiriyorsa taşıyanın kusurundan söz edilemez. Taşıyanın gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için eşyanın gecikmeli de olsa teslim edilmiş olması gerekir. Eşyanın hiç teslim edilmemesi (zıya) ve hasarlı teslimi eşyaya özen yükümlülüğünün ihlalidir. Bununla birlikte eşya hasarlı biçimde geç teslim edilmişse, taşıyan hem eşyaya özen gösterme yükümlülüğünün ihlali, hem de geç teslim nedeniyle sorumlu olacaktır. Eşyanın bir kısmının ziyaa uğraması diğer kısmının ise sağlam ancak geç teslim edilmesi durumunda da taşıyan her iki yükümlülüğüne aykırı davranmış olur.

TTK'da taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğuyla ilgili bir hüküm olmadığı gibi, eşyanın hangi sürede teslim edilmesi gerektiği konusunda da bir düzenleme de bulunmamaktadır. Taşıma süresinin veya eşyanın teslim edilmesi gereken sürenin sözleşmede kararlaştırılmamış olması durumunda; gemi, geminin yükü, hava koşulları, yolculuğun gerçekleşeceği mesafe, deniz şartları ve düzenli hat seferi yapan gemilerin tarifeleri dikkate alındığında<sup>642</sup> tedbirli taşıyandan beklenecek makul sürede eşyanın teslim edilmelidir. Eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereken sürenin başlangıcı eşyanın taşıyana teslim edildiği andır. Taşıyanın eşyanın zilyetliğini gönderilene devriyle eşya teslim edilmiş olur.

Haksız sapma, can ve mal kurtarma ya da başka haklı bir neden olmaksızın rotadan ayrılma nedeniyle (TTK m.1091) veya başka gemiye aktarma veyahut yükleme (TTK m. 1028) nedeniyle eşya geç teslim edilmiş ise ve bundan dolayı eşyanın zıya ve hasarı dışında bir zarar ortaya çıkmışsa taşıyan sorumlu olur. TTK

---

<sup>641</sup> Okay, s. 175.

<sup>642</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1045.

m.1092'ye göre ise; TTK'nın 1083–1090. maddelerinde belirtilen durumlar dışında, yolculuğun başlamadan önce veya başladıktan sonra tabii hadiseler veya umulmayan diğer haller yüzünden gecikmesi halinde sözleşmenin belli amacı gecikme yüzünden ortadan kalkmadıkça tarafların hak ve yükümlülüklerinde bir değişiklik meydana gelmez. Bu maddede belirtilen nedenlerden ötürü eşyanın geç teslim edilmesi durumunda taşıyan kusuru olmadığından sorumlu tutulamaz<sup>643</sup>, ancak bu durumlardan biriyle karşılaşılmasında taşıyan, adamları veya ifa yardımcılarının kusuru varsa taşıyan sorumlu olur.

Yukarıda belirtilen maddeler uyarınca sorumluluk emredici olmadığından, BK m.99 ve 100 uyarınca daraltılması mümkündür<sup>644</sup>. Düzenli hat taşımacılığında kullanılan tip kabul kaydı formları ve konişmentolarda sapma klozlarına (*deviation clause*) yer verilerek taşıyanın sorumluluğu daraltılmaktadır (Conlinebill 2000 m.5).

Gecikmeden doğan zarar çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir. Örneğin geç teslim nedeniyle üçüncü kişiye cezai şart ödemek zorunda kalınması, gecikmeden dolayı eşyanın değerinin düşmesi, kar kaybı, eşyanın kullanılamamasından doğan masraflar, gümrük masraflarının, ardiye giderlerinin artması, boşaltma işçilerine verilen ücretin artması, gönderilen tarafından yapılan diğer masraflar vb. olabilir. Gecikme nedeniyle eşyanın zarar görmesi bunlar içinde görülmez<sup>645</sup>, ancak gecikme TTK m.1063'de belirtilen bir nedenden kaynaklanmışsa ve taşıyanın nedenin ortaya çıkmasında kusuru yoksa, geç teslimden ötürü sorumlu olmayacaktır.

---

<sup>643</sup> Tabii hadiseler veya umulmayan hallere örnek olarak; buz tehlikesi, yetersiz su derinliği, varma limanına giden rotanın deniz seferine kapatılması, haksız seferden men kararı gösterilebilir (Yazıcıoğlu, Geç Teslim, ss. 1052, 1053).

<sup>644</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1052; Çelik, s. 192.

<sup>645</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, 1054; Özlem Karaman, Coşgun, "Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Prof.Dr.Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, Beta Yay., 2003, İstanbul, ss. 499-521, s. 516; Canan Özlem Ilgın Çelik, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl 7, S.14, Güz 2008/2, ss. 175-202, ss. 177, 189, 190

Eşyanın geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı TTK m.1114'e göre belirlenir<sup>646</sup>. Bu konuda Alman Hukuku'nda (HGB §660 – TTK m.1114) hükmünde “yükün zıya veya hasarından dolayı her halde” ifadesinin açıklığı nedeniyle gecikme zararlarında tazmin borcunun sınırlandırılmadığını fakat TTK m.1114'de böyle bir açıklık olmaması ve maddede geçen “her halde” ifadesinin navlun sözleşmesinin ihlâline dair her durumu kapsadığından hareketle; haksız sapma, eşyanın aktarılması veya başka gemiye yüklenmesi ve geminin sefere elverişsizliği nedeniyle geç teslim hallerinde 1114'ün uygulanacağı belirtilmektedir<sup>647</sup>.

Anglo-Amerikan Hukuku'nda geç teslim, *improper delay* (haksız gecikme) olarak adlandırılır ve taşıyanın sorumluluğuna yol açar. Bu bir kusur sorumluluğudur<sup>648</sup>. İzlenmesi gereken rota sözleşmede kararlaştırılmadıysa yükleme ve boşaltma limanları arasındaki doğru üzerindeki coğrafi rotadır. Bunun dışındaki bir rotanın geleneksel olduğunu, düzenli hat taşıyanlarının o rotayı izlediklerini belgeleyerek ispat edebilirler. Rotadan sapmanın haklı olduğu durumlar can kurtarma ve geminin güvenliği için sapmadır. Bununla birlikte eşya kurtarmak için sapma haklı sapma sayılmaz<sup>649</sup>. Bir davada konişmentoda taşıyanın ara limanlara uğrama hakkının bulunmasına karşın sözlü olarak ara limana uğranmayacağı ve varma gününün taahhüt edildiği fakat taahhüdün yerine getirilmemesi üzerine gecikme nedeniyle eşyanın değer kaybının tazmini talep edilmiş, mahkeme taşıyanın tazminat ödemesine karar vermiştir<sup>650</sup>.

Uluslararası andlaşmalardan Lahey Kuralları'nın III. maddesinde taşıyanın gemiyi denize, yüke ve yola elverişli durumda bulundurma; yükleme, istif, muhafaza, nakil ve boşaltma safhalarında eşyaya özen gösterme yükümlülüklerine yer verilmiş olmasına karşın taşıyanın eşyayı zamanında teslim etme yükümlülüğüne

---

<sup>646</sup> Conlinebill 2000 konişmentosunun 3/b. maddesine göre taşıyanın gecikmeden ve dolaylı zararlardan sorumluluğu gecikmeden dolayı eşyaya gelen zarar ve hasar dışındaki zararlardan sorumluluğu navlun veya 3/a maddesine göre belirlenecek sınırdan hangisi düşükse onunla sınırlıdır.

<sup>647</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1055 Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 190 vd.

<sup>648</sup> Çelik, ss. 180-184

<sup>649</sup> Chuah, ss. 175-177.

<sup>650</sup> The Ardenness (1951) 1 K.B. 55( D'arcy, Murray, Cleave, s. 258; Girvin, s. 76; Wilson, ss. 134, 135).

ve geç teslimden doğan sorumluluğuna yer verilmemiştir. Hamburg Kuralları'nda<sup>651</sup> ve Multimodal Konvansiyon'da<sup>652</sup> ise taşıyan eşyanın geç tesliminden sorumluluğu düzenlenmiştir. Tasarı'nın 1178/II. maddesinde taşıyanın gecikmeden doğan

---

<sup>651</sup> Kurallar'a göre taşıyanın karşı tarafın uğradığı zarardan sorumlu tutulabilmesi için zararın, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı andan, eşyanın teslim edildiği ana kadar geçen sürede gerçekleşmiş olması gerekir (m.IV/1). Teslim alma, eşyanın zilyetliğinin taşıyan, fiili taşıyan (Hamburg Kuralları'nın X/2. maddesine göre fiili taşıyan, taşımanın kendisi tarafından ifa edilen kısmı ile sorumludur) veya bunların adamları ya da temsilcileri (m.IV/3) tarafından elde edilmesidir. Zilyetlik, gönderenden ya da onun adına hareket eden kişiden veya yükleme limanı düzenlemelerine göre eşyanın taşınmak üzere teslim edilmesi gerekli makamlardan kazanılabilir (m.IV/2/a/i,ii,iii). Teslim etme ise, eşyanın gönderilene ya da adamları veya temsilcilerine (m.IV/3) teslimidir.

Hamburg Kuralları'nda gönderilen; eşyayı teslim almakla yetkili kılınan kişi olarak tanımlanmıştır (m.I/4). Gönderilenin gönderen dışında üçüncü bir kişi olması halinde eşyayı almakla yetkili kılınabilmesi; navlun sözleşmesinde, konişmentoda veya konişmento benzeri navlun sözleşmesini ispat eden bir belgede adının belirtilmesi şeklinde olabilir. Bu ihtimallerden başka gönderilenin kimliğinin boşaltma tamamlanıncaya kadar; telsiz, telefon, e-posta ya da faks ile taşıyana bildirilmesi mümkün olmalıdır. Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınırsa; navlun sözleşmesi uyarınca veya boşaltma limanında geçerli kanunlara yahut ticari teamüle göre gönderilenin tasarrufuna bırakıldığı anda eşya teslim edilmiş sayılır (m.IV/2/b/i,ii,iii).

Kurallar'a göre geç teslim; eşyanın navlun sözleşmesi uyarınca boşaltma limanında teslim edilmesi gereken zamanda teslim edilmemesidir. Navlun sözleşmesinde taraflar belirli bir süre tayin etmemişlerse tedbirli bir taşıyanın durumun özelliklerine göre teslim edeceği makul süre temel alınarak teslim süresi belirlenir (HK m.V/2). Şayet eşya teslim edilmesi gereken günden 60 gün geçmiş olmasına rağmen teslim edilmemişse, eşyanın zıyatı halinde dava açma hakkını haiz olan kişi eşyayı zayı olmuş kabul ederek taşıyanı dava edebilir (HK m.V/3). Taşıyan geç teslimin meydana gelmemesi için kendisinin, adamlarının ve temsilcilerinin makul olarak alınması gerekli tüm tedbirleri aldıklarını ispat edebilirse sorumluluktan kurtulacaktır (HK m.V/1).

Hamburg Kuralları'nda eşyanın geç tesliminden dolayı taşıyanın ödemekle sorumlu tutulduğu miktar geciken eşyanın taşınması için ödenen navlunun iki buçuk katıdır. Bu miktar navlun sözleşmesi uyarınca ödenecek toplam navlunu geçemez (HK m.VI/1/b). Bu son cümle, eşyanın taşınması için birden çok sefer yapılması gereken durumlarda önem arz eder.

<sup>652</sup> Multimodal Konvansiyon'da işletici, eşyanın geç tesliminden dolayı verdiği zarardan da sorumlu tutulmuştur (m.XVI/1). Konvansiyon'a göre işleticinin karşı tarafın uğradığı zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın, eşyanın zilyetliğini devraldığı andan, eşyayı teslim ettiği ana kadar geçen sürede gerçekleşmesi şarttır (m.XIV/1). İşleticinin eşyanın zilyetliğini devraldığı an; gönderen veya onun adına hareket eden bir kişiden (m.XIV/2/a/i) ya da eşyanın taşınması için zilyetliğinin devredileceği yer hukukuna göre yetkili olan makamdan veya üçüncü kişiden eşyanın zilyetliğini devraldığı andır (m.XIV/2/a/ii). Eşyayı teslim ettiği an ise; eşyayı gönderilene teslim ettiği (m.XIV/2/b/i) ya da gönderilenin eşyayı teslim almaması halinde; multimodal taşıma sözleşmesi veya teslim yeri hukuku ya da teslim yeri ticari teamüllerine göre gönderilenin tasarrufuna tevdi ettiği (m.XIV/2/b/ii) ya da o yer hukukuna göre eşyanın teslim edilmesi gereken makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği andır (m.XIV/2/b/iii). İşletici bu andan sonra eşyaya gelen zarardan sorumlu tutulamaz.

Eşyanın geç tesliminden ne anlaşılması gerektiği Konvansiyon'un XVI/2 maddesinde açıklanmıştır. Maddeye göre eşyanın teslim süresi taraflarca açık olarak belirlenmemişse, basiretli bir işleticinin durumun özelliklerine göre teslim edeceği makul süre göz önünde bulundurularak teslim süresi belirlenir. Bu şekilde belirlenen teslim anından 90 gün geçmesine rağmen teslimat gerçekleşmemişse, eşya zayı olmuş sayılır (m.XVI/3).

Multimodal Konvansiyon'da eşyanın geç tesliminden doğan zarardan dolayı işleticinin ödemekle sorumlu tutulduğu miktar, geciken eşyanın taşınması için ödenen ücretin iki buçuk katıdır. Bu miktar multimodal taşıma sözleşmesi uyarınca ödenecek toplam taşıma ücretini geçemez (m.XVIII/4).

sorumluluğu Hamburg Kuralları esas alınarak düzenlenmiştir<sup>653</sup>. Bir görüşe göre Tasarı'nın yasalaşması durumunda taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu da taşıyanın eşyaya verdiği zarar kapsamında değerlendirilecektir<sup>654</sup>.

## II. TAŞIYANIN KANUNİ HAPİS VE REHİN HAKLARI

Taşıyana taşıtana rücu etmeden önce, kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümlüğünün karşılığını oluşturan navlun alacağı ile diğer alacakları temin edebilmesi için Kanun tarafından eşya üzerinde hapis ve rehin hakları tanınmıştır. Taşıyanın alacaklarını teminat altına alan bu fer'i haklar düzensiz bir şekilde; Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ayrılan dördüncü kitabının "Taşıyanın Mesuliyeti ve Hakları" başlıklı üçüncü ayrımında; taşıyanın navlun hakkı, hapis (yükü teslimden imtina hakkı), rehin hakkı (TTK m.1077 vd.) ve son olarak da rücu hakkı (TTK m.1079 vd.) olarak düzenlenmiştir.

Taşıyanın alacakları için rehin hakkına TTK m. 1077 ve 1129'da yer verilmiştir<sup>655</sup>. 1077. maddeye göre rehin hakkı, 1069. maddede yazılı alacaklar için

---

<sup>653</sup> MADDE 1178 – (1) Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.

(2) Taşıyan, eşyanın ziyayı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, ziyayı, hasarı veya gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada vuku bulmuş olması şartıyla sorumludur.

(3) Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden, ya da yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan veya üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan, onun tarafından gönderilene teslim edildiği âna; gönderilenin tesellümünden kaçındığı hallerde sözleşme veya kanun hükümlerine ya da boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine âmâde kılındığı ana veya boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği âna kadar, taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.

(4) Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya böyle bir anlaşma yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır.

(5) Eşyanın ziyayı olmasına dayanarak tazminat talebinde bulunabilecek kişi, bu maddenin dördüncü fıkrası uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün zarfında teslim olunmayan eşyayı ziyayı olmuş sayabilir.

<sup>654</sup> Bkz. Burak Adıgüzel, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Bilge Öztan'a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, ss. 1-37, s. 9.

<sup>655</sup> bkz. K.Atamer, Cebri icra, ss. 422 vd.

Yükletenin malik veya eşya üzerinde tasarrufa yetkili olmaması durumunda taşıyanın rehin hakkının doğumu bakımından iyiniyetinin korunup korunmayacağı tartışmalıdır. Çağa ve Kender; Alman Federal Mahkemesinin (BHGZ 34, 133) medeni hukuk alanında iyiniyetle kanuni rehin hakkı iktisabının mümkün olmadığına karar verdiğini, ticaret hukuku alanında ise bu hakkın mevcut

tanınmıştır. Bu alacaklar; navlun, navlunun teferruatından olan masraflar, sürastarya ücreti, gümrük resmi ve gönderilen hesabına yapılmış diğer masraflardır. Burada belirtilen kanuni rehin hakkı dışında taraflar anlaşarak rehin hakkı tesis edebilirler, fakat akdi rehin hakkı yükün teslimi ile son bulur ve akdi rehin hakkı sahibi, kanunda taşıyana tanınan sürelerden yararlanamaz<sup>656</sup>.

Taşıyanın hapis hakkı<sup>657</sup> ise iki maddeden anlaşılmaktadır. İlk olarak Kanunun 1069. maddesinin ikinci fıkrasında, taşıyanın ilk fıkrada belirtilen borçların yerine getirilmesi halinde malı teslimden kaçınmayacağı belirtilmiştir. Bu hükmün zıt anlamından gönderilenin birinci fıkrada belirtilen borçlarını yerine getirmemesi halinde taşıyanın malı teslimden kaçınabileceği sonucuna varılır. Demek ki, TTK taşıyana navlun ve navlunun teferruatı olan masraflar ile 1069. maddede örnek olarak sayılan diğer giderlerin ödenmemesi halinde yükü teslimden kaçınma hakkı tanımıştır.

İkinci olarak, “Yükü teslimden imtina hakkı” başlıklı TTK m.1070’in birinci fıkrasında; müşterek avarya, kurtarma ve yardım masrafları, deniz öduncünden dolayı malı takyit eden alacakların tutarı olan para ödenmedikçe eşyayı teslimden imtina edebileceğine yer verilmiştir. Hapis hakkını içeren düzenlemeler arasında teminat ve öncelik açısından fark vardır. TTK m.1070/I’de yer alan alacaklar aynı madde hükmü uyarınca teminata bağlandıktan sonra yükün tesliminin zorunlu olduğu alacaklardır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise deniz öduncünün donatan hesabına alınmış olması halinde eşyayı deniz öduncünden kurtarma yükümlülüğünün eşyanın teslimine engel olmayacağı belirtilir. 1069. ve 1070. maddeler birlikte

---

olduğunu belirtir. Türk Hukuku’nda ise bunun mümkün olmadığını eşyanın yükletenin mülkiyetinde olması yahut taşıyanın zilyetliği elde ettiği anda yükletenin malik veya tasarrufa yetkili olduğu hususunda iyiniyetli olması gerektiğini söyler Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 244 vd.

<sup>656</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 244.

<sup>657</sup> Hukukumuzda Türk Ticaret Kanunu’nda taşıyana tanınmış olan hakkın rehin hakkı mı yoksa hapis hakkı mı olduğu tartışmalıdır. Türk Hukuk öğretisinde Çağa ve Kender; TTK’da bu hakkın hapis hakkı olduğuna dair bir ifadeye rastlanmadığını, eşyayı sattırmak hakkı bulunmamasını, teminat gösterilerek hakkın bertaraf edilememesini, hakkın kullanılabilmesi için alacağın vadesinin gelmiş olması gerektiğini belirterek hakkın rehin hakkı olduğunu hapis hakkı olmadığını söyler. Çağa bir yanda 1077. madde ile taşıyana rehin hakkı tanınırken diğer yandan 1069/II ile aynı anda ifa prensibinin benimsenmiş olmasını eleştirmektedir (Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 239 vd.). Tekil, Okay ve Akıncı ise burada bir hapis hakkından bahseder. (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, ss. 473 vd.; Okay, s. 166; Tekil, Deniz Hukuku, s. 306; Tekil Navlun, ss. 64, 65).

değerlendirildiğinde, 1069. maddede yazılı alacaklar için teminat gösterilmesi halinde dahi taşıyanın teslim zorlanamayacağı sonucuna ulaşmak gerekir.

Taşıyanın bu alacaklarını talep edeceği kişi esasen sözleşmenin diğer tarafı taşıyandır, ancak TTK m.1069'a göre eşyayı teslim alan gönderilen navlun ve teferruatından olan tüm masrafları ve sürastarya ücretini sözleşme ve konişmento hükümleri uyarınca taşıyana ödemeye mecburdur. Taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkide konişmentonun esas alınacağını hatırlarsak, eşyayı teslim alan gönderilenin taşıyanın alacaklarından sorumlu olması ve rehin-hapis hakkının gönderilene karşı kullanılabilmesi için durumun konişmentoda belirtilmiş olması gerekir<sup>658</sup>.

TTK m.1081'e göre gönderilenin eşyayı teslim almaması halinde bu haklar taşıyana karşı kullanılır. Bununla birlikte taşıyan, eşyanın gönderilene teslim edilmiş olması durumunda gönderilenden talep edebileceği alacaklarını taşıyandan talep edemese de şayet taşıtan onun zararına zenginleşmişse, bu zenginleşme miktarını talep edebilecektir (TTK m.1079). İkinci olarak eşya teslim edilmemiş ve rehinin paraya çevrilmesi yolu ile de taşıyanın alacağı karşılanamamışsa, taşıyan sözleşmeye dayanarak eksik kalan miktar için taşıyana rücu edebilir (TTK m.1080). Bu sayede gönderilenden alacağını temin edemeyen taşıyanın menfaati taşıtan tarafından karşılanmış olur.

Tasarı'da; TTK 1069, 1070 ve 1077. maddelerindeki şahsi ve aynı teminatlar yerine Medeni Hukuk ilkelerine uygun olarak hapis hakkının (MK m.950 uygulanması kabul edilmiştir<sup>659</sup>).

---

<sup>658</sup> Aynı yönde Erol Ertan, "Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Klozunun Hukuki Sonuçları", **Prof.Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, ss.194-200, ss.195, 197, 198.

<sup>659</sup> Genel Gerekçe § 184; K. Atamer, Cebri İcra, s. 423.

### III. TAŞITANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

#### A. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğü

Taşıtan kırkambar sözleşmesi uyarınca taşınacak olan eşyayı taşıyana veya temsilcisine teslim eder. Teslim, eşyanın zilyetliğinin taşıyana devridir. Zilyetlik taşıtında kaldığı sürece bir navlun sözleşmesinin ifasından söz edilemeyeceğinden dolayı eşyanın teslim edilmesi gerekir<sup>660</sup>, ancak sözleşmede aksi belirtilmedikçe, taşıyan, taşıtanı eşyayı teslim etmeye zorlayamaz, teslim etmeme alacaklı temerrüdünü oluşturur (BK m.90)<sup>661</sup>. Eşyanın taşıyana tesliminin sözleşmede, taşıtanın yükümlülüğü olarak düzenlenmesi halinde ise, hem alacaklı hem borçlu temerrüdü oluşturur<sup>662</sup>. Bir görüşe göre navlun çoğunlukla gönderilen tarafından ödendiğinden, taşıtanın asli edim yükümü navlun ödemek değil, eşyayı teslim etmektir<sup>663</sup>. Gönderilenin ancak eşyayı teslim almasıyla navlun ödeme yükümlülüğü altına girdiğini göz önünde bulundurduğumuzda bu görüşe katılmak mümkün değildir.

Taşıtan tarafından taşınmak üzere teslim edilen eşyanın, ambalaj ve/veya paketinin gönderilen ülke mevzuatına aykırı olması nedeniyle, gönderilene teslimin gerçekleşmemesinden taşıtan sorumlu olmalıdır. Aynı şekilde konişmento, fatura ve diğer belgelerin gönderilene ulaştırılması da sözleşmede aksi belirtilmemişse taşıtanın yükümlülüğündedir. Bu nedenle taşıtan, eşyayı teslim etmeden önce gönderdiği ülkenin mevzuatına uygun paketlemeyi yapmalı, gerekli işlemleri gerçekleştirmelidir.

Teslim edilecek eşya sözleşmede belirlenmiş olan eşyadır, ancak taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak şartıyla, aynı varma limanı için gemiye başka eşya

---

<sup>660</sup> bkz. Okay, s.2; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 3; Kender, Çetingil, s. 103.

<sup>661</sup> Wüstendörfer, s. 244; Prüssmann 472 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 23; Ülgener, Sürastarya, ss. 18 vd.

<sup>662</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 23, dn. 2.

<sup>663</sup> J. Jantzen, droit Maritime Français, 1925-11 nak. Ülgener, Sürastarya, s. 18.



yükletilebilir, taşıyan bunu kabule mecburdur (TTK m.1022/I)<sup>664</sup>. Bu zorunluluk cinsi ile belirlenmiş eşya için geçerlidir, ferden tayin edilmiş eşyaya uygulanmaz (TTK m.1022/II). Buradaki ferden tayin edilmiş eşya ile kırkambar sözleşmesinin TTK m.1016'daki tanımında yer alan “muayyen eşya” birbirinden farklıdır, dolayısıyla bu hüküm kırkambar sözleşmesine de uygulanır.

Kırkambar sözleşmelerinde yasal bekleme süresi yoktur, taşıtan, kaptanın daveti üzerine eşyayı gecikmeden teslim mecburdur. Bir görüşe göre, TTK m.1046/I'de yer alan davetin geçerli olabilmesi için davet anında geminin yükleme yerinde, yüklemeye hazır şekilde bulundurulması gerekir, aksi takdirde davet hükümsüz sayılır<sup>665</sup>.

Özellikle gemi işleteni olmayan, taşıma organizatörü gibi kişilerle yapılan alt navlun sözleşmesi niteliğindeki kırkambar sözleşmelerinde eşya taşıtanın işyeri, yükleme terminali ya da limanda taşıyana teslim edilir. Eşyanın taşıyana irsaliye ile teslimi karşılığında tesellüm konişmentosu düzenlenebilir ancak uygulamada hiçbir belge verilmemekte ya da FCR (*Forwarders Certificate of Receipt*) adı verilen, eşyanın taşıma işleri organizatörü tarafından teslim alındığını gösteren bir belge düzenlenebilmektedir. Bu belgede eşyanın ne durumda teslim alındığına dair kayıtların açıkça belirtilmesi gerekir.

Görüldüğü gibi yukarıdaki durumda gemi henüz limana gelmeden eşya taşıyana teslim edilmektedir. Bu eşya genellikle gemiden bir ya da iki gün önce limana getirilir. Bu eşyanın (genellikle bir konteyner içindedir) limanda gemiyi beklediği, serbest zamanı aşan, süre için sürastarya ücreti ödenmesi gerekebilir. Hem serbest zamanın hem de sürastarya ücretinin sözleşme ile belirlenmesi önemlidir. Sözleşmede bir hüküm bulunmuyorsa o yerdeki ticari örf-âdete göre ücret tespit edilmelidir.

---

<sup>664</sup> Bu sonuca Medeni Kanununun 2. maddesinden de ulaşmak mümkündür. (Tekil, Deniz Hukuku, s.277)

<sup>665</sup> Sengir, ss. 538-540; Ülgener, Sürastarya, s. 25.

Düzenli hat taşımacılığında eşyanın, kaptanın daveti üzerine değil de geminin limana gelmesinden 1-3 gün önce taşıyana teslim edilse de konteyner gemilerinde yükleme birkaç saat içinde tamamlanabilmektedir. Ancak yükleme ve istif ayrıntılı bir planlamayı gerektirir bu nedenle eşyanın gemi limana gelmeden hazır bulunması önemlidir, taşıtanın, geminin henüz yüklemeye hazır olmadığı itirazı kabul görmemelidir. Bunların yanında taşıyanın, geminin limana gelmesinden makul bir süre önce taşıtana bildirimde bulunarak eşyayı teslim almaya hazır olduğunu belirtmesi gerektiği unutulmamalıdır.

Taşıtanın eşyayı teslim etmemesi durumunda taşıyan yola çıkmadan önce bu durumu taşıtana bildirerek kararlaştırılan navlunun tamamını talep edebilir<sup>666</sup>. Bildirim şekle tâbi değildir (TTK 1046/III, 1034)<sup>667</sup>, ancak bu halde teslim edilmeyen eşyanın yerine yüklediği eşyanın navlunu indirilir (TTK m.1046)<sup>668</sup>. Bunun dışında beklemeye mecbur olmadığı halde bekleyen taşıyan sürastarya ücreti veya herhangi bir tazminat talep edemez. Taşıtan, eşyanın tamamını getirmemiş olsa dahi taşıyan getirilen kısmı kabule mecburdur, ancak eşyanın geri kalanını beklemeye zorlanamaz. Taşıtan bu durumda da tam navlun ödemekle yükümlüdür.

## **B. Eşya ile İlgili Doğru Beyanda Bulunma Yükümlülüğü**

Türk Ticaret Kanunu'nun 1023-1027. maddelerinde taşıtanın bildirimde bulunma yükümlülüğü ve bu yükümlülüğe aykırı davranılmasının bazı sonuçları düzenlenmiştir. 1023. maddeye göre taşıtan ve yükleyen, eşyanın ölçü, sayı, tartı ve markasıyla ilgili doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür. Bu bilgilerin doğru olarak bildirilmesi taşıyanın taşıma ve eşyaya özen gösterme yükümlülüklerini yerine getirmesi bakımından önem arz eder. Taşıyan yükleme araçları bu beyanlara göre belirleyecek, istif bu beyanlara göre yapılacaktır. Diğer yandan bu bilgiler konişmentoda belirtilecek ve karine oluşturacaktır.

---

<sup>666</sup> Ödenen, eşya karşılığı olmayan navluna ölü navlun, *dead freight* denilmektedir. Erguvan s. 35

<sup>667</sup> Tasarı'nın "Yükleme anı" başlıklı 1163 maddenin üçüncü fıkrasında; taşıyanın, geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı şekilde bildirmesi gerekmektedir.

<sup>668</sup> Yrg. 11 HD 19.12.1977 Eriş, s.441.

Taşıtan ile yükleten yukarıda belirtilen hususlardaki yanlış beyanlarından doğan zararlardan taşıyana karşı kusurları olmasa dahi ve TTK m.973/I'de sayılan kişilere karşı ise kusurları varsa sorumludurlar (TTK m.1023). Örneğin bu hususlardaki beyanların doğru olmadığından haberdar olmayan ve konişmentoya geçirilmiş olması nedeniyle gönderilene tazminat ödemek zorunda kalan taşıyan, taşıtan ve yükletenden zararının tazminini talep edebilir, bu kişiler arasında sorumluluk müteselsildir. Yanlış beyanda bulunan yalnızca yükleten ise sorumlu da yalnızca o olur. Yükleten, yanlış beyanda bulunmasında taşıtanın kusuru varsa ona rücu edebilir<sup>669</sup>. Taşıyanın taşıtan ve yükletenden başka kişilere karşı navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu saklıdır. Bu hüküm(TTK m.1023/II) emredicidir (TTK m.1116/II).

Taşıtan ve yükleten eşyanın cins ve mahiyeti hakkındaki beyanlarının doğru olmaması nedeniyle meydana gelecek zararlardan da taşıyan ve TTK m.973/I'de yer alan diğer kişilere karşı sorumludur (TTK m.1024). Taşıtan ve yükletenin bu sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Bu beyanların doğruluğu da taşıyanın taşıma, eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmesi ve navlunun belirlenmesi bakımından önem taşır<sup>670</sup> çünkü, kırkambar sözleşmelerinde çok sayıda taşıtanın eşyasının birbirine zarar vermeyecek şekilde istiflenmesi (özellikle konteyner içine) gerekir. TTK m.1064'de ise taşıtan veya yükletenin konişmentoda kasten eşyanın cins veya değerini yanlış göstermeleri durumunda taşıyanın her türlü sorumluluktan kurtulacağı düzenlenmiştir.

Taşıtan veya yükleten gemiye harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi yasak olan eşyayı yüklemeleri halinde veya yükleme sırasında kanuna vergi, gümrük düzenlemelerine aykırı hareket etmeleri halinde de kusurları varsa sorumludurlar (TTK m.1024/II). Kaptanın rızasıyla hareket etmiş olmaları taşıtan veya yükletenin TTK m. 973/I'de belirtilen kişilere karşı sorumluluktan kurtarmaz.

---

<sup>669</sup> Ergon Çetingil, "Taşıtan ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında", **Vecdi Aral'a Armağan**, 2001, ss. 397- 405, (Yükleme), s. 398.

<sup>670</sup> Çetingil, Yükleme, s. 400.

Taşıyan ve yükleten eşyanın müsadere edilmiş olması durumunda dahi navlunu ödemek zorundadırlar (TTK m.1024/IV). Eşyanın gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye sokması halinde kaptan tehlike yaratan eşyayı karaya çıkarabileceği gibi acil durumlarda denize atılmasına karar verebilir. Bu durumda taşıtanın navlun borcu ortadan kalkmaz ve kendisine tazminat ödenmez<sup>671</sup>.

Kaptanın bilgisi olmadan gizlice yüklenen eşya nedeniyle meydana gelen zararlardan da eşyayı getiren kişi sorumludur. Burada TTK m.1024. maddeye atıf olduğundan sorumluluk kusur sorumluluğudur. Kaptan bu eşyayı karaya çıkarabilir veya eşya gemiyi ya da diğer eşyayı tehlikeye düşürürse denize atırabilir. Kaptanın bunları yapmayıp eşyayı gemide tutması halinde bu eşya ve yolculuk için yükleme yeri ve zamanında benzer yolculuk için talep edilebilecek en yüksek navlunun ödenmesini istemesi mümkündür (TTK m.1025)

Gemiye kaptanın bilgisi olmaksızın tehlikeli eşya getiren taşıtan ve yükletenler de bu eşyanın neden olduğu zararlardan ötürü kusurları olmasa dahi 1026. maddedeki atıf ile 1024. maddeye göre sorumlu olacaklardır. TTK m.1026/I'e göre Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 12. maddesinin A – F bentlerinde yer alan eşya tehlikeli eşyadır<sup>672</sup>. Bunlar dışında genel olarak tehlikeli eşya; gemiyi ya da diğer taşıtanların eşyasına hasar vermeye veya onları yok etmeye

---

<sup>671</sup> Wüstendörfer, 246, nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 29.

<sup>672</sup> Madde 12 -Aşağıda yazılı maddeler bu kanuna göre "Tehlikeli eşya" sayılır:

A) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler:

1 - Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi;

(Paralama veya atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılmıyan ve vurma ve sürtünme karşı, dinitrobenzoldan daha hassas olmıyan maddeler patlama maddesi sayılmaz).

2 - Cephane;

3 - Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri;

4 - Sıkıştırılmış veya sıvık haline getirilmiş gazlar;

5 - Suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazlar çıkaran maddeler;

B) Kendi kendine tutuşan maddeler;

C) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler;

D) Zehirli maddeler;

E) Yakıcı maddeler;

F) Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukardakilere benzer başka maddeler;

G) Hayvan, kereste ve zahire gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler.

Yukarda yazılı eşyanın ticaret gemileriyle taşınması tüzüğüne göre yapılır.

elverişli olan eşyadır<sup>673</sup>. Aslen tehlikeli olmayan fakat bozulma, kokuşma gibi nedenlerle diğer eşyaya zarar verebilecek hale gelen bu nedenle diğerleriyle bir arada istiflenmemesi gereken eşya tehlikeli eşya sınıfına girmez<sup>674</sup>. Kaptan tehlikeli eşyayı herhangi bir şekilde imha edebilir (m.1026/I). Tehlikeli eşyanın gizlice yüklenmediği kaptanın ya da taşıyanın eşyanın tehlikeli eşya olduğunu bilmesi gerektiği şeklindeki bir savunmayla iddia edilemez. Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıtan taşıyan, kaptan veya acentesinin eşyanın tehlikeli niteliğini bildiğini kanıtlamalıdır. Bunu kanıtlarsa taşıtan yanın da eşyayla ilgili kişilere sorumluluktan kurtulmuş olur. Tehlikeli eşyanın kaptanın bilgisi dâhilinde gemiye yüklenmesi durumunda kaptan tehlikeli eşya diğer eşyaya zarar veriyorsa imha edebilir. Bu durumda taşıyan ya da kaptan tehlikeli eşyayı taşıtan veya yükletenin uğradığı zararı tazmin etmek zorunda değildir (TTK m.1026/II), bununla birlikte taşıyan tam navlunu talep edebilir. Şayet taşıyanın bilgisi dâhilinde yüklenen tehlikeli eşya diğer taşıtanların eşyasına zarara verirse bu zararı taşıyan tazmin eder (TTK m.972, 947,1062/I)<sup>675</sup>.

TTK m.1027'ye göre taşıyanın acentesinin bilgisi, TTK'nın 1024, 1025 ve 1026. maddelerindeki hallerde kaptanın bilgisi hükmündedir, kaptan bu durumlarda acentesinin bildiği bir hususu bilmediğini iddia edemez.

Taşıtanın eşyayla ilgili doğru beyanda bulunma yükümlülüğü uluslararası anlaşmalarda düzenlenmiştir. Lahey Kuralları'nın III/5 maddesinde gönderen (*shipper*), eşyanın gönderildiği andaki markasının, sayısının, miktarının ve ağırlığının doğru olarak belirttiğini taşıyana taahhüt etmiş sayılır. Gönderen, bu beyanlardaki yanlışlıklardan dolayı meydana gelecek hasar ve ziyadan sorumlu olacak, bu zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır<sup>676</sup>. Burada taşıyanın sorumsuzluğu yalnızca gönderene karşı olup, gönderen dışındaki kişilere karşı navlun sözleşmesi gereğince var olan sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Buna karşılık eşyayı teslim alan kişi, hasar ve ziyayı yazılı olarak bildirmezse eşya

---

<sup>673</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 29.

<sup>674</sup> Prüssmann 426 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s.29, dn. 26; Çetingil, Yükleme, s. 402.

<sup>675</sup> Çetingil, Yükleme, s. 403.

<sup>676</sup> Kurallar'ın IV/3. maddesinde de gönderenin sorumluluğu kusur sorumluluğu şeklinde düzenlenmiştir.

konişmentoda belirtildiği şekilde teslim edilmiş sayılır. Gizli ayıpların ise üç gün içinde bildirilmesi gerekmektedir (m.III/6).

Hamburg Kuralları'nın XIII maddesine göre, tehlikeli eşyayı bildirmeyen ve gerektiğinde yapılacaklar konusunda taşıyan veya fiili taşıyana bilgi vermeyen gönderen; tehlikeli eşyanın boşaltılmasına, imha edilmesine veya zararsız hale getirilmesine katlanmak zorundadır. Ayrıca gönderen, tehlikeli eşyanın taşınmasından doğan zararlardan taşıyan ve fiili taşıyana karşı sorumludur<sup>677</sup>. Multimodal Konvansiyon'da gönderenin bu yükümlülüğünün ihlalinden doğan sorumluluğu, Hamburg Kuralları'na benzer şekilde düzenlenmiştir<sup>678</sup>.

### C. Gerekli Belgeleri Verme Yükümlülüğü

TTK m.1049'a göre taşıtan, eşyanın taşınması için gerekli olan evrakın tamamını kaptana teslim etmeye mecburdur. Kanunun ifadesine göre belgeler, eşyanın teslimi için öngörülen süre içerisinde teslim edilmelidir. Kırkambar sözleşmelerinde bekleme süresi söz konusu olmadığından bunu en geç eşyanın teslimiyle birlikte verilmesi gerektiği şeklinde anlamak doğru olur<sup>679</sup>. Bu belgelerdeki yolsuzluklar ve gerçeğe uymayan kayıtlardan ileri gelen zararlardan ötürü taşıtan ve yükleten; taşıyan ve yükle ilgili diğer kişilere karşı TTK m.1023 uyarınca sorumludur. Bir görüşe göre eşya ile ilgili belgelerin verilmemesi

---

<sup>677</sup>Hamburg Kuralları'nda gönderenin sorumluluğu hakkında ilkeyi koyan XII. maddeye göre gönderen; kendisinin, adamlarının veya ifa yardımcılarının kusuru olmadıkça taşıyan ve fiili taşıyanın zararlarından veya gemiye gelen zarardan sorumlu tutulamaz. Gönderenin adamları ya da ifa yardımcıları da kendi kusurları nedeniyle meydana gelen zarar ve hasardan sorumludur (m.XII/1). Bu kuralın istisnası tehlikeli maddelerdir.

<sup>678</sup>Gönderen, işleticinin zilyetliğine geçtiği anda, eşyanın genel niteliği, markası, sayısı, ağırlığı, miktarı ve var ise tehlikeli niteliği ile ilgili multimodal taşıma belgesinde yer alan beyanlarının doğru olduğunu taahhüt etmiş sayılır (m.XII/1). Bu beyanların doğru olmamasından dolayı işleticinin uğrayacağı zararları karşılar. Gönderenin sorumluluğu taşıma belgesini devretse dahi devam eder fakat bu durum, işleticinin gönderenden başka kişilere karşı multimodal taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunu sınırlandırmaz. Ayrıca gönderen; kendisinin, adamlarının veya ifa yardımcılarının işlerini ifa ederken kusurları nedeniyle işleticiye vermiş oldukları zararlardan sorumludur (m.XXII/ilk c.). Gönderenin adamları ve ifa yardımcıları da kendi kusur ve ihmallerinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmuşlardır (m.XXII/son c.). Son olarak, tehlikeli eşyayı bildirmeyen ve gerektiğinde yapılacaklar konusunda işleticiye bilgi vermeyen gönderen, tehlikeli eşyanın boşaltılmasına, imha edilmesine veya zararsız hale getirilmesine katlanmak zorundadır. Gönderen, tehlikeli eşyanın taşınmasından doğan zararlardan ötürü işleticiye karşı sorumludur (m.XXIII).

<sup>679</sup> Bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 51.

sözleşmeden dönme hükmündedir<sup>680</sup>. Bir diğer görüşe göre ise belgelerin teslim edilmemesi taşıyanın taşıma borcunu ifa edebilmesi için taşıtan tarafından yapılması gereken bir muameledir ve yerine getirilmemesi alacaklı temerrüdü oluşturur<sup>681</sup>.

Kanımca kırkambar sözleşmesi bakımından ilk görüşün kabulü daha uygun olacaktır. Nitekim taşıyanın yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıtanı beklemesi, diğer taşıtanların menfaatleri de göz önünde bulundurulduğunda mümkün değildir. Ayrıca hat seferi yapan kırkambar taşıyanının ilan edilen sefer tarifesine uyması ve sonraki limanlardan eşyayı zamanında yüklemesi gerekmektedir. Bu nedenle TTK m.1049'daki emredici hükümde yer alan eşyanın taşınması için gerekli evrak, en geç eşyanın teslim edileceği zamanda taşıyana teslim edilmelidir. Taşıyan yükleyeceği eşyaya göre yükleme ve istif planlaması yapacağı için bu sürenin yükleme başlangıcına veya geminin yolculuğa başlamasına kadar uzatmak doğru olmayacaktır. Belgelerin zamanında teslim edilmemesi dönme hükmündedir, taşıyan pişmanlık navlunu olarak tam navlun talep edebilecektir.

### Ç. Navlun Ödeme Yükümlülüğü

Yukarıda da belirttiğimiz gibi navlun (deniz yolu ile eşya taşıma ücreti), kırkambar sözleşmesinin asli unsurlarındandır<sup>682</sup>. Bu asli unsur taşıtanın kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümüdür. Sözleşme ile kararlaştırılmasa dahi bu husus TTK'da açıkça belirtilmiştir TK m.1116 vd.). Navlun ödenmediği durumlarda sözleşme kırkambar sözleşmesi sayılamaz diğer yandan tacir olan taşıyan TTK m.22 uyarınca da navlun talep edebilecektir.

Deniz taşımacılığında taşıtanın ödediği tek ücret navlun değildir. Navlunun yanında; dökümantasyon ücreti, terminal-tahliye ücreti, parsiyel servis ücreti, özet beyan düzenleme ücreti, boşaltma nezaret ücreti, geçici kabul ücreti, konteynerin

---

<sup>680</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 201.

<sup>681</sup> Schelegelberger-Liescke § 591 N.2. nak. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 51.

<sup>682</sup> Ücretsiz yapılan taşımaların TTK m.1016 vd. hükümlerine değil, Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerine tâbi olacağı görüşü için bkz. Sabih Arkan, "Taşıyıcının Ücret Hakkı", **Prof.Dr.Fadıl Sur'un Anısına Armağan**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., No. 522, Ankara, 1983, ss. 339-354, (Ücret Hakkı), s. 339.

limanda dolun ücreti gibi çeşitli ücretlerin ödenmesi söz konusudur. Bu ücretler navlun ücreti içinde alınabileceği gibi, özellikle konteynerin karadaki bir terminalde istifi durumunda, alınan ücret (*Terminal Handling Charge –THC*), navlun dışında ayrıca talep edilebilmektedir. Yukarıda belirtilen navlun dışındaki ücretlerin büyük kısmı daha çok ithalatçı ile ihracatçı arasındaki hukuki ilişkiye göre belirlenir ve onu açıklar. Bu ücretler de navlun gibi eşyanın niteliğine ardiye süresine, liman kurallarına göre değişiklik gösterir.

Gönderilen, eşyayı kabul etmekle bu alacakların borçlusu olur. TTK'nın "Ödeme Mükellefiyetinin Doğumu" başlıklı 1069. maddesinde, gönderilenin taşıyan tarafından taşınan malı teslim almasıyla birlikte navlun ve navlunun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya ücretini, teslim almanın dayandığı sözleşme veya konişmento hükümlerine göre ödemeye mecbur olduğu ve ayrıca kendi adına yapılan gümrük giderleri gibi diğer masrafları da ödemekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Daha önce navlunun gönderilen tarafından ödeneceğinin kararlaştırılmasına rağmen üçüncü kişi gönderilen eşyayı teslim almaz ve navlunu ödemezse, TTK m.1081/I'e göre taşıtan, bu alacakları taşıyana ödemek zorundadır. Bundan başka eşya üzerindeki rehin hakkını kullanarak onu sattıran taşıyanın alacağı karşılanmazsa taşıyan, TTK m.1079'a göre taşıtana rücu edebilir. Bu nedenlerle navlunu ödeyen, gönderilen olsa da taşıtan sözleşme uyarınca taşıyanın eksik kalan alacağını karşılamak zorundadır.

Özetle, navlun borçlusu sözleşmenin tarafı olan taşıtandır, gönderilen konişmentoda belirtilmesi ve eşyayı kabul etmesi şartıyla navlun ödemekle yükümlü olabilir. Gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkide konişmento esas alınacağından konişmentoda bu yükümlülük belirtilmemişse, gönderilen eşyayı teslim alsa dahi bu hareketi dürüst davranma kuralına aykırılık teşkil etmedikçe, navlun ödemeye mecbur tutulamaz. Nitekim konişmento iyiniyetle devralan hâmile karşı, kırkambar sözleşmesinden ileri gelen fakat konişmentoda yer almayan def'iler ileri sürülemez.



Burada devralan hâmilin konişmentonun kırkambar sözleşmesine uygun olduğu yönündeki inancı korunur<sup>683</sup>.

Gönderilen TTK m.1069'a göre eşyayı teslim almakla navlun borçlusu olması eşyayı teslim alma olayına dayandığı için, konişmento alıp verme sözleşmesinin geçersiz olması gönderilenin bu yükümlülüğünü etkilemez<sup>684</sup>. Eşyanın teslim alınması hukuki sonuç doğuran iradi bir eylem, bir hukuki işlem benzeridir<sup>685</sup>. Gönderilenin irade açıklaması o sonuca yönelmese dahi hukuken öngörülen sonuç doğar. Bu nedenle hukuki işlemlere ilişkin kurallar kıyas yoluyla uygulanabilir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1072 ve devamı maddelerinde navlunun tayini için açıklayıcı ve tamamlayıcı yedek hükümler bulunmaktadır. Düzenli hat taşımacılığında navlun önceden taşıyan tarafından belirlendiğinden kırkambar sözleşmeleri açısından bu hükümlerin önemi nispeten azdır<sup>686</sup>. TTK m.1073'e göre navlunun taraflarca belirlenmemiş olması halinde yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir. Navlunun eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerinden tayin edilmesi de mümkündür. Bu durumda tereddüt halinde navlun, eşyanın gönderilene teslim edildiği andaki durumuna göre tespit olunur (TTK m.1074). Taşıyanın eşyanın sayı, ölçü, tartısına ait bilgilerden yalnızca birini konişmentoya yazabileceği, ikisinin ya da tamamının yazılmış olduğu hallerde o eşya için ticaret hayatında kullanılagelen kayıt dışındakilerin yanına neden belirtmeksizin "belli değil" kaydı koyabileceği belirtilmektedir<sup>687</sup>.

Önemli olan kayıt genelde navlun hesabında kullanılandır; şayet taşıyan birinden fazlasını konişmentoya yazarsa bunlardan her biri karine oluşturur<sup>688</sup>. Navlunun tayininde TTK m.1072'ye göre ziyaa uğrayan eşya dikkate alınır, onun için navlun ödenmez. Ayrıca 1071/II. maddedeki istisnai hallerde taşıyana navlun

---

<sup>683</sup> Öztan, s. 37.

<sup>684</sup> Becker,,s 13 dn.41 nak. Yeşilova, ss.50,51, dn. 114.

<sup>685</sup> S. Arkan, Ücret Hakkı, s. 345.

<sup>686</sup> Navlun ödeme yükümlülüğü ve navlun türleri için bkz. Erguvan, ss. 39 vd.; Chuah, s. 195 vd.; D'arcy, Murray, Cleave, ss. 259 vd.

<sup>687</sup> Kender, Çetingil, s. 129.

<sup>688</sup> Bahtiyar, s. 66.

yerine eşya bırakılabilir. Diğer yandan müşterek avarya halleriyle, eşyanın muhafazası, güvenlik altına alınması ve kurtarılması için yapılan masraflar hariç olmak üzere aksi kararlaştırılmadıkça taşıma süresince ortaya çıkacak olağan ve olağan dışı masraflar taşıyana aittir (TTK m.1075/I ve 2).

Çarter sözleşmelerinde navlun çeşitli şekillerde belirlenmekte ödenmekte olmasına rağmen, kırkambar sözleşmesinde genellikle belli bir tarife (*freight tariffs*) üzerinden ve peşin olarak taşıtan veya gönderilen tarafından ödenmektedir<sup>689</sup>; navluna yükleme, istif ve boşaltma masrafları da dâhildir<sup>690</sup>. Bu tarifelerde navlun; eşyanın; cins, ebat ve ağırlıklarına göre belirlenir. Eşyanın hangi sınıfa girdiğine taşıyan karar verir<sup>691</sup>, taşıyanlar ekonomik zorunluluklarla navlun bedelini farklı bir şekilde de belirleyebilmektedirler. Düzenli hat taşımacılığında taşıyanlar sabit müşteri çevresi yaratmak amacıyla kendileriyle sürekli çalışan taşıtanlara belli oranlarda (genelde yüzde 10) indirim uygulamaktadır, aslında bu indirim *primage* adındaki navlun zammıdır<sup>692</sup>.

Düzenli hat taşımacılığında, konferans adı verilen büyük hat taşıyanları tarafından kurulan birlikler (BIMCO, CONEC vd.) navlun ücretlerini belirler düşüşleri önlemeye çalışırlar. Bu taşımacılık türü, sunduğu kolaylıklarının yanında, taşıyanlar açısından önemli ticari riskler de taşır. Önceden belirli tarihlerde ve belirli limanlar arasında eşya taşıyacağını ilan eden taşıyanın talebin azlığı nedeniyle gemiyi tam kapasiteyle kullanamama riski vardır. Bu riski ve karlılığını artırmak amacıyla düzenli hat taşımacılığı yapan taşıyanlar aralarında konferans adı verilen birlikler oluşturmaktadır.

Kısaca iki veya daha fazla düzenli hat taşımacısının tarife, gemi tipi, gemi sayısı, taşıma koşulları gibi konularda anlaşarak, taşıtanlarla bu anlaşma doğrultusunda sözleşmeler yapmak üzere oluşturduğu birliklere konferans adı verilmektedir. İlk olarak 1875 yılında İngiltere-Hindistan hattındaki taşıyanların bir

---

<sup>689</sup> Konişmentoda *freight prepaid* ibaresi bulunmasına karşın navlun borcunun önceden ödenmemiş olabilir ancak yine de bu ibarenin gerçeği yansıtmadığı taşıyan tarafından kanıtlanmalıdır.

<sup>690</sup> Dockray, Thomas, s. 9.

<sup>691</sup> Dockray, Thomas, s. 9; Erguvan, s. 42.

<sup>692</sup> Erguvan, s. 42, 43; Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 216.

araya gelmeleriyle oluşan<sup>693</sup> konferansların eylemleri; fiyat tespiti, arz kısıtlamaları, yıkıcı fiyat uygulamaları gibi rekabet hukuku tarafından korunan hukuki değerleri en ağır şekilde ihlal edecek eylemlerdir<sup>694</sup>. Konferanslar bu yolla kendileriyle sürekli çalışan taşıtanlara indirim yaparak konferansa üye olmayan taşıyanlarla rekabet ederlerken, konferans üyeleri arasındaki rekabeti önlerler; navlun tarifelerini belirlerken genellikle yıl içindeki asgari talep miktarını dikkate alırlar<sup>695</sup>. Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan Düzenli Hat Konferansları İçin Davranış Kodu Konvansiyonu'nun (Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences) 12 vd. maddelerinde navlun tarifelerinin belirlenmesine ilişkin hükümlere yer verilmiştir<sup>696</sup>. Kırkambar sözleşmelerinde özellikle navlunun tespitinde rol oynayan konferans sistemi, daha çok Rekabet Hukuku açısından tartışma konusu olmaktadır<sup>697</sup>. İngiliz Hukuku'nda konferansların eylemlerinin hukuka aykırı olmadığı kabul edilir<sup>698</sup>. Amerika'da da Shipping Act 1916 uyarınca House Comitee on the Merchant and Fisheries (Alexander Comitee)'in hazırladığı raporda konferanslara *anti-trust* yasalarından muafiyet tanınması tavsiye edilmiştir<sup>699</sup>. Avrupa Birliği ise 2008 yılının Ekim ayından itibaren, konferanslara tanıdığı blok muafiyeti kaldırmıştır.

Özetle; navlunun ödeme zamanı ve şekli taraflarca kararlaştırılır, şayet aksi kararlaştırılmamış ise TTK m.1069'a göre eşyanın gönderilene teslimi anında muaccel hale gelir, uygulamada da eşyanın tesliminden önce ordino verilirken navlun

---

<sup>693</sup> Tarihsel gelişim için bkz. Levent Kutoğlu, **Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet**, <http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=tezdeta&Id=76> (15.04.2008), s.10 vd.

<sup>694</sup> Kutoğlu, s. 5.

<sup>695</sup> Dockray Thomas, s. 10. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html> (20.10.2009).

<sup>696</sup> <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html> (20.10.2009)

<sup>697</sup> Avrupa Birliğinde düzenli hat konferansları 1986 yılında Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen 4056/86 sayılı Tüzük ile düzenlenmiştir. Bu Tüzüğün Roma Antlaşmasının ruhuna aykırı olduğu belirtilmektedir. Konuyla ilgili bir diğer grup muafiyeti tüzüğü ise 823/2000 sayılı Tüzüktür. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Kutoğlu, ss. 4 vd., 22 vd.)

Ülkemizde ise düzenli hat konferanslarının faaliyetlerinin 4056 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil ettiği belirtilmektedir. Kutoğlu, s. 65, 66.

Rekabet Kurulu 24.3.2005 tarihli Öneri Kararında İzmir limanında sıkışıklık zammı yapan iki konferans hakkında soruşturma açılmasına izin verilmemiştir (Dosya Sayısı: 2004-4-170, Karar Sayısı: 05-18/201-65). 27.06.2002 tarihli bir diğer Öneri Kararında bazı teşebbüslerin fiyat ve tahsilat uygulamalarını yeknesaklaştırdıkları, tekel yaratmak üzere birleştikleri iddia edilmiş, Kurul tarafından yapılan değerlendirme sonucunda soruşturma açılmasına gerek görülmemiştir.

DosyaSayısı:2002-4-36,KararSayısı:02-41/468-196

<http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/kararlar/karar832.pdf> (02.08.2008)

<sup>698</sup> *Mogul Steamship Co v. McGregor, Grow&Co*(1982) A.C.25 (, s.264).

<sup>699</sup> Schoenbaum, ss. 498, 499.

ve diğler ücretler tahsil edilir, navlun alacağı gönderilenin eşyayı zamanında teslim almaması durumunda da muaccel olur. Bu durumda taşıyan navlun ödenmesini taşıtandan talep edebilir. Tasarı'nın 1197. maddesinde<sup>700</sup> navlunun eşyanın teslimi karşılığında<sup>701</sup> muaccel olacağı hükme bağlanmıştır.

---

<sup>700</sup> 2. Muacceliyeti

MADDE 1197 – (1) Navlun eşyanın teslimi karşılığında ve her halde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur.

<sup>701</sup> Ünán'a göre burada "karşılık" kelimesinin kullanılması hatalıdır, çünkü muacceliyet bir andır. (Ünan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu, s. 582)

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ VE SÖZLEŞMEYE DAYANAN TALEPLERDE SÜRELER

#### I. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ

##### A. Genel Olarak

Sözleşme; taraflarından bir veya ikisinin bir şey verme, yapma ya da yapmama edimlerinden en az birini yerine getirme yükümlülüğü altına girdiği, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulan bir hukuki işlemdir (BK m.1). Kırkambar sözleşmesinde de taşıyan ve taşıyan arasında bir sözleşme ilişkisi ve bu ilişkiden doğan, tarafların yerine getirmekle yükümlü olduğu edimler mevcuttur. Bilindiği gibi borç ve borç ilişkisi doğum anları, kapsamaları, devirleri ve sona ermeleri bakımından farklılık gösterir. Borcu sona erdiren haller Borçlar Kanunu'nda; ifa (m.67 vd.), yenileme (tecdit) (m.113), alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi (m.116), ifanın imkânsızlığı(m.117), takas (m.118) ve zamanaşımı (m.125) ve olarak belirtilmiştir. Bunlar dışında ibra da borcu sona erdirir. Zamanaşımı ise borcu sona erdiren bir neden olarak düzenlenmiş olmasına karşın esasında borcu sona erdirmeyen fakat alacaklı tarafından talep edilebilmesini engelleyen bir durumdur. Hak düşürücü süreye tâbi bir alacak, sürenin dolması ile ortadan kalkar. Bozucu şarta bağlı bir borç da şartın gerçekleşmesi durumunda sona erer (BK m.152/II).

Borç, yukarıda belirtilen durumlarda sona ermekle birlikte borç ilişkisi; kendinden kaynaklanan tüm borçların sona ermesi, tarafların iradesi veya kanundan doğan nedenlerin gerçekleşmesi ile ortadan kalkar. Örneğin borç ilişkisi taraflardan birinin ölümü, eylem ehliyetini yitirmesi, iflas etmesi ya da acze düşmesi, sözleşmeden doğan borçların bir ya da birden fazlasının borçlunun kusuru olmaksızın imkânsızlaşması, sözleşmenin amacının yararsız hale gelmesi, sözleşmenin yerine getirilmesi gereken sürenin dolması gibi hallerde de bir hukuki işleme gerek kalmaksızın sona erer. Borç ilişkisi iradi olarak bir hukuki işlemle de

sona erdirilebilir; fesih, dönme, geri alma ve iptal tek taraflı, bozucu yenilik doğurucu hukuki işlemlerdir. Bunlardan başka ikale sözleşmesi gibi iki taraflı bir hukuki işlem ile veya karar gibi çok taraflı bir hukuki işlemle de borç ilişkisi sonlandırılabilir<sup>702</sup>. Kırkambar sözleşmesi de diğer sözleşmeler gibi tarafların borçlarını gereği gibi ifa etmeleriyle sona erer. Bu nedenle taşımanın gerçekleştirilmesi ve navlunun ödenmesi beklenen sona erme nedenleridir<sup>703</sup>.

Aşağıda kısaca Borçlar Kanunu hükümlerine göre sözleşmenin sona ermesine kısaca değinildikten sonra, Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilen ve konumuz açısından önem taşıyan sona erme nedenleri ayrıntılı olarak ele alınacaktır. Kanunda düzenlenen fesih halleri ve pişmanlık navlununa ilişkin hükümler emredici değildir bu nedenle taraflar belirtilen hallerde kanunen sahip olacakları sözleşmeyi sona erdirmeye haklarından bir, birkaçı ya da tamamını kullanmaktan önceden vazgeçebilecekleri gibi, başka sona erdirmeye nedenleri de kabul edebilirler<sup>704</sup>.

Türk Ticaret Kanunu'nda navlun sözleşmesinin sona ermesi konusunda "cayma" (dönme) kavramının kullanılmasına rağmen sözleşmenin sona ermesinin kural olarak ileriye etkili (*ex nunc*) olduğu görülmektedir. Bu nedenle Türk ve Alman öğretisinde kabul edildiği gibi doğru terim kural olarak cayma değil, fesih olmalıdır<sup>705</sup>, ancak henüz taraflar ifa hazırlıklarına dahi başlamadan sözleşmenin sona erdirilmesi durumunda dönmeden söz edilebilir<sup>706</sup>.

---

<sup>702</sup> Eren, ss. 1209 vd.; Mertol Can, **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1998, s.6 vd.

<sup>703</sup> Bir görüşe göre gönderilen eşyayı kabul etmekle taşıtanın hak ve yetkilerine sahip olur ve o anda kırkambar sözleşmesi sona erer (Zeyneloğlu, s. 35). Kanımca gönderilen eşyayı kabul etse de taşıyanın navlun ve diğer alacaklarını ödemezse taşıyan taşıtana başvurabilecektir. Bu nedenle gönderilen eşyayı kabulü ile sözleşmenin sona erdiğini söylemek doğru olmaz.

<sup>704</sup> Can, Sona Erme, s. 156; Emine Yazıcıoğlu, "Pişmanlık Navlunu", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 8, S. 1-4, 2003, (Pişmanlık Navlunu), ss. 39-60., s. 40

<sup>705</sup> Can, Sona Erme, 151; Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 44; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 488; Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 253 vd.

<sup>706</sup> "(...) tipik bir sürekli sözleşme ilişkisi oluşturan "denizde yük taşıma" (navlun) sözleşmesinde (Seefrachtvertrag), yükü taşıtan, ancak, TY mad. 1040 tarafından, sözleşmenin sürekli ediminin ifasına (icrasına) başlanma anı olarak kabul edilen belirli bir ana kadar sözleşmeden dönebilmekte, gelgelelim, bu andan sonra, "navlun mukavelesi"ni sadece "fesih" edebilmektedir.

Yükü taşıtanın, sürekli edim eylemlerine başlanmış bir sözleşmede, taşıma ücretini (navlunu) kurtaracak bir güç ve etkiyle sözleşmeden dönmesi olanaksızdır. O, ancak sözleşmeyi feshedebilecek ve sözleşmeyi sadece "ex nunc" sona erdiren bu yenilik doğurucu işlemin niteliği gereği, fesih anına

Alman Hukuku'nda hâkim olan fikre göre; feshe ilişkin maddelerde her ne kadar taşıtandan bahsedilmişse de, eşya üzerinde tasarruf yetkisi kimdeyse (konişmentoya göre) fesih yetkisinin de ona ait olması gerekir. Türk Hukuku'nda da bu görüşü savunan yazarlar bulunmaktadır<sup>707</sup>. Okay, dönme hakkının taşıtana ait olduğunu ancak özellikle konişmentonun yükletenin namına veya emrine düzenlenmesi durumunda, konişmento nüshalarının geri alınması kaydıyla, taşıtanın dönme hakkını kullanabileceğini belirtmektedir<sup>708</sup>.

Katıldığım görüşe göreyse, sözleşmeyi sona erdirme hakkının yükletene tanınması için kanuni bir gerekçe bulunmamaktadır, bu hak taşıtana aittir<sup>709</sup>. TTK 1108 ve 1109'da taşıyanın hangi şartlarla konişmento düzenlenmiş olması durumunda eşyayı teslim ve iade edebileceği düzenlenmiştir. Bu maddeler taşıyanın konişmentodan doğan yükümlülükleriyle ilgilidir. Bu nedenle kırkambar/navlun sözleşmesinin sona erdirilmesi konusunda sözleşmenin taraflarının sahip olduğu hakların üçüncü kişilere tanındığı şeklinde yorumlanmamalıdır<sup>710</sup>.

Sözleşmeden dönme ve fesih tek taraflı ve ulaşması gereken bir hukuki işlemdir. Navlun sözleşmelerinde dönme ve feshi düzenleyen maddelerde sözleşmeyi sona erdirmek isteyen tarafın iradesini ne şekilde karşı tarafa iletileceği konusunda bir hüküm bulunmamaktadır. TTK m.20/III'e göre tacirler arasında diğer tarafı temerrüde düşürmek, sözleşmeyi feshetmek ve sözleşmeden dönmek amacıyla yapılacak ihbar ve ihtarların; noter aracılığıyla, iadeli taahhütlü mektupla veya telgrafla yapılması gerekir<sup>711</sup>. Öğretide çoğunluk sözleşmenin ifa edildiği yer -deniz-

---

*dek gerçekleştirilmiş edim eylemlerinin, özel olarak yükleme ve boşaltma eylemlerinin, sürastaryanın ve yolculuğun aşılış bölümünün karşılığını ödeyecektir (TY mad. 1040-1042, 1047, 1083, 1088(46). Bu arada, TY mad. 1085 kuralı, fesih anına dek gerçekleştirilmiş edimlerin ödenecek karşılığını son kertede dikkate ve övgüye değer bir yoldan saptamaktadır. Şöyle ki, "mesafe navlunu" diye nitelenen bu karşılığın saptanmasında, "yalnız aşılış mesafe ile kalan mesafe arasındaki nisbet değil, (fakat) aynı zamanda, vasatı olarak, masraflar, zaman, rizikolar ve zahmetler itibariyle yolculuğun aşılan kısmı ile kalan kısmı arasındaki nisbet dahi gözönünde tutulacaktır". Serozan, Dönme, s. 173.*

<sup>707</sup> bkz. Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 489; Can, Sona Erme, s. 152. Nebiolou H, s. 26; PrüssmannH/Rabe D. §629 C. 2, s. 590; Schaps G./Abraham H.J., § 629, Anm. 3, s. 527 nak. Can, Sona Erme, s. 152.

<sup>708</sup> Okay, s. 243.

<sup>709</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 259 vd.

<sup>710</sup> Aksi görüş için bkz. Can, Sona Erme, s. 184.

<sup>711</sup> Kırkambar sözleşmelerinde taşıtanın tacir olmaması durumunda bu kişinin yapacağı fesih, dönme ve temerrüt ihtar ve ihbarları herhangi bir şekilde tabi değildir.

de dikkate alındığında, bu beyanların şekle bağlı olmasının çıkaracağı zorluklara değinirler<sup>712</sup>. Bu gerekçenin günümüz teknolojik imkânları ve taşıyan ile taşıtanın gemi ile yolculuk yapmamları nedeniyle geçerliliği tartışılır duruma gelmiştir, ayrıca söz konusu ihbar ve ihtarların şekle tabi olmadığı konusunda ticari örf-âdetin yerleşmiş olduğu ve bu nedenle şekle aykırılığın ileri sürülmesinin dürüst davranma kuralına aykırı sayılacağı da emredici hüküm karşısında kabul görmemelidir.

## **B. Sözleşmenin Taraflarca Sona Erdirilmesi**

### **1. Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Taraflarca Sona Erdirilmesi**

Kırkambar sözleşmesinde asıl çözülmesi gereken sorun taşıyanın ne zaman temerrüde düşmüş sayılacağı ve taşıtanın sözleşmeyi sona erdirebileceğidir. Türk Ticaret Kanunu'nda taşıtanın sözleşmeyi sona erdirmesine ilişkin düzenleme yer almasına rağmen, taşıyanın bu hakkına dair özel hükümlere yer verilmemiştir. Bu nedenle taşıyanın sözleşmeyi sona erdirmesi genel hükümlere tabi olacaktır<sup>713</sup>. Taşıyanın haklı neden olmaksızın sözleşmeyi hiç ya da gereği gibi ifa etmemesi durumunda taşıtan TTK m.1235/VII uyarınca gemi alacaklısı hakkına sahip olur.

BK m.74'e göre, süre belirtilmemişse her borç doğduğu anda muaccel olur. Borcun muaccel olması için vade öngörüldüğü durumlarda ise vadenin dolmasıyla borcun muaccel olması veya borçlunun temerrüde düşmüş sayılması söz konusu olabilir (BK m.101/II). Borcun zamanından önce ifası ise taraflar aksini kararlaştırmamışlarsa veya işin icabı erken ifanın kabulüne uygun değilse alacaklı tarafından kabul edilmeyebilir (BK m.80).

Taşıyanın temerrüde düşmüş sayılabilmesi için öncelikle borç muaccel olmalı, gemi hazır olmamalı, geminin hazır olması objektif olarak imkansız olmamalı, kural olarak taşıtan ihtarında bulunmuş olmalı ve son olarak geminin hazır

---

<sup>712</sup> Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu s. 45; Can, Sona Erme, ss. 148, 149; Nebiolou H, s. 26; PrüssmannH/Rabe D. §629 C. 2, s. 590; Schlegelberger F/Liescke, R., § 629, Anm. 5, s. 338 nak. Can, Sona Erme, s. 148.

<sup>713</sup> bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 32-34.



olmaması hukuka aykırı olmalıdır. Sözleşmede kesin vade varsa taşıtan BK m.106'da yer alan haklarını kullanabilir ya da BK m.107'ye göre sözleşmeyi sona erdirebilir ancak düzenli hat taşımacılığında kural olarak kesin ya da belirli vade bulunmamaktadır.

Peki taşıyanın ne zaman temerrüde düşmüş sayılabilir? Uygulamada her ne kadar taşıyan tarafından bir tarife ilan ediliyor ve geminin ilan edilen hareket tarihinden 1-2 gün önce ve taşıtanın eşyasını teslim etmesi isteniyorsa da ilan edilen tüm tarihler tahmini, yaklaşık (*estimate*) olarak verilmektedir. Taşıtan da genellikle bu durumu bilmekte, geminin birkaç gün geç kalması normal olarak görülmektedir. Bu nedenle geminin tarifede ilan edilen tarihte yüklemeye hazır bulunmaması veya eşyanın gönderilene teslim edilmemesi taşıyanı kendiliğinden mütemerrit duruma sokmaz. Belirtmek gerekir ki, geçen sürede taşıyan eşyanın niteliğine göre, onun zarar görmemesi, çürümemesi, kalitesini kaybetmemesi için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Nitekim taşıyanın eşyaya özen yükümlülüğü onu teslim almasıyla başlar.

Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın sözleşmeyi sona erdirebilmesi özellikle yüklemeye önce önem arzeder çünkü kaptanın daveti üzerine eşyayı yüklemeyen taşıtan, bildirim üzerine pişmanlık navlunu ödemek zorunda kalır. Diğer bir deyişle, hem eşyasını taşıtamaz hem de tam navlun öder. Geminin hazır olduğu zaman, kaptanın daveti üzerine yükleme yapılacağı ve yola çıkılacağı belirtilmiş olsa da bu çözüm taşıtanı tamamen taşıyana bağlı kılmaktadır. Borç hemen ifa edilemiyorsa ve ifa edilmesi için bir vade de öngörülmemişse, sorunun dürüst davranma kuralı çerçevesinde çözülmesi gerekir. Şayet taşıyanın yükleme limanında hazır bulunamaması nedeniyle eşyanın taşıtanın umduğu zamanda teslimi mümkün değilse aşağıda inceleyeceğimiz TTK m.1092 dikkate alınabileceği gibi, BK m.358/I'in de göz önünde bulundurulması gerekir. Taşıyanın gemiyi belirlenen tarihte hazır edemeyeceğinin anlaşılması nedeniyle BK m.358/I uyarınca taşıtanın sözleşmeden dönebilmesi mümkün görülmelidir<sup>714</sup>. Kırkambar sözleşmesinde geminin

---

<sup>714</sup> Bu konuda bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, s 33.

ferdileştirilmiyor olması bu görüşü etkilemez nitekim ortalama bir geminin ne kadar sürede yolculuğu tamamlayabileceği aşağı yukarı belirlenebilir.

Taşıyanın boşaltmada ve eşyayı gönderilene teslimde gecikmesi konusunda da aynı şeyler söylenebilir. Tarifede ilan edilen tahmini süreden sapma, taşıtanın katlanmasının beklenemeyeceği kadar uzunsa şartları oluşmuşsa taşıtan, BK m.358/I'e oluşmamışsa BK m.106 ve 107'ye göre sözleşmeyi sona erdirebilir.

Diğer yandan, taşıyanın tarifede ilan edilen tarihten daha önce geminin yüklemeye veya eşyanın teslimine hazır olduğunu bildirmesi durumunda somut olayın özelliklerine göre değerlendirme yapılmalıdır fakat kural olarak taşıtan ifayı kabul etmek zorunda değildir nitekim taşıyan ilan ettiği tarifeye tahmini de olsa bir güven yaratmıştır, taşıtan, yükleten ve gönderilen de tarifeyi göz önünde bulundurarak işlerini düzenlemişlerdir.

Taşıtanın temerrüde düşmesi ise, aksi kararlaştırılmadıkça TTK m.1069'a göre muaccel olan navlunu ihtara rağmen ödememesi durumunda söz konusu olur. Adı geçen maddeye göre, taşıyanın navlun alacağı eşyanın gönderilen tarafından teslim alınmasıyla muaccel hale gelecektir ancak taraflar navlunun eşya taşınmak üzere teslim edilirken, peşin ödeneceğini kesin vade ile kararlaştırmışlarsa, navlun ödenmediği takdirde taşıyan sözleşmeden dönebilir. Olağan vade ya da belirli vadenin söz konusu olduğu durumlarda ise taşıyan gerekli ihtarlarda bulunarak sözleşmeyi sona erdirebilir.

## 2. Taşıtana Tanınan Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı

### a. Taşıtanın Eşyanın Taşıyana Tesliminden veya Yüklemeden Önce Kırkambar Sözleşmesini Sona Erdirmesi

Deniz ticaretinin özelliklerini göz önünde bulunduran kanun koyucu taşıtana pişmanlık navlunu ödeyerek sözleşmeyi sona erdirme imkânı tanımıştır<sup>715</sup>, bunun kullanılması için geçerli bir nedenin varlığı aranmaz, tamamen keyfi nedenlerle kullanılabilir<sup>716</sup>.

Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın yüklemeden önce dönme hakkı Kanun'da düzenlenmemiş olsa da, öğretide, yüklemeden sonra fesih hakkına sahip olan taşıtanın öncesinde de bu hakka sahip olduğunun kabul edilmesi gerektiği, bu boşluğun menfaatler dengesindeki benzerlikten ötürü kısmi çarter sözleşmelerine dair bir hüküm olan TTK m.1045/I/b.1'in kıyasen uygulanmasıyla doldurulabileceği belirtilmektedir<sup>717</sup>. Bazı yazarlar ise kırkambar sözleşmesinde taşıtanın yüklemeden önce sözleşmeyi sona erdirmesi halinde gecikmeye ilişkin hükmün uygulanması gerektiğini, hiç eşya teslim edilmemesinin dönme hükmünde olduğunu<sup>718</sup> ve 1045/I veya 1046. maddenin uygulanmasıyla aynı sonuca varılabileceğine işaret ederler<sup>719</sup>.

Bu konuda ikinci görüşe katılmak uygun olur. Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın yüklemeden önce sözleşmeyi sona erdirmesi 1046. maddede düzenlenmiş, bu halde ödenmesi gereken pişmanlık navlunu da yine aynı maddede belirtilmiştir. Taşıyanın pişmanlık navlunu talep edebilmesi için zorunlu olan bildirim külfeti de, kırkambar sözleşmesine özel olan bu maddede yer almış olup, kısmi çarter sözleşmesine ilişkin m.1045/I/b.2'de bulunmamaktadır. Bu nedenle kırkambar

---

<sup>715</sup> Yazıcıoğlu'na göre; TTK'nın kırkambar sözleşmelerinde pişmanlık navlununa ilişkin hükümleri yetersizdir, boşluklar kanun koyucunun pişmanlık navlunu ödeyerek taşıtanın tek taraflı sözleşmeyi sona erdirmesine ilişkin hükümlerindeki amacı göz önünde bulundurularak, kıyas yoluyla doldurulmalıdır. Pişmanlık navlununa Tasarı'da yer verilmemiştir.

<sup>716</sup> Can, Sona Erme, s. 166; Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 39. Anglo-Amerikan Hukuku'nda pişmanlık navlunu ödeyerek sözleşmeden cayma yetkisi tanınmamıştır (Can, Sona Erme, s. 168; Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 39, dn. 2);

<sup>717</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 279; Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 47. Okay, s. 246.

<sup>718</sup> İzveren, Franko, Çalık, s. 200.

<sup>719</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 501; Can, Sona Erme, ss. 195 vd.

sözleşmesinde taşıtanın eşyanın tesliminden veya yüklenmesinden önce sözleşmeyi sona erdirmesi konusunda TTK'nın 1046. maddesinin uygulanması gerekir.

Yukarıda da incelendiği gibi kırkambar sözleşmesinde, yükleme için bekleme süresi bulunmaz, taşıtan eşyayı, kaptanın daveti üzerine gecikmeden yüklemek zorundadır (TTK m.1046/I) aksi takdirde taşıyan onu beklemeye mecbur olmadığı gibi yola çıkmadan taşıtana bildirmesi şartıyla tam navlunu talep edebilir (TTK m.1046/III). Geciken taşıtanın eşyası yerine başka bir eşya yüklemişse yüklenen eşyanın navlununu indirir (TTK m.1046/II)<sup>720</sup>.

Düzenli hat taşımacılığında; özellikle taşıma işleri organizatörünün taşıyan olduğu kırkambar sözleşmesinde, eşyanın gemi henüz limana gelmeden taşıyanın acentesine teslim edildiği dikkate alındığında 1046. maddenin, eşyanın hiç teslim edilmemesi ve teslim edilmesine rağmen yüklemeden önce geri alınması durumlarında uygulanabileceği görülür<sup>721</sup>. Taşıtan eşyayı taşıyanın temsilcisine teslim etmeden önce sözleşmeden döndüğünü bildirir ya da teslim ettikten sonra eşyanın iadesini talep ederse açık olarak sözleşmeyi sona erdirmiş olur. Bu hallerde de taşıtanın pişmanlık navlunu talep edebilmesi için ayrıca bildirimde bulunması gerekir<sup>722</sup>. Taşıyanın yapacağı bildirim 1034. madde uyarınca herhangi bir şekle tâbi değildir ancak, taşıtan ihbarı aldığını tevsik etmekten kaçınırsa taşıyan, masrafi taşıtana ait olmak üzere bu ihbarın noterce tespitini sağlayabilir.

Taşıtanın ödeyeceği pişmanlık navlunu, yüklenmeyen eşya yerine başka eşya yüklenmemişse tam navlundur. Taşıyanın, eşyanın teslim edilmemesi nedeniyle tasarruf ettiği giderler, eşyayı zamanında teslim etmeyen taşıtanın ödeyeceği navluna

---

<sup>720</sup> Aynı şekilde İngiliz Hukuku'nda da eşyayı teslim yüklemeyen ya da eksik yükleyen taşıtan (*shipper*) yüklenmediği eşya için de tam navlunu (*dead freight*) ödemek zorundadır. Ancak taşıyan o eşya yerine yüklediği başka taşıtanın eşyasının navlununu tam navlundan indirerek eşyayı yüklemeyen taşıtandan talepte bulunabilir. (Cf. Total Transport Corporation of Panama v. Amoco Transport co; The Altus (1985) 1 Lloyd's rep. 423 (D'arcy, Murray, Cleave, s. 263)); Hill, s. 230

<sup>721</sup> Yargıtay'a göre sözleşmede kararlaştırılan başka bir eşyanın yüklenmek istenmesi veya başka bir limanda, başka bir zamanda yüklenmek istenmesi dönme niteliğindedir. Yrg. 11 HD 5.190.2000, 2000/4365 E., 2000/7472 K. nak. Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 46.

<sup>722</sup> Aksi görüşte. Can, Sona Erme, s. 197

mahsup edilmez, çünkü ödenecek olan navlun tazminat niteliğinde değildir<sup>723</sup>. Pişmanlık navlunu belli bir vadeye bağlı değilse, BK m.74 gereğince hemen ifa edilmelidir. Sözleşmede navlunun ödenmesinin vadeye bağlanmış olması pişmanlık navlununun ödenmesinin de vadeye bağlandığı şeklinde yorumlanamaz<sup>724</sup>. Eşya yükleme başlamadan önce taşıyanın acentesine teslim edilmiş ve acente eşyanın iyi halde muhafazası için önlem almış, masraf yapmışsa da bunları taşıyandan ayrıca talep edemez. Nitekim bu giderler eşyaya özen gösterme yükümlülüğü kapsamında yapılmış sayılır.

### **b. Taşıtanın Yüklemeden Sonra Kırkambar Sözleşmesini Feshi**

Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın yüklemeden sonra sözleşmeyi feshi TTK m.1047’de düzenlenmiştir. Aynı Kanunun 1041, 1045, 1069 ve 1070. maddelerine atıf yapan bu hükmü şu şekilde açıklayabiliriz:

Kırkambar sözleşmesinde eşya yüklendikten sonra taşıtan; TTK m.1045/I/b.2’ye<sup>725</sup> yapılan atıf dolayısıyla<sup>726</sup>; eşyanın boşaltılması yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya neden olmayacaksa sözleşmeyi feshedebilir. Eğer eşyanın boşaltılması yolculuğun gecikmesine neden olacaksa diğer taşıtanların tamamının muvafakati ile fesih hakkını kullanabilir ve eşyanın boşaltılmasını isteyebilir<sup>727</sup>. Bu şartlarla sözleşme feshedildiğinde taşıyan; tam navlun (m.1047), boşaltmadan doğan masraflar, zarar ve zıyan (m.1045/I/b.2’ye yapılan atıf dolayısıyla), navlun teferruatından olan bütün masraflar, sürastarya ücreti, taşıtan hesabına ödenmiş gümrük resmi ve başka masraflar ve taşıtana düşen diğer bütün

<sup>723</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 51.

<sup>724</sup> Can, Sona Erme, ss. 178, 179.

<sup>725</sup> TTK m.1047’de; 1045. maddenin ikinci bendinin birinci fıkrasına gönderme yapılmaktaysa da bunu 1045. maddenin birinci fıkrasının ikinci bendi olarak anlamak gerekir. Aynı yönde Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 279; Can, Sona Erme, s. 198, dn. 473.

<sup>726</sup> Burada 1047. maddenin 1045/I/b.2’ye atıf yapması ve atıf yapılan bu bendin m.1040 ve 1041’de belirtilen hallerdeki boşaltmayı düzenlemesi nedeniyle 1040 ve 1041’in de göz önünde bulundurulması gerekmez. Aksi takdirde örneğin 1040. madde gereğince navlunun yarısının pişmanlık navlunu olarak ödenmesi gerekir ki bu tam navlunun ödeneceğini öngören m.1047’ye ters düşer. Ayrıca böyle gereklilik olsaydı 1047. maddede özel olarak 1041/III. maddenin uygulanacağından söz edilmezdi.

<sup>727</sup> Eşyanın gemiden çıkarılmasını talep edebilmesi için öngörülmüş şartlar aynı zamanda yüklemeden sonra fesih hakkını kullanabilmenin şartlarıdır. Wüstendörfer, s. 364 nak. Çağa, Kender, 2. Cilt. 280; Can, Sona Erme, s. 198.

borçlar ödenmedikçe (m.1069) ve m.1070’de sayılan alacakları tediye veya temin edilmedikçe eşyayı taşıtana teslim zorlanamaz.

Kanımca 1047. maddede m.1041/III’e yapılan atıf yalnızca yolculuk başlamamışsa uygulanabilir<sup>728</sup>. Nitekim adı geçen fıkrada taşıyanın eşyayı gemiden çıkarmak için yolculuğu değiştirmeye veya bir limana uğramaya mecbur olmadığı belirtilmektedir. Yolculuk başlamışsa zaten taşıyan yolculuğu değiştirmeye veya bir limana uğramaya mecbur tutulması söz konusu olamaz. Dolayısıyla henüz yolculuk başlamamışsa ve yukarıdaki şartlar gerçekleşmişse, taşıyan eşyayı teslim etmek zorundadır.

Yüklemeden sonra fakat yolculuk başlamadan önce taşıtanın sözleşmeyi feshetmesi durumunda, yerine yüklenen eşyanın navlununun pişmanlık navlunundan (tam navlunu) indirilip indirilmeyeceği konusunda açık bir hüküm yoktur. Öğretide, Kanunun 1047. maddesinde m.1045/I/b.2’ye yapılan atıf nedeniyle sonradan yüklenen eşyanın navlununun pişmanlık navlunundan indirilmesi gerektiği belirtilmektedir<sup>729</sup>. Sorun, pişmanlık navlununun hukuki niteliği ile çözümlenebilir<sup>730</sup>. Pişmanlık navlunu; navlun, tazminat<sup>731</sup>, pişmanlık akçesi<sup>732</sup>, cezai şart, dönme cezası (ifayı engelleyen cezai şart)<sup>733</sup> niteliğinde olduğunu söyleyen değişik görüşler bulunmaktadır<sup>734</sup>. Kanımca pişmanlık navlunu daha çok dönme cezasına benzetmektedir<sup>735</sup>. Bu nedenle kanunda açıkça indirimden söz

---

<sup>728</sup> Aynı görüşte, Can, Sona Erme, s. 198

<sup>729</sup> Can, Sona Erme, s. 198.

<sup>730</sup> Tasarı’da Pişmanlık navlununa yer verilmemiştir. 1158. madde ile borçlar hukuku ilkelerine uyan ve zararın ispatına ilişkin kural getirilmiştir (Genel Gereğe) Tasarı 1158’de “fesih tazminatı” ibaresi yer almaktadır.

<sup>731</sup> Zeyneloğlu, s. 86; Turgut Kalpsüz, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1)”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, Sayı: 4, Ağustos 2005 (Açıklamalar), s. 39.

<sup>732</sup> Çağa, Kender, s. 276; Erguvan s. 65; Serozan, pişmanlık navlununu gerçek anlamda bir pişmanlık akçası (*Reugeld*) olarak görmemektedir. Yazara göre bu, sözleşmeyi iradi olarak çözebilme ayrıcalığı karşılığında karşı tarafın gönlünü alıcı bir bedeldir (*Abfindungssumme*) (Serozan, Dönme, s.214, dn.32).

<sup>733</sup> Can, Sona Erme, , s.177, 178; Yazıcıoğlu, Pişmanlık Navlunu, s. 43.

<sup>734</sup> Bu görüşler ve eleştirileri için bkz. Can, Sona Erme, ss. 172-178; Erguvan, s. 62 vd.

<sup>735</sup> BK m.158/III’de düzenlenen dönme cezasında sözleşmenin taraflarından biri, dönme cezasını ödeyerek sözleşmeden tek tarafı olarak dönme hakkını saklı tutmaktadır.

Öğretideki hâkim görüşe göre dönme cezası teknik anlamda bir cezai şart değildir, aralarında fark olsa da daha çok pişmanlık akçesine benzetmektedir. Cezai şart, asıl alacağın kuvvetlendirilmesini

edilmediğine göre, sözleşmeyle de kararlaştırılmamışsa indirim gitmek zorunlu değildir.

### **c. Taşıtanın Yolculuk Başladıktan Sonra Kırkambar Sözleşmesini Feshi**

Taşıtanın yolculuk başladıktan sonra fesih hakkını kullanabilmesi Kanunda açık olarak düzenlenmemiş olsa da, TTK'nın 1047. maddesinin buna olanak tanıdığı söylenebilir<sup>736</sup>. Nitekim adı geçen maddede aynı Kanununun 1070 ve 1041/III. maddelerine yapılan atıflar böylelikle anlam kazanır. Taşıtanın yolculuk başladıktan sonra kırkambar sözleşmesini feshetmesi, düzenli hat taşımacılığında özellikle eşyanın istifi göz önünde bulundurulduğunda pek mümkün gözükmemektedir ancak, gemi boşaltma limanından önce planlanmış yolculukta yer alan başka bir limana daha uğrayacaksa bu mümkün olabilecektir. Nitekim m.1047'de m.1041/III'e yapılan atıf nedeniyle taşıyan hiçbir şekilde rotasını değiştirmeye başka bir limana uğramaya zorlanamaz<sup>737</sup>. Bunun yanında taşıtan, tam navlunu, taşıyanın m.1047'de belirtilen diğer alacaklarını özellikle de m.1070'e yapılan atıf dolayısıyla; kurtarma-yardım, müşterek avarya, deniz ödücü gibi yolculuktan doğan masrafları ödemek zorundadır. Bu durumda da o limanda indirilen eşya yerine başka bir eşya yüklenirse yüklenen eşyanın navlunu pişmanlık navlunundan indirilmez.

---

sağladığı; böylelikle alacağı teminat altına alarak, borçlunun asli edimi ifa etmesini temin ettiği halde; dönme cezasında borçlunun asli edimi ifasının sağlanması (ifayı güçlendirici işlev) söz konusu değildir. Aksine dönme cezası borçluya dilerse cezayı ödeyerek sözleşmeden dönme imkânı tanımaktadır. Bu durum alacaklının değil borçlunun lehinedir. (Eren, s.1138; Kılıçoğlu, ss. 596, 597; Tekinay ve diğerleri, s.471. Serozan, Dönme, s.221).

<sup>736</sup> bkz. Can, Sona Erme, s. 198.

<sup>737</sup> bkz. Erguvan, s.80; İzveren, Franko, Çalık, s. 200; Can, Sona Erme, s. 199.

### **3. Sözleşmenin İki Tarafına da Tanınan Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı**

#### **a. TTK m.1083 ve m.1088'e Göre Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı**

Yolculuk başlamadan önce ortaya çıkan ve TTK m.1083'de belirtilen ve benzeri hallerde<sup>738</sup> taraflardan her biri tazminat ödemek zorunda kalmaksızın sözleşmeyi sona erdirmeye hakkına sahiptir<sup>739</sup>. Yolculuk başladıktan sonra ise taraflar yine bu hakka sahip olmakla beraber, TTK m.1088'de belirtilen koşullara uymak zorundadırlar. Örneğin, m.1088/V'e göre taşıtan yolculuğun aşılma kısmı için 1084 ve 1085. maddelere göre mesafe navlunu ödemek zorundadır. Bunun yanında m.1096/I/b.1'e göre kırkambar sözleşmesinde taraflar, m.1083 ve 1088'deki süreleri beklemeden sözleşmeyi sona erdirebilirler. TTK m.1083'de sayılan haller şu şekilde sıralanabilir:

- a. Gemiye ambargo konması veya devlet ya da yabancı devlet hizmeti için el konması,
- b. varma yeri ülkesiyle ticaretin yasaklanması,
- c. yükleme veya varma limanının abluka altına alınması,
- ç. sözleşme gereğince taşınacak eşyanın, yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin yasaklanması,
- d. diğer bir kamu tasarrufu ile geminin yola çıkmasının veya yolculuğun yapılmasının veyahut eşyanın taşınmasının yasaklanması.

Yukarıda sayılan hallerde charter sözleşmesinin tarafları, kamu tasarrufundan kaynaklanan engelin, ancak mevcut ihtimallere göre az zamanda ortadan kalkmayacağı anlaşıldığı takdirde sözleşmeyi feshedebilirlerken (TTK m.1083/I/b.1/son c.); kırkambar sözleşmesinde taraflar engel çıktığı anda, engelin ne

---

<sup>738</sup>Maddedeki sayım sınırlayıcı olmadığından, benzer durumlarda da taraflar fesih hakkına sahiptir (bkz. Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 256).

<sup>739</sup>Söz konusu hak süresiz feshi ihbar hakkıdır (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s.489; Çağa, Kender, 2. Cilt, s.258).



kadar süreceğine bakılmaksızın sözleşmeyi feshedebilir (TTK m.1096/I/b.1). TTK m.1096/I'de yer alan *parça mallara dair* navlun mukavelesi kırkambar sözleşmesini ifade eder (bkz. TTK m.1016). Öyleyse m.1083/I/b.1'e göre tarafların tazminat ödemeksizin sözleşmeyi feshedebilmeleri için; henüz yolculuğun başlamamış olması ve ilgili bentte sayılan durumlardan birinin ortaya çıkmış olması yeterlidir. TTK m.1083/I/b.2'ye göreyse yolculuk başlamadan önce bir savaş çıktığı için geminin veya sözleşme gereğince taşınacak eşyanın veyahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt ve müsadere tehlikesine maruz kalması durumunda taraflardan her biri tazminat ödemeksizin sözleşmeyi feshedebilirler, ancak nedenin ortaya çıkmasında kusurlu olan taraf<sup>740</sup>, ya da nedenin sözleşmeden önce var olduğunu bilen taraf<sup>741</sup> bu maddeye dayanarak tazminat ödemeksizin sözleşmeyi feshedemez.

Kırkambar sözleşmesi bakımından yukarıda sayılan; gemiye ambargo konması veya devlet ya da yabancı devlet hizmeti için el konması ve geminin serbest sayılmaması gibi hallerde eşya yüklenmemişse veya ambargo ya da el konmasına rağmen gemiden çıkartılma imkânı varsa ve taşıyan eşyayı başka bir gemi ile taşıyabilecek durumdaysa sözleşmeyi sona erdirmesi kabul edilmemelidir<sup>742</sup>.

Yukarıdaki engeller eşyaya ilişkin ise taşıtan TTK m.1022'deki hakkını kullanarak başka eşyanın taşınmasını talep edebilir. Bu durumda taşıyan sözleşmeyi sona erdiremeyecektir (TTK m.1083/II).

Yukarıda sayılan nedenlerle gemi eşyayı aldıktan sonra yolculuğa başlayamadan yüklenme limanında kalır veya yolculuğa başladıktan sonra bir ara veya barınma limanında kalmaya mecbur olursa bu limanlarda kalma masrafları; müşterek avarya olup olmadıklarına, fesih ihbarının yapılacağına veya sözleşmenin ifa edileceğine bakılmaksızın gemi, navlun ve yük arasında müşterek avarya esaslarına göre paylaşılır. TTK m.1089'un son cümlesine göre aynı kanunun 1190. maddesinin 1., 2., 3. ve 5. bentlerindeki masraflar, kalma masraflarından sayılır,

---

<sup>740</sup> Okay, s. 248.

<sup>741</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 488.

<sup>742</sup> bkz. aynı yönde Okay, s. 249.

fakat giriş çıkış masrafları, engel nedeniyle bir barınma limanına girilmiş olması halinde kalma masraflarına eklenir.

### **b. TTK m.1092'ye Göre Sözleşmeyi Sona Erdirme Hakkı**

Türk Ticaret Kanunu'nun 1092. maddesine göre, aynı Kanunun 1083-1090. maddelerinde belirtilen haller dışında yolculuk başlamadan önce ya da başladıktan sonra meydana gelen doğa olayları ve umulmayan haller dışında hiçbir durumun tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemeyeceği ifade edilmiştir. Bir başka deyişle, kırkambar sözleşmesinde tarafların hak ve yükümlülüklerini etkileyebilecek doğa olayları ve umulmayan haller 1083-1090. maddelerde belirtilenlerdir, ancak kanun koyucu aynı maddede bir istisna getirerek, sözleşmenin “belli gayesi”nin kaybolmuş olduğu hallerde tarafların yükümlülüklerinin değişebileceğini düzenlemiştir.

TTK m.1092'ye göre taşıtan umulmayan bir hal yüzünden ortaya çıkan gecikmenin mevcut olasılıklara göre uzun süreceğinin anlaşılması durumunda gemiye yüklenmiş olan eşyayı risk ve masrafı kendisine ait olmak ve diğer taşıtanların da muvafakatlerini almak (TTK m.1096/I/b.3) koşuluyla zamanında yeniden yüklemek üzere boşaltabilir bu durumda taşıyana teminat göstermesi gerekir. Bu hakkını kullanan taşıtan, boşaltma nedeniyle ortaya çıkan zararları karşılamak ve eşyayı tekrar yüklemese dahi navlunun tamamını ödemek zorundadır. Taşıtan, yeniden yüklemek üzere eşyayı boşaltma hakkını sözleşmenin ifası süresince ortaya çıkan her gecikmede kullanabilir.

Bir görüşe göre; TTK m.1092'nin uygulanmasında tarafların sözleşmeyi yaparken var olan saikleri dikkate alınmalıdır. Örneğin taşıtan yapmış olduğu deniz aşırı satış sözleşmesinin ifası amacıyla navlun sözleşmesi yapmış ancak satım sözleşmesi sona ermişse veya taşıyanın katlanacağı masraflar alacağı navlunu aşmışsa taraflar ayrı ayrı tazminat ödemediği sözleşmeyi sona erdirebilirler<sup>743</sup>.

---

<sup>743</sup> Can, Sona Erme, ss. 145–148.

Kanımca, burada dikkat edilmesi gereken bir nokta; 1092. maddenin sözleşmenin belli gayesinin gecikme nedeniyle ortadan kalkması durumunda tarafların yükümlülüklerinin değişebilmesine imkân tanımış olmasıdır. Gecikme nedeniyle ortadan kalkan, sözleşmenin objektif amacı olmalıdır. Bu nedenle örneğin gecikme yüzünden eşyanın teslimi kararlaştırılan ve arzu edilen süreyi aşacaksa ve bu nedenle taşıtan bakımından eşyanın taşınması ve teslimi anlamını yitirecek<sup>744</sup>, taşıyan açısından ise amaçladığı navlun ücretini almak (esasinda kazanç sağlamak) mümkün olmayacaksa ya da geminin o limana kadar yol alması almamasından daha zararlı olacaksa m.1092 uyarınca taraflar yükümlülüklerinden kurtulabilir. İstisnai bir madde hükmünün dar yorumlanması gerekir. Bu nedenle sözleşmenin belli gayesinin ancak gecikme nedeniyle ortadan kalktığı hallerde TTK m.1092. maddeye başvurulabilir. Yolculuğun uzamasına neden olmayan fakat sözleşmenin belli gayesini ortadan kaldıran ya da tarafların sözleşmeden bekledikleri subjektif amaçlarını ortadan kaldıran hallerde genel hükümlere göre çözüm bulunabilir<sup>745</sup>. Sözleşmenin belli gayesini ortadan kaldıran diğer durumlarda ise, örneğin ekonomik kriz, navlun ücretinin belirlendiği para birimindeki aşırı değişiklik, yakıt fiyatlarının artması vd. nedenlerde 1092. maddeye dayanılmaz fakat genel hükümler uyarınca sözleşme sona erdirilebilir<sup>746</sup>.

### **c. Geminin Yolculuk Sırasında Tamir Gerektirmesinin Kırkambar Sözleşmesinin Sona Ermesine Etkisi**

TTK m.1093'e göre geminin yolculuk sırasında tamiri gerekirse taşıtan eşyanın tamamının ya da bir kısmının bir daha yüklenmemek üzere boşaltılmasını talep edebileceği<sup>747</sup> gibi, geminin tamirinin bitmesini de bekleyebilir. Eşyayı almayı tercih eden taşıtan, TTK m.1096/I/b.4 uyarınca ancak bu eşya tamir sırasında zaten boşaltılmışsa tam navlunu ve m.1093'de belirtilen diğer alacakları ödemek şartıyla

---

<sup>744</sup> Akıncı yaş meyvenin taşınmasını örnek olarak vermiştir. (Navlun Mukaveleleri, s. 502.

<sup>745</sup> Can, Sona Erme, ss. 137 vd.

<sup>746</sup> TTK m.1092/II kırkambar sözleşmeleri açısından önem taşımaz fakat teorik olarak uygulanması mümkün bu hüküm uyarınca navlun, TTK m.1076'ya göre süre üzerinden ödenecekse ve gecikmenin nedeni bir kamu tasarrufu ise tasarrufun devam ettiği süre için navlun ödenmesi gerekmez.

<sup>747</sup> Maddede geçen "yükün tamamen geri alınması" eşyanın tamamının boşaltılması anlamında değil bir daha yüklenmemek üzere boşaltılması anlamındadır. Can, Sona Erme, s. 163.

teslim alabilir. Navlun süre üzerinden kararlaştırılmışsa, tamirde geçen süre için navlun ödemek gerekmez (m.1093/son c.).

Kırkambar taşıtanı m.1041'den yararlanamayacağı için m.1093'e başvurabilir ancak, kırkambar sözleşmesinde (özellikle tarifeli seferlerde) taşıyan eşyayı başka bir gemiye aktararak yolculuğu makul bir sürede tamamlamalıdır. Geminin tamir gerektirmesinde taşıyanın kusuru yoksa ve başka bir gemiye aktarma yapması da mümkün değilse m.1093 uygulanır. Aksi takdirde taşıyan geç teslimden dolayı sorumlu olacaktır.

### **C. Sözleşmenin Kendiliğinden Sona Ermesi**

#### **1. Geminin Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Zıyainın Kırkambar Sözleşmesinin Sona Ermesine Etkisi**

TTK m.1082/I'de yolculuk başlamadan önce geminin zayi olması veya zayi olmuş sayılması durumunda tarafların birbirine tazminat ödemek zorunda kalmadan sözleşmenin sona ereceği belirtilmiş, bu sonuca yol açacak haller örneklerle sayılmıştır. 1082. madde uyarınca sözleşmenin, tarafların tazminat yükümlülüğü olmaksızın hükümden düşmüş sayılabilmesi için, nedenin ortaya çıkmasında kusurları bulunmamalıdır<sup>748</sup>.

Geminin zıyayı veya zayi olmuş sayılmasını gerektiren bir durumda bunun kırkambar sözleşmesini nasıl etkileyeceğinin tespiti gerekir. Yukarıda da açıklandığı gibi kırkambar sözleşmesini benzer deniz ticareti sözleşmelerinde ve özellikle yolculuk çarteri sözleşmesinden ayıran temel farklılıklardan biri, bu sözleşmede eşyanın deniz yolu ile taşınmasının taahhüt edilmesi, taşımanın hangi gemi ile yapılacağına önem taşımamasıdır. Diğer bir ifade ile taşıyanın sözleşmeden doğan asli edim yükümlülüğünü ifa edeceği gemi, sefere elverişli olması dışında taşıtan

---

<sup>748</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 485; Okay, ss. 251, 252.

BK m.117/II'ye göre de; tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde borçlunun borcunu yerine getirmesi onun kusuru olmaksızın imkânsız hale gelirse ondan borcu yerin getirmesi istenemeyeceği gibi o da alacaklıdan talepte bulunamaz.

açısından önem taşımaz. Bu nedenle kırkambar sözleşmeleri açısından geminin zıyaı veya zayı olmuş sayılması taşıyanın edimini yerine getirmesini engelleyen bir durum değildir. Geminin zayı olması ve o yolculuğu yapmaya uygun başka bir geminin bulunmaması hallerinde 1082. madde kırkambar sözleşmesine de uygulanabilir. Bunun dışında; taşıyanın yapmış olduğu yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin zıyaı ve bununla birlikte navlun fiyatlarının aşırı artışı dolayısıyla taşıyanın bu artışı karşılayamaması veya taşıyanın tek gemisinin zayı olması nedeniyle ekonomik olarak büyük sıkıntı içine girmiş olması sübjektif imkânsızlık nedenleridir. Taraflara kural olarak kırkambar sözleşmesini fesih hakkı vermez.

Bir görüşe göre sözleşmede veya konişmentoda geminin adı belirlenmişse ve 1082/I/b.1 ve 1084 uyarınca sözleşme son bulur. Nitekim m.1028 kırkambar sözleşmelerine de uygulanır ve geminin adının belirlenmiş olması halinde taşıyan eşyayı başka bir gemi ile taşıyamaz. Bununla birlikte konişmentoda ikame klozu da yer alıyorsa taşıyan m.1082 ve 1084'den yararlanamaz ve taşımayı bir başka gemi ile yapmak zorundadır. Kanımca kırkambar sözleşmesinde taşıyanın başka bir gemi ile asli edim yükümlülüğü taşımayı ifa etmesi için mutlaka ikame klozunun bulunmasına gerek yoktur, ikame klozu olmasa da taşıma yükümlülüğü devam eder<sup>749</sup>. Gemi batmış veya herhangi bir nedenle elverişsiz hale gelmiş olsa bile taşıyan ayrıca bir ücret istemeden eşyayı taşımak zorundadır, bu uluslararası bir teamül kuralıdır<sup>750</sup>.

Geminin adının sözleşmede belirtilmesi ile konişmentoda belirtilmesini birbirinden ayırmak gerekir. Geminin adının konişmentoda belirtilmesinin amacı farklıdır ve bunun belirtilmesini isteme hakkı kırkambar sözleşmesinin tarafı olmayan yükletene aittir. Geminin adının kırkambar sözleşmesinde belirtilmiş olması durumunda veya konişmentoda belirtilmesinin taşıyan olan yükleten tarafından talep

---

<sup>749</sup> Geminin zayı olması ve ikame klozunun bulunmamasıyla hükümden düşecek sözleşme çarter sözleşmeleridir bkz. P. Arkan, Geminin Enkaz Haline Gelmesi, s. 31.

Çağa ve Kender taşıyanın başka bir gemi ile taşıma yükümlülüğünü kendi işletmesine ait gemilerle sınırlı görürler (Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 272.)

İkame klozu var ise seçimlik borç söz konusudur (Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 486; Okay, s. 252).

<sup>750</sup> Kender, Çetingil, s.102; Can, Sona Erme, s. 104

edilmesi durumunda kırkambar sözleşmesinin özelliği nedeniyle bunu bir mutlak imkânsızlık olarak görmek doğru olmaz. Taşıyanın bu maddeye dayanarak sözleşmenin son bulunduğunu ileri süremez. Durumdan haberdar edilen taşıtan açıkça sözleşmeyi feshetmedikçe taşıyan taşıma edimini başka bir gemi ile yerine getirmek zorundadır.

Sözleşmenin 1082. madde uyarınca son bulması durumunda taraflar tazminat ödemek zorunda kalmayacakları gibi ödenen navlun iade edilir. Gemi yolculuk başladıktan sonra zayi olmuş ve eşya kurtarılmışsa mesafe navlunu ödenebilir. Kırkambar sözleşmelerinde mümkün görülmesi de sona erme anından önce doğmuş olan alacaklar (zaman üzerine navlun, sürastarya gibi) ödenir<sup>751</sup>. Ayrıca 1094. maddeye göre eşyanın gemiden çıkarma masrafları taşıyan, diğer boşaltma masrafları taşıtan tarafından karşılanır.

## **2. Eşyanın Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Zıyanın Kırkambar Sözleşmesine Etkisi**

Bir görüşe göre umulmayan hal nedeniyle ifanın imkânsızlaşması ve sözleşmenin sona ermesi yalnızca kanunda sayılanlarla sınırlıdır. Sayılanlar dışındaki durumlarda sözleşme sona ermez taraflar borçlarını ifa etmekle yükümlüdürler<sup>752</sup>. Diğer bir görüşe göreyse, Kanunda sayılan ifayı engelleyen umulmayan haller tüketici değildir. Bu görüşü savunan bir kısım yazara göre BK m.117 ve 370<sup>753</sup>; diğerlerine göre ise TTK'da yer alan ve aşağıda inceleyeceğimiz ilgili hükümlerin kıyasen uygulanması gerekir<sup>754</sup>.

---

<sup>751</sup> Göknil, s. 253; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 487.

<sup>752</sup> Lewis W, Das deutsche seerecht (neubearbeitet von Emil Boyens) Bd. II, Leipzig, 1901, §628, s. 279; Schaps, G. /Abraham H.J. § 628 Anm. 4, s. 524, 525 nak. Can, Sona Erme, s. 116 dn 272

<sup>753</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, s. 253; Schelegberger, F. /Liescke Rr. § 628 Anm. 6, s. 335; Wüstendörfer, H. S. 358 nak. Can, Sona Erme, s. 117.

<sup>754</sup> Can, Sona Erme, s. 117; Prüssmann H/ Rabe D, §628, B. 4, s. 586; Capelle, K. H., s. 508, nak. Can, Sona Erme, s. 117.

### **a. Sözleşmede Ferdileştirilmiş Eşyanın Yolculuk Başlamadan Önce Umulmayan Bir Nedenle Zayi Olması**

Yolculuk başlamadan önce umulmayan bir nedenle eşyanın zayi olması durumunda sözleşmenin akıbeti ve tarafların sorumlulukları Türk Ticaret Kanunu'nun 1082. maddesinin birinci fıkrasının ikinci ve üçüncü bentleri ile aynı maddenin ikinci fıkrasında düzenlenmiştir.

Sözleşmede eşyanın ferdileştirildiği, somut olarak gösterilmiş olduğu durumlarda, bu eşyanın yolculuk başlamadan önce umulmayan bir hal nedeniyle tamamen zayi olması halinde sözleşme kendiliğinden sona erer. Bu durumda taraflar birbirlerine tazminat ödemek zorunda değildir. Görüldüğü gibi kanun koyucu ferdileştirilmiş eşyanın taşınmasını konu alan sözleşmelerin bu eşyanın zıyı ile sona ereceğini düzenlemiştir. Burada bahsi geçen muayyen eşya kırkambar sözleşmesinin tanımında (TTK m.1016) geçen muayyen eşya ile aynı anlamda kullanılmamıştır. Bu durumda, yani sözleşmede belirlenmiş parça eşyanın gerek taşıtanın, gerekse taşıyanın zilyetliğindeyken, ancak yolculuk başlamadan önce umulmayan bir hal nedeniyle tamamen zayi olması halinde taşıtan o sözleşmeye dayanarak başka bir eşyanın taşınmasını talep edemeyecektir (TTK m.1082/I/b. 2). Yerine bir eşyanın taşınması yeni bir kırkambar sözleşmesinin konusunu oluşturur<sup>755</sup>.

Sözleşmede ferdileştirilmiş eşyanın umulmayan bir nedenle yolculuk başlamadan önce kısmen zayi olması durumunda Türk Ticaret Kanunu'nun 1090. maddesinde yer alan düzenleme uygulanır, ancak kırkambar sözleşmelerinde taşıtan adı geçen maddede yer alan fesih hakkını kullanamayacağı için (TTK m.1096/I/b.2) geriye kalan tek hakkı taşıyanla anlaşarak zayi olan eşya yerine yenisini yüklemektir, ancak bu durumda taşıyanın durumu güçleştirilmemelidir, bu hakkını kullanmak istediğini bir an önce taşıyana bildirmeli, yüklemeyi en kısa zamanda bitirmeli, yüklemenin fazla masraflarını üstlenmeli ve taşıyanın bu yükleme nedeniyle oluşan zararını karşılamalıdır (TTK m.1090/I). Bu hakkını kullanmayan taşıtan zayi olan kısım için tam navlun öder (TTK m.1090/II/c.1). Eşyanın taşınması savaş, ithalat ya

---

<sup>755</sup> Bkz. Can, Sona Erme, s. 107

da ihracat yasağı veya diğer bir amme tasarrufu nedeniyle serbest değilse taşıtan eşyanın serbest olmayan kısmını gemiden çıkarıp almak zorundadır (TTK m.1090/II/c.2).

### **b. Sözleşmede Ferdileştirilmemiş Eşyanın Taşıyana Teslim Edildikten ve Yolculuk Başlamadan Önce Umulmayan Bir Nedenle Tamamen Zayi Olması**

Sözleşmede ferdileştirilmemiş eşya, taşıyana teslim edildikten sonra fakat yolculuk başlamadan önce umulmayan bir nedenle tamamen zayi olursa kırkambar sözleşmesi hükümden düşer (TTK m.1082/III). Bu durumda taraflar birbirlerine tazminat ödemek zorunda değildir. Maddede kaptana teslimden söz edilmekteyse de bunu taşıyan, kaptan veya taşıyanın bir başka temsilcisi olarak anlamak gerekir<sup>756</sup>, fakat böyle bir durumda geminin beklemesine yol açmayacak şekilde taşıtan yükleme yerine kadarki taşıma masrafı kendisine ait olmak üzere başka bir eşyanın taşınmasını talep edebilir, taşıyan durumunu ağırlaştırmadıkça eşyanın yüklenmesini ve taşımayı kabul etmek zorundadır (TTK m.1022). Bu eşyanın yüklenmesi nedeniyle gemi yolculuğa geç çıkarsa (ki kırkambar sözleşmesinde taşıyan beklemeye mecbur değildir) taşıtan taşıyanın zararlarını karşılar (TTK m.1082/II).

Eşya henüz taşıyana teslim edilmeden zayi olmuşsa sözleşme sona ermez<sup>757</sup>. Taşıtan başka bir eşyayı yüklenmek üzere teslim etmelidir. Aksi takdirde hiç eşya teslim etmemiş sayılır ve tam navlunu öder (TTK m.1046), ancak umulmayan hal nedeniyle eşyanın zayi olmasında taşıyanın kusuru varsa taşıtan navlunu ödemek zorunda olmadığı gibi zararının tazmini talep edebilir.

---

<sup>756</sup> Wüstendörfer, s. 353 nak. Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 486.

<sup>757</sup> Can, Sona Erme, s. 108.



### **c. Eşyanın Yolculuk Başladıktan Sonra Umulmayan Bir Hal Nedeniyle Kısmen veya Tamamen Zayi Olması**

Eşya yolculuk başladıktan sonra umulmayan bir hal nedeniyle kısmen zayi olur da taşıyan zayi olan kısmı varma limanı dışında bir limana uğrayıp boşaltır ve bu nedenle gecikse de gecikmese de taşıtan tam navlun ödemek zorundadır (TTK m.1090/III). Burada bahsedilen tam navlun zayi olmamış eşya için ödenecek navlundur. Bu navlundan gecikme nedeniyle indirim yapılamaz. Nitekim Kanunun 1072. maddesine göre (TTK m.1090/son) aksine sözleşme olmadıkça herhangi bir kaza sonucu zayi olan eşya için navlun ödenmez, peşin ödenmişse zayi olan eşya için ödenmiş kısım geri alınır<sup>758</sup>. Zayi olan eşyanın boşaltma masrafları taşıtana aittir (TTK m.1094).

Tamamen zayi olması durumunda m.1087'ye göre taraflar birbirlerine tazminat ödemek zorunda kalmaksızın sözleşme sona erer. Bu durumda da aksine sözleşme yoksa navlun ödenmez, peşin ödenen navlun geri alınır (TTK m.1072/II).

Yukarıda bahsedilen her iki halde de niteliği itibariyle; içinden bozulan, kendiliğinden eksilen, akan, sızan eşya ve ölen hayvanlar için sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça navlun ödenir.

Sözleşmenin umulmayan bir nedenle sona ermesi geleceğe etkilidir (ex nunc) taşıtan navlun ve navlun teferruatı olan alacakları ödemek zorunda olmasa da diğer masrafları ödemelidir<sup>759</sup>.

---

<sup>758</sup> Can, Sona Erme, s. 115.

<sup>759</sup> Schaps G./Abraham H.j.Age § 640 Anm. 5, s. 548; Prüssmann, H/Rabe D Age§ 640, C. s. 608 nak. Can, Sona Erme, s. 115

## II. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNE DAYANAN TALEPLERDE SÜRELER

### A. Eşyanın Hasar ve Zıyandan Ötürü Taşıyan Aleyhine Açılacak Davalarda Hak Düşürücü Süre

TTK m.1067’de eşyanın hasar ve zıyandan dolayı taşıyanın aleyhine dava açma hakkı, eşyanın teslim edildiği ya da teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren bir yıl geçmekle düşer. Maddede belirtilen bu hak düşürücü<sup>760</sup> süre, navlun sözleşmesi veya konişmentoya dayanılarak taşıyana karşı açılacak tazminat davalarında uygulanır, Borçlar Kanunu’na dayanan tazminat davalarında geçerli değildir<sup>761</sup>.

Eşyaya gelen zarar taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğünün ihlali ya da geminin sefere elverişsizliğinden ileri gelmiş olabilir. Taşıyan aynı zamanda donatansa TTK m.947’den doğan alacak davaları da bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir. TTK’nın 1067. maddesine göre (TTK m.1117’deki istisnalar hariç olmak üzere) m.1116/I/b.3’e göre emredici nitelikte olduğundan taşıyan lehine değiştirilemez, diğer bir ifade ile kısaltılamaz. Sürenin uzatılması ise m.1116/son’a göre mümkündür<sup>762</sup>.

### B. Yükle İlgililerin Taleplerinde Zamanaşımı

TTK’nın 1259-1262. maddelerinde zamanaşımı süreleri düzenlenmiştir. Bu maddelerde belirtilen sürelerin sözleşme ile değiştirilmesi TTK m.6 uyarınca

---

<sup>760</sup> Kender, TTK m.1067, s.1; Taşıyanın yük hasarı nedeniyle gönderilene ödediği tazminattan ötürü halefiyete göre yükletene rücuu davası 1067’deki 1 yıllık hak düşürücü süreye tabidir 11 HD 17.11.1981 T. 1981/4401 E. 1981/4869K. (Aybay, Kararlar, ss. 181 vd.)

<sup>761</sup> Kender, TTK m.1067, s.1. Yargıtay da aynı görüştedir. Yrg 11 HD 2002/2461 E, 2002/5763 K. 4.6.2002 T. /Karar için bkz Kender, TTK m.1067, s. 7); HGK 1962 64/34; HGK 12.2.1964 706/135. *TTK. m.1067 de sürenin geçmesiyle dava hakkının düşeceği yazılmış bulunmasına bakılarak sözün edildenti bir “zananaşımı” süresi olduğu sonucuna varılabilirse de aynı kanunun zamanaşımı ve hak düşürücü sürelerle ilişkin diğer maddelerindeki yazılışların birlikte incelenmesi sonucunda, gerçekte kastedilenin “hak düşüren süre” Olduğu anlaşılır. Mehaş Alman Ticaret Kanunu ile tartışma konusu hükme kaynak olan 1924 Brüksel andiaşması da, hükmün hak düşüren bir süreyi öngördüğünü açıkça ifade etmektedir. Yrg. HGK E. T/64 K.34 T. 10.10.1962 Aybay, Kararlar, ss. 409 vd.*

<sup>762</sup> Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 203 vd.; Akıncı, Na vlun Mukaveleleri, ss. 402 vd.

mümkün değildir. Kanunun 1259/I. maddesi uyarınca yükle ilgililerin TTK m.1235/I/b.7 uyarınca taşıyana karşı sahip oldukları gemi alacaklısı hakkı bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir. Gemi alacaklısı hakkı, hukuki niteliği itibariyle bir kanuni rehin hakkıdır<sup>763</sup>. Bu nedenle asıl alacağa bağlı fer'i bir haktır. Kanun koyucu, m.1260 ile birlikte değerlendirdiğimizde, fer'i hakkın zamanaşımına uğramasıyla asıl hakkın, yükle ilgilinin taşıyana karşı sahip olduğu şahsi talep hakkının da zamanaşımına uğrayacağını kabul etmiştir<sup>764</sup>.

TTK m.1235/I/b.7'de, taşıyan aynı zamanda donatan olmasa bile, eşyanın teslim edilmemesinden veya hasara uğramasından doğan alacaklar ile sözleşmenin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemiş olmasından doğan, peşin ödenmiş navlunun geri alınması dâhil diğer bütün alacaklar için, alacak hakkı sahibine gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır. Yukarıda değinilen TTK m.1067 ile bu hüküm arasında kapsam bakımından benzerlik bulunmaktadır. Her iki hüküm de eşyaya gelen zararda taşıyana karşı ileri sürülecek tazminat talebine ilişkin süre sınırı getirmektedir. Bu süreler borçlu lehine olduklarından yine onun lehine yorumlanması gerektiği bu sürelerden herhangi birinin dolmasının taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yeterli olacağı kabul edilmektedir<sup>765</sup>. Nitekim 1260. maddenin ikinci fıkrasında 1067. madde hükmü saklı tutulmuştur.

Bununla birlikte gemi alacaklısı hakkı oluşturmayan alacaklar için zamanaşımı süreleri genel hükümlere tabi olacaktır. Yukarıda kırkambar sözleşmesini istisna sözleşmesi niteliğinde gördüğümüzü ve genel hükümlerden önce istisna sözleşmesine ilişkin hükümlerin kıyasen uygulanması gerektiğini belirtmiştik. Bu nedenle istisna sözleşmesine özel (beş yıl BK m.126/IV) ve genel zamanaşımı sürelerinin (on yıl BK m.125) uygulanması gerekecektir.

Eşyanın zıyaı veya hasarından doğan talepler için eşyanın teslimi tarihinden, hiç teslim edilememeleri halinde ise teslim edilmeleri gereken tarihten itibaren bir

---

<sup>763</sup> Nuray Barlas, **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, Beta Yay., İstanbul, 2000, s. 125; Diğer görüşler için bkz. ss. 82 vd.

<sup>764</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s.505.

<sup>765</sup> Bu iki madde arasındaki ilişki için bkz. Kender, TTK m.1067, ss. 1vd.; Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, ss. 403 vd.; Çağa, Kender, 2. Cilt, ss. 203 vd.

yıllık zamanaşımı süresi işlemeye başlar (TTK m.1261/I/III). Diğer alacaklar için zamanaşımı süresi kural olarak, BK m.128 uyarınca alacağın muaccel olduğu tarihten başlar<sup>766</sup>.

### **C. Taşıyanın Taleplerinde Zamanaşımı**

Türk Ticaret Kanunu'nun 1262. maddesinde taşıyanın yükü ile ilgililere karşı taleplerinin tabi olduğu zamanaşımı süreleri düzenlenmiştir. TTK m.1262/V'e göre taşıyanın, navlun sözleşmesinden veya koniementodan doğan masraflar ve navlun (pişmanlık navlunu da buraya dâhildir) da dâhil olmak üzere tüm alacakları bir yıl geçmekle zamanaşımına uğrar.

Zamanaşımının başlangıç tarihi borcun muaccel olduğu andır (BK m.128). Maddenin diğer fıkralarında ise taşıyanın deniz ödücü, müşterek avarya, garame payı, kurtarma ve yardım ücreti ve masraflarına ilişkin alacakları hakkında bir ve iki yıllık zamanaşımı süreleri ve bu sürelerin başlangıcına yer verilmiştir.

---

<sup>766</sup> Akıncı, Deniz Ticaret Hukuku, s. 195.

## SONUÇ

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1016. maddesinde navlun sözleşmeleri; çarter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olarak ikiye ayrılmıştır. Maddede çarter sözleşmesi için yapılan tanımda yer alan taşıma taahhüdü, kastedilen sözleşmenin zaman çarteri değil, yolculuk çarteri sözleşmesi olduğunu göstermektedir. Diğer navlun sözleşmesi türü olan kırkambar sözleşmesi ile yolculuk çarteri sözleşmesi arasındaki asıl fark; yolculuk çarteri sözleşmesinde taşımanın yapılacağı geminin sözleşme taraflarınca ferdileştirilmesi ve geminin belli bir bölümünün, yerinin ya da tamamının taşıtana tahsis edilmesi; kırkambar sözleşmesinde ise geminin ferdileştirilmesinin ve taşıtana tahsisinin söz konusu olmamasıdır. Temeldeki bu farklılık iki sözleşme türü arasında; sözleşmenin unsurları, hükümleri ve sona ermesi bakımından da değişik hükümlerin kabul edilmesini zorunlu kılmıştır.

Bahsedilen zorunluluğun bir diğer önemli nedeni ise kırkambar sözleşmesine konu olan taşımacılık türünün genellikle düzenli hat taşımacılığı olmasıdır. Düzenli hat taşımacılığında, çarter sözleşmelerine konu olan arazi taşımacılığın aksine, taşıma işi büyük taşıma şirketleri tarafından belli zamanlarda ve belli bir navlun tarifesine göre yapılır. Bu taşımacılık türünde sözleşmenin tarafları arasında genel işlem şartları içeren kabul kaydı formları ve konişmentolar kullanılır. Taşımacılık türleri arasında var olan bu farklılıklar da kırkambar sözleşmesinin, yolculuk çarteri sözleşmesinden farklı hükümlere tabi olmasını gerektirir.

Düzenli hat taşımacılığının büyük bölümünü konteyner taşımacılığı oluşturur. Bu taşımacılık türünün dünya kuru yük taşımacılığı içindeki payı 1/4'ü geçmiş olup daha da büyümektedir. Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı hatırlanırsa kırkambar sözleşmesinin, eski değil oldukça yeni ve önemi artan bir sözleşme türü olduğu görülür.

Kırkambar sözleşmesi uygulamada değişik biçimlerde ortaya çıkabilir. En sık rastlanan iki örnekten biri; satıcı ya da alıcı ile taşıma işleri organizatörü gibi gemi işleticisi olmayan kişi arasında yapılan kırkambar sözleşmesidir. İkincisiyse diğer

örnekteki taşıma işleri organizatörünün düzenli hat taşıyanıyla yaptığı kırkambar sözleşmesidir ki bu sözleşme ile eşya fiilen taşınmış olur. Görüldüğü gibi bir eşyanın taşınması için birçok sözleşme yapılmaktadır.

Kırkambar sözleşmesi hazırlanırken, düzenli hat taşıyanının gemi sahibi ya da gemi işletme müteahhidi ile yaptığı zaman charteri ya da kira sözleşmesi de göz önünde bulundurulmalıdır. Nitekim bu sözleşme taşıyanın yapacağı kırkambar sözleşmelerinde geminin kullanımı ile ilgili kısıtlamalar getiriyor olabilir.

Kırkambar sözleşmesiyle ilgili uluslararası andlaşmaların başlıcaları Brüksel Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarıdır. Türkiye yalnızca Brüksel Kuralları'na taraf olmuş bu kurallara ek Visby ve SDR protokollerini ise imzalamamıştır. Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan son uluslararası andlaşma olan Rotterdam Kuralları, diğer ikisinin yerine geçmek amacını taşımakta olup, Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere güçlü denizci ülkeler tarafından imzalanmıştır. Bununla birlikte taşıtan ülkeler bakımından bazı olumsuzluklar içeren bu uluslararası andlaşmanın ülkemizde uygulanır hale gelmesi kısa vadede mümkün görülmemektedir.

Kırkambar sözleşmesi aşağıda açıklayacağımız gibi öz itibarıyla eşya taşıma sözleşmesidir. Eşya taşıma işi kara, hava ve demir yollarıyla da yapılabileceğine göre, kırkambar tipi taşımanın deniz yolu dışındaki taşıma türlerinde de söz konusu olabileceği açıktır. Buna karşılık kırkambar sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ayrılan kitabında düzenlenmiş; özel, tipik bir sözleşmedir. Bu sözleşmeye ilişkin hükümler deniz taşımacılığının koşulları, özellikleri dikkate alınarak sevk edilmiştir. Dolayısıyla, TTK'nın 1016. ve devamı maddelerinde yer alan kırkambar sözleşmesine ilişkin hükümlerin, örneğin hava yoluyla yapılan kırkambar tipi bir taşımaya doğrudan uygulanması, bu taşımalar arasındaki esaslı farklılıklar dikkate alındığında mümkün görülmesi de örneğe yoluya uygulanabilmesi gerekir.

Kırkambar sözleşmesi terimine yönelik çeşitli eleştiriler yapılmaktadır ancak bu eleştiriler ve öneriler kırkambar sözleşmesini bir taşımacılık türü olan düzenli hat taşımacılığı ile karıştırmaktan kaynaklanmaktadır. Rotterdam Kuralları'nda sözleşme yerine bu taşımacılık türü üzerinden düzenlemeler getirilmiş olsa da kırkambar sözleşmesi, düzenli hat taşımacılığını da konu alması mümkün olan, fakat bunun yanında arizi olarak gerçekleştirilen bir taşımayı da konu alabilecek bir sözleşmedir. Bundan da öte kırkambar sözleşmesi çoğunlukla gemi işleticisi olmayan, taşıma işleri organizatörü gibi bir taşıyan ile akdedilen bir sözleşmedir, bu nedenle de taşıyan taraf her zaman düzenli hat işletmecisi bir donatan, gemi işletme müteahhidi veya zaman chartereri olmayabilir. Kırkambar sözleşmesinin yerine getirilmesinde kullanılan gemi sözlük anlamıyla da kırkambar'dır. Bu nedenlerle Tasarı'da da terimin korunmuş olması isabetlidir.

Kırkambar sözleşmesi Türk Ticaret Kanunu'nda; taşıyanın, navlun karşılığında, parça mal olan muayyen eşyayı deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Öğretide yapılan tanımlar da göz önüne alındığında bu sözleşmeyi; "taşıyanın navlun karşılığında, eşyayı deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşme" olarak ifade etmek gerekir. Kanun'da yer alan eşyanın, parça mal ve muayyen olması şartı aslında eşyanın belli ya da belirlenebilir olmasından başka bir şeyi ifade etmemektedir. Bu nedenle, tanımda yalnızca "eşya" ibaresinin kullanılmasında bir sakınca yoktur. Nitekim "eşya" sözleşmenin taraflarınca belirlenecektir. Eşyanın dökme yük, sıvı ya da gaz olmasına hukuki bir engel yoktur. Önemli olan eşyanın diğer eşya ile karışmayacak şekilde paketlenmiş, muhafaza edilmiş olmasıdır. Kırkambar sözleşmesinin taşıyacak eşya dışındaki asli unsurları; eşyanın deniz yoluyla taşınması, navlun ve anlaşmadır.

Kırkambar sözleşmesinin kurulması öncesinde her olayda farklılık gösterebilecek bir görüşme safhası bulunur. Eşyasını taşımak isteyen bir kişi her zaman gemi bulma imkânına sahip değildir. Kırkambar sözleşmesi daha çok gemi işletmeyen taşıyan ile taşıtan arasında yapılan bir alt navlun sözleşmesi niteliğindedir. Alt taşıyanın, düzenli hat taşıyanı ile üst navlun sözleşmesi akdetmesi eşyanın taşınmasını sağlar. Üst navlun sözleşmesi de ayrı bir kırkambar sözleşmesi

olabilir. Bu iki navlun sözleşmesinin kurulması arasında uzun bir süre farkı bulunmaz. Alt taşıtanın verdiği bilgilere göre üst taşıyanla görüşerek rezervasyon yapan alt taşıyan, alt taşıtanın taşımaya ilişkin hususları öğrendikten sonra yapacağı icabı kabul ettiği takdirde sözleşme kurulmuş olur. Üst navlun sözleşmesi niteliğindeki kırkambar sözleşmesi ise daha önce ya da sonra kurulabilir.

Kırkambar sözleşmesinde taşıyan ile taşıtan genellikle eşit değildir, taşıtanın sözleşme öncesinde müzakere imkânı yoktur. Navlun taşıyan tarafından belirlenir, navlun dışında başka çeşitli ücretler alınır, bunlardan bazıları yasal bir zorunluluktan kaynaklanmaz ve taşıyan çeşitli yollarla, örneğin navlunu düşük gösterip diğer ücretleri yükselterek, durumu kendi yararına değiştirebilir. Bundan başka taşıyan tarafından ilan edilen tarife, gemilerin tahmini sefer zamanlarını gösterir ve hemen her zaman, bazen deniz ve hava koşullarından, bazen ise taşıyanın operasyonel hatalarından ötürü gecikmeler yaşanır. Ayrıca genel işlem şartları içeren konişmentolar kullanıldığı için taşıtanın istekleri sözleşmede yer bulmaz. Bu nedenlerle kırkambar sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda taşıtanın zayıf konumunun göz önünde bulundurulması gerekebilir.

Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nın 20. ve devamı maddelerinde ise genel işlem şartları, tacirler ve tüketiciler arasında fark gözetmeksizin düzenlenmiştir. Bu Tasarı'nın 20. maddesinde genel işlem koşulları tanımlandıktan sonra, 21. maddesinde, haksız şartların yazılmamış sayılacağı ve 22. maddesinde ise haksız şartların dışındaki hükümlerinin geçerliliklerini koruyacakları belirtilmiştir. Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nın yasalaşması halinde kırkambar sözleşmelerinin haksız şartlar açısından durumu değerlendirilebilecektir.

Kırkambar sözleşmesi, ticari bir sözleşmedir ve istisna sözleşmesi niteliğindedir. Bu sözleşmeye uygulanacak hükümler sırasıyla şunlardır: Emredici hükümler, sözleşme hükümleri, yedek ticari hükümler, ticari örf-adet kuralları, istisna sözleşmesine ilişkin Borçlar Kanunu hükümleri, Borçlar Kanunu'nun genel hükümleri, genel örf-adet kuralları, hâkimin yaratacağı hukuk. Türk Ticaret Kanunu'nun 762. ve devamı maddelerinde yer alan hükümlerin kırkambar



sözleşmesine doğrudan uygulanmaması gerekir ancak bu hükümler ticari hüküm olduklarından, diğer hükümlerden önce kıyasen tatbik edilmelidirler. Yabancılık unsuru içeren uyuşmazlıklarda da aynı sıra izlenir, Lahey Kuralları'nın asıl metninin uygulanabilmesi tarafların o yönde iradelerini belirtmeleriyle mümkün olur.

Kırkambar sözleşmesinde, taşıtanın ifa menfaatini göz önünde bulundurduğumuzda sözleşmenin ani edimli olduğunu kabul etmek gerekir. Nitekim onun menfaati ancak eşyanın deniz yoluyla varma limanına kadar taşınması ile karşılanmış olacaktır. Buna karşılık, taşıyan tarafından bakıldığında borcun ifasının uzun ve zorlu bir süreci kapsadığı, sözleşmenin ani edimli görülerek sona erdirilmesinin dönme olarak kabulünün hakkaniyete aykırı sonuçları olacağı görülür. Bu konuda tarafların menfaatleri dikkate alınarak bir sonuca ulaşılması gerekir, kanımca; dürüst davranma kuralı (MK m.2) ve inşaat sözleşmesiyle ilgili bir Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı'ndan hareketle kırkambar sözleşmesini ani-sürekliliği bir sözleşme olarak görmek gerekir. Dolayısıyla her ne kadar Türk Ticaret Kanunu'nda navlun/kırkambar sözleşmesinin sona ermesi konusunda "cayma" kavramı kullanılmış olsa da, kırkambar sözleşmesinin sona ermesi genellikle ileriye etkili sonuç doğurur, çoğu durumda doğru kavram "cayma" değil, "fesih"tir.

Kırkambar sözleşmesinin tarafları; taşıyan ve taşıtan olarak ifade edilir. Taşıyanın bu sözleşmeden doğan asli edim yükümü, taşımadır; bu yükümlülüğün yanında gemiyi sefere (denize, yola, yüke) elverişli bulundurma, konişmento düzenleme, eşyaya özen gösterme, eşyayı boşaltma ve gönderilene zamanında teslim etme veya tevdi etme gibi yükümlülükleri bulunmaktadır. Taşıtanın kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümü ise navlun ödemektir. Bunun yanında taşıtanın diğer bazı yükümlülükleri ise; eşyayı teslim etme, eşya ile ilgili doğru beyanda bulunma ve eşya ile ilgili gerekli belgeleri verme yükümlülüğüdür.

Kırkambar taşıyanı genellikle, taşıma işleri organizatörü gibi, gemi işletmeyen bir kişi olmasına rağmen geminin sefere elverişsizliğinden sorumludur. Aynı şekilde çok sayıda ve farklı özelliklere sahip eşyayı bir seferde taşıyan

kırkambar taşıyanı, geminin yüke elverişliliği bakımından ağır bir özen yükümlülüğü altındadır. Taşıyanın buradaki sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olup, ispat yükü taşıyandır. İspat yükünün tersine çevrilmesi ya da sorumluluğun daraltılması veya kaldırılması mümkün değildir.

Taşıyan, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenlemekle yükümlüdür. Yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkı sözleşme ile kaldırılamaz. Diğer yandan konişmentonun içeriğini belirleme yetkisi bazı istisnalar dışında sözleşmenin taraflarına aittir. Yükleten konişmento dışında deniz yük senedi gibi bir senet düzenlenmesini talep ederse, taşıyan buna uymalıdır ancak iki farklı senet talebi karşısında taşıyan bunlardan birini tercih edebilmelidir.

Deniz yük senedinin düzenlendiği taşımalarda; taşıyan ile yükleten ve taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkide bu belgenin geçerli olması gerekir.

Emtiyayı temsil eden bir senet olan konişmento, kırkambar sözleşmesinin kalbinde yer alır. Kırkambar sözleşmesini belgeleme özelliği olan konişmento hemen her kırkambar taşımada düzenlenir. Bu kıymetli evrak iyi tahlil edilmeden kırkambar sözleşmesi ile ilgili bir uyuşmazlığın çözümü mümkün değildir.

Konüşmento, yükleme vakıasına bağlı yarı illi ve eşyayı temsil eden bir kıymetli evraktır. Bu kıymetli evrakta içleşmiş olan, zilyetlik ve buna bağlı talep hakkıdır. Konüşmentonun devri ile onun temsil ettiği eşya üzerindeki vasıtalı zilyetlik devredilmiş olur. Eşya üzerindeki bir hakkın konüşmento ile devredilebilmesi için, tarafların anlaşması ve konüşmentonun devri gerekir.

Konüşmento düzenlenmesi aksi kararlaştırılmadıkça ifa uğruna edimdir. Bu nedenle kırkambar sözleşmesinde konüşmento ile değişiklik yapıldığı kural olarak kabul edilemez. Konüşmento ile kırkambar sözleşmesinin değiştirildiğini kabul edebilmek için tarafların iradelerinin o yönde olması gerektiğine göre üçüncü kişi yükletenin konüşmento ile sözleşmenin değişmesi yönünde irade beyan etmesi mümkün değildir. Bununla birlikte konüşmento, sözleşmenin içeriğine dair bir

belgedir. Sözleşme metni ile konişmento arasında farklılık var ise, kural olarak sözleşme hükümlerine üstünlük tanımak gerekir. Konişmentonun arka yüzünde yer alan hükümler taşıtan tarafından kabul edilmedikçe, bu kişi ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkide dikkate alınmaması gerekir, ancak bu durum dürüst davranma kuralına aykırı olarak kullanılamaz. Orijinal konişmento düzenlenmeden gönderilen ve taşıtanın onayladığı bir taslak konişmento varsa ve bunun arka yüzündeki şartlar orijinal konişmentodakiyle aynı ise kural olarak taşıtanın itirazı kabul edilmemelidir. Konişmento üzerinde yer alan kayıtlar aksi kanıtlanabilir karine niteliğindedir ancak, konişmentoyu devralan iyiniyetli sonraki hamillere karşı bu karinenin aksinin ispat edilememesinin kanun ile düzenlenmesi, dünyadaki gelişmelere uygun olacaktır.

Ciro edilemez konişmento (*Non-negotiable bill of lading*) Hukukumuzda geçerlidir. TTK m.1118, konişmentonun ciro edilebilir olmasını değil çarter sözleşmesine TTK m.1116'daki emredici hükümlerin uygulanmasının koşulunu düzenlemektedir. Senet metninden anlaşılan bu özellik her nasılsa onu devralmış olan kişiye karşı da ileri sürülebilir. Bununla birlikte bazı taşımalarda ciro edilemez konişmento veya deniz yük senedi gibi emtiayı temsil etme niteliği olmayan, devredilemeyen belgelerin ve elektronik konişmentonun yasayla düzenlenmesine ihtiyaç vardır. Tasarı kanunlaştığında bu ihtiyaç önemli ölçüde giderilmiş olacaktır.

Hiç bir şerh içermeyen ya da yüklenen eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durum ve mahiyette olduğu üzerinde belirtilmiş olan (*shipped in apparent good order and condition*); veya “belli değil”, “beyan üzerine” kayıtları bulunan konişmento temiz ya da net konişmento olarak adlandırılır. Temiz konişmento karşılığı garanti mektubunun her durumda geçersiz olarak kabulü adil değildir, somut olayda taşıyanın yükletene rücu etme olanağının tanınması yerinde olur.

Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın asli edim yükümü taşımadır. Taşıma edimi; yükleme, istif ve boşaltma safhalarını kapsar. Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan, yükleme, istif ve yolculuğun başlamasına ilişkin maddeler ile uygulama arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Bu konuyu düzenleyen hükümler güncel gelişmelerin gerisinde kalmıştır. Aynı konudaki önemli bir nokta, kırkambar

sözleşmesinde, taşıma ediminin yerine getirilmesinde kullanılacak geminin belirlenmesi ve sağlanmasının taşıyanın ifaya yardımcı yan yükümü niteliğinde olduğudur. Bu cins borcu taşıyanın işletmesine ait gemilerle sınırlı değildir, ancak taşıyan yapılacak seferin özelliğine göre, ortalama nitelikten aşağı olmayan bir gemi ile borcunu yerine getirmelidir. Kaldı ki kırkambar sözleşmesi çoğunlukla gemi işleticisi olmayan, taşıma ileri organizatörü gibi bir kişiyle yapılır, bu nedenle işletmeye ait gemilerle sınırlandırmak mantıklı değildir. Aktarmaya ilişkin yasağın düzenli hat taşımacılığında uygulanması da doğru olmayacaktır. Bu taşımacılık türünde eşya sonraki limanlarda sefere elverişli başka bir gemiye yüklenir, bu durum çok zaman işin düzgün bir şekilde yapılabilmesi için bir zorunluluktur.

Kırkambar sözleşmesi bakımından önem arz eden bir taşımacılık türü konteyner ile taşımadır. Günümüzde konteyner taşımacılığına özgü gemiler ve limanlar bulunmaktadır. Bir taşıma elemanı olan konteynerin boş halde kırkambar sözleşmesine konu olması mümkündür. Bunun yanında konteyner içindeki eşya da kırkambar sözleşmesine konu olabilir. Konteyner hücrelerinin tahsisi (hücre sözleşmesi, *slot charterparty*) yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilmelidir.

Konteyner taşımacılığı getirdiği büyük kolaylıklar yanında bazı hukuki sorunlara da neden olmaktadır. Bunlardan biri konteyner için yükleme ve istifin taşıtan tarafından yapıldığı FCL taşımalarında içindeki eşyanın taşıyan tarafından denetiminin mümkün olmaması, bir diğeri ise konteyner sürastaryası (demurajıdır).

Konteynerin taşıtan tarafından mühürlendiği durumlarda içindeki eşyanın durumu hakkında taşıyan tarafından bilgi sahibi olunması mümkün değildir. Diğer yandan taşıyan; “içindeki belli değil” veya “yükleten tarafından yüklenmiş ve sayılmıştır” (*shipper's load and count*) gibi genel kayıtlarla sorumluluktan kurtulamaz ancak Yargıtay'ın da çeşitli kararlarında belirttiği gibi, taşıyan tarafından kontrolünün mümkün olmadığı bu tür durumlarda, zararın deniz yolu ile taşımadan kaynaklandığı kanıtlanmadıkça taşıyanın sorumlu tutulmaması gerekir.

Konteynerin, yüklenmesi ya da teslim edilmesi gereken yerde sözleşme ile belirlenenden daha uzun süre kalmasıyla oluşacak sürastarya ücretinin kim tarafından ödeneceğinin mutlaka kararlaştırılması gerekir. Aksi takdirde taşıyan, konteyneri yüklemek üzere teslim aldığı andan gönderilene teslim için ihbarda bulunduğu ve gönderenin dürüst davranma kuralı gereğince teslim alması gerektiği ana kadar oluşan sürastarya ücretinden sorumlu olması gerekir. Şayet taşıyan, eşyanın yüklenmesi için davette bulunmuş olmasına rağmen gemi hazır olmadığı için teslim almamışsa da sürastarya ücretinden sorumlu olmalıdır.

Taşımaya ilişkin bir konişmento düzenlenmiş olup da, taşıma konusu konişmentoda güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşyaya gelen zararda TTK m.1116'nın uygulanmayacağını bu durumda taşıyanın sorumluluğunun Borçlar Kanunu hükümlerine tabi olacağını belirten TTK m.1117'nin konteyner gemisi ile yapılan konteyner taşımacılığında uygulanmaması gerekir. Nitekim konteyner gemilerinde konteynerin güvertede taşınması mutattır. Dolayısıyla taşıyanın 1117. maddeye dayanarak sorumluluğunu sınırlandırması kabul edilmemelidir.

Ro-ro taşımacılığı da kırkambar sözleşmesine konu olabilir. Eşyanın taşınması için multimodal taşıma sözleşmesi yapmış olan kişinin, deniz kısmındaki taşımayı gerçekleştirmek amacıyla kırkambar taşıyanıyla yaptığı sözleşme kırkambar sözleşmesidir. Kırkambar taşıyanının, taşıtana (multimodal sözleşmenin taşıtanı) karşı multimodal taşıyanın ifa yardımcısı olması bu durumu değiştirmez.

Sürücünün diğer taşıma modu aracıyla gemide yolculuk yapması nedeniyle sözleşmeyi yolcu taşıma sözleşmesi olarak kabul etmek doğru olmaz. Burada bir el bagajı değil; tır, vagon, helikopter gibi bir araç bulunmaktadır, taşıyan özen gösterme yükümlülüğü altındadır. Bununla birlikte sürücü ve onun bagajları bakımından denizde yolcu taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir.

Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın eşyayı yükletenin iş yerinden veya konteyner terminalinden limana kadar taşınması sıklıkla karşılaşılan bir durumdur.

Denizden başka bir taşıma modunda yapılan ön ve müteakip taşımaların varlığı sözleşmeye kendiliğinden multimodal taşıma sözleşmesi niteliği kazandırmaz. Taşımanın egemen kısmı denizde geçiyorsa, ön ve müteakip taşımalar, taşıyanın yan edim yükümü niteliğindeyse bunları kırkambar sözleşmesi olarak kabul etmek gerekir. Bununla birlikte zarar ön veya müteakip taşımada meydana gelmişse, taşıyanın sorumluluğu o taşıma moduna ilişkin hükümlere göre belirlenmelidir. Sözleşme veya konişmentoda yer alan klozlarla ön ve müteakip taşımayı yapan taşıyanın, taşıtanın ifa yardımcısı sayılması ve zarardan sorumlu olmaması, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen emredici hükümler karşısında geçersizdir.

Taşıyanın önemli bir yükümlülüğü, eşyaya özen gösterme (bakma ve muhafaza etme) yükümlülüğüdür. Bu yükümlülüğün ihlalden dolayı taşıyanın sorumluluğu Kanunda emredici hükümlerle düzenlenmiştir. Bu hükümler nisbi emredici nitelikte olup, taşıtan ve yükümlü ile ilgililer aleyhine değiştirilemez. Düzenli hat taşımacılığında kullanılan standart konişmentoların ön yüzlerinde yer alan “Gönderen Tarafından Beyan Edilen Fakat Taşıyan Tarafından Onaylanmamış Özellikler” (*Particulars Declared By The Shipper But Not Acknowledged By The Carrier*) şeklindeki şerhlerle taşıyanın emredici hükümlerle düzenlenmiş sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Taşıyanın eşyanın zilyetliğini devraldığı andan teslim ettiği zamana kadar geçen sürede eşyaya özen göstermeli, onu muhafaza etmelidir. Yargıtay TTK m.1114’ün uygulanabilmesi için eşyanın değerini tespiti yarayacak herhangi bir kaydı yeterli görmesi Kanunun eskimiş hükümlerinin bir sonucudur.

Taşıtanın kırkambar sözleşmesinden doğan asli edim yükümü, navlun ödemektir. Navlunun TTK m.1069 uyarınca gönderen tarafından ödenmesi durumunda dahi navlun borçlusu taşıtandır. Türk Ticaret Kanunu’nun 1072 ve devamı maddelerinde yer alan navlunun belirlenmesine ilişkin yedek hükümler, düzenli hat taşımacılığı bakımından uygulaması olmayan hükümlerdir. Nitekim düzenli hat taşımacılığında navlun sözleşme ile belirlenir.

Eşyanın varma noktasına ulaşmasından sonra gemiden boşaltılması taşıyan veya taşıtan tarafından yerine getirilebilir. Düzenli hat taşımacılığında bu edim taşıyan tarafından yerine getirilen bir yan edim yükümlüdür. Boşaltmanın ardından eşyanın gönderilene teslimi gerekir, fakat belirtmek gerekir ki gönderilenin bulunması kırkambar sözleşmesinin unsurlarından değildir. Konişmentoda boşaltma limanını ve gönderilen, sözleşmeye uygun olarak belirlenir. Yükleten ancak, sözleşmede belirtilmemişse, gönderilene ve boşaltma limanına ilişkin beyanlarının konişmentoda yer almasını talep edebilir. Gönderilen aynı zamanda taşıtansa ve bir konişmento düzenlenmemişse eşyanın teslimini talep hakkı sözleşmenin tarafı olmasına; gönderilen taşıtandan başka bir kişiye ve konişmento düzenlenmemişse, sözleşmenin üçüncü kişi yararına olma niteliğine, BK m.111/II hükmüne dayanır. Konişmento düzenlenmesi durumunda ise gönderilenin talep hakkı aynı zamanda konişmentodan kaynaklanır. Gönderilenin üçüncü kişi olması durumunda, taşıyanla arasındaki ilişkiye konişmento; gönderilenin taşıtan olduğu durumlarda ise, taşıyanla arasındaki ilişkiye kırkambar sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır. Bu sonuç, Türk Ticaret Kanunu'nun 1100. maddesinde açıkça ifade edilmiştir, fakat düzenli hat taşımacılığı bakımından, uygulamada pratik bir sonucu olduğunu söylemek güçtür. Nitekim bu taşımacılık türünde ya sözleşme metni (kabul kaydı formu) ile konişmento hükümleri birbirinin aynıdır ya da mevcut tek yazılı belge, sözleşmenin içeriğini kanıtlamaya yönelik bir belge olarak kabul edilen konişmentodur. Bu nedenle taşıtan ile taşıyan ve gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkilere çoğunlukla aynı hükümler uygulanır.

Taşıyan ya da kaptan, gemi varma limanına ulaştığında durumu gönderilene, ona ulaşamıyorsa taşıtana bildirmelidir. TTK m.1059/I ve MK m.2 dikkate alındığında taşıyanın, eşya teslim hazır olduğunda gönderilene ihbarda bulunma yükümlülüğü olduğunu kabul etmek gerekir. Kırkambar sözleşmesinde geminin bekleme yükümlülüğü yoktur, taşıyan eşyayı boşaltarak limandaki temsilcisine teslim edebilir. Taşıyanın eşyayı bir ardiyeye tevdi etmesiyle eşyaya gelecek hasardan sorumluluğunun sona erdiğini kabul etmek gerekir. Bunun tek istisnası taşıyanın ardiyeciyi seçmekteki kusurudur.

Taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğuna Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmemiştir. Bununla birlikte geç teslim, geminin sefere elverişsizliğinden kaynaklanmışsa TTK m.1019, geç teslim nedeniyle eşya hasara uğramışsa 1061. madde uygulanacaktır. Diğer durumlarda Borçlar Kanunu'nun 96 vd. maddelerinin tatbiki gerekir. Eşyanın hiç teslim edilmemesi durumunda eşyanın zıyaı söz konusu olur ve taşıyan TTK m.1061'e göre sorumludur.

Düzenli hat taşımacılığında eşya ara limanlarda başka bir gemiye aktarılabilir. Bu durumda şayet eşya, bir kısmı farklı bir gemiye aktarılmış olması nedeniyle eksik teslim ediliyorsa gönderilen bunu kabul etmek zorunda değildir. Somut olayda taşıyan, eşyanın tamamından dolayı geç teslimden veya kısmen zıya ve kısmen geç teslimden sorumlu tutulabilir.

Sözleşmeyi sona erdirme yetkisi taşıyan ve taşıtana aittir. Kırkambar sözleşmesini sona erdirme hakkının yükletene tanınması için kanuni bir gerekçe bulunmamaktadır. TTK 1108 ve 1109'da, konişmento düzenlenmiş olması durumunda, taşıyanın eşyayı hangi şartlarla teslim ve iade edebileceği düzenlenmiştir. Bu maddeler taşıyanın konişmentodan doğan yükümlülükleriyle ilgilidir. Bu nedenle kırkambar/navlun sözleşmesinin sona erdirilmesi konusunda sözleşmenin taraflarının sahip olduğu hakların üçüncü kişilere tanındığı şeklinde yorumlanmamalıdır.

Kırkambar sözleşmesinde taşıma ve teslim borçlarının ne zaman muaccel hale geleceği belirsizdir. Düzenli hat taşımacılığında ilan edilen tarifeler tahmini olup, belirli ya da kesin vade olarak nitelendirilmeleri mümkün değildir. Bununla birlikte taşıtanın dürüst davranma kuralına göre kendisinden beklenemeyecek bir süre bağlı kalması doğru değildir. Bu konuda somut olayın şartlarına göre sırayla TTK m1092, BK m.358/I ve BK m.106-107'nin uygulanması gerekir. Yukarıda belirtilen borçların muaccel olacağı an sözleşmede belirlenmemişse, dürüst davranma kuralına göre tayin edilmelidir.



Özellikle kırkambar sözleşmesinde pişmanlık navlununun tam navlun olduğu ve hukuki niteliğinin tazminat değil, dönme cezası olduğu hatırlanırsa konunun önemi daha iyi anlaşılır. Bir örnek vermek gerekirse taşıtan, geminin ilan edilen tarifeye göre beş gün gecikmesi durumunda eşyayı taşıtmaktan vazgeçerse hem taşıma gerçekleştirilmemiş olacak hem de pişmanlık navlunu ödenecektir. Oysa ki çürümeye, bozulmaya müsait bir eşyanın taşınması için beş gün beklemek taşımanın gecikmesine yol açacak olup, taşıtanın sözleşmeden beklediği menfaati elde etmesini engelleyecektir. Taşıma sözleşmesinin genellikle satış, kira gibi başka bir sözleşmenin ifası amacıyla akdedildiği unutulmamalıdır. Bu nedenle yukarıdaki paragrafta belirttiğimiz yolla çözüme imkân tanınması ancak deniz taşımacılığının riskleri ve zorluğu da göz önünde bulundurulmalıdır. Muacceliyet anının tespitinde diğer bir ölçüt, ilan edilen tarife ve diğer düzenli hat taşıyanlarının seferleri olabilir.

Bu konuda son olarak belirtmek gerekir ki TTK'da yer alan hareket gününün mahkemece belirlenmesi çözüm olmamaktadır. Bu hükmün pratikte bir faydası yoktur, Tasarı'ya alınmaması yerinde olmuştur (Tasarı m.1163).

Kırkambar sözleşmesinde gemiye ilişkin imkânsızlık halleri çarter sözleşmelerine göre daha dardır. Kural olarak geminin zayi olması sözleşmeyi sona erdirmez çünkü taşıyan, kendi işletmesine ait olsun ya da olmasın, başka bir gemi ile taşıma yükümlülüğünü yerine getirebilir. Bununla birlikte yükleme, istif ve boşaltma safhalarının karmaşıklığı ile taşıyanın yüzlerce kişiye karşı taahhüt altına girdiği göz önünde bulundurulduğunda eşyanın taşıtanın talebi üzerine varma limanından önce boşaltılması kural olarak kabul görmemelidir.

Özetle; Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan kırkambar sözleşmesine ilişkin hükümlerin günümüz deniz ticareti uygulaması ve teknolojik gelişmeler göz önünde bulundurularak yeniden ele alınması gerekir. Kırkambar sözleşmesi geçtiğimiz yüzyılda önemi artmaya başlamış olan bir sözleşme türüdür. Bunun nedeni, sözleşmeye konu olan düzenli hat taşımacılığında ekonomik ve teknolojik nedenlerle yaşanan gelişmelerdir. Bu gelişmeler hukuki alanda yeni sorunların doğmasına yol açmıştır. Özellikle genel işlem şartları içeren konişmento ve kabul kaydı formundaki

haksız şartların ve konferanslar sisteminin rekabeti bozucu eylemlerinin ele alınması ve bu konuda adil bir düzenleme yapılması gerekmektedir. Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunun, eşyayı zamanında teslim yükümlülüğünün ve bu bağlamda özellikle geç teslimden sorumluluğunun da kanun ile düzenlenmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

## KAYNAKLAR

ADIGÜZEL, Burak. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **Bilge Öztan’a Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, ss. 1-37, (Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu).

ADIGÜZEL, Burak. “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi”, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. III, S. 2, 2008, ss. 291 – 332, (Yardımcılar).

AKAN, Pınar. **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061)**, Adâlet Yay., Ankara, 2007.

AKINCI, Sami. **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri Navlun Mukaveleleri**, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1961 (Deniz Ticaret Hukuku).

AKINCI, Sami. **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul Üniversitesi Yay., No.1314, İstanbul, 1968 (Navlun Mukaveleleri).

AKINCI, Ziya. **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yay., Ankara, 1999.

AKİPEK, Jale; Turgut Akıntürk. **Türk Medeni Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 2004.

AKİPEK, Şebnem. **Alt Vekâlet**, Yetkin Yay., Ankara, 2003.

AKYOL, Şener. **Alacaklının Verdiği Üçüncü Şahsın İfayı Kendi Adına Talep Yetkisi**, İstanbul Üniversitesi Yay., Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1981.

AKYOL, Şener. **Dürüstlük Kuralı ve Hakkın Kötüye Kullanılması**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006 (Dürüstlük Kuralı).

AKYOL, Şener. **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008 (Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme).

AKYOL, Şener. “Venire Contra Factum Proprium”, **Fikret Eren’e Armağan**, Yetkin Yay., 2006, Ankara, s.77 vd.

ALGANTÜRK Light, S. Didem. **TTK Tasarısı’nın Deniz Ticaret Başlıklı Besinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:5 Sayı:10 Güz 2006/2 s.123-145.

ALTAŞ, Hüseyin. **Eserin Teslimden Önce Telef Olması**, Yetkin Yay., Ankara, 2002.

ALTOP, Atilla. “Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’nda Genel İşlem Koşulları ve Kefalet Sözleşmesi”, **İsviçre Medeni Kanunu ve Borçlar Kanunu’nun Alınışının 80. Yılı Sempozyumu 28 Nisan 2006**, Editör Ali Çivi, İstanbul, 2007, ss. 141-161.

ARKAN, Pınar. **Deniz Hukuku’nda Geminin Enkaz Haline Gelmesi**, Kazancı Yay., İstanbul, 2005, (Geminin Enkaz Haline Gelmesi).

ARKAN, Pınar. “Garanti Mektubu Karşılığı Verilen Temiz Konişmentoda Zarar Kavramı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 4, S. 1-2, 1999, s. 119-128, (Garanti Mektubu).

ARKAN, Sabih. “Karma Taşımlarla İlgili Hukuki Sorunlar”, **Prof.Dr.Jale G. Akipek’e Armağan**, Selçuk Üniversitesi Yay., No. 100, Konya, 1991, ss. 341-358. (Makale).

ARKAN, Sabih. “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, **Prof.Dr.Fadıl Sur’un Anısına Armağan**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., No. 522, Ankara, 1983, ss. 339-354. (Ücret Hakkı).

ARKAN, Sabih. **Ticari İşletme Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2008.

ATAERGİN, Selim. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Bazı Açılardan Eleştirisi”, **Denizcilik Dergisi**, İstanbul 2006, S.25, ss. 18-20.

ATAMER, Kerim. “MÖHUK Reformu Hakkında”, **Gülören Tekinalp'e Armağan Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 23, Sayı 1-2, ss. 89-113.

ATAMER, Kerim. “Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 5, S. 1-4, ss. 57-94, (Parça Başı Sınırlı Sorumluluk).

ATAMER, Kerim. “Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, 1988, C. 62, S.7-9, ss. 495-508 (Garanti Mektubu).

ATAMER, Kerim. **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra**, Arıkan Yay., İstanbul, 2006, (Cebri İcra).

ATAMER, Yeşim. **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Değerlendirilmesi**, Beta Yay., İstanbul, 2001, (Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması).

ATAMER, Yeşim M. “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, S.4, Ağustos 2005 (Makale).

ATEŞ, Ebru. **Taşıyannın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukuku’na Etkisi (1924 Lahey Kuralları)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

AYAN, Mehmet. **Medeni Hukuka Giriş**, Mimoza Yay., Konya, 2005.

AYAN, Özge. **Acentenin Denkleştirme Talep Etme Hakkı**, Seçkin Yay., Ankara, 2008.

AYBAY Atilla, Aydın Aybay, Gündüz Aybay, Rona Aybay. **Deniz Hukuku**, Aybay Yay., İstanbul, 1998, (Deniz Hukuku).

AYBAY, Gündüz. **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, Aybay Yay. Hukuk Dizisi Nu:13, İstanbul (Kararlar).

AYBAY, Gündüz; Nilüfer Oral, Esra Biçen. **Türk Hukuku'nda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne**, Aybay Yay., İstanbul, 2000.

AYBAY, Rona, Esra Dardağan, **Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2008.

AYHAN, Rıza, Hayrettin Çağlar, Mehmet Özdamar, **Ticari İşletme Hukuku Genel Esaslar**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009.

AYRANCI, Hasan. **Ön Sözleşme**, Yetkin Yay., Ankara, 2006.

BAHTİYAR, Mehmet. "Konişmentoda Yüke İlişkin Kayıtlar", **Makaleler I**, Beta Yay., İstanbul, 2008, ss.61-73.

BARLAS, Nuray. **Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği**, Beta Yay., İstanbul, 2000, s. 125.

BAUGHEN, Simon. **Shipping Law**, Cavendish Publishing Limited, London, 2004.

BERKİ, Şakir. Romada Borçların Kaynakları, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. VII, S. 3- 4, 1950, s. 378 vd.

BİLGE, Mehmet Emin. **Ticaret Sicili**, Beta Yay., İstanbul, 1999.

BİLGİLİ, Fatih. **Yükleme ve Boşaltma İşlerinin eser sözleşmesine Konu Olup Olmaması Sorunu-Eser Unsuru açısından Bir Değerlendirme**, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, 2. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 1751-1762.

BOZGEYİK, Hayri. "Kıymetli Evrakta Hakkın Doğuşu ve Borçlunun Defileri", **Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, Beta Yay., 2003, İstanbul, ss. 481-497.

BOZKURT, Tamer. **Türk Hukuku'nda ve Uygulamada Tellallık**, Yetkin Yay., Ankara, 2007.

CAN, Mertol. **Deniz Ticaret Hukuku C. 1**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 2003, (Deniz Ticaret Hukuku).

CAN, Mertol. **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1998 (Sona Erme).

CARR, Indira, Peter Stone. **International Trade Law**, Cavendish Publishing Limited, Third Edition, London, 2005.

CHUAH, J.C.T. **Law of International Trade**, Swee&Maxwell, London, 1998.

CLEMENE, Persico. **Trasporti Marittimi nel Diritto Inglese**, Tipografia dell'Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino, 1918.

COŞGUN, Özlem Karaman. "Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Prof.Dr.Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, Beta Yay., 2003, İstanbul, ss. 499-521.

CUMALIOĞLU, Emre. “Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Bakımından Türk Mahkemelerinin Münhasır Yetkisi”, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. III, S. 2, 2008, ss. 431 – 448.

ÇAĞA, Tahir, Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I – Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan**, Arıkan Yay. İstanbul, 2005, (1. Cilt).

ÇAĞA, Tahir, Rayegan Kender. **Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi**, Arıkan Yay. İstanbul, 2006, (2. Cilt).

ÇANCI M., Erdal M., **Lojistik Yönetimi**, UTIKAD, 2. baskı, İstanbul, 2003. (<http://www.genbilim.com/content/view/3920/86/> (10.07.2008)).

ÇEBİ, Hakan. “Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt”, **Prof.Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, ss. 111-138.

ÇELİK, Canan Özlem Iğın. “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl 7, S.14, Güz 2008U/2, ss. 175-202.

ÇELİKEL, Aysel, Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Beta Yay., İstanbul, 2009.

ÇETİNGİL, Ergon. “Alman Hukuku’na Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk “Skripturhaftung””, **Prof.Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Beta Yay, İstanbul, 2003, (Konişmento), ss. 1-11.

ÇETİNGİL, Ergon. “Taşıtan ve Yüklemenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları ile Eşyanın Gizlice Gemiye Yükleneceği Hakkında”, **Vecdi Aral’a Armağan**, 2001, (Yükleme), ss. 397- 405.



ÇETİNGİL, Ergon A., Rayegan Kender, Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayısı, Ocak 2006, ss. 1-297.

D’ARCY, Leo, Carole Murray, Barbara Cleave. **Schmitthoff’s Export Trade – The Law and Practice of International Trade**, Sweet&Maxwell, Tenth Edition, London, 2000.

DEBATTISTA, Charles. **The Sale of Goods Carried by Sea**, Butterworths, Second Edition, London, 1998.

DEMİRKIRAN, H. Murat. **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, Arıkan Yay., İstanbul, 2008.

DENİZ, İnci. **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul, 1982.

**Deniz Sektörü Raporu 2008**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2009.

DERYAL, Yahya. **Tüketici Hukuku**, Seçkin Yay., Ankara, 2004.

DİRİCAN, Gökhan. “Yardımcı Şahıslarının – Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla Taşıyıcının Sorumluluğu”, **Prof.Dr.Aydın Aybay’a Armağan**, Maltepe Üniversitesi hukuk Fakültesi Dergisi, 2007/1, ss. 381-399

DOCKRAY, Martin, Kathrine Reece Thomas. **Cases and Materials on The Carriage of Goods by Sea**, Cavendish Publishing Limited, London, 2004.

DOĞAN, Gül. **Ön Sözleşme (Sözleşme Yapma Vaadi)**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay. No:29, İstanbul, 2006.

DOĞAN, Vahit. **Banka Teminat Mektupları**, Seçkin Yay., Ankara, 2005.

DOĞANAY, İsmail. **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, Beta Yay., İstanbul, 2004.

DOĞRUCU, Muhittin. “Freight Forwarder”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1-4, 2004, ss. 83-108, (Freight Forwarder).

DOĞRUCU, Muhittin. “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss. 536-545, (Yükü Teslim Almama).

DURAL, Mustafa; Suat Sarı. **Türk Özel Hukuku Cilt 1 Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2005.

EDİS, Seyfullah, **Medeni Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1989.

EKŞİ, Nuray. **Uluslararası Ticaret Hukuku’na İlişkin Mevzuat ve Anlaşmalar**, Beta Yay., İstanbul, 1999.

ERDEM, Ercüment. “Denizaşırı Satış Olarak FOB Satış”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.18, S.4, Ankara, Aralık 1996, ss. 35-90, (Fob).

ERDEM, Ercüment. **SİF Satışlar - CİF Sales**, 1999, (Sif).

EREN, Fikret. **Borçlar Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 2006.

ERGİN, Baki İlkay. “İfa Uğruna Edim”, **Prof.Dr.Erdoğan Moroğlu’na 65. Yaş Günü Armağanı**, İstanbul, 2001, ss. 839-862.

ERGUVAN, Sevgi Sunal. **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)**, Legal Yay., İzmir, 2007.

ERTAN, Erol. “Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Klozunun Hukuki Sonuçları”, **Prof.Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, ss.194-200.

ERTAŞ, Şeref. **Eşya Hukuku**, Seçkin Yay., Ankara, 2008.

ESENER, Turhan. **Salahiyete Müstenit Temsil**, Ankara Hukuk Fakültesi Yay. No:150, Ankara, 1961.

FEYZİOĞLU, Feyzi Necmeddin, **Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevileri**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1978.

FRANKO, Nisim. **Üçüncü Şahsın Fiilini Taahhüt**, Prof.Dr.Nuri Çelik'e Armağan, C. I, Beta Yay., Ankara, ss. 567-597.

GENÇTÜRK, Muharrem. “Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli”, **Erciyes Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.1 S.1, 2006, (Makale).

GENÇTÜRK, Muharrem. “Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK'a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk”, **Doç.Dr.Mehmet Somer'e Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., ss. 637-651, (Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği) .

GENÇTÜRK, Muharrem. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006 (Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku).

GASKELL, Nicholas, Regina Asariotis, Yvonne Baatz. **Bills of Lading: Law and Contracts**, LLP, London, 2000.

GIRVIN, Stephen. **Carriage of Goods by Sea**, Oxford University Press, New York, 2007.

GLASS, David A. **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts**, LLP, London, 2004.

GOLD, Edgar, Aldo Chircop, Hugh Kindred. **Maritime Law**, Irwin Law, Toronto, 2003.

GÖĞER, Erdoğan. **Deniz Hukuku'ndaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., no.205, Ankara, 1965.

GÖKCAN Hasan Tahsin, Sevdı Kaymaz. **Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri**, Seçkin Yay., Ankara, 2008

GÖKNİL, Mazhar Nedim. **Deniz Ticaret Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yay. No:1683, Üçüncü Bası, İstanbul, 1946.

GÖKYAYLA, Emre. **Eser Sözleşmesinde Ek İş ve İş Değişikliği**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009.

GÖNEN, Eriş, **Açıklamalı – İctihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta**, Seçkin Yay., Ankara, 1990.

GÜRSES, Özlem. “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, **Özer Seliçi'ye Armağan**, Ankara, 2006, ss. 267-309.

HAVUTÇU, Ayşe. **Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2003.

HEALY, Nicholas J.; David J. Sharpe. **Cases and Materials on Admiralty**, West Group, Third Edition, St.Paul, Minn, 1999.

HILL, Christopher. **Maritime Law**, LLP, London, 1998.

van HOUTTE, Hans. **The Law Of International Trade**, Sweet&Maxwell, Second Edition, London, 2002.

HUGHES, A. D. **Casebook On Carriage Of Goods By Sea**, Backstone Press Limited, London, 1999.

İMREGÜN, Oğuz. **Kara Ticareti Hukuku Dersleri**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2001.

İZVEREN, Âdil. **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yay., Ankara, 1960.

İZVEREN, Âdil, Nisim Franko, Ahmet Çalık, **Deniz Ticaret Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1994.

İZVEREN, Âdil. **Ticari Örf ve Ticari İlişkilerdeki Önemi**, Prof.Dr.Yaşar Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1988, ss.31- 38 (Ticari Örf).

KAÇAK, Nazif. **Emsal İçtihatlarla Borçlar Kanunu**, Âdil Yayınevi, Ankara, 2002.

KALPSÜZ, Turgut. **Denizaşırı Satışlar (Giriş - Boşaltmada Satışlar)**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1967.

KALPSÜZ, Turgut. "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1)", **Hukuki Perspektifler Dergisi**, S.4, Ağustos 2005, ss. 32-40, (Açıklamalar).

KANER, Deniz İnci. **Deniz Ticaret Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2005 (Deniz Ticaret Hukuku).

KARA, Hacı. “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl 4, S. 37, Ocak, 2006, ss. 67-89.

KARAMAN, Mahmut. “Mühürlü Konteynerlerde Yapılan Taşımalarda Varma Yerinde Malın Hasarlı ve Eksik Çıkması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1- 4, 2004, ss. 155-162.

KARAN, Hakan. “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, **BATİDER**, 2000, C.XX, S.4, ss. 153-165, (Sözleşme-Konişmento İlişkisi).

KARAN, Hakan. **Elektronik Konişmento**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, (Elektronik Konişmento).

KARAN, Hakan. **Law on International Carriage of Goods**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009.

KARAN, Hakan. “The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions”, **Prof.Dr.Turgut Kalpsüz’e Armağan**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2003, ss. 429-444.

KARAN, Hakan. “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XVII 9-10 Haziran 2000, BATİDER**, ss. 219-247, (Sempozyum).

KARAYALÇIN, Yaşar. **Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler II**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1983

KAYIHAN, Şaban. **Acentelik Sözleşmesi**, Seçkin Yay., Ankara, 2008.

KENDER, Rayegan. “Donatanın TTK m.947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, **Prof.Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, ss.289-302, (TTK m.947).

KENDER, Rayegan. “Türk Ticaret Kanunu’nun 1067. Maddesinin Uygulanması”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 6-7, S. 1-4, 2001-2002, s. 1-8, (TTK m.1067).

KENDER, Rayegan, Ergon Çetingil. **Deniz Ticareti Hukuku – Temel Bilgiler**, XII Levha Yay., İstanbul, 2009.

KENNEDY. **Cif Mukaveleleri**, çev. Müjde Tekil, Bozak Matbaası, İstanbul, 1992.

KILIÇOĞLU, Ahmet. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009.

KINACIOĞLU, Naci. **Kıymetli Evrak Hukuku**, Nobel Yay. Ankara, 1999.

KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Necip, Hüseyin Hatemi, Rona Serozan, Abdülkadir Arpacı. **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Birinci Cilt, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2008.

KÖPRÜLÜ, Bülent. **Medeni Hukuk**, Acar Matbaacılık, İstanbul, 1984.

KUBİLAY, Huriye. **Deniz Hukuku’nda Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Barış Yay., İzmir, 2001.

KUBİLAY, Huriye. Esen Akıntürk. “Elektronik Konişmento”, **Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı**, I. Cilt, ss.333-354.

KUBİLAY, Huriye. “Legal Issues on Roll-on/Roll-off Transportation”, **New Approach to Harbour, Coastal Risk Management and Education**, editör Marcin Forkiewicz, ss. 56-63, Eurocoast – Littoral, Gdansk, 2006.

KUTOĞLU, Levent. **Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet**, <http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=tezdeta&Id=76> (15.04.2008).

KÜÇÜK, Eşref. **Roma Hukuku'nda Donatanın (*Exercitor Navis'in*) (*Actio Exercitoria*'dan Doğan) Sorumluluğu**, Adâlet Yay., Ankara, 2007.

LUCAS. Jo Desha. **Admiralty**, The Foundation Pres Inc., Fourth Edition, New York, 1996.

MARAIST, Frank L. Thomas C. Galligan Jr. **Admiralty In A Nutshell**, Thomson West, 2005.

Mc LAUGHLIN, Chester B. Jr. **Evolution of the Ocean Bill of Lading**, 35 Yale L. J. 548 (1925-1926) (<http://heinonline.org> (30.10.2009)).

MİNELİLER, Zeynep Demirçivi. “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, **Prof.Dr.Ünal Tekinalp'e Armağan**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., İzmir, 2007, ss. 957-984.

MURAN, Hakan. **Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri**, İstanbul, 2008, [www.yok.gov.tr](http://www.yok.gov.tr) (05.09.2009).

NOMER, Ergin, Cemal Şanlı, **Devletler Hususi Hukuku**, Beta Yay., İstanbul, 2009.

OĞUZMAN, Kemal, Nami Barlas. **Medeni Hukuk Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, Arıkan Yay., Ankara, 2006.

OĞUZMAN, Kemal, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir. **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2006.



OĞUZMAN, Kemal, Turgut Öz. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Vedat, İstanbul, 2009.

OKAY, M. Sami. **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No.1683, İstanbul, 1971.

ONAN, Samim. “Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı”, **Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan**, Yıl 5, S. 1-4, 2000, s. 1- 12, (Yanlış Konişmento).

ÖZÇELİK, Gülüm Bayraktaroğlu. “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynı Hakka Uygulanacak Hukuku’n Tespiti”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl 66, Sayı 2, Bahar 2008, ss.57-73.

ÖZDEMİR, Türkey. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve Hasar Sorumluluğu)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

ÖZTAN, Fırat, **Kıymetli Evrak Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009.

PING-FAT, Sze. “**Carrier’s Liability Under The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules**”, Kluwer Law International, The Hague, 2000.

POROY, Reha, Ünal Tekinalp. **Kıymetli Evrak Hukuku Esasları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.

POROY, Reha, Hamdi Yasaman. **Ticari İşletme Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007.

PULAŞLI, Hasan. **Kıymetli Evrak Hukuku**, Adalet Yay., Ankara, 2009.

REİSOĞLU, Safa. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yay., İstanbul, 2008.

**Review of Maritime Transport, 2009**, Report by the UNCTAD Secretariat United Nations, New York - Geneva, 2009.

SAĞLAM, İpek. **Elektronik Sözleşmeler**, Legal Yay., İstanbul, 2007.

SARAÇ, Şüheda. “Deniz Ticaret Hukuku’nda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri Yüklemede Müddetler, Kırk ambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, **Ankara Barosu Dergisi**, Cilt 25, S. 4, Yıl 1968, ss.659 vd.

SASSOON, David M. **C.I.F. and F.O.B. Contracts**, Sweet&Maxwell, Fourth Edition, London, 1995.

SCHOENBAUM, Thomas J. **Admiralty and Maritime Law**, Thomson West, Fourth Edition, 2004.

SEALY, L S; Hooley R J A. **Commercial Law – Text, Cases and Materials**, Oxford University Press, Third Edition, 2000.

SENGİR, Turgut. “Deniz Ticaret Hukuku’nda Starya ve Sürastarya”, **Yargıtay Yüzüncü Yıldönümü Armağanı**, İstanbul Cezaevi Matbaası, 1968, ss. 537-549.

SEROZAN, Rona. **Medeni Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2005 (Medeni Hukuk).

SEROZAN, Rona. **Sözleşmeden Dönme**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007 (Dönme).

SEVEN, Vural. **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yay., Ankara, 2003 (Sorumluluk).

SEVEN, Vural. “Konişmentonun Ziyayı Halinde Talep Edilebilecek Önleyici Tedbirler”, **Prof.Dr.Hüseyin Ülgen’e Armağan**, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 761-782, (Makale).

SÖZER, Ali Nazım. **Hukukta Yöntembilim**, Beta Yay., İzmir, 2008.

SÖZER, Bülent. “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 9, S. 1-4, 2004, ss. 49-82 (Karma Taşımalar).

SÖZER, Bülent. **Türk Hukuku’nda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay. No:10, İstanbul, 2007 (Havayolu).

SÖZER, Bülent, **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu**, 1975, (Sefere Elverişli Bulundurma Borcu).

SÖZER, Bülent. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayısı, Ocak 2006, ss. 301-338, (Öneriler).

STEWART, Boyd, C. Andrew S. Burrows, David Foxton, **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**, Sweet&Maxwel, Twentieth Edition, London, 1996.

SUR, Melda. **Uluslararası Hukukun Esasları**, Beta Yay., İstanbul, 2006.

ŞAMLI, Kübra Yetiş. “Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi”, **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss. 1031 vd (Makale).

ŞAMLI, Kübra Yetiş. **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, XII Levha Yay., İstanbul, 2008 (Kitap).

ŞENER, Esat. **Tüm Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararları (1926-1997)**, Seçkin Yay., Ankara, 1997.

TANDOĞAN, Haluk. **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C.2, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1977 (Borçlar).

TANDOĞAN, Haluk. **İstisna Akdi Kavramı, Unsurları ve Benzeri Akitlerden Ayırt Edilmesi**, İmran Öktem'e Armağan, Sevinç Matbaası, Ankara, 1970, ss. 311 – 332 (İstisna Akdi Kavramı).

TAŞDELEN, Nihat. “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan**, C.I, Beta Yay., ss. 939-959.

TEKİL, Fahiman. “Çarter Parti ve Konişmento İlişkileri”, **Prof.Dr.Nuri Çelik'e Armağan**, Beta Yay., C.I, Ankara, ss. 781-788, (Makale).

TEKİL, Fahiman. **Deniz Hukuku**, Alkım Yay., İstanbul, 2001 (Deniz Hukuku).

TEKİL, Fahiman. **Deniz Hukuku Terimleri**, İstanbul, 1985, (Terimler).

TEKİL, Fahiman. **Navlun Mukaveleleri**, Bozak Matbaası, İstanbul, 1973 (Navlun Mukaveleleri).

TEKİNAY, Selahattin Sulhi, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1988.

TEOMAN, Ömer. “Tacir Yardımcıları”, **Doç.Dr.Mehmet Somer’e Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yay., ss. 221-304.

TETLEY, Q.C. William. **Glossary of Maritime Law Terms**, 2nd Ed., 2004, [\(http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/\(28.10.2009\)](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/(28.10.2009)) (Terms).

TETLEY, Q.C. William. **Maritime Law as a Mixed Legal System**, [\(http://www.mcgill.ca/maritimelaw/comparative/marlawmix/#N\\_1\\_](http://www.mcgill.ca/maritimelaw/comparative/marlawmix/#N_1_) (12.10.2007)

TODD, Paul. **Bills of Lading and Bankers’ Documentary Credits**, LLP, London, 1998.

von TUHR, Andreas. **Borçlar Hukuku Umumi Kısım**, çev. Cevat Edege, Yargıtay Yay. No: 15, Ankara, 1983.

TUNÇOMAĞ, Kenan. **Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler**, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1965.

Türk Dil Kurumu, Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu Yay., No: 549, 10. Baskı, Ankara, 2005.

TÜRKEL, Doğuş Taylan. “Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar”, **Ergon A. Çetingil ve Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, ss. 1102-1113.

TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur. Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliği Dolayısı ile Taşıyanın Sorumluluğu, 1985 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

ULUĞ, İlknur. “Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği”, **Prof.Dr.Hüseyin Ülgen’e Armağan, I. Cilt**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss. 783-803.

UYAR, Talih, **Türk Medeni Kanunu Gerekçeli İçtihatlı, Cilt 1**, 2002.

UYGUR, Turgut. **Açıklamalı İctihatlı Borçlar Kanunu Cilt 7**, Seçkin Yay., Ankara, 2003.

ÜLGEN, Hüseyin. **Türk Ticaret Hukuku'nda Hukuki Görünüş Nazariyesi**, İstanbul, 2005 (Hukuki Görünüş Nazariyesi).

ÜLGEN, Hüseyin. **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yay., No: 2008-27, İstanbul, 1988 (Uluslararası Taşımacılık).

ÜLGEN, Hüseyin, Ömer Teoman, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya, Nomer Ertan, **Ticari İşletme Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

ÜLGEN, Hüseyin, Mehmet Helvacı, Abuzer Kendigelen, Arslan Kaya, **Kıymetli Evrak Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

ÜLGENER, M. Fehmi. **Çarter Sözleşmeleri**, Der Yay., İstanbul, 2000.

ÜLGENER, M. Fehmi. **Sürastarya Süresi ve Ücreti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1993 (Sürastarya).

ÜLGENER, M. Fehmi. **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, Der Yay., İstanbul, 1991, (Sorumsuzluk Halleri).

ÜNAN, Samim. "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Sempozyumu", **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.2, S.1, 2005, ss. 575-583.

ÜNAN, Samim. "Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 5, S. 1-4, ss. 1- 12.

ÜSTÜNDAĞ, Bahar. "Türk Hukuku'nda Eşya Taşıma Sözleşmesi", **Prof.Dr.Fikret Eren'e Armağan**, Yetkin Yay., Ankara, 2006, ss. 931-964.

VELİDEDEOĞLU, Hıfzı Veldet. **Türk Borçlar Kanunu Şerhi Genel Hükümler**, Yargıtay Yay., Ankara, 1997.

WAHL, Albert. **Deniz Ticaret Hukuku**, çev. Kazım Berken, Yeni Cezaevi Basımevi, Ankara, 1948.

WILLIAMS, Harvey. **Chartering Documents**, LLP, London, 1999.

WILSON, D.J.; Cooke, J.H.S. **The Law of General Avarage and The York-Antwerp Rules**, Sweet&Maxwell, Twelfth Edition, London, 1997.

WILSON, John F. **Carriage of Goods by Sea**, Pearson-Longman, Fourth Edition, Harlow, 2001.

YAVUZ, Cevdet. **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, Beta Yay., İstanbul, 2007.

YAVUZ, Nihat. **Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, Kartal Yay., Ankara, 2007.

YAZICIOĞLU, Emine. “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **Prof.Dr.Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl 22, S. 2, 2002, (Geç Teslim), ss. 1039-1055.

YAZICIOĞLU, Emine. “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, **Prof.Dr.Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (Deniz Yük Senedi), ss. 651-676,

YAZICIOĞLU, Emine. **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, Beta Yay., Ankara, 2000, (Hamburg Kuralları).

YAZICIOĞLU, Emine. “Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl. 4, S. 3-4, 1999, (Uygulanacak Kurallar Sorunu), s. 39-60.

YAZICIOĞLU, Emine. “Pişmanlık Navlunu”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl 8, S. 1-4, 2003, (Pişmanlık Navlunu), ss. 39-60.

YAZICIOĞLU, Emine. **Uluslararası Deniz Taşımacılığında Uygulanacak Kural Sorunu**, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl. 5, S. 1-4, (Uluslararası Deniz Taşımacılığı), ss. 45- 56.

YENER, Mehmet Deniz. **Vedia Sözleşmesi**, XII Levha Yay., İstanbul, 2008.

YEŞİLOVA, Ecehan. **Konişmentonun İspat Kuvveti**, Güncel Yay., İzmir, 2006.

YÜCE, Melek Bilgin. **Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt Sözleşmesi**, Vedat, İstanbul, 2007, (Sözleşme).

YÜCE, Melek Bilgin. **Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüdün Hukuki Niteliği**, Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Aydın Aybay’a Armağan, 2007/2, ss.529-546, (Makale).

ZEVKLİLER, Aydın. **Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008. (Borçlar)

ZEVKLİLER, Aydın. “Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları”, **İmran Öktem'e Armağan**, Ankara, 1970, ss. 525-568, (Konişmento).

ZEVKLİLER, Aydın, Beşir Acabey, Emre Gökyayla. **Medeni Hukuk**, Seçkin Yay., Ankara, 2000.



ZEVKLİLER, Aydın Murat Aydoğdu. **Tüketicinin Korunması Hukuku**, Seçkin Yay., Ankara, 2004.

ZEYNELOĞLU, Ahmet. **Taşıma Hukuku**, Yetkin Yay., Ankara, 1993.

ZWAHLEN, Mary. “Zilyetliğin Havalesi”, **Kubalı’ya Armağan**, İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yay., 1975, İstanbul, ss. 333-408.

### **Elektronik Kaynaklar**

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html> (20.10.2009).

<http://www.comitemaritime.org/cmidocs/rulesebla.html> (14.4.2008).

<http://www.comitemaritime.org/cmidocs/rulesaway.html> (12.09.2008) .

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp> (02.05.2010).

[http://www.dzkk.tsk.mil.tr/Muze/Turkish/Arastirma\\_birimleri/Arastirma\\_Birimleri.htm](http://www.dzkk.tsk.mil.tr/Muze/Turkish/Arastirma_birimleri/Arastirma_Birimleri.htm) (12.06.2010).

[http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406\\_04.pdf](http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_04.pdf) (19.7.2009).

<http://www.hukukturk.com.tr> (10.6.1009).

<http://www.kgm.adâlet.gov.tr/turkticaretkanunutasarisi.htm> (10.11.2005).

<http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/kararlar/karar832.pdf> (02.08.2008).

<http://www.tdk.gov.tr> (05.12.2007).

[http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec) (04.05.2010)

<http://www.tuik.gov.tr> (02.05.2010).

<http://www.turkhukukurumu.org.tr/thl/metin/N.pdf> (26.04.2010).

# EKLER

**EK 1.**

Page 1

Agents (full style and address)		<b>BIMCO LINER BOOKING NOTE</b> <b>CODE NAME: "CONLINEBOOKING 2000"</b>	
Carrier (full style and address)		Place and date	
		Vessel	
		Time for shipment (about)	
Merchant* (full style and address)		Port of loading**	
		Port of discharge	
Merchant* (full style and address)		Merchant's representatives at loading port (full style and address)	
Container No./Seal No./Marks and Numbers (if available)	Number and kind of packages, description of cargo	Gross weight, kg (if available)	Measurement, m <sup>3</sup> (if available)
Draft Copy			
Freight details and charges		Special terms, if agreed	
Freight (state prepayable or payable at destination)			
Signature (Merchant)		Signature (Carrier)	

\*As defined hereinafter (Cl. 1)  
 \*\* (or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat)

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Valfensbaekvej 81, DK-2625 Valfensbaek, Fax: +45 4386 0701  
 by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

## FULL TERMS OF THE CARRIER'S BILL OF LADING FORM\*

### 1. Definition.

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

### 2. Notification.

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

### 3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of its servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.

### 4. Law and Jurisdiction.

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

### 5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

### 6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

### 7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reshipe and forward the same to the Port of discharge.

### 8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

### 9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

### 10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

### 11. Lien.

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

### 12. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck, in the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

### 13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

### 14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice, labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore), difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

### 15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

### 16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

### 17. Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

(i) negligent filling, packing or stowing of the container;  
(ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or  
(iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

### 18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

### ADDITIONAL CLAUSE

#### U.S. Trade. Period of Responsibility.


(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

### \*BIMCO LINER BILL OF LADING

Code Name: "Confinebill 2000"

Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000

Shipper (full style and address)		<b>BIMCO LINER BILL OF LADING</b> <b>CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"</b> 	
Consignee (full style and address) or Order		BL No	Reference No
		Vessel	
Notify Party (full style and address)		Port of loading	
		Port of discharge	
PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER			
Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m <sup>3</sup>
<h1>Draft Copy</h1>			
SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right all of this tenor and date		Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
		Shipper's declared value	Declared value charge
		Freight details and charges	
Carrier's name/principal place of business		Date shipped on board	Place and date of issue
		Number of original Bills of Lading	
		Pre-carriage by**	
Signature or for the Carrier  ..... (Master's name/signature)  ..... (Agent's name/signature)		Place of receipt by pre-carrier**	
		Place of delivery by on-carrier**	

Copyright, published by  
 The Baltic and International Maritime Council  
 (BIMCO), Copenhagen, 2000

\*As defined hereinafter (Cl 1)

\*\*Applicable only when pre-*on*-carriage is arranged in accordance with Clause 8

**1 Definition**

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo

**2 Notification**

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

**3 Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge**

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (the Hague Rules) as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (the Hague-Visby Rules) and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment the corresponding legislation of the country of destination shall apply irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 (the SDR Protocol 1979) shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a) whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or if applicable the Additional Clause.

**4 Law and Jurisdiction**

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

**5 The Scope of Carriage**

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any parts or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

**6 Substitution of Vessel**

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

**7 Transhipment**

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighten, load and store the cargo either on shore or afloat and reshipe and forward the same to the Port of discharge.

**8 Liability for Pre- and On-Carriage**

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

**9 Loading and Discharging**

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

**10 Freight Charges, Costs, Expenses Duties Taxes and Fees**

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand, interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent, shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

**11 Lien**

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

**12 General Average and Salvage**

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on deck or under deck, in the event of an accident or damage to cargo or of a disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise. The Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

**13 Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than or in addition to the colliding vessels, or objects are at fault in respect of a collision or contact.

**14 Government Directions War Epidemics, Ica, Strikes, etc.**

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warfare operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, i.e. labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore), difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

**15 Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents**

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and liberty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

**16 Stowage**

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

**17 Shipper-Packed Containers, Trailers, Transportable Tanks, Flats and Pallets**

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier if such loss, damage or expense has been caused by:

- (i) negligent filling, packing or stowing of the container;
- (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of refrigeration equipment or trailers supplied by the Merchant.

**18 Return of Containers**

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

**ADDITIONAL CLAUSE**

**U.S. Trade Period of Responsibility**

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

**EK 3.**

Shipper		Customer No.	Ref. No.	B/L No.
Consignee		<p align="center"><b>LINER BILL OF LADING</b></p> <p align="center"><b>TSCHUDI</b> </p> <p align="center"><b>LINES</b></p> <p align="center"><b>TSCHUDI LINES BALTIC SEA AS</b></p> <p align="center"><b>CARRIER</b></p> <p align="center">4 Sadama Str, 10111 Tallinn, ESTONIA</p>		
Notify address				
Pre-carriage by*	Place of receipt by pre-carrier*			
Vessel	Port of loading			
Port of discharge	Place of delivery by on-carrier*	Freight payable at	Number of original B/L	
Marks and numbers	Number of packages / description of goods	Gross weight Kos.	Measurement Cbm.	
Particulars furnished by the Merchant				
<b>FREIGHT AND CHARGES</b>		<p>SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the port of discharge or so near thereto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns they paying freight as per note on the margin plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.</p> <p>In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.</p> <p>One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated above, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</p>		
		Place and date of Issue		
		Signature		
Daily demurrage rate (additional Clause A)				

\* Applicable only when document used as Through Bill of Lading

## LINER BILL OF LADING

(Liner terms approved by The Baltic and International Maritime Conference) Code Name: "CONLINEBILL"  
Amended January 1st, 1950, August 1st, 1952, January 1st, 1975, July 1st, 1974, August 1st, 1976, January 1st, 1978

### 1. Definition.

Wherever the "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

### 2. General Paramount Clause

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply. Trades where Hague-Visby Rules apply, in trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - The Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharging and while the goods are in the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

### 3. Jurisdiction.

Any dispute arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.

### 4. Period of Responsibility

The Carrier or his Agent shall not be liable for loss of or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, howsoever such loss or damage arises.

### 5. The Scope of Voyage.

As the vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of vessel and crew.

### 6. Substitution of Vessel, Transshipment and Forwarding.

Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at Carrier's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only. The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

### 7. Lightering.

Any lightering in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

### 8. Loading, Discharging and Delivery

Discharging and Delivery of the cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed. Loading, stowage and delivery shall be for the Merchant's account. Loading and discharging may commence without previous notice. The Merchant or his Assign shall tender the goods when the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours not withstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid. The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfilment of the contract, or alternatively to act under Clause 16. The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above. If the goods are not applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

### 9. Live Animals and Deck Cargo

shall be carried subject to the Hague Rules as referred to in Clause 2 hereof with the exception that notwithstanding anything contained in Clause 19 the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from any act, neglect or default of his servants in the management of such animals and deck cargo.

### 10. Options.

The port of discharge for optional cargo must be declared to the vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the

first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

### 11. Freight and Charges.

(a) Prepayable freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. The Carrier's claim for any charges under this contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred. Interest at 5 per cent., shall run from the date when freight and charges are due.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.

### 12. Lien.

The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.

### 13. Delay.

The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

### 14. General Average and Salvage.

General Average to be adjusted at any port or place of Carrier's option and to be settled according to the York Antwerp Rules 1974, with amendments 1990. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement or the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequences of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

### 15. Both-to-Blame Collision Clause.

(This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America). If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

### 16. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or giving under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice/haulour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts, any of which onboard or on shore - difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safely and without delay, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed the fulfilment of the contract. If in connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra.

(e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the Carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.

(f) The Merchant shall be informed if possible.

### 17. Identity of Carrier.

The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other. It is further understood and agreed that as the Line Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor bailee of the goods.

### 18. Exemptions and Immunities of all servants and agents of the Carrier.

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant for any loss, damage or delay arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract evidenced by this Bill of Lading. The Carrier shall be entitled to be paid by the Merchant on demand any sum recovered or recoverable by the Merchant or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage or delay or otherwise.

### 19. Optional Stowage, Unitization.

(a) Goods may be stowed by the Carrier as received, or, at Carrier's option, by means of containers, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

(c) The Carrier's liability for cargo stowed as aforesaid shall be governed by the Hague Rules as defined above notwithstanding the fact that the goods are being carried on deck and the goods shall contribute to general average and shall receive compensation in general average.

### ADDITIONAL CLAUSES

{To be added if required in the contemplated trade.

#### A. Demurrage.

The Carrier shall be paid demurrage at the daily rate per ton of the vessel's gross register tonnage as indicated on page 2 if the vessel is not loaded or discharged with the dispatch set out in Clause 8, any delay in waiting for berth at or off port to count. Provided that if the delay is due to causes beyond the control of the Merchant, 24 hours shall be deducted from the time on demurrage. Each Merchant shall be liable towards the Carrier for a proportionate part of the total demurrage due, based upon the total freight on the goods to be loaded or discharged at the port in question. No Merchant shall be liable in demurrage for any delay arisen only in connection with goods belonging to other Merchants. The demurrage in respect of each parcel shall not exceed its freight. (This Clause shall only apply if the Demurrage Box on Page 2 is filled in).

#### B. U.S. Trade, Period of Responsibility.

In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.







## C.M.C. LINER BILL OF LADING TERMS AND CONDITIONS

1. **Definition:** Wherever the term "Merchant" is used herein, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder hereof and the Owner of the cargo.
2. **General Paramount Clause:** The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25 August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply hereto. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are computably applicable, the terms of the said Convention shall apply. *Trades where Hague-Visby Rules apply.* In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968—the Hague-Visby Rules—apply computably, the provisions of the respective legislation shall be incorporated herein. The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharging and while the goods are in the charge of another carrier, and to deck cargo and live animals.
3. **Jurisdiction:** Any dispute arising hereunder shall be decided in the country where the Carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.
4. **Period of Responsibility:** The Carrier or its Agent shall not be liable for loss of or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the Vessel, however such loss or damage arises.
5. **Scope of Voyages:** As the Vessel is engaged in liner service, the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service, including, without limitation, maintenance of Vessel and crew.
6. **Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding:** Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said Vessel or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to transship, load and stow the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at the Carrier's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods is other than the Vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only. The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed on vessels under his management and no claim shall be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.
7. **Lighterage:** Any lighterage in/ off ports of loading or discharge to be for the account of the Merchant.
8. **Loading, Discharging and Delivery:** The cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed. Loading, stowage and delivery shall be for the Merchant's account. Loading and discharging may commence without previous notice. The Merchant or his Assign shall tender the goods when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive and—*but only if required by the Carrier—*also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the Vessel may leave the port without further notice and deadweight is to be paid. The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the Vessel can deliver and—*but only if required by the Carrier—*also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfillment of the contract, or alternatively to act under Clause 16. The Merchant shall bear all overtime charges in connection with loading and taking delivery of the goods as above. If the goods are not pulled for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.
9. **Live Animals and Deck Cargo:** Shall be carried subject to the Hague-Rules referred to in Clause 2 with the exception that notwithstanding anything in Clause 19 the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from any act, neglect or default of his servants in the management of such animals and deck cargo.
10. **Options:** The port of discharge for optional cargo must be declared to the Vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the Vessel's arrival. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this agreement only.
11. **Freight and Charges:** (a) Payable freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-refundable. In any event, the Carrier's claim for any charges under this contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred. Interest at 5 percent shall run from the date when freight and charges are due. (b) The Merchant shall be liable for expenses of lashing and of gathering and stowing loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons. (c) Any dues, duties, taxes and charges which under any declaration may be levied on any basis, such as amount of freight, weight of cargo or tonnage at the Vessel shall be paid by the Merchant. (d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations. (e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weight, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified. (f) The Carrier shall have a lien for any amount due hereunder and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.
12. **Lien:** The Carrier shall have a lien for any amount due hereunder and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.
13. **Delay:** The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.
14. **General Average and Salvage:** General Average to be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1974. In the event of an accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salvaging vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salvaging vessel or vessels belonged to strangers.
15. **Both-to-Blame Collision Clause:** (This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America). If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mate, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner's in no far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.
16. **Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.:** (a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations. (b) Should it appear that the performance of the transport would expose the Vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from war, warlike operations, blockade, riots, civil commotion or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port. (c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice—labor troubles, labor obstructions, strikes, lock-outs, any of which onboard or on shore—difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safely and without delay, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port. (d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfillment of the contract. If in connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods. (e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if for any such reason the Vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the Carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued. (f) The Merchant shall be informed if possible.
17. **Identity of Carrier:** The Contract evidenced by this agreement is between the Merchant and the Carrier named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the Vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this agreement shall be available to such other. It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this agreement for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier or bailee of the goods.
18. **Exemptions and immunities of all servants and agents of the Carrier:** It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever by under any liability whatsoever to the Merchant for any loss, damage or delay arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defense and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract evidenced by this agreement. The Carrier shall be entitled to be paid by the Merchant on demand any sum recovered or recoverable by the Merchant or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage or delay or otherwise.
19. **Optional Stowage/Unitization:** (a) Goods may be stowed by the Carrier as received, or, at Carrier's option, by means of containers, or similar articles used to consolidate goods. (b) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. (c) The Carrier's liability for cargo stowed as aforesaid shall be governed by the Hague Rules as defined above notwithstanding the fact that the goods are being carried on deck and the goods shall contribute to general average and shall receive compensation in general average.

EK 5.

Page 2

Shipper

LINER BILL OF LADING

B/L No.

Reference No.

Consignee

BSLE MALTA LTD.

Notify address

Pre-carriage by*	Place of receipt by pre-carrier*	Owner:	
Vessel	Port of loading		
Port of discharge	Place of delivery by on-carrier*		
Marks and Nos.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement

Above particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc.	<p><b>SHIPPED</b> on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</p>
Damurrage (as per cl. 21)	

\*Applicable only when document used as a Through Bill of Lading; see anyhow cl. 3 on the reverse.

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs L	Signature MASTER / FOR THE MASTER



Code Name: "LINEWAYBILL"  
Shipper



**NON-NEGOTIABLE  
LINER SEA WAYBILL**  
Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO),  
subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.

LWB. No.  
Reference No.

Consignee (not to order)

Notify party address

Draft Copy

Pre-carriage by \* Place of receipt by pre-carrier \*

Vessel Port of loading

Port of discharge Place of delivery by on-carrier \*

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of goods	Gross weight, kg.	Measurement, m <sup>3</sup>
--	---	-------------------	-----------------------------

NON-NEGOTIABLE

Draft Copy

Above particulars as declared by Shipper but not acknowledged by the Carrier

Copyright published by  
The Baltic and International Maritime Council  
(BIMCO), Copenhagen, 1967

Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier	RECEIVED for carriage in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the goods as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, contents and value unknown for delivery at the place indicated above.
Freight and charges	The goods shipped under this Sea Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorised agent, on production of proof of identity without any documentary formalities. Should the Shipper require delivery of the goods to a party other than the Consignee stated in this Sea Waybill, then written instructions must be given to the Carrier or his agent. The Shipper shall, however, be entitled to transfer right of control of the goods to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the goods by the Carrier. The Carrier shall exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, the Carrier will accept no responsibility unless due to fault or neglect on his part.
Freight payable at	
Shipper's declared value of:	Place and date of issue
subject to payment of above extra charge. <b>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE NEXT PAGE.</b> <b>Note:</b> The Merchant's attention is drawn to the fact that in accordance with Clauses 10 to 13 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.	Signed for _____ as Carrier
* Applicable only when document used as a Through Sea Waybill	by _____
	As agent(s) only to the Carrier

Printed by the BIMCO Charter Party Editor

# LINER SEA WAYBILL

Code Name: "LINEWAYBILL"

## 1. GENERAL PROVISIONS

### 1. Definitions.

"Carrier" means the party on whose behalf the Sea Waybill has been signed.  
"Merchant" includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee and the owner of the goods.

### 2. Carrier's Tariff.

The terms of the Carrier's applicable Tariff on the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are available from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Sea Waybill and the applicable Tariff, this Sea Waybill shall prevail.

### 3. Law and Jurisdiction.

Disputes arising under this Sea Waybill shall be determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business.

## II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

### 4. Methods and Routes of Transportation.

(a) As the Vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or on any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of the Vessel and crew, and the Vessel may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, deviate, be towed or low vessels in all situations.  
(b) Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or inland and reship and forward the same at the Carrier's expense but at the Merchant's risk.

### 5. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow goods by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.  
(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant on or under deck without notice to the Merchant.

### 6. Hindrances etc. Affecting Performance.

(a) The Carrier shall use reasonable endeavours to complete the performance of this Contract.  
(b) If at any time the performance of the Contract as evidenced by this Sea Waybill is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind, and if by virtue of sub-clause 6(a) the Carrier has no duty to complete the performance of the Contract, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may elect to treat the performance of this Contract as terminated and place the goods at the Merchant's disposal at any place which the Carrier shall deem safe and convenient.  
(c) If the Merchant has not taken delivery of the goods within the time designated by the Carrier, the Carrier shall be at liberty to put the goods in safe custody on behalf of the Merchant at the latter's risk and expense, and, if not taken delivery of, to sell the same privately or by auction after 14 days.

(d) In any event the Carrier shall be entitled to full freight for goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

### 7. Lashing.

Any customary, local lashing in or off ports of loading or ports of discharge shall be for the account and risk of the Carrier.

### 8. Loading, Discharging and Delivery.

(a) Loading, discharging and delivery of the cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed.  
(b) All costs for stowing and handling of the goods before loading and after discharge shall be for the Merchant's account.  
(c) Loading and discharging may commence without previous notice.  
(d) The Merchant or his Agents shall tender the goods when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the Vessel may leave the port without further notice and discharge to be able.  
(e) The Merchant or his Agents shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the Vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge shall be deemed a fulfilment of the Contract, or alternatively to act under Clause 6.  
(f) The Merchant shall bear all overtime charges in connection with loading and taking delivery of the goods as above.  
(g) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

### 9. Optional Ports of Discharge.

The port of discharge for optional cargo must be declared to the Vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the Vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Sea Waybill only.

## III. CARRIER'S LIABILITY

### 10. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outward shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or in any such enactment in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.  
The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharge, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

### 11. Liability for Pre- and On-Carriage.

When engaging to stow the goods at a place other than the Vessel's Port of Loading or to deliver the goods at a place other than the Vessel's Port of Discharge, the Carrier acts as the Merchant's Agent only and shall be entitled to sub-contract the carriage on any terms. The Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the transport other than that between the Port of Loading and Port of Discharge even though the freight for the whole transport has been collected by him.

### 12. Amount of Compensation.

(a) When the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Merchant or should have been so delivered in accordance with the Contract.  
(b) The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there be no such price, according to the current market price or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.  
(c) Higher compensation than provided for in Clause 10 may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the goods declared by the Shipper which exceeds the limits set down in Clause 10 has been stated on the face of this Sea Waybill at the place indicated. In that case the amount of the declared value shall be substituted for the limit.

### 13. Delay, Consequential Loss, etc.

If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this Sea Waybill, or to the limitation amount as determined in Clause 10, whichever is the lesser.

### 14. Defences and Limits for the Carrier, Servants, etc.

(a) The defences and limits of liability provided in this Sea Waybill shall apply in any action against the Carrier for loss of or damage to the goods whether the action can be founded in contract or in tort.  
(b) The Carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Sea Waybill, if it is proved that the loss or damage resulted from a personal act or omission of the Carrier done with intent to cause such loss or damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.  
(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other persons whose services the Carrier has used in order to perform this Contract and if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.  
(d) However, the provisions of this Sea Waybill apply whenever claims relating to the performance of this Contract are made against any servant, agent or other persons whose services the Carrier has used in order to perform this Contract, whether such claims are founded in contract or in tort. In entering into the Contract, the Carrier, to the extent of such provisions, does so not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons. The aggregate liability of the Carrier and such persons shall not exceed the limits in Clause 12 and, if applicable, Clause 24.

## IV. DESCRIPTION OF GOODS

15. Carrier's Responsibility.  
In the absence of reservation by the Carrier, any statement in this Sea Waybill as to the quantity, order and/or condition of the goods shall as between the Carrier and the Shipper be prima facie evidence of receipt of the goods as so stated.

### 16. Shipper's Responsibility.

The Shipper shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the goods were received for carriage, of the description of the goods, marks, numbers, quality and weight, as furnished by him, and the Shipper shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Sea Waybill to any person other than the Shipper. The Shipper shall remain liable even if the goods have been delivered.

### 17. Shipper-Packed Containers, etc.

(a) If a container has been used, whether packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:  
(i) negligent filling, packing or stowing of the container;  
(ii) the contents being unsuitable for carriage in container, or  
(iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.  
(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.  
(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

### 18. Dangerous Goods.

(a) The Merchant shall comply with all internationally recognised requirements and all rules which apply according to national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any event inform the Carrier in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken into charge by the Carrier and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.  
(b) Goods of a dangerous nature which the Carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless, without compensation, further, the Merchant shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of the handling over of such goods or of their carriage.  
(c) If any goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature shall become a danger to any person or property, the goods may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the Carrier without liability on the part of the Carrier except for General Average, if any.

### 19. Return of Containers.

(a) For the purpose of this Clause the Consignor shall mean the person who concludes this Contract with the Carrier and

the Consignee shall mean the person entitled to receive the goods from the Carrier.  
(b) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(c) (i) The Consignor shall be liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the Carrier for carriage.  
(ii) The Consignor and the Consignee shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignee and return to the Carrier.

## V. FREIGHT AND LIEU

20. Freight and Charges.  
(a) Freight shall be deemed earned when the goods have been received for carriage and shall be paid in any event. The Carrier's claim for any charges under this Contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred. Interest at Libor plus 2 per cent, shall run from the date when freight and charges are due.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing on board and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) Any duties, taxes, levies and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel shall be paid by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, the Vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.

(e) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation as to devaluation exists or if applicable the following shall apply:

(i) If the currency in which freight and charges are quoted is devalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid, then all freight and charges shall be automatically and immediately increased in proportion to the extent of the devaluation of the said currency.  
(ii) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts or verifying the freight basis, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the goods inspected and the weight, measurement or value verified.

21. Lien.  
The Carrier shall have a lien on the goods for any amount due under this Contract and for the costs of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner, including sale or disposal of the goods.

## VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

22. General Average.  
(a) General Average shall be adjusted at any port or place at the Carrier's option, and settled according to the York-Antwerp Rules 1954, or any modification thereof, this covering all goods, whether carried on or under deck. The New Jason Clause as approved by BIMCO shall be considered incorporated into this Sea Waybill.

(b) Such security including a cash deposit as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be submitted to the Carrier prior to delivery of the goods.

### 23. Both-to-Benefit Collision Clause.

The Both-to-Benefit Collision Clause as approved by BIMCO shall be considered incorporated into this Sea Waybill.

### 24. U.S. Trade.

(a) In case the Contract evidenced by this Sea Waybill is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in the said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.  
(b) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and weight of the goods have been declared by the Shipper before the goods have been handed over to the Carrier and inserted in this Sea Waybill, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.