



YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

TÜRK HUKUKU'NDA TAŞITAN ve YÜKLETENİN
HUKUKİ NİTELİĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bora TEZGÖR

Tez Danışmanı

Doç.Dr.Tayfun ERCAN

Lefkoşa

Haziran,

2024

**YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI**

**TÜRK HUKUKU'NDA TAŞITAN VE YÜKLETENİN
HUKUKİ NİTELİĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bora TEZGÖR

**Tez Danışmanı
Doç.Dr.Tayfun ERCAN**

**Lefkoşa
Haziran,
2024**

Onay

Bora Tezgör tarafından hazırlanan “Türk Hukuku’nda Taşıtan ve Yükletenin Hukuki Niteliği” başlıklı tez, kapsam ve nitelik açısından kalite standartlarına uygunluğu ile ilgili Özel hukuk Ana bilim Yüksek lisans tezi olarak..... tarihinde kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Adı – Soyadı

İmza

Jüri Başkanı:

Doç.Dr.Tayfun ERCAN



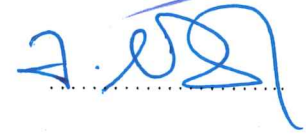
Jüri Üyesi:

Doç.Dr.Ayten ORDU



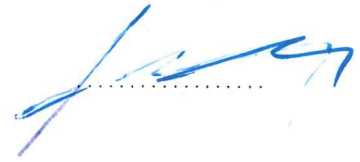
Jüri Üyesi:

Yrd.Doç.Dr.Abdullah ERDOĞAN



Danışman:


Doç.Dr.Tayfun ERCAN



Anabilim/ Anasanat Dalı Başkanı Onayı

27/6/2024

Prof. Dr. Polat ERDOĞAN
A. Yrd.Doç.Dr. Mustafa ERDOĞAN
Unvan, Ad-Soyad
Anabilim/Anasanat Dalı Başkanı



Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

...../...../20...
Prof. Dr. Kemal Hüsnü Can Başer
Enstitü Müdürü



Etik İlkelerine Uygunluk Beyanı

Bu tezin içinde sunduğum verileri, bilgileri ve belgeleri akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi; tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu; çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kurallar gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim

Bora Tezgör

27.05.2024

Özet**Türk Hukuku'nda Taşıtan ve Yükletenin Hukuki Niteliği****TEZGÖR, Bora****Yüksek Lisans Özel Hukuk Ana Bilim Dalı****Haziran, 2024, 131 sayfa**

Denizde eşya taşıma sözleşmeleri, navlun sözleşmesi olarak isimlendirilir. Navlun sözleşmesi, taşıtan ve taşıyan arasında yapılır.Uygulamada sıkça birbiriyle karıştırılan taşıtan ve yükleten kavramlarını ayrı ayrı düzenleyen iç hukuk mevzuatları olduğu gibi ayrı şekilde düzenleyenler de vardır.Uluslararası sözleşmelerde bu iki kavram sıkça,“shipper” terimiyle ifade edilmektedir.Türk hukuku bakımından,taşıyanla navlun sözleşmesini kuran tarafa, taşıtan denir.Yükleten ise yükü,taşıyana teslim edendir.Taşıtan ve yükletenin başlıca hakları,taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı ve yük üzerinde idare etme hakkıdır.Borçları ise,navlun ve yükü,sefere hazır halde taşıyana teslim etmektir.Bu çalışma kapsamında yabancı hukuk mevzuatları veuluslararası sözleşmelerin hazırlık çalışmaları da incelenerek,bu iki kavram açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Navlun, konşimento, taşıtan, yükleten, yük.

Abstract**The Legal Nature of the Shipper and the Consignor in Turkish Law**

TEZGÖR, Bora
MA, Department of Private Law
June, 2024, 131 pages

This study focuses on marine cargo transport contracts and the concepts of shipper and consignor. Cargo transport contracts by sea are referred to as "contracts of affreightment" or "charter parties". The contract of affreightment is concluded between the shipper and the carrier. The concepts of shipper and consignor, which are often confused in practice, are regulated differently in domestic legal systems. In international conventions, these two concepts are frequently expressed using the term "shipper". From the perspective of Turkish law, the party who concludes the contract of affreightment with the carrier is called the "shipper", while the "consignor" is the party who delivers the cargo to the carrier. The main rights of the shipper and consignor are the right to demand the issuance of a bill of lading and the right to dispose of the cargo. Their main obligations are the payment of freight and the delivery of the cargo to the carrier in a seaworthy condition. This study examines foreign legal frameworks and the preparatory works of international conventions to provide a detailed explanation of the concepts of shipper and consignor.

Key Words: Contracts of affreightment, shipper, consignor, goods.

Önsöz

Bugüne kadar her türlü şartta benim yanımda olan ve destekleyen, sevgili aileme ve yüksek lisans döneminde bana kattıkları herşey için Prof.Dr. Hakan Pekcanitez ve Dr.Öğr.Üyesi Aysun Beydola hocalarıma,her ihtiyaç duyduğumda yanımda olan ve yardımına koşan Doç.Dr.Muhammed Erdal hocamıza ve ayrıca tez dönemim boyunca desteğini esirgemeyip bana yol gösteren Doç.Dr.Tayfun Ercan'a teşekkürlerimi sunarım.

27.05.2024

Bora Tezgör
Ankara-Lefkoşa-Haziran
2024

İçindekiler

Onay	i.
Etik İkelere Uygunluk Beyanı	ii.
Özet	iii
Abstract	iv
Önsöz	v
Kısaltmalar	vi
GİRİŞ	1
DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA GENEL BAKIŞ	3
1.1.Deniz Ticareti Hukukunun Tarihsel Gelişim Süreci ve Temel Prensipleri.....	3
1.1.1.Gemi İşletmeciliği ve Güvenliği.....	10
1.1.2.Deniz Kirliliği ve Çevre Koruma	12
1.1.3.Sorumluluk ve Sigorta	13
1.1.4.Denizlerin Serbestliği ve Serbest Ticaret	16
1.1.5.Uluslararası Karakter	19
ULUSLARARASI DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ	20
2.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (La Haye Kuralları)	22
2.1.1.Hazırlık Çalışmaları.....	22
2.1.2.Anlaşma Aşaması	25
2.2.1. 1968 Visby Protokolü	26
2.2.2. 1979 Özel Çekme Hakkı (SDR) Hakkında.....	28
2.2.3.Hamburg Kuralları.....	28
2.2.4.Rotterdam Kuralları	29
2.2.5.York-Anvers Kuralları	31
Türk Hukuku Çerçevesinde Deniz Ticaret Hukukunun Ortaya Çıkışı ve Uluslararası Sözleşmelerin Uygulanma Alanları	34
2.3.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (La Haye Kuralları) Bakımından	37
2.3.2. 1968 LaHaye-Visby Kuralları Bakımından	38
2.3.3. 1924 La Haye Kuralları (Konşimento Sözleşmesi)'nın Türk Hukukunda Uygulanması	41
2.3.4.Hamburg Kuralları'nın Uygulanması Bakımından	43
2.3.5.Rotterdam Kuralları'nın Uygulanması Bakımından	45
Değerlendirme	48
TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI	50
3.1.Genel Olarak Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri ve Navlun Kavramı.....	50

3.1.1.Navlun Sözleşmesinin Unsurları ve Türleri	50
3.2.Denizde Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Terimler (Incoterms) ve Alım-Satım Niteliği.....	53
3.3. Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri'nde Taşıtan ve Yükleyen Kavramları.....	54
3.3.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (Hague Rules/LaHaye Kuralları)	54
3.3.2.Hamburg Kuralları.....	55
3.3.3.Rotterdam Kuralları	55
3.3.4.Multimodal Taşıma Sözleşmesi (CM Sözleşmesi)	57
3.3.5.Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)..	57
3.3.6.Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar (CIM)..	58
3.3.7.Varşova/Montreal Konvansiyonları.....	58
Değerlendirme	59
3.4.Karşılatırmalı Hukukta Taşıtan ve Yükleyen Kavramları	60
3.4.1.İskandinav Hukuk Sisteminde Taşıtan ve Yükleyen Kavramları	60
3.4.2.Alman Hukuk Sisteminde Taşıtan ve Yükleyen Kavramları	61
3.4.3.İngiliz Hukuku Bakımından Taşıtan ve Yükleyen Kavramı	61
Değerlendirme	63
3.5.Taşıtan ve Yüklenenin Hakları.....	63
3.5.1.Taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu	64
3.5.1.1.Konşimento sözleşmesi bakımında taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu..	64
3.5.1.2.Rotterdam Kuralları bakımından taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu	65
3.5.1.3.Hamburg Kuralları bakımından taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu.....	66
3.5.2.Right of Control (Tasarruf hakkı-İdare hakkı)	68
3.5.2.1.Rotterdam Kuralları bakımından tasarruf hakkı/idare hakkı.....	68
3.5.3.Yükün güvertede taşınması	72
3.5.3.1.Konşimento Sözleşmesi bakımından güvertede yük taşınması.....	72
3.5.3.2. 1968 Lahey-Visby Kuralları bakımından güvertede yük taşınması	73
3.5.3.3.Hamburg Kuralları bakımından güvertede yük taşınması	73
3.5.3.4.Rotterdam Kuralları bakımından güvertede yük taşınması.....	74
Değerlendirme	76
3.6.Taşıtan ve Yüklenenin sorumlulukları/borçları.....	77
3.6.1.Navlun borcu.....	77
3.6.1.1.Hamburg Kuralları bakımından navlun ödeme borcu	78
3.6.1.2.Rotterdam Kuralları bakımından navlun ödeme borcu	79
3.6.2.Yükleme-istifleme-boşaltma sorumluluğu.....	81
3.6.2.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi bakımından yükleme-istifleme-boşaltma	81

3.6.2.2.Hamburg Kuralları bakımından yükleme-istifleme-boşaltma.....	83
3.6.2.3.Rotterdam Kuralları bakımından yükleme-istifleme-boşaltma	84
3.6.3.Taşıtan ve Yükleten Bakımından Yükü Teslim Borcu	86
3.6.3.1.Konşimento Sözleşmesi bakımından yükün teslimi borcu	86
3.6.3.2.Hamburg Kuralları bakımından yükün teslimi borcu.....	87
3.6.3.3.Rotterdam Kuralları bakımından	87
3.6.4.Taşıma Sözleşmesindeki/Senedindeki Kayıtlardan Sorumluluk	90
3.6.4.1.Konşimento Sözleşmesi bakımından kayıtlardan sorumluluk	90
3.6.4.2.Hamburg Kuralları bakımından kayıtlardan sorumluluk.....	91
3.6.4.3.Rotterdam Kuralları bakımından kayıtlardan sorumluluk	92
Değerlendirme	92
DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE İLGİLİLERİ/TAŞIMA SENETLERİ	95
4.1.Navlun Sözleşmesinin İlgilileri/Unsurları/Niteliği	95
4.1.1.Tanım	95
4.1.2.Unsurları	95
4.1.3.Navlun Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.....	97
4.1.4.Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve Satış Sözleşmesi Niteliği.....	98
4.1.4.1.Incoterms 2020.....	98
4.1.5.Navlun Sözleşmesinin Tarafları.....	103
4.1.6.Taşıma Belgeleri.....	103
4.1.6.1.Konşimento.....	103
4.1.6.2.Diğer taşıma belgeleri.....	105
TÜRK HUKUKUNDA TAŞITAN VE YÜKLETENİN HAK VE BORÇLARI	106
5.1Taşıtan ve Yükleten bakımından Y-TTK düzenlemeleri	106
5.2.Taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı bakımından Y-TTK düzenlemeleri ..	106
5.3.İdare hakkı bakımından Y-TTK düzenlemeleri	107
5.4.Navlun borcu bakımından Y-TTK düzenlemeleri.....	109
5.5.Yükleme-istifleme-boşaltma borcu bakımından Y-TTK düzenlemeleri	109
5.6.Doğru bilgi verme yükümlülüğü bakımından Y-TTK düzenlemeleri.....	111
5.7.Hak düşürücü Süre	112
5.7.1.Y-TTK bakımından hak düşürücü süre	112
5.7.2.Konşimento Sözleşmesi bakımından hak düşürücü süre.....	113
5.7.3.Hamburg Kuralları bakımından hak düşürücü süre	113
5.7.4.Rotterdam Kuralları bakımından hak düşürücü süre.....	113
SONUÇ	114
KAYNAKÇA	119

EKLER.....	123
Ek-1 İntihal Raporu.....	123
Özgeçmiş.....	131

Kısaltmalar

vd. :	ve devamı
md. :	madde
yy. :	yüzyıl
Y-TTK :	Yeni Türk Ticaret Kanunu
f. :	fıkra
b.:	bent
ÖÇH :	özel çekme hakkı
s. :	sayfa
c.:	cilt
Incoterms :	International Commercial Terms
CMI :	Comite Maritime International
UNCITRAL:	United Nations Commission on International Trade Law
ILA :	International Law Association
UNCTAD :	United Nations Trade and Development

GİRİŞ

Deniz Ticareti Hukukunda sıklıkla karşılaştığımız taşıtan ve yükleten kavramlarının açıklanması, haklarının ve yükümlülüklerinin belirlenmesi, Türk Deniz Ticareti hukukundaki yerlerinin saptanması uygulamadaki karışıklıkların önüne geçilmesi bakımından önem arz etmektedir.

Deniz ticareti hukuku, içerisinde birçok uluslararası sözleşmeyi içeren genç ve dinamik bir hukuk alanıdır. Ülkelerin kendi iç hukuklarındaki kuralları, uluslararası alanda toplamayı amaçlayan ve ortak bir uygulama prensibi yaratma amacı güden bu sözleşmeler, kavramların ve işlerin belirlenmesi açısından incelenmelidir. Oldukça yüksek ticari sirkülasyona sahip olan deniz üzerinde eşya taşınması, milletlerin, hammadde ve türevi ihtiyaçlarının karşılanması bakımından oldukça önem arz eder. Bu ticari ilişkiler sonucu ortaya çıkacak uyumsuzluklara uygulanacak kuralların belirlenmesi son derece önemlidir.

Çalışmanın ilk bölümünde, eski çağlardan süregelen deniz ticaretine dair uygulamalar ve bu uygulamalar sonucu ortaya çıkan bazı prensipler ele alınacaktır. Bu prensipler, uluslararası anlaşmaların ortaya çıkışını tetikleyen sorunlar hakkında, genel kabul görmüş görüşlerdir. Ayrıca, deniz ticaret hukukunun ortaya çıkışı ve gelişim süreci incelenerek, ileri bölümlerde yapılacak açıklamaların temeli atılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, toplumlar üzerinde gerçekleşen deniz ticaret uygulamalarında yeknesaklığı amaçlayan kuruluşlar tarafından ortaya konmuş, devletler nezdinde de görüşülen ve tartışılan uluslararası denizde eşya taşıma sözleşmeleri ele alınacaktır. Bu sözleşmelerin incelenmesi ve hazırlık süreçleri, taşıtan ve yükleten kavramlarına dair hüküm bulunmayan bazı sözleşmelerin anlaşılması bakımından önem arz ettiğinden, bunlara dair açıklamalara da yer verilerek anlatılacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde taşıma sözleşmesinin temel unsurlarına değinilecektir. Sözleşmede taşıtan ve yükleten kavramları sıklıkla karıştırıldığından sözleşmenin taraflarını belirlemek için taşıtan ve yükleten kavramlarının birbirleriyle olan ilişkisi gösterilecek ve uygulamadaki kavram karışıklığının giderilmesi

amaçlanacaktır.

Aynı zamanda bu bölümde taşıtan ve yükletenin hak ve borçları incelenecektir. Kural olarak yükün gemiye taşınması, saklanması ve boşaltılması taşıyana aittir. Bu aşamaların ve bu aşamalarda doğacak zararların yük ilgililerine devredilmesinin mümkün olup olmayacağı sorun olarak belirlenmiş ve bunun cevabı aranacaktır. Hak ve sorumluluklar, uluslararası anlaşmalardaki düzenlemeler ve hazırlık süreçlerindeki tutanaklar da incelenerek, kavram-sonuç ilişkisi kapsamında açıklanacak ve hakkın sahibi, borcun yükümlüsünün hangi taraf olduğu ortaya konulacaktır. Taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı, yük üzerinde idare etme hakkını kullanma yetkisinin kim olduğu gibi soruların cevapları verilecektir.

Bu başlık altında ayrıca yükün taşıyana teslimi borcu da ele alınacaktır. Yükün yalnızca teslim edilmesinin yeterli olup olmadığı sorununa uluslararası anlaşmalar nezdinde açıklık getirilecektir. Bu kapsamda, konşimentoya eklenecek kayıtlar için verilecek bilgilerin taşıtan/yükleten/shipper tarafından verileceği ve bu bilgilerin yanlış olması durumunda kusursuz sorumluluk ilkesinin bu taraflar bakımından uygulanabilirliği anlatılacaktır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde navlun sözleşmesinin unsurları açıklanacak, tarafları belirlenecek ve navlun sözleşmesinin hukuki niteliği ortaya konacaktır. Ayrıca navlun sözleşmesi-satış sözleşmesi arasındaki ilişki açıklanarak satış sözleşmesinin türüne göre taşıtan ve yükletenin kim olacağı Incoterms 2020 kuralları kapsamında belirlenecektir.

İç hukuk düzenlemeleri taşıtan ve yükletenin hak ve borçlarını belirlemek için kısıtlı olsa da Türkiye'nin de tarafı olduğu uluslararası sözleşmelerin de etkisiyle iç hukuk mevzuatlarında yer almıştır. Bu düzenlemelerin baz alındığı uluslararası sözleşmeler ve madde gerekçeleri de tespit edilerek bu doğrultuda açıklamalar yapılacaktır. 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu bakımından düzenlenen hak ve borçlara da bu çalışma kapsamında yer verilecektir.

DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA GENEL BAKIŞ

1.1. Deniz Ticareti Hukukunun Tarihsel Gelişim Süreci ve Temel Prensipleri

Denizler, milattan öncesi devirler de dahil olmak üzere yaşamış olan tüm toplumlar için hayatın gereksinimlerini karşılamak adına vazgeçilmez olmuştur. Gittikçe gelişen insan hayatında farklı hammadde ihtiyaçları coğrafyadan coğrafyaya farklılık göstermiş, bunun sonucunda da toplumlar arasında alışveriş kaçınılmaz olmuştur. Bu alışverişler doğrultusunda da uluslararası alanda ticaret yapma gereksinimi ortaya çıkmıştır. İnsan hayatının gelişimiyle doğru orantılı olarak artan ihtiyaçlar, bu alışverişleri sıklaştırmış ve bir nizam gerekliliği doğurmuştur.

İlk uygarlıklar yerel uygulamaları, hukuki düzenlemelere evriltmiş ve ilk kurallar koyulmuştur. Bunlardan en eskileri ‘‘Ur-Nammu Mecellesi (M.Ö. 2100 civarı), Lipit- İştar Mecellesi (M.Ö. 1934-1935), Eşnunna Mecellesi (M.Ö. 1950) ve Hammurabi Mecellesi’dir (M.Ö. 1783)’’ (Kozak, 2011,42’den aktaran Altınbaş,2019,65).

Ur-Nammu Kanunları, tarihte bilinen en eski yazılı kanun metni olarak da kayıtlara geçmiş olup kil tabletlere yazılmıştır. Dili Sümerce olan bu tabletlerin elli yedi yasadan yalnızca kırk tanesi derlenebilmiştir. Tabletler genel olarak Ceza Hukuku ve Aile Hukuku alanlarına yönelik olsa da Deniz Ticareti Hukuku bakımından da ticari işlerde kullanılan büyük gemilerden bahsedilmiştir.¹

Lipit-İştar Kanunları, yine Sümerler’de görülen bir yasa tabletidir. Lipit-İştar, Birinci İsin Hanedanlığı’nda hüküm sürmüş bir kraldır. Kendinden önce gelen hükümdarlardan aktarılan bilgilere dayalı olarak kendi yasasını ilan etmiştir. Bu tabletlerde ise Deniz Ticareti Hukuku bakımından gemi kirasından bahsedildiği bilinmektedir.²

Eşnunna kanunları ise diğerlerinden farklı olarak Akad dilinde yazılmış olup hükümdarın ismiyle değil yazıldığı şehir ile anılır. Bunun sebebi, Tablet keşfedildiğinde baş kısmının kırık olmasıdır. Eşnunna, bugünkü Tel Ammar, Diyala, Irak bölgesini ifade etmektedir.

¹ Merve Altınbaş. ‘‘Deniz Ticaret Hukukunun Gelişimi ve Türk Hukukuna Etkileri’’. Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi s.7(2),(2019):65

² age,65-70

Bölge, Dicle nehrinin kıyısında bulunduğundan ticaret ve gemiler ile ilgili daha fazla düzenleme öngörmüştür. Bunlar, gemi kirasında gemiye ve gemiciye düşen paylar, kira süresi ve kullanan gemicinin sorumluluğuna ilişkindir.³

Hammurabi Kanunları ise içlerinden en detaylı ve en özenlisidir.282 maddeden oluşan, Babil kralı Hammurabi tarafından çıkarılan yasada gemiler,gemiciler,gemi kirası gibi konulardan da sıkça bahsedilmiştir.Bunlardan bazıları, *“Eğer bir adam, bir gemiciyi ve bir gemiyi kiralarsa, arpa, yün, susam yağ, hurma ve herhangi bir yükü yüklerse, gemici ihmali edip gemiyi batırır ve içindekileri telef ederse, gemici batırduğu gemi ile içinde telef olan her şeyi ödeyecektir”*⁴ görüldüğü üzere bu maddede ticaret yapan kişinin,bir nevi “yükleten” kavramının oluşmaya başladığını görüyoruz.Ayrıca bunun yanında “taşıyanın” sorumluluğunun düzenlendiği ilk net kaynak olarak da gösterebiliriz.Maddeye göre gemici,ihmali davranışı ile gemiyi batırır veya yükün telef olmasına sebebiyet verirse tazminat ödeyecektir.Bir başka maddede *“Eğer bir adam bir gemici kiralarsa, yılda ona 6 GUR arpa verecektir.”*diyerek kira bedelinin sınırı çizilmiştir.Yine bir başka maddede *“Eğer, akıntıya kapılıp giden bir gemi, akıntıyla giden bir gemiye çarpar ve onu batırırsa, gemisi batan geminin sahibi, gemisinde telef olan ne varsa tanrı önünde açıklayacak, akıntıyla giden gemiyi batıran akıntıya karşı giden geminin sahibi, diğerinin gemisini ve kaybolan her şeyini ona ödeyecektir.”*⁵ Görüldüğü üzere bu madde metninde iki farklı gemi türünden bahsedilmiştir.Bunlardan ilki akıntıya kapılıp giden gemi,bir diğeri ise akıntıyla giden gemi olarak düzenlenmiştir.İlk cümlede bahsi geçen yapının kürekle çekilen bir deniz aracı olduğunu ve bunun gemi olarak kabul edildiğini,bir diğerinin ise akıntıyla giden bir deniz aracı olduğunu ve onunda aynı şekilde gemi olarak kabul edildiğini madde metninden çıkarabiliriz.İlk yapıya örnek olarak tekne,ikinci yapıya örnek olarak ise yelkenli deniz aracını verebiliriz.Madde metninden yapacağımız bir diğer ve önemli çıkarım ise ilk kez iki deniz aracının çarpışması ve bundan oluşacak zararın nasıl giderileceğinin düzenlenmesidir. 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre bu çarpışma “Çatma” olarak nitelendirilmiştir.Ayrıca yine aynı kanunun 931.maddesine göre gemi tanımı yapılmış ve *“Tahsis edildiği amaç,suda hareket etmesini gerektiren,yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç,kendiliğinden hareket etme imkanı*

³ age,65-70

⁴ Merve Altınbaş, “Deniz ticaret hukukunun gelişimi ve türk hukukuna etkileri”Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi s.7(2),(2019):65

⁵ age,65

bulunmasa da, Bu kanun bakımından 'gemi' sayılır.''(Türk Ticaret Kanunu,2011,245)
Görüldüğü gibi Hammurabi kanunları gemi tanımı bakımından ve çarpışmanın nitelenmesi bakımından günümüz kanunlarına bile ışık tutmuştur.

Tarihsel süreçte Deniz Ticareti Hukukunun gelişiminde rol oynayan bir diğer eser Rodoslu denizcilerin yerel uygulamalarından oluşan milattan önce ikinci ve üçüncü yüzyıllar arasında oluşturulan Lex Rhodia/ Rodos Kanunu'dur (Ertekin, 2011,64'ten aktaran Altınbaş,2019,65). Ancak bu eser günümüze kadar tam metin olarak ulaşamamıştır. Bunun karşısında Roma döneminde özellikle I. Iustinianus döneminde Corpus Iuris Civilis koleksiyonu içerisinde "De Lege Rhodia de Iactu" olarak yeniden derlenmiştir (Kurul, 2015: 382'den aktaran Altınbaş,2019,66).

Roma dönemine gelindiğinde Deniz Ticareti Hukuku alanında çeşitli örf adetler benimsenmiş ve buna bağlı olarak da birtakım yasa çalışmaları yapılmış olup uyuşmazlıkların çözümü bakımından da somut kurallar öngörülmüştür. Bu kurallar günümüz kanunlarına kaynak oluşturmuş ve daha sonra da göreceğimiz gibi Kara Avrupası Hukuk sistemi bakımından temel oluşturmuştur. Bu örf adet ve yasalardan birkaçını inceleyelim:

Foenus Nauticum – Deniz Ödücü: Gemi sahibi ile diğer başka bir kişi ile yapılan anlaşmadır. Gemi varması gereken yere ulaştığında ödünç veren ödücünü yüksek bir prim ile geri alır, gemi ulaşamaz ise hak idda edemezdi.⁶

Dikkat edilirse bu uygulama günümüzde sıkça karşılaştığımız rehin, teminat uygulamalarına oldukça benzer özelliklere sahip.

Actio Exercitoria: Kaptanın hukuki eylemlerinden, gemi sahibinin sorumluluğuna yönelik dava hakkıdır.(Küçük,2007'den aktaran Uluğ Cicim,2016,394)

-Receptum Nautarum: Gemi kaptanının, taşıdığı yükün hasarından sorumluluğu esastır.Ancak yükün hasar görmesi mücbir sebepten kaynaklanıyor ise bunu kanıtlamak şartıyla sorumluluktan kurtulabilir.⁷

⁶ İlknur Uluğ Cicim, "Ticaret-i bahriye kanunnamesi'ne göre navlun sözleşmeleri" CEDRUS The Journal Of MCRI,S.CEDRUS IV,(2016):393

⁷ age:393

Yine görüldüğü üzere günümüz sistemlerinde de gördüğümüz kusursuzluk sorumluluk hali benimsenmiş ve kurtuluş kanıtı getirebilme hakkı tanınmıştır.

Lex Rhodia de Iactu: Gemi batma tehlikesiyle karşı karşıya ise fazla yüklerden kurtulmak sorumluluğa yol açmaz.⁸

Daha önce de belirttiğimiz gibi insan, kültürüyle ve toplumuyla beraber büyüyen ve gelişen organizmalardır. Nüfus artışları, insan gereksinimlerinin çeşitlenmesi ve artması, ticaret ağının büyümesi ve coğrafi olarak da genişlemesi sonucunu doğurur. Deniz ticareti bakımından Orta Çağdaki gelişmeleri incelememiz gerekirse, Orta Çağ, tarihçiler tarafından beşinci yüzyıl ile başlayarak Osmanlı İmparatorluğu'nun Konstantinopolis (dönemin adıyla) fethi ve Bizans İmparatorluğu'nun yıkılışıyla veya 1492 yılında Amerika kıtasının keşfi ile sona eren dönemi ifade eder. Orta Çağ'da toplumlar feodal düzende ve küçük şehirlerde yaşamaktadırlar. Özellikle bu döneme baktığımızda kilise baskısından dolayı birçok yenilikçi akımın temellerinin atıldığını, hammadde arayışlarını ve bu doğrultuda gerçekleşen sömürgecilik anlayışını görürüz

Orta Çağ döneminde deniz ticareti uygulması bölgeden bölgeye değişiklik gösterdiğinden ayrı ayrı incelenmelidir. İlk olarak Kuzey Avrupa'da, Kuzey Denizi ve çevresinde *Oleron Kuralları*⁹ uygulanmaktaydı. Bu kuralların getirdiği ilk büyük yenilik sorumluluk esasını değiştirmesi, gemi idaresini, gemi sahibinden alarak gemi kaptanına devretmesidir (Frankot, 2007: 158'dan aktaran Altınbaş, 2019, 66).

Oleron Kuralları, Kuzey Avrupa ve Akdeniz arasındaki ticaretin gelişimi amacı ile bir dizi derlemeden oluşmaktadır. Ortaya çıkış tarihi tam olarak belirlenemese de Fransa'daki ilk kopyasının 1226 yılında ortaya çıktığı kabul görmüştür. Oleron kuralları, Fransa'nın *Bordo* kentine bağlı olan Oleron Adası'ndaki denizcilik mahkemesinin vermiş olduğu kararlardan oluşmakla birlikte 1374 yılında Fransa'nın resmi deniz yasası olarak yürürlük kazanmıştır. Avrupa'nın en büyük iki koloni gücü olan İngiltere ve Fransa'nın bu kuralları benimsemesi Finlandiya, Hollanda gibi ülkelerin de bu yasa etrafında toplanması ve yerel uygulamalardan uzaklaşması sonucunu doğurmuştur (Övüngen, 2017, 56; Altınbaş, 2019, 66).

⁸ age, 393

⁹ Judgements ôu Roles d'Oléron

Oleron Kuralları'nı incelerken dikkat çekmemiz gereken bir diğer nokta ise müşterek avarya hususunda daha önce de belirttiğimiz gibi Roma döneminden gelen "Lex Rhodia de Iactu" uygulamasının devam ettirilmesi ve düzenlenmesidir. Buna göre müşterek avaryanın zaruret halinde feda edilmesi konusunda gemi kaptanı ve gemi malikinin sorumlulukları düzenlenmiştir.¹⁰

"Bir fırtınaya yakalanıldığında gemi kaptanı ancak yükten kurtulunulursa geminin karaya sağ olarak yanaşabileceğini beyan etmekle yükümlüdür. Yanında tüccarlar varise onların icazet göstermesiyle yükten "fırlatma" sureti ile gemiyi kurtaracaktır. Onay verilmemesi durumunda kaptan, yine de yükten kurtulacaktır. Ancak gemi limana sağ olarak yanaşabilirse gemi kaptanı ve diğer gemi adamları iyi niyet kuralı çerçevesinde yükten kurtulduklarına dair yemin edeceklerdir. Kurtulunan yük için kıymet biçilecek ve tüccarlar arasından pay edilecektir. Gemi maliki ise navlun ya da gemi üzerinden payını ödeyecektir."¹¹ Görüldüğü üzere zaruret halinde feda edilen mallar üzerinde gemi kaptanı ve gemi malikinin sorumluluğu açık bir şekilde düzenlenmiştir. Roma döneminden gelen bu anlayış birkaç değişiklikle Oleron Kuralları'nda da yer almıştır.

Oleron Kuralları dışında Kuzey Avrupa'ya baktığımızda Oleron Kuralları ile oldukça benzerlik gösteren ve yetmiş maddeden oluşan Visby Yasası da çevre halklar tarafından uygulanan bir diğer düzenlemedir. Visby yasasının önemi İsveç, Rusya, Danimarka, Almanya, İskoçya, Saksonya bölgelerinden gelen tüccarların uygulama bakımından sıkça tercih ettikleri bir yasa olması ve oluşturulma tarihi bakımından Oleron Kuralları'na temel oluşturduğunun düşünülmesidir. Bu noktada iki yasanın gemi kaptanı, müşterek avarya, zapt ve müsadere, kılavuzluk gibi konularda hükümler içerdiği unutulmamalıdır.

Avrupa devletlerinde kanunlaşma sürecinde bir diğer düzenleme "Consolato Del Mare"dir. Marsilya, Venedik, Valensiya gibi liman kentlerinde ortaya çıkan bu sistemin ilk oluşum tarihi net olarak bilinmemekte olmakla beraber Oleron Kuralları ve daha sonra ele alınacak diğer sistemlere dayanak oluşturduğu bazı tarihçiler tarafından düşünülmektedir. Reddie, 1841: 171-172'den aktaran Altınbaş (2019,67)'in

¹⁰ Altınbaş, **age**, 65-72

¹¹ Z. Ayça Türkantos Arda, Müşterek Avaryada Son Gelişmeler (İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2007), 19

da belirttiği gibi "İlk nüshası Katalanca olarak 1494 yılında basılmış olan kanun, Roma kanunları ile temellendirilmiştir. Ayrıca Avrupa'nın ilk modern denizcilik kanunu olarak kabul edilmektedir." Consolato del Mare, diğer deniz yasalarından farklı olarak denizcilik uygulamalarında bazı prensipler içermektedir.

Avrupa'da ve özellikle Akdeniz'de benimsenen diğer sistemler, Doğu Akdeniz'de 11.yüzyılda Kudüs Kanun ve Nizamları Mecmuası (Hirsch,1942,9'dan aktaran Uluğ Cicim,2016,394) yine Akdeniz'de 13.yüzyılda dönemin Kastilya kralı X.Alfonso'nun Roma dönemi kanunlarından esinlenerek oluşturduğu "Sieta Parditas" kendinden sonra gelen yüzyıla da ışık tutmuştur.¹² Akdeniz ve çevresinde Roma hukuku denizcilik prensipleri uzun yıllar boyunca korunmuş ve ortaya çıkan eserlerde de etkisini sürdürmüştür. Yukarıda da ele aldığımız Deniz Konsülleri Kitabı (Consolato del Mare)'nin 1494 yılında derlenmesi ile yeknesaklıktan kurtarılmış ve Kuzey Avrupa'da ticaret yapan tüccarlar tarafından temel prensipleri ile yaygınlık kazanmıştır.¹³

Doğu Akdeniz'de oluşturulmuş ve kronolojik olarak da bahsi geçen eserlerden önce gelen Nomos Rhodion Nautikos (Rodosluların Denizcilik Yasası) deniz ticareti bakımından önemli hükümler içermiştir. Doğu Roma İmparatorluğu döneminde yazılan eser denizcilik uygulamalarını bir bütün haline getirmiş ve Rodosluların Akdeniz havzasının bütünündeki otoritesi sonucunda da "Akdeniz'de kabul gören kanun" olarak uygulanır olmuştur. Ayrıca kimi kaynaklara göre Türkler tarafından da kullanılmaktaydı. İlgili yasa hakkındaki oluşum süreci tam olarak tarihi bilinmese de M.S 600-800 yılları arasında III. Leon tarafından derlendiğidir.¹⁴

Rodosluların Denizcilik Yasası'nın çalışmayı ilgilendiren ana başlıkları şu şekildedir:

"Teslimat için anlaşmaya varılmış olan günden önce veya belirlenen bu günden sonra hasar görmüş olan bir gemi hakkında"

"Üzerinde yüklü olan malın zarar gördüğü bir gemi, üzerinde taşıdığı altınını da kurtarmış olan bir tüccar hakkında."

¹² Uluğ Cicim,age,394

¹³ age,394

¹⁴ Erkan Kurul"Rhodos'luların Denizcilik Yasası: ΝΟΜΟΣ 'ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ'"CEDRUS The Journal of MCRI, CEDRUS II (2014):533

‘‘ Gemi kiralayan birisi ve de yazılı olarak anlaşmaya varmış veya yazısız olarak birbirlerine söz vermiş olan gemiciler hakkında.’’

‘‘Sözleşmeye karşı teslimat vaktini aşmış olan tüccar hakkında.’’

‘‘Hasar almış olan bir gemi ve (gemideki yolcuların) kurtarılan ya da tamamen hasar gören malları hakkında.’’

‘‘Malını taşıırken delinmiş olan bir gemi hakkında’’

‘‘Üzerinde yüklü olan malın zarar gördüğü bir gemi, üzerinde taşıdığı altınını da kurtarmış olan bir tüccar hakkında’’¹⁵ Yasanın yazıldığı dönemde ticaret ilişkisini ve deniz hukukunu bu kadar kapsamlı düzenleyen bir eserin olmaması ve Roma İmparatorluğu’nun denizlerde mevcut hakimiyeti sonucunda Yasa, yerel olarak kalmamış ve çevre kentlerde de uygulama alanı bulmuştur. Bunun dışında bahsettiğimiz sonraki dönemli yasaların neredeyse tamamına temel oluşturmuş ve bazı prensipler getirmiştir. Bu temel prensiplerden kusursuz sorumluluk hali gibi bazıları günümüz anlaşmalarına bile öncü olmuştur. Teslimat tarihinden önce ortaya çıkan yük hasarından doğan sorumluluğu kusursuz sorumluluk hali olarak gemi sahibine yükleyen ve teslimat tarihinden sonra yükte oluşan hasarı kurtuluş kanıtı imkanı getirerek savuşturmaya olanak tanıyan bu doğrultuda da gemi kaptanına yükleyen yasa, birçok uyuşmazlık çözümünde kaynak olmuştur.¹⁶

Deniz Ticareti hukuku bakımından mutlaka incelenmesi gereken bir diğer eser İngiltere’de 1545 yılında çıkarılan donanmanın finanse edilmesi, ticaret gemilerinin güvenliğinin sağlanması, vergilendirme gibi konuları esas alan İdame Yasası’dır. Bu eserin önemi kendinden sonra çıkacak olan yasalara öncü olmasıdır.¹⁷

17.yüzyıla gelindiğinde İngilizler’in etkisiyle Osmanlı’da dahil olmak üzere denizlerde hakimiyet gösteren devletlerde kapalı deniz politikası kabul edilmiştir. Kapalı deniz politikasına göre bir ülkenin kıyılarıyla çevrili olan deniz alanlarında tam hakimiyetini ifade eder. Deniz üzerindeki hakları mutlak ve

¹⁵ age,536

¹⁶ Kurul,age,533-540

¹⁷ Uluğ Cicim,age,394

kaynaklardan yararlanma hakkı bakımından oldukça önem arz etmektedir. Kapalı Deniz İlkesi, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de yer almıştır.¹⁸

Denizlerin serbestliği ilkesi ise ilk kez Hollandalı hukukçu Hugo de Groot tarafından 1609 yılında '*Mare Liberium*' adlı eserinde etraflıca ele alınmıştır. Eserin Hollanda'da ortaya çıkmasında Hollanda'nın 17.yüzyılda açık deniz politikası benimsemesinin önemli rol oynadığını belirtmekte de fayda görüyoruz.¹⁹ *Mare Liberium*, *Özgür Deniz* anlamına gelir ve eserde denizlerin tüm insanlığın ortak malı olduğu savunulur. Hugo de Groot eserinde, denizlerin aynı hava gibi olduğunu ve her nasıl hava işgalden etkilenemez ve tüm insanlığın kullanımına göreyse denizlerin de öyle olması gerektiğini söyler. *Mare Liberium*, tüm devletlerin denizlerde serbest ticaret yapabilmesini ve dolayısıyla deniz serbestisi prensibini ortaya koyar. Eserin bu anlayışı benimsemesinin bir diğer sebebi de Hollanda'nın Doğu Hindistan'a ticaret yapmasını haklı göstermektir.²⁰

Görüldüğü üzere eski çağlardan günümüze kadar insanlığın gelişimiyle beraber birçok yerel ve uluslararası düzenleme deniz ticareti bakımından da getirilmiş ve bazı temel prensipler ortaya konulmuştur. Bu prensiplerden önemli olanlarını incelememiz gerekir.

1.1.1. Gemi İşletmeciliği ve Güvenliği:

Yukarıda da değinildiği üzere denizler üzerinde ticaret geliştikçe bir takım korsan faaliyetleri türemiş ve milletlerarası ticaretleri sekteye uğratmıştır. Antik çağlardan itibaren deniz ticaret rotaları başka kavim hükümdarları ve bağımsız yağmacılar tarafından tehdit altındaydı. Antik Mısır döneminde bazı çizimlerde Anadolu'nun güneybatısında bulunan Lukka Bölgesi hükümdarının Kıbrıs adasına düzenlediği yağmalar tasvir edilmiştir.²¹

Kendinden sonra gelecek olan yasalara göre uygulaması daha sert ve katı olarak görülen Hammurabi Kanunları döneminden itibaren ticaret yapan kişileri korumaya yönelik önlemler alınmış ve güvenlikleri sağlanmaya çalışılmıştır.

¹⁸ age,395-398

¹⁹ age,395

²⁰ age,395-398

²¹ Heinrich Otten: "Sprachliche Stellung und Datierung des Madduwatta-Textes.", Studien zu den Boğazköy-Texten Heft 11, Otto Harrassowitz-Verlag, Wiesbaden 1969,34

Deniz ticareti bakımından ilk ciddi düzenlemeler, denizlerin ve gemilerin güvenliği konusunda Rodoslular döneminde yapılmış ve Akdeniz’de uygulanmaya başlamıştır. Rodosluların Denizcilik Yasası’nda gemilerin güvenliği için yapılan düzenlemelerden birkaçı incelenecektir.

1. Bir gemi limana demirler ve bekleyişi sırasında çapalarından biri çalınır ise hırsız yakalandığı takdirde hırsıza işkence edilir ve uğratmış olduğu zararın iki misli ile tazmin etmesi sağlanır.²²

2. Limanda bağlı bulunan bir geminin gerekli donanımları ve çapası gemi kaptanının göz yumması ya da doğrudan onayı ile gemiciler tarafından yağmalanırsa kaptan gerekli cezayı öder. Kaptandan habersiz gemiye zarar veren ve donanımlarını çalan kişi ise (gemicisi) çalmış olduğu eşyaların tazmini olarak iki katını öder.²³

3. Hırsızlık yapan gemi tayfası zarara uğratmış olduğu kişiye zararın iki katını öder. Eğer kaptanın onayı ile gerçekleşirse kaptan zararı iki katı olarak tazmin eder. Hırsızlık yapan bir gemici ise yüz falaka cezası ile cezalandırılır. Eğer gemi tayfası kendi iradesi ile hırsızlık yapmış ise suçu şahitler aracılığı ile kanıtlanırsa hele ki çaldıklarının çoğunluğu altınsa işkence altına alınır ve iki katı şeklinde tazmin ettirilir.²⁴

4. Eğer gemi kaptanı, yolcuların ikazına rağmen gemiyi korsan saldırılarına maruz kalabileceği bir yere götürür ve gemi orada yağmalanırsa kaptan, yolcuların uğramış oldukları zararını giderir. Ancak gemi, yolcuların isteği üzerine o bölgeye gelmiş ve soyguna uğramış ise sorumluluk yolculara aittir.²⁵

Görüldüğü üzere hırsızlık ve korsan faaliyetleri sonrasında sorumluluk esaslı düzenlenmiş ve ciddi yaptırımlar getirilmiştir. Gemi işletmeciliğinde ise gemi kaptanının, gemiyi yükleyen ve taşıyanın sorumluluğu ise kusursuz sorumluluk esasına dayandırılmış ancak kurtuluş kanıtı getirebilme olanağı da taraflara daha önce de değindiğimiz üzere sağlanmıştı.

²² Kurul, *age*, 537

²³ *age*, 537

²⁴ *age*, 537

²⁵ *age*, 537

Gemilerin güvenliği konusunda en ciddi önlemler ise Coğrafi Keşifler sonrası İngiltere’de Donanmanın İdamesi Yasası ile getirilmiştir. Bu yasa ile beraber denizlerde ticaret yapan gemilerin güvenliği, donanma ile doğrudan sağlanacak ve donanmanın ihtiyaç duyduğu finansman, vergiler ile halktan karşılanacaktır.

Günümüzde de Türkiye Cumhuriyeti’nin de tarafı olduğu birçok uluslararası sözleşme bulunmaktadır. Bunlardan bazıları: *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA 1988)*, *Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG 72)*, *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü (SUA 2005)*

1.1.2. Deniz Kirliliği ve Çevre Koruma:

Ülkeler arası ticaretin yoğunlaşması ile beraber bir takım olumsuzlukları da beraberinde getirir. Bunların başında da denizlerin gemi artıkları, petrol sızıntıları gibi sebepler ile kirlenmesi gelir. Bu olumsuzlukların önüne geçilebilmesi amacıyla birçok uluslararası sözleşme imzalanmıştır. Deniz kirliliği ile ilgili düzenleme yapmayı zorunlu kılan en temel olay 120.000 ton petrol taşıma kapasitesi bulunan Torrey Canyon gemisinin İngiltere’de batması olmuştur. Bunun üzerine Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), *’Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Anlaşma (CLC69)’* sözleşmesini düzenlemiş ve ortaya çıkan zararın tazmini için çözüm üretmeyi amaçlamıştır. Sözleşmeyi takiben *Uluslararası Yağ Kirliliği Tazmin Fonu* anlaşmasıyla çevre kirliliğinin önüne geçebilmek ve zararları tazmin edebilmek için fon oluşturulmuştur. Petrol kirliliği ile ilgili ilk yasal düzenleme ise 1954 yılında imzalanan *Petrol Kirliliğini Önleme Sözleşmesi*’dir.²⁶

1990 yılında IMO, tanker kazaları gibi büyük faciaların gerçekleşmesi durumunda bir acil durum planlaması öngören *Deniz Kirliliğine Hazırlık, Mücadele ve İş Birliği Hakkında Uluslararası Sözleşmeyi (OPRC)* kabul etmiştir.²⁷

²⁶ Duygu Doğan Şahiner, Laçın Özer, *’Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ne Dair Başlıca Ulusal Ve Uluslararası Düzenlemeler’* <https://kilinlaw.com.tr/deniz-kirliliginin-onlenmesine-dair-baslica-ulusal-ve-uluslararasi-duzenlemeler/> [23.03.2024]

²⁷ age, [23.03.2024]

Tehlikeli Atıkların Sınırlar ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi ile de tehlikeli atıkların çevreden nasıl uzak tutulacağı, konferansların düzenlenmesi, sözleşmenin uygulanabilmesi bakımından gerekli makam tayinlerinin yapılması gibi hususları içeren bir anlaşma kabul etmiştir.²⁸

Ayrıca yine Türkiye'nin de onaylayarak Resmi Gazete'de yayınladığı *Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme* (MARPOL 73/78) bu alanda düzenlenen anlaşmalara örnek olarak gösterilebilir.

1.1.3. Sorumluluk ve Sigorta:

Deniz ticareti hukukunda yine eski çağlardan itibaren gemi adamlarının, işletmecisinin, taşıtanın ve yükletenin sorumlulukları düzenlenmiştir. Bu alanda ilk kapsamlı düzenleme daha önce de belirtmiş olduğumuz gibi Rodosluların Denizcilik Yasası'nda yapılmıştır. İlgili yasanın bu alanda getirmiş olduğu düzenlemeler:

1. Gemi kaptanı, yüklü olan gemiyi tayfası ile beraber kaçırırsa bütün mal varlıklarına el koyulur. El koyulan malvarlığı, geminin içinde bulunan yükün değerini karşılırsa bu malvarlığından zarar tazmin edilir. Aynı şekilde geminin kaçırılmasına izin veren tayfa hakkında da malvarlıklarına el koyulur. El koyulan malvarlıkları, zararı karşılamaz ise kaptan ve tayfası zararı tazmine zorlanır.²⁹

2. Tehlike durumunda geminin batmaması için yükten kurtulmak gerekiyor ise gemi kaptanı, yükü bulunan yolcular ile acil toplantı yapar. Gemideki yük ve değeri hesaplanır, ortak görüş alındıktan sonra yükten kurtulunur. Kurtulunan yükün değeri, kaptan ve yolcular için bir Roma sikkesi (lira), Dümenci ve kahya için ise yarım Roma sikkesi, gemi tayfası için üç düşük değerli Roma sikkesi (gramma) olarak belirlenmiştir. Gemide tutsak ya da köle varsa onlar için de bir değer belirlenir.³⁰

3. Gemide, gemi kaptanı veya tayfasının ihmalinden kaynaklanan bir zarar meydana gelmiş ise bu zarardan sorumlu tutulurlar ve zararı tazmin ederler. Zarar, tüccardan kaynaklanmış ise tazminat sorumluluğu tüccara ait olur.

²⁸ age,[23.03.2024]

²⁹ Kurul,age,539

³⁰ age,539

kasten bir sorumluluk kimseye yüklenemeyecekse zarar gören mallar hakkında sözleşme yapılsın.³¹

4. Yolcu gemiye üzerinde altın ya da altından yapılmış bir değerli eşya ile binerse bu eşyayı gemi kaptanına depozito olarak verir. Depozitoyu vermez ve malının kaybolduğunu ileri sürerse beyanı yok hükmündedir. Ancak bu halde de gemi adamları yemin verirler. Bir kişi depozitoyu aldığı halde almadığını ileri sürerse ve aldığı kanıtlanırsa hem verdiği yeminin cezasına katlanır hem de depozitoyu iki katı şeklinde geri öder.³²

Görüldüğü üzere ilgili yasada birçok uyuşmazlık hakkında sorumluluk esas ve çözüm yolu düzenlenmiştir. Gemi kaptanının, mürettebatın ve yük sahibi tüccarın kendi ihmali hareketlerinden yahut kasıtlı hareketlerine yaptırım bağlanmıştır. Gemi adamlarına sorumluluktan kurtulabilme imkanı getirilmiş ve ispat yükü de gemi adamına yüklenmiştir. Günümüz hukuk sistemlerinde yer alan "idda sahibi, ispatla yükümlüdür" ilkesi o dönemde de uygulanmıştır.

Taşıtan ve yükletenin sorumluluklarına çalışmamızın ileri bölümlerinde detaylıca değineceğimizden bu bölümde üstünde durmayacağız.

Deniz taşımacılığında tarafların hareketlerine bağlı olarak farklı rizikolar tanınmış ve buna göre tazmin zorunluluğu getirilmiştir. Sigorta kavramı, Roma dönemi ve sonrasında belirli teminat miktarlarıyla karşılanmış ve yük sahibine, yolcuya yükletilmiştir. Günümüzde sigorta kavramı çok daha detaylı bir şekilde hem milletlerin iç hukuk düzenlerinde hem de uluslararası sözleşmelerde işlenmiştir. Buna göre deniz taşımacılığında ticaret gemileri özelinde geminin cinsi, tonajı, gemide kullanılan malzemeler dahi gemiye ve yüke bağlanacak sigortanın kapsamında etkili olmaktadır.

İlk olarak ticaret gemilerini sınıflandırmamız gerekir. Buna göre ticaret gemileri: Yük gemileri, Hizmet gemileri (buzkıran, yangın söndürme, römorker, balıkçı gemisi...), Yolcu (cruise, feribot, transatlantik) gemileri'dir.

Yük gemileri, amaçlarına göre tasniflenirler. Deniz taşımacılığında kullanılan yük gemilerini de üç ana başlık altında sınıflandırabiliriz:

³¹ age,539

³² age,540

Kuru yük gemisi (maden gemileri, kırkambar gemileri...), Sıvı yük gemisi (su tankeri, petrol tankeri...),Özelamaçlı gemiler (hayvan gemisi, Bi-Bo gemileri...).

Gemilerin sigortlanmasında, gemide kullanılan malzemeler ve geminin teknik yapısında önem taşır. Gemiler tahsis edilecekleri amaca göre inşaa edilirler, yakın limanlar arası ticaret yapacak gemiler ile uzun sefere çıkacak olan gemilerde elbetteki farklı malzemeler ve yapım tekniği kullanılır.

Kuru yük gemilerinde ambarlar, sıvı yük gemilerinde tanklar, yolcu gemilerinde kamaralar oluşturulur (Yorulmaz,2009;17). Büyük okyansularda sefer yapacak gemilerde çift pervane, denizlerde sefer yapacak gemilerde genellikle tek pervane kullanılır.

Gemilerin sigorta primlerini etkileyen bir diğer husus da geminin tonajıdır. Gemiler, vergilendirilebilmeleri, kayıt edilebilmeleri, sigorta primlerinin hesaplanabilmesi bakımından hacim ve ağırlıklarına bağlıdır.Bu kavramların hesaplanabilmesi bakımından da ölçü birimine ihtiyaç duyarlar; bu ölçü birimine degemiler bakımından tonaj denir.Tonajı da iki alt başlık şeklinde inceleyebiliriz: Hacim Tonajı,Ağırlık Tonajı.

Hacim tonajı,gross ton ve net ton'dur. ‘‘Gros ton kabaca geminin tüm kapalı yerlerinin feet küp olarak hacminin yüze bölünmesiyle veya metre küp olarak 2.83’e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür.’ (Yorulmaz, 2009; 20). Gross tonun önemi gemilerin vergilendirilmesi ve sigorta primlerinin hesaplanmasında kullanılan ölçü birimi olması ve kayıt ölçüsü olmasıdır. Türk hukukunda da onsekiz gros tonilatodan büyük gemiler gemi sicilne tescil edilmek zorundadır (Türk Ticaret Kanunu, 2011, 956).

Net ton ise geminin kazanç bölümlerinin hesaplandığı birimdir.Yani kuru yük gemileri için ambar,sıvı yük gemileri için tank,yolcu gemilerinde ise kamaraların kapladığı hacim hesabı net ton olarak ifade edilmektedir.

Ağırlık tonajı ise deadweigh ton ve deplasman ton olarak ayrılır. Deadweight ton, geminin taşıyabileceği son yük ağırlığıdır. Deplasman ton ise gemiye deadweight ton eklenmeden kendi ağırlığıdır.

Gemiler, bayraklarının tabiiyetindedir ve belirtmiş olduğumuz üzere şartlar dahilinde ilgili sicillere tescil edilirler. Gemi, siciline tescil edildiği özellikleriyle Dünya’da kabul görür. Ancak Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı için farklı tonaj hesabı olduğunu ve bu iki yolu kullanacak gemilerin belgelerinde iki kanal cinsinden de tonaj hesabı belirtirildiğine de dikkat çekmemiz gerekir.

Sigorta hususunda son olarak değineceğimiz kısım sigorta markasıdır. Fribord olarak da adlandırılan sigorta markaları, gemilerin her iki dış tarafına da geminin sefer edebileceği mevsime, sefer güzergahına göre taşıyabileceği yük miktarını gösteren ve bu miktara uyulmaz ise sigorta kapsamına tabi olmayacağını belirten kuruluşlardır. Bu sınırlamaya uymayan gemiler, riziko gerçekleşmiş olsa dahi sigorta markasından tazminat alamazlar (Yorulmaz,2009;26)

1.1.4. Denizlerin Serbestliği ve Serbest Ticaret:

Tarihsel gelişim sürecinde de değindiğimiz üzere deniz ticareti, serbesti ilkesi doğrultusunda gerçekleşir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS),modern deniz hukukunun yegane belgelerinden biridir ve karasuları, iç denizler, açık denizler gibi birçok hususu açıklar niteliktedir. İlgili sözleşmenin 90.maddesine göre Seyrüsefer hakkı başlığı altında ‘Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir’ şeklinde düzenleyerek ‘Mare Liberium’ gibi açık deniz politikasını tanımıştır.

Buna göre devletler, açık deniz üzerinde seyrüsefer hakkına, açık deniz üzerinden uçma serbestisine, kısım saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisine,kısım saklı kalmak şartıyla,sun’i adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisine,bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla,balık avlanma serbestisine, XIII. kısımlar (Denize İlişkin Bilimsel Araştırma) saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisine sahiptirler.³³

Açık deniz ilkesi, denizlerin serbestçe kullanılabilmesinin yanısıra açık denizler üzerinde herhangi bir mülkiyet idda edilemeyeceği ve hiçbir devletin açık denizlerde

³³ Aydoğan Özman,Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul:İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları,1984

bulunan başka bir devlete tabii gemiyi yargılayamaması anlayışını da beraberinde getirir (Churchill, R.R./Lowe,1999;205'den aktaran Misili,2014;182).

Bazı yazar ve düşünürler 16. ve 17. yüzyıllarda kapalı deniz anlayışını savunmuş³⁴ olmasına rağmen açık deniz ilkesi 18.yüzyılda genel kabul görmüş ve uluslararası uygulama alanı bulmuştur (Mccorquodale, Robert/Dixon, 2003;389'dan aktaran Misili, 2014;183).

Açık deniz ve denizlerin serbestisi ilkesinin uluslararası alanda ilk yasalaşması 20.yüzyılda Cenevre Anlaşması ile olmuştur. Anlaşmada açık denizlerin tüm ülkelere açık olduğu ve hiçbir devletin açık denizlerde egemenlik idda edemeyeceği yasalaştırılmıştır (Kuran, 2008;237'den aktaran Misili,2014;184)

Bu bölümde değinmemiz gereken bir diğer konu da denizlerin serbestisi yani açık deniz politikasında adı geçen açık denizin alanını belirlemektir. Buna göre yukarıda bahsettiğimiz iki anlaşma açık deniz ilkesi hususunda birbirleriyle ters düşmemişlerse de açık deniz alanını farklı belirlemişlerdir. İki anlaşmayı karşılaştırmalı olarak açık deniz alanı bakımından incelemek istiyoruz.

Öncelikle 29 Nisan 1958 tarihli Cenevre Anlaşması'nda açık deniz tanımı ilk maddede yapılmıştır. Buna göre açık deniz, bir devletin karasuları ve iç suları dışında kalan kısımdır.1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'nde ise açık deniz tanımı doğrudan yapılmamış olup 86.madde ile açık deniz hükümlerinin hangi alanlarda uygulanabilir olduğu ile açıklanmıştır. İlgili Anlaşma hükmüne göre devletlerin ekonomik bölgesi, karasuları ve iç suları dışında kalan kısım açık deniz olarak kabul edilmiştir.³⁵

1982 tarihli anlaşmada devletlerin ekonomik bölge ilan etmesine izin verilerek Cenevre Anlaşması'nda vurgulanan açık denizlerde egemenlik hakkı yasağına istisna getirilmiştir..Bu anlayış doğal olarak beraberinde bazı olumsuzluklara da yol açabilir

³⁴ İngiliz yazar Selden tarafından yazılan“ Mare Clausum seu de dominio maris”,45 ; ayrıca bkz.İtalyan düşünür “Gentili , “Mare Liberium”,1609,28'de kapalı deniz politikasına karşı çıkmıştır.

³⁵ Şinan Misli“AÇIK DENİZLERİN SERBESTLİĞİ , GEMİLERİN UYUKLUĞU VE BAYRAK DEVLETİ MÜNHASIR YARGI YETKİSİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN TEAMÜL HUKUKU, KONVANSİYONLAR VE MAHKEME KARARLARI İŞİĞİNDE İNCELENMESİ”

Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,C. XVIII,2014 (1),185

ve hak kaybına sebebiyet verebilir (Rothwell/Stephens,2011;149'dan aktaran Misli,2014;185).

1982 tarihli Sözleşme incelendiğinde münhasır ekonomik bölgenin sınırı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan 200 deniz milidir. Yine aynı kısım altında diğer devletlerin başka devletin münhasır ekonomik bölgesi içinde yapabileceği faaliyetler ve uyması gereken yükümlülükler sayılmıştır. İlgili madde metnine göre başka devletlerin bir başka devletin ekonomik bölgesinde yapabileceği faaliyetler : seyrüsefer serbestisi,deniz üzerinden uçma hakkı,denizaltı kabloları ve petrol borusu döşeme hakkı olarak sayılabilir. Bunun dışında dikkat çekilen bir diğer nokta 88. maddeye gönderme yapılarak açık denizlerin barışçıl kullanılması yükümlülüğü, münhasır ekonomik bölge için de tüm devletler bakımından getirilmiştir.³⁶

Açık denizlerde izin verilen canlı kaynakların avlanması bakımından ise ekonomik bölgede sahildevletinin koyacağı kurallar ve izin verdiği miktara göre bir serbesti tanınmış olup bu hak bakımından bir sınırlama getirilmiştir.³⁷

Açık deniz alanının belirlenmesi hususunda bir diğer kavram da karasulardır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre karasuları kıyıda 12 deniz mili uzaklığa kadar çıkarılabilir. Ekonomik bölge ve açık deniz alanının belirlenmesi, devletlerin kabul ettikleri karasuları alanına göre hesaplanır, ekonomik bölge 200 deniz milini geçemez. Örneğin; Türkiye Cumhuriyeti 1964 yılında kabul ettiği kanun ile 3 deniz mili uygularken UNCLOS'da 12 deniz mili hak tanıdığından hak kayıplarının önüne geçilmesi amacıyla 1982 tarihli Karasuları Kanunu ile karasularını 6 deniz miline çıkarmıştır. Ayrıca belirtmemiz gerekir ki Türkiye Cumhuriyeti UNCLOS'un tarafı değildir.

Bu başlık altında son olarak gemilerin, deniz serbestisi ilkesi doğrultusunda denizlerde ticareti özgür kılınmış ve herhangi bir devletin, uyuşu başka bir gemiye müdahale etmesi yasaklanmıştır.1982 tarihli Anlaşma'ya göre çıkan uyuşmazlıklar, ilgili tüm devletlerin hakkaniyeti gözetilerek çözümlenecektir.

³⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea,1982,40

³⁷ **age**,40

1.1.5. Uluslararası Karakter:

Tarihsel gelişim sürecinde de ele aldığımız üzere deniz ticareti hukuku, deniz hukukunun bir kolu olmakla beraber insanlığın gelişimiyle paralel olarak gelişim göstermiştir. Bu bağlamda, devletler kendi yerel uygulamalarını kanunlaştırmış ve diğer devletlerle olan ticari ilişkilerinde esas almıştır. Ancak her devletin kendi yerel kanunlarını uygulaması, ticari ilişkilerde kimi zaman çözülemeyen uyuşmazlıklara yol açmıştır. Bölgesinde güçlü olan devletler, ticaret yaptıkları kendinden küçük devletlere kendi yasalarını dayatmış ve bu devletlerin ticari bağımsızlığına ket vurmuştur. İlerleyen dönemlerde hammadde ihtiyacının artması ve ticaret ağının büyümek zorunda kalması ile bazı görüş farklılıklarının yanında ortak yasal uygulamalarda ortaya çıkmıştır.

Ticaret ağının büyümesi daha maliyetli seferler oluşmasına sebebiyet vermiş sefer maliyeti de hammaddelerin değerinin artışına yol açmıştır. Maliyeti yüksek hammaddelerin taşınması da doğal olarak yükün değerinin artışı ve bu yükün korsanlar tarafından cazip hale gelmesi ve çokça yağmanın meydana gelmesi ile sonuçlanmıştır. Yükün yağmalanması, çıkar çatışmalarını beraberinde getirmiş ve uluslararası dayanışmayı zorunluluğunu ortaya koymuştur.

Deniz ticareti hukuku alanında birçok uluslararası düzenleme yapılmış ve yerel uygulamalar yerini ülkeler arasında ortakça uygulanacak olan kurallara bırakmıştır. Deniz ticareti alanında ileride de detaylıca değineceğimiz birçok uluslararası düzenlemeden yalnızca birkaçına bu bölümde yalnızca ismen bahsedilecektir.

Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23/9/1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi, 1989 tarihli Londra Sözleşmesi, Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25/8/1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi, 1978 Hambur Kuralları, 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Milletlerarası Sözleşme, COLREG, MARPOL, SAR1979.

ULUSLARARASI DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

Çalışmanın bu bölümünde Deniz Ticareti Hukuku alanında ve özellikle eşya taşıma hukuku bakımından tairhsel süreçte imzalanmış önemli sözleşmeler tanıtılacaktır. Sözleşmelere ilişkin detaylı inceleme, çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde yapılacağından bu bölümde yalnızca yüzeysel olarak bahsedilecektir.

Deniz ticareti hukukunda birçok alanda uluslararası anlaşma yapılmış olup kimi anlaşmalar günümüzde hala uygulanabilir olmakla beraber kimi anlaşmalar ise kadük olmuştur. Bu bölümde konumuzun daha iyi anlaşılabilmesi bakımından diğer alanlarda yapılmış düzenlemeler yerine denizde eşya taşıma alanında yapılmış sözleşmelere değinilecektir.

19.yüzyılın ilk çeyreğine baktığımızda taşıyanın sorumluluğu dört sebep dışında mutlakti. Sorumluluktan kurtulabilmesi için hasarın, eşyanın kendinden, mücbir sebepten, yük ilgisinin üstün kusurundan, devlet düşmanlarının hareketlerinden kaynaklandığını ispat etmek zorundaydı.19. yüzyılın son çeyreğindeyse İngiltere’de farklı uygulamalar kabul edilmiştir. Buna göre taşıyanın sorumluluğu, konşimentoya konulan sorumsuzluk kayıtları ile daraltılmış ve bu kayıtlar İngiliz Mahkemeleri tarafından tanınarak geçerlilik kazanmıştır. Öyle ki Mahkeme, bu kayıtları sözleşme serbestisi kapsamında değerlendirmiştir. Konşimentoya konulan kayıtlar, sorumluluğu öylesine daraltmıştır ki donatanlar, kendi kusurlarından dahi sorumlu tutulamayacaklarını konşimentoya eklemeye başlamışlar; muafiyet kayıtları,hırsızlık (thieves),sızıntılar ve kırılmalar (leakage and breakage), hasar (damage), yük atma (load shedding) gibi alanlarda çokça kullanılmıştır.Ancak özellikle kusur halinde sorumlu tutulmayacaklarına dair kayıtlar,hırsızlıktan doğan zararlardan sorumsuzluk kayıtları,yük üzerinde hapis hakkına dair kayıtlar,sigorta menfaatinin taşıyana devredilmesini öngören kayıtlara yük ilgilileri zamanla tepki göstermişlerdir.³⁸

Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesi 1889 yılında önüne gelen ‘Liverpool & G. W. Steam Co. v. Pheniz Ins. Co.’ davasında gemi şirketinin ihmali

³⁸ Cüney Süzel,Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları Hakları, Borçları ve Sorumlulukları (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2013),10

hareketi ile zarardan sorumluluğu yönünde karar vererek sorumsuzluk klozlarının bir sınırı olması gerektiği yönünde adım atmıştır. Bir buharlı gemi şirketinin sigortacı şirketine karşı açtığı, geminin karaya oturması sonucu meydana gelen hasarların tazmini yönündeki davanın önemi, sigorta sözleşmeleri ve gemi işletmecilerinin dikkatsiz eylemleri sonucunda doğan zararlardan sorumlu tutulmalarına dair emsal nitelikte olmasıdır. Kararda “Sigortacı, gemi kaptanı ve mürettebatın karaya oturma ve çarpışma gibi olaylardan doğan zararlarını karşılar; çünkü sigortacı, sigortalıyı belirli zararlardan korumayı üstlenir ve sigortalı, çalışanlarının tehlikelerden kaçınmak için gerekli dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getireceği konusunda garanti vermez. Ancak bir taşımacının olağan sözleşmesi, bir malı taşıırken ya da gemiyi idare ederken, gerekli dikkat ve özeni göstereceğini de içerir ve her yerde kabul edildiği gibi deniz taşımacılığının tehlikeli olması bu noktada bir istisna oluşturmaz ve herhangi bir sorumluluktan muafiyet göstermez. Nitekim denizlerde karşılaşılan olaylar sonucu kayıp ve hasardan muafiyet imkanı tanımaz. Kendisi veya hizmet karlarının ihmali davranışları da bu hasara katkıda bulunmuştur.” denilerek konşimentoya konulan her türlü sorumsuzluk kaydının geçerli olmayacağı ve taşıyanın gerekli dikkat ve özen yükümlülüğünün konulan kloza rağmen devam edeceği yönünde net bir şekilde belirtilmiştir.³⁹ Ayrıca ilgili davada geminin İngiliz bayraklı bir gemi olduğu ve meydana gelen hasarın İngiltere olduğu ancak yük ilgisinin ve gemi sahibinin şirketinin ABD’de bulunmasından kaynaklı yabancılık unsuru bulunduğundan uyuşmazlığın çözümünde sözleşmenin kurulduğu yer hukuku uygulanacağı saptanmış ve ilgili kayıtlar ABD hukuku çerçevesinde geçersiz kabul edilmiştir.⁴⁰

1889 yılında ABD Yüksek Mahkemesi tarafından verilen kararı takiben İngiliz donatanlar, uyuşmazlıklarda İngiltere mahkemelerinin yetkili olacağını ve uygulanacak hukuk bakımından da hakimin hukuku (lex fori) olacağını konşimentolara ekletmeye başladığından ve İngiltere’de ortaya çıkan ve çevre ülkeler tarafından da kabul edilen bu sorumsuzluk klozları bakımından taşıtan devletler kendi çıkarlarını korumak adına bir takım önlemler almışlardır. Bu bağlamda ABD, 1893 yılında “Harter Act” kanununu kabul etmiştir. İlgili kanun, taşıyanın konşimentoya ekleteceği sorumsuzluk klozlarının geçersiz sayılacağı yönünde

³⁹ <https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/129/397> [04.04.2024]

⁴⁰ Süznel, **age**, 11

emredici hükümler içermektedir. Harter Act'ten esinlenerek kendi iç hukuklarında benzer düzenleme yapan devletler vardır: Yeni Zelanda,1903 yılında“ New Zealand's Shipping and Seamen Act” ile ; Avustralya,1904 yılında “Sea Carriage of Goods Act” ile ; Kanada,1910 yılında “ The Water-Carriage of Goods Act” ile kendi iç hukuklarında benzer düzenlemeler yapmış ve bazılarında yetki ve uygulanacak hukuku seçme hakkı da taraflara serbestçe tanınmamıştır.⁴¹

Konşimento düzenlenmesinde ortaya çıkan farklı uygulamalar ve uyuşmazlıkların artması genel kabul görececek bir düzenleme yapılmasını gerekli kılmıştır. Bu bağlamda 1873 yılında kurulmuş olan Uluslararası Hukuk Derneği (ILA)⁴²,1882 yılında Liverpool Konferansı düzenlemiştir. Bu konferansta Avrupa güçleri arasındagenişleyen rekabet ve emperyalist yaklaşımlar değerlendirilmiş ve bu noktada bir uzlaşma olması amaçlanmıştır. Konferansın odak noktası Britanya İmparatorluğu'nunMısır üzerindeki sömürgecilik uygulamaları üzerine yoğunlaşmıştır. Konferans sonunda konşimento hakkında da genel bir taslak hazırlanmışsa da yukarıda da belirttiğimiz uyuşmazlıkların meydana gelmesinden anlaşılacağı gibi kabul görmemiştir.Ancak ILA'nın desteğiyle Antwerp'de 1897 yılında Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI)⁴³ kurulmuş ve bu örgüt,deniz ticareti hukuku alanında özellikle denizde eşya taşıma sözleşmeleri hazırlanmasında aktif rol oynamıştır.⁴⁴

Tüm bu bilgiler ışığında ilk olarak 25/08/1924 yılında imzalanan Konşimentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Konvansiyonu'nu inceleyeceğiz.

2.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (La Haye Kuralları)⁴⁵:

2.1.1. Hazırlık Çalışmaları:

1924 yılına gelinmeden 1921 yılında Uluslararası Hukuk Derneği (ILA) Deniz Ticareti Komisyonu, Londra'da bir toplantı düzenlemiştir. Toplantının konusu, denizde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından bir uluslararası düzenlemenin gerekli olup olmadığı eğer gerekliyse ne şekilde yapılması gerektiği olmuştur.

⁴¹age,12

⁴² International Law Association

⁴³ Comité Maritime International

⁴⁴age,15

⁴⁵ Hague Rules

Toplantıda, Komisyon tarafından 1921 tarihli rapor sunulmuş olup genel görüş, İngiliz anlayışı olan sözleşme serbestisinin benimsenmesi yerine, farklı uygulamalara yol açmayacak tekdüze bir düzenleme olması yönünde olmuştur. Sözleşme taslağı oluşturulması amacıyla bir alt komiyon görevlendirilmiş ve bu komisyonda birçok devletten temsilci yer almıştır. Bu noktada dikkat çeken İngiliz üyelerden, taşıyanların menfaatlerini temsil eden Norman Hill ve yük ilgililerini temsilen de James McConey'in komisyonda yer almasıdır (Süzel, 2013;16).

İlgili tasarıda, gemi kiralamasından da bahsedilmiş ancak hazırlanan tasarımın gemi kirası olmadığı durumlarda uygulanacağı belirtilmiştir. Bunun yanında, tasarıda ilk olarak çözümlenmesi gereken konu ‘‘ Deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusunda gemi sahibinin sözleşme özgürlüğü mutlak mı olmalıdır, yoksa mevzuatla sınırlanmalı mıdır?’’ şeklinde olmuştur. İkinci olarak ise değinilen konu;

- (a)- Göndericiye gönderilen malzemelerin alındığına dair açık bir beyanın sağlanması için yasal kontrol uygulanmalı mı?
- (b) - Taşıma sözleşmesinin konuyla ilgili olarak tümünün veya bir kısmının standart terimlerle belirtilmesini sağlamak için yasal kontrol uygulanmalı mı?
- (c) - Gemi sahibi ve gönderici tarafından kabul edilen riskleri basit ve açık bir şekilde tanımlayan düz terimlerle yasal kontrol uygulanmalı mı?’’ şeklindedir.⁴⁶

Görüldüğü üzere komisyon, taşıyan ve gemi sahibinin sözleşmedeki yetkilerini ortaya koymakta ve yasal kontrolün hangi aşamalarda yapılması gerektiği üzerinde durulmaktadır.

Bunun yanında bahsedilmiş olduğu gibi, 1921 yılında yapılan konferans sonrasında yukarıda da değinildiği üzere bir metin hazırlanmışsa da, uluslararası alanda bağlayıcı nitelik kazanamamış ve yeknesak bir uygulama getirememiştir.⁴⁷

Bu aşamada 1924 Lahey Anlaşmasına gelinmeden, hazırlık prosedürünün dikkatlice incelenmesi ve 1924 öncesi uygulamanın aktarılması, daha sonra ifade edilecek olan

⁴⁶Comite Maritime International, "The Travaux Preparatoires Of The Hague Rules And Of The Hague-Visby Rules", 1966, 25-26

⁴⁷ Süzel, **age**, 17

sorumluluk esasının doğru anlaşılması bakımından önemlidir. Buna göre 1921 Lahey Kuralları'ndan beklenen verim alınmadığından 1922 yılında Londra'da Uluslararası Denizcilik Konferansı düzenlenmiştir. Konferans'ın temel amacı, İngiliz Ticaret Odası'nın, Kanada kanunlarına benzer bir kanun tasarısı sunulacağı duyumunu almasından kaynaklı, gemi sahiplerinin konumunun belirlenmek istenmesidir. Konferans'ta daha önce de bahsedilen ve donatanlara yakınlığı ile bilinen Norman Hill, 1921 Kuralları hakkında katılımcıları bilgilendirmiş ve sorumsuzluk klostlarında ortaya çıkan uyuşmazlıkların iç hukuk düzenlemesi ya da uluslararası sözleşme ile çözümlenebileceğini, sözleşme serbestisini savunuyor olsa da, gelinen bu noktada bazı fedakarlıkların yapılmasının zorunlu olduğunu ifade etmiştir. Konferans'ta denizde eşya taşıma sözleşmelerinde "serbesti" esasının uygulanması, bir sınırlama yapılacak ise bunun uluslararası bir sözleşme ile yapılması aksi halde 1921 Kurallarına bağlı kalınması ve bunun uygulanmasının konşimentoya koyulacak bir kayıtla hayata geçirilmesi hususunda mutabık olunmuştur ; en son ihtimal olarak da tüm devletlerin katılımıyla gerçekleşecek bir uluslararası sözleşmeyle düzenlenmesi istenmiştir.⁴⁸

Hükümet tarafından sunulan taslakta, değerlendirme yapmaları için gemi maliklerini temsilen Norman Hill, yük ilgililerini temsilen de Andrew Marvel Jackson davet edilmiştir. Mayıs 1922'de gerçekleşen bu değerlendirme toplantısı sonucunda, 1921 Lahey Kuralları'nın esas alınması, kabul görmezse de 1910 Kanada Kanunları baz alınarak bir metin oluşturulması kararlaştırılmıştır ve iki isime de yetki verilmiştir. Toplantı sonucunda bir metin üzerinde mutabık kalınmış ve her ne kadar "Britanya Tüccarlar Derneği" 1921 Lahey kurallarını kabul etmeyeceğini ifade etse de, birkaç değişiklik ile görüşmeyi bu Kurallar üzerinden sürdürmüşlerdir. Sonuç olarak, 1921 Lahey Kuralları üzerinde yük ilgililerinin menfaatine yönelik değişiklik yapılarak "Rules for the Carriage of Goods by Sea" metni hazırlanmış ve kabul edilmek üzere sunulmuştur (Süzel, 2013;20).

Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI), denizde eşya taşıma sözleşmelerine yönelik düzenlemenin, çarter partileri de kapsayacak şekilde yapılmasını savunmuştur. 1921 yılının Temmuz ayında, ilk toplantısını yapan Komite konuyla alakalı çalışmalarını,

⁴⁸ age,19

Uluslararası Hukuk Derneğinin mevcut çalışmaları sonrası, istek üzerine 1921 Uluslararası Hukuk Derneği öncülüğünde gerçekleşen Lahey Konferansı sonrasına ertelemeyi uygun görmüştür. Nitekim yukarıda da bahsettiğimiz gibi 1921 Lahey Kuralları, uluslararası bağlayıcılık kazanmadığı ve mevcut problemleri çözemediğinden bu alanda uluslararası bir düzenleme yapılması gerekliliğinin doğduğu hususunda karar almıştır.1922 Londra Konferansı öncesinde ilgililere bir soru listesi göndermiştir.

Uluslararası Denizcilik Komitesi, ilgililere gönderdiği soru listesinde aşağıdaki sorunlar üzerinde durmuştur:

1. Ülkenizde gemi sahipleri veya gemi işletmecilerinin oluşturduğu birlikler ile yükleyici gruplar arasında, Lahey Kuralları'nın (1921) konşimentolara gönüllü olarak eklenmesi için alınan tedbirler var mıdır ?
2. Ulusal yasalarınızın Lahey Kuralları ile uyumlu hale getirilmesi için hangi yasal düzenlemeler yapılmalıdır?
3. Bir özel belge olan Lahey Kuralları ile yasal düzenlemelerin uyumlu hale getirilmesini amaçlayan bir reform, ülkenizde başarılı olma şansına sahip midir?⁴⁹

Komite'nin bu soruları yöneltmesindeki amaç, şüphesiz uluslararası bir düzenlemenin gerekli olup olmadığının, yerel düzenlemelerin, sorunların önüne geçip geçemeyeceğinin, konferansın etkinliğinin nasıl artırılabilirliğinin belirlenmesi yönündedir.

Komite, kendi düzenlediği 9-10/11/1922 tarihli toplantısını “ Rules for the Carriage of Goods by Sea” metni üzerinden yürüterek, bazı değişiklikler ile kendi taslağını oluşturmuştur bu taslağı “Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI) Taslağı” olarak ifade etmemiz doğru olacaktır (Süzel, 2013;21).

2.1.2. Anlaşma Aşaması:

Tüm bu hazırlık sürecinin ardından 1921 Lahey Kuralları'nda bazı değişiklikler yapılarak 25 Ağustos 1924 yılında Brüksel'de gerçekleşen konferans sonrasında “*Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu*” kabul edilmiştir.1924 Lahey Kuralları olarak ifade ettiğimiz

⁴⁹ CMI,age,45

sözleşme, özellik bakımından 1921 Lahey Kuralları'nın daha ılımlı ve uluslararası bağlayıcılık kazanmış halidir. Ayrıca 1924 Lahey Kuralları'na göre devletler, kendi iç hukuk mevzuatlarına, anlaşmayı değiştirerek alabilirler.⁵⁰

Anlaşma'nın orijinal metni, Fransızcadır. Anlaşma'nın onaylanma protokolü, aynı tarihli imza protokolüne bağlıdır. 1924 Lahey Konvansiyonu'na göre sorumluluk esası kusura dayanır ve emredicidir. Konvansiyon, konşimentoya konulacak klotları sınırlamasının yanı sıra bazı ek yükümlülükler de öngörmüştür. Şöyle ki, taşıyanın sorumluluğu kusura dayanır ve gemi mürettebatının kusurlarından da ayrıca dikkat ve özen yükümlülüğüne göre sorumlu tutulabilecektir. Bu kural, emredici hüküm niteliği taşıması sebebiyle tarafların aksini kararlaştıramayacağı yeknesak bir hükümdür.

1924 Lahey Kuralları 10. Maddesi, anlaşmanın ancak konşimentolu taşımalara uygulanabileceğini belirtir.⁵¹ Bunun yanında anlaşmanın 9. maddesine göre de sözleşmede belirtilen para birimleri altın değeri olarak kabul edilecek, anlaşmayı uygulayacak devletlerde İngiliz sterlini kullanılmıyor ise güncel döviz kuru üzerinden borçlar kapatılacaktır demek sureti ile taraf devletleri, İngiliz sterlinine bağlı hale getirmiştir.⁵² İkinci Dünya Savaşı sonrası bu iki madde üzerinden yeniden değerlendirme ihtiyacı doğmuş ve konşimentolu taşımacılıkların azalmasıyla da yeni bir konvansiyon yapma gerekliliği hasıl olmuştur. Bunun üzerine Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI), bir alt komisyon oluşturmuş ve yapılabilecek değişiklikler hakkında rapor hazırlatmıştır.⁵³

2.2.1. 1968 Visby Protokolü:

Yukarıda da bahsedilen sebepler doğrultusunda Uluslararası Denizcilik Komitesi, 9- 14 Haziran 1963 tarihleri arasında Stockholm'de bir konferans düzenlemiş ve daha önce alt komisyonun hazırladığı raporlar da incelenerek 1924 Lahey Kuralları'nın hangi hükümlerinin değiştirileceği konusunda bir taslak oluşturulmuştur.

⁵⁰ Ebru Ateş, 1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi, (İstanbul; Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006), 5

⁵¹ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [26.04.2024]

⁵² age, [26.04.2024]

⁵³ Sözel, age, 25

Oluşturulan taslak İngilizce ve Fransızca dillerinde olmakla beraber 1968 Protokolü'nde görüşülmek üzere sunulmuştur. Bu taslağa ‘‘Lahey-Visby Kuralları Taslağı’’ denilmesi doğru olacaktır.⁵⁴

Komite,19-23 Şubat 1968 tarihinde Brüksel’de toplanmış ve yeni protokolü (25 Ağustos 1924 tarihli *Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol/Visby Kuralları*) kabul etmiştir. Lahey-Visby Kuralları olarak isimlendireceğimiz bu Konvansiyon’da asıl hedeflenen sorumluluk esaslarının yeniden belirlenmesi olmasına rağmen bu konuda 1924 Lahey Kuralları’na göre önemli bir değişiklik getirilememiştir.1968 Lahey-Visby Kuralları’nda başlıca değişiklikler şunlardır: Hak düşürücü süreler ve dava zamanaşımı ile ilgili düzenlemeler; iyi niyetli üçüncü kişiye konşimentonun devri halinde konşimento,kesin delil haline gelecektir; konteynır klozu; 1924 Lahey Kuralları’nda 100 Sterlin olarak belirlenen taşıyanın parça (koli) başına sorumluluğu 1000 altın Frank (900 milyem incelikte 65.5 miligram altından oluşan koli) ya da hasar görmüş kolilerin üzerinden 30 Frank muadili olarak sınırlandırılmıştır; kasıtlı veya ihmali hareketle meydana gelen zarardan dolayı taşıyan ve adamları,sözleşmenin getirmiş olduğu muafiyetlerden yararlanmayacaklardır.⁵⁵

1968 tarihli Potokol ile Lahey-Visby Konvansiyonu,1924 tarihli Lahey Kuralları’na göre daha kapsamlı hale getirilmiş ve uygulanabilirliği artmıştır. Şöyle ki Lahey-Visby Kuralları’nın uygulama alanı madde 5’te belirtilmiştir:

- 1.Konşimento, taraf devletlerden birinde tanzim edilmişse,
- 2.Taşıma işlemi, taraf devletlerden birinin limanından hareketle olmuşsa
- 3.Konşimentoda anlaşma hükümlerinin ya da anlaşmayı geçerli sayan herhangi birkanunun sözleşmeye uygulanacağı belirtilmişse

Lahey-Visby Kuralları uygulama alanı bulacaktır. Bu bağlamda anlaşmaya taraf olmayan kişiler de şartları varsa bu anlaşmayla bağlı olacaklardır. Ancak La Haye Kuralları ile 1968 Visby Kuralları,tek bir anlaşma gibi nitelenecektir.Bunun

⁵⁴ Francesco Berlingieri, *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, Antwerpen, CMI, (1997) : 69 (Aktaran : Süznel,age,26)

⁵⁵ Ateş,age,13

sonucunda La Haye Kuralları'na taraf olan devletler, Visby Kuralları'na taraf değiller ise bu Konvansiyon'a bağlı olmayacaklardır.⁵⁶ Ancak Visby Kuralları'na taraf devletler,1924 Lahey Kuralları'na da taraf olmuş olacaklardır.

2.2.2. 1979 Özel Çekme Hakkı (SDR⁵⁷) Hakkında:

20. yüzyılda altın, birçok alanda edim karşılığı edim olarak kullanılmakla beraber bir ölçüt aracı olarak da karşımıza çıkmaktadır. Nitekim global çevrede, gerçekleşen 2.Dünya Savaşı sonrası dönemde hızla yükselen enflasyon sonucu altın, 1968 Lahey-Visby Anlaşması'ndan sonra yine aynı sene içinde sabit bir değer olmaktan çıkarak serbest piyasada işlem görmeyeve değer biçilmeye başlanmıştır.1971 yılında IMF (International Monetary Funds),enflasyondan etkilenmeyen bir değer olan Özel Çekme Hakkı'nı (SDR) ortaya koymuştur.SDR,Uluslararası Denizcilik Komitesi (CMI) tarafından gündeme getirilmiş ve buna ilişkin sorumluluk sınırı yalnızca sorumluluk sınırının belirlenmesi olan alt komisyon görevlendirmiştir.Buna göre artık sorumluluk sınırının belirlenmesinde ölçüt olarak altın değil enflasyondan bağımsız olan SDR kullanılacaktır.Lahey-Visby Sözleşmesi'de bu yönde değiştirilerek sorumluluk sınırı SDR olmuştur.⁵⁸

2.2.3. Hamburg Kuralları:

1968 Lahey-Visby Kuralları'nda yukarıda da belirttiğimiz gibi taşıyanın sorumluluğu noktasında esaslı bir değişiklik yapılmamıştır. Bunun üzerine Dünya Ticaret Komitesi (UNCTAD),gittikçe artan mağduriyetler ve şikayetler üzerine Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu'na (UNCITRAL) hem yükleten hem de taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kapsamlı bir düzenleme yapılması için tavsiye vermiştir.1969 yılında bir alt grup oluşturulmuş ve bu kapsamda çalışmalara başlanmıştır.Yıllar süren çalışmalar sonucu yapılacak düzenlemenin bir tadil protokolü olarak değil yeni bir uluslararası sözleşme olarak yapılması uygun görülmüştür.İlgili grup antlaşma taslağını oluşturmuş ve Federal Almanya'nın daveti üzerine aralarında Türkiye Cumhuriyeti'nin de bulunduğu 78 devletin temsilcileriyle, 6-31 Mart 1976 tarihinde Hamburg'da bir araya gelmiştir.

⁵⁶ Ateş,age,14

⁵⁷ Special Drawing Rights

⁵⁸ Süzal,age,26-33

Konferansta hem hukuki sorumluluk esasları etrafında hem de ekonomik sınırların belirlenmesi bakımından önemli görüşmeler olmuştur. Konferans sonu “*Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi*” kabul edilmiş ve bu Sözleşme’nin “Hamburg Kuralları” olarak anılması kararlaştırılmıştır. Anlaşma,30/3/1978’de imzalanmıştır.

Hamburg Kuralları’nda daha önce Lahey Kuralları’nda yapılan hata yapılmamış ve Sözleşme’nin kapsamı geniş tutulmuştur.

Buna göre 2. Madde de “Bu Sözleşme, eğer deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde belirtilen yükleme limanı, boşaltma limanı veya alternatif boşaltma limanlarından biri sözleşmeye taraf bir ülkede bulunuyorsa, ya da konşimento veya taşıma sözleşmesini gösteren belge bu Konvansiyon’un veya onu kabul eden bir ülkenin mevzuatının uygulanacağını öngörüyorsa uygulanır. Ayrıca bu Konvansiyon, tarafların milliyetine bakılmaksızın eşit şekilde uygulanır.” denilerek sınırları belirlenmiştir. Yine aynı madde de Sözleşme’nin yazılı charter sözleşmelerine uygulanmayacağı da düzenlenmiştir.⁵⁹

Hamburg Kuralları’da önceki tarihli Kurallar gibi uygulamada bir tekdüzelik yaratamamış ve hedeflenen taraf devlet sayısına ulaşamamıştır. Öyle ki Anlaşma’nın kabulünden 14 yıl sonra yirminci devlet imzaladıktan sonra yani 1 Kasım 1992’de ancak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca ilk imzalayan devletlerin de birçoğunun sömürge devletleri olması (Barbados, Botswana, Fas, Tunus, Zambiya, Gambia, Burkina Faso, Lesotho...) anlaşmanın etkinliğini koruması bakımından yetersiz kalmıştır.

2.2.4. Rotterdam Kuralları:

Denizde eşya taşımaya yönelik kurallar tarihsel süreç içerisinde sıkça tadil edilmiş, yeni uluslararası sözleşmeler hazırlanmış ancak netice itibariyle bu alanda tek bir uygulama sahası oluşturulamamıştır. Sözleşmelerle düzenlenen taşıyan, taşıtan ve yükleten arasındaki ilişki ve sorumluluk esasları yükselen ticaret sirkülasyonu karşısında yetersiz kalmış ve bu alanda yapılan sürekli değişimler dünya genelinde şikayetlere sebebiyet vermiştir.

⁵⁹ Can Eken, “Hamburg Kuralları Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu”, İstanbul Barosu Dergisi, c. 88, s. 1 (2014): 314-339

1924 Lahey Kuralları'ndan sonra gerçekleşen konferanslar ve yapılan Protokoller'e hedeflenen katılım sağlanmadığından devletler arası ticari işlerde sekteye uğruyor ve uyuşmazlıklara neden olmuştur. Öyle ki 1924 Lahey Sözleşmesi'ne 63 devlet taraf olmuşken 1968 Lahey-Visby kurallarına 7 , en son Özel Çekme Hakkı ile değiştirilen Lahey-Visby Kuralları'na ise 14 devlet taraf olmuştur. Sözleşmeler'e olan katılımın az olması da devletler arasında uygulanan kurallarda bir yeknesanlık yaratamamıştır.⁶⁰

Bahsi geçen sebeplerle CMI, 1990 ve 1994 yıllarında Paris'de düzenlenen konferanslarda bu konuları gündeme almış ve iki farklı konferansta farklı çalışma grupları kurmuştur. Üzerinde durulan hususlar değişikliğin, Hamburg Kuralları üzerinden mi Lahey-Visby Kuralları üzerinden mi yapılacağı ; yeni bir sözleşme yapılmasının gerekliliği ; Hamburg Kuralları'nın etkinliğini artırarak bu sözleşme altında bir birleşme olup olamayacağı üzerinedir.⁶¹

İki sözleşme karşılaştırılmış, tartışılan konular üzerine alt komisyon oluşturulmuş ve çalışmalar bu yönde sürdürülmüştür. Eşya taşıma hukukunda artık herkesin menfaatine yönelik, etkinliği yüksek olan bir sözleşme hazırlanabilmesi için yıllar süren kapsamlı bir süreç yönetilmiştir. UNCITRAL ve BM (Birleşmiş Milletler) nezdinde de yapılan görüşmeler sonucu birçok taslak oluşturulmuş son olarak 11 Aralık 2008 tarihinde Hollanda, Rotterdam'da sözleşmenin son hali görüşülmüş ve imzalanmıştır. İmzalandığı yerin ismiyle yani Rotterdam Kuralları olarak anılması da karara bağlanmıştır.⁶²

Rotterdam Kuralları, yürürlüğe girmeden 1. maddesi "Tanımlar" bölümünde "ifa eden taraf" tanımı, 19. Madde de "Limanda Faaliyet Gösteren Kuruluşların Sorumluluğu" bölümünde olmak üzere iki değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişikliklerin 6 Mayıs 2010 tarihinde, İstanbul'da gerçekleştirilen sempozyumda kararlaştırıldığı da belirtilmelidir. Yapılan değişiklikler de 2011 yılında Pekin şehrinde CMI temsilcilerine sunulmuştur.⁶³

⁶⁰ Süzel, age, 34

⁶¹ age, 36

⁶² age, 42

⁶³ age, 43

Rotterdam Kuralları bu alanda tarafların sorumluluk esasları, kavram tanımları ve aralarındaki ilişkiler bakımında en kapsamlı düzenlemeyi getirmiştir. Bu konuya dair kapsamlı açıklamalar çalışmanın ‘‘Taşıtan ve Yükleten Kavramları’’ bölümünde yapılabacaktır.

Ülkemizin, bu Sözleşme’ye 2014 yılında taraf olduğuna da kapsamlı inceleme çalışmanın bir sonraki bölümünde yapılab üzere bu alanda kısaca değinmek gerekir.

2.2.5. York-Anvers Kuralları:

Denizde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından incelenmesi gereken bir diğ er husus tehlike hallerinde yükten kurtulması gerektiğinde uygulanacak kurallardır. Tehlike halinde gemiyi veya yükün büyük bir bölümünü kurtarmak için yapılan yükten kurtulma fedakarlığı durumunda bununla orantılı olarak ortaya çıkan masrafın yük, gemi ve navlun arasında paylaşılmasına müşterek avarya denir. En basit örneği okyanus seferine çıkan bir yük gemisinin fırtına anında gemiyi ve yükün geri kalanını korumak maksadıyla yaptığı fazla yükten kurtulma uygulaması ve bunun sonucu ortaya çıkan masrafın paylaşılmasıdır.

Müşterek avarya uygulaması durumunda uygulanacak kuralların ortaya çıkışı çalışmanın ‘‘Tarihsel Gelişim Süreci ve Temel Prensipler’’ bölümünde incelenmiştir kısa bir hatırlatma yapmak gerekirse geçmişi Roma ve öncesine dayanan, Oleron Kuralları’nda da yer almış müşterek avarya uygulamasını en kapsamlı ve etkin şekilde ortaya kayan kurallar ise York-Anvers Kuralları’dır.

19. yüzyılda müşterek avarya konusunda yeknesak bir uygulama yaratmak istenmesi York-Anveers Kuralları’nın temelini atmıştır. Buna göre ilk atılım Sosya İlimleri Geliştirme Cemiyeti tarafından yapılmış, 1860 yılında bir kanun metni hazırlamış ve dönemin güçlü ticaret devletlerine göndermiştir. 11 maddeden oluşan metin Glasgow Kuralları olarak anılmış ve 25/09/1860’da kabul edilmiştir.⁶⁴

⁶⁴ Lowvdes/Rudolf ‘‘The Law of General Average and York-Antwerp Rules’’ (1987)’den aktaran Şengül Şanlıer, ‘‘York-Anvers Kuralları (2004-2016) ve Türk Ticaret Kanunu’nda Müşterek Avarya’’, III. Adli Bilimler ve Hukuk Kongresi, 30 Kasım-2 Aralık 2018, (Ankara: İktisadi Kalkınma ve Sosyal Araştırmalar Derneği, 2018):20-29

İstenilen bütünleşme sağlanamadığından Cemiyet,1864 yılında York kentinde bir konferans düzenlemiş ve konferans sonucu Glasgow Kuralları'nın tadil edilmiş hali şeklinde 11 maddelik "York Kuralları" kabul edilmiştir. York Kuralları'da istenilen etkiyi verememiş ve yetersiz kalmıştır.Müşterek avarya konusunda yeknesak bir uygulamayı hedefleyen Uluslararası Hukuk Derneği,1877 yılında Anvers kentinde geniş kapsamlı bir konferans düzenlemiş ve York Kuralları'na 1 yeni madde daha eklenmiştir.Bundan sonra bu yenilenmiş kurallar bütününe York-Anvers Kuralları denmiştir.York-Anvers Kuralları 2000 yılına kadar iki döneme ayrılmış ve bahsettiğimiz bu ilk dönemin son yenilemesi 1890 yılında yapılmış,12 madde olan kurallar bütünü 18'e çıkarılmıştır.⁶⁵

York Anvers Kuralları'nın 2.döneminde (1900-2000) 1924 yılında ilk yenileme yapılmış Sözleşme metnine romen rakamlarının yanında kapsamın geniş tutulabilmesi amacıyla temel esaslardan oluşan harfli maddeler getirilmiştir. Bu esaslara göre müşterek avaryanın oluşabilmesi için olağanüstü bir fedakarlık ya da masrafın mal varlıklarının korunması amacıyla ortak bir karar ile bilinçli şekilde yapılması gerektiğini düzenlemiştir.Ayrıca geminin seferi sırasında yükün uğradığı olağan zararın müşterek avarya olmayacağı da kararlaştırılmıştır.İspat yükü,paylaştırmanın kimler arasında yapılacağı ve zararın değerinin ne zaman göre hesaplanacağı konusunda da düzenlemeler içeren metin 1924 yılında kabul edilmiştir.⁶⁶

1924 Tadili'ni takiben 1950 yılında metine 'yorum kuralı' getirilmiş ve numaralı kurallarca aksi öngörülmedikçe müşterek avaryanın harf kurallarına göre paylaşılacağı kararlaştırılmıştır.⁶⁷

1974,1990 ve 1994 yıllarında 3 kere daha yenilenen Sözleşme'ye 1994 Tadili ile 'Üstün Kural' kavramı getirilmiştir. Buna göre yorum kuralı 'numaralı kurallar ve üstün kurallar da aksi öngörülmedikçe paylaştırmaya uygulanacak hükümler harf kurallarına göre yapılacaktır' şeklinde olmuştur.Üstün kurala göre ise 'makul şekilde

⁶⁵ Didem Algantürk Light,"York Anvers Kuralları 2004 - Müşterek Avarya",c. 2 , (2006)'den aktaran **age**,20

⁶⁶ Şengül Şanlıer, "York-Anvers Kuralları (2004-2016) ve Türk Ticaret Kanunu'nda Müşterek Avarya", III.Adli Bilimler ve Hukuk Kongresi,30 Kasım-2 Aralık 2018,(Ankara: İktisadi Kalkınma ve Sosyal Araştırmalar Derneği,2018):20-29

⁶⁷ **age**,20-29

yapılmayan veya katlanılmayan fedakarlıklar ve masraflara hiçbir şekilde paylaşım yapılmayacaktır.”⁶⁸

1994 yılında yenilenen hali ile York-Anvers Kuralları,21.yüzyıla gelindiğinde artık etkinliğini yitirmeye başlamış ve çeşitli çevrelerin tepkisini üzerine çekmeye başlamıştı. Özellikle Milletlerarası Deniz Sigortacıları Birliği (IUMI),CMI’ya talepte bulunarak ihtiyaçları karşılayacak bir düzenleme yapılması gerektiğini vurgulamıştır.Sigortacıların itirazı,müşterek avarya kapsamına gemi adamlarının limanda bekleme sürelerinde verilecek ücret gibi birçok masrafın dahil edilmesi yönünde olmuştur.CMI, itirazlar üzerine Vancouver kentinde konferans düzenlemiş ve Sözleşme’nin ‘romen rakamları’ ile düzenlenen hükümlerinde değişikliğe gidilmiştir (Algantürk Ligth,2006’dan aktaran Şanlıer,2018;23).

Yapılan değişiklikler ile bekleme limanında alınan %2 oranında komisyon, gemi adamlarının limanda bekleme sürelerinde ödenecek ücret müşterek avarya kapsamından çıkarılmış,müşterek avarya için uygulanan yıllık %7 oranında sabit faiz oranı her yıl güncellenecek şekilde düzenlenmiş,müşterek avarya masraflarını talep için belirlenen 1 yıllık zamanaşımı süresi 6 yıla çıkarılmıştır.Ancak 2004 değişikliklerini incelediğimizde kurallar arasında hiyerarşi kurulduğu görülmektedir.Şöyle ki ; öncelik sırası artık sırasıyla : Yorum Kuralı,Üstün Kural – Romen Rakamlı Kurallar – Harfli Kurallar şeklinde düzenlenmiştir.⁶⁹

Kabul edilen yeni Sözleşme, çok geçmeden yine başta IUMI olmak üzere şikayetlere konu olmuş ve biri 2015 yılında İstanbul’da olmak üzere 4 konferansta çözüm yolları aranmıştır. CMI,bu konferanslara Çarterler Birliği,Deniz Hukuku Dernekleri,Sigortacılar gibi çeşitli kurum ve kuruluşları da katarak kapsamlı bir çalışma metodu uygulamıştır.Çalışmalar sonucu son metin 5/06/2016 tarihinde kabuledilmiş ve ‘‘York-Anvers 2016’’ ismiyle anılmaya başlamıştır.⁷⁰

Kabul edilen yeni düzenlemede 2004 değişiklikleri, yerini yeniden 1994 Tadil Sözleşmesi’ndeki haline bırakmış ve üstüne yeni hükümler getirilmiştir.Bu bağlamda Kural B’de bir geminin itilip çekilmesi durumunda bu eylemi meydana getiren

⁶⁸ age,20-29

⁶⁹ Hudson, ‘‘The York Antwerp Rules’’, c.2,(1996) ‘dan aktaran age,24

⁷⁰ Didem Algantürk Light, ‘‘York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler’’,(2016a)’dan aktaran age,25

geminin müşterek avarya masrafına dahil olabilmesi için ticari gemi olmaması veya geminin bu amaca tahsis edilmemiş olması şart koşulmuştur. Bir geminin başka bir geminin menfaati doğrultusunda yapacağı fedakarlık da yine müşterek avarya kapsamına geri dahil edilmiştir. Getirilen yeni hükümle de geminin barınma limanına uğraması zorunluysa orada yaptığı masraflar da müşterek avarya olarak sayılacaktır. Bir diğer düzenleme ise Kural E’de olmuş ve buna göre zarar ve hasarın paylaşılması için dispeççiye başvuru süresi 12 ay olmaktan çıkarılıp ‘en kısa süre’ ibaresi eklenmiştir; aynı maddeye ek olarak 3.kişilerin eylemlerinden doğan zararların tazmini için de 2 aylık süre öngörülmüştür. Romen rakamlarıyla düzenlenen hükümler bakımından da başlıca : Gemi adamlarının çalışma ve bakım masrafları, kurtarma ücreti, fedakarlığın denkleştirilmesi, faiz gibi konularda değişiklikler yapılmıştır.⁷¹

Sonuç olarak daha önce birçok kez değiştirilen ve hiçbir zaman tüm tarafların menfaatini tam olarak sağlayamayan York-Anvers Kuralları, 2016 değişiklikleriyle artık geniş kitlelere ulaşmış ve henüz yeni bir madde eklenmemiştir. Son haliyle Sözleşme, zarar ve hasarın paylaşılması konusunda pratik ve adil çözümler sunarak günümüzde güncelliğini korumaktadır.⁷²

2.3. Türk Hukuku Çerçevesinde Deniz Ticaret Hukukunun Ortaya Çıkışı ve Uluslararası Sözleşmelerin Uygulanma Alanları

Çalışmanın bu bölümünde ise deniz ticareti hukukunun özellikle eşya taşıma hukuku kapsamında önceki bölümde bahsedilen uluslararası sözleşmelerin Türk Hukuku’ndaki etkisi ve Osmanlı İmparatorluğu’ndan günümüze kadar uygulanan kurallar ele alınacaktır. Bu bölümün amacı, uluslararası düzenlemelerin uygulama alanlarının tespit edilmesi ve Y-TTK’nın düzenlenmesi aşamasında, hangi uluslararası sözleşmelerin ve yabancı hukuk sistemlerinin esas alındığının açıklanmasıdır.

Osmanlı Devleti, duraklama döneminde dahi denizlerde önemli rol oynamış ve jeopolitik konumu gereği de ticaret rotalarında söz sahibi olmuştur. Osmanlı’da deniz ticaretiyle ilgili uygulanan kurallarda İslam Hukuku esas alınmış ve uygulamalarda

⁷¹ Şanher, age, 26

⁷² Tam metin için bkz. Didem Algantürk Light, ‘‘York Anvers Kuralları 2016 (Çeviri)’’ Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, c.22, s.2 ; 206-245

bu yönde geliştirilmiş ve. 'Dârü'l-Harb', 'Dârü'l-ahd' ve 'Dârü'l İslam' fihhi çerçevesinde kurallar konulmuştur.⁷³

Avrupa devletlerindeki gelişmeler ve İslam Hukuku'ndaki ticari hükümlerin az olması,Tanzimat döneminde yabancı devletlerinde etkisiyle Ticaret Meclisi,ortaya çıkan yetersizliğin giderilebilmesi için karma meclise dönüştürülmüş ve 1850 yılında Fransız hukukundan esinlenilerek Fransa Ticaret Kanunu'nun ilk iki bölümü çevrilmiştir. Çamiç Ohannes'in çevirisiyle '*Kanunâme-i Ticaret*' oluşturulmuş,bu düzenlemeyle ticaret hukukundaki eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.Bu kanunu takiben 30 Nisan 1860'da '*Ticaret-i Kanunname-i Hümayununa Zeyl*' çıkarılmış ve ticaret mahkemelerinin örgütlenmesi yine Fransız Hukuku baz alınarak ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.Bu düzenleme kapsamında oluşturulan ticaret mahkemeleri iki derecelidir.Ayrıca kıyılarda yer alan mahkemelerin örgütlenmesi kara ticareti ve deniz ticareti olmak üzere ikiye ayrılmıştır.1861 yılında "Usul Kanunu" çıkarılmış ve ticaret mahkemelerinin örgütlenmesi ile uygulanacak usul kuralları düzenlenmiş,ayrıca ticari yargı,bağımsız bir birim olarak kabul edilmiştir.Ticaret hukuku alanında yapılan kapsamlı yeniliklere 1863 yılında '*Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi*' eklenmiştir.Deniz ticareti alanında yapılan bu düzenlemeler Fransa Ticaret Kanunu'nun ikinci bölümünün çevirisiyle oluşturulmuştur.Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi oluşturulurken Hollanda,Prusya,İspanya,Sicilya gibi devletlerin kanunları da incelenmiş ve bu doğrultuda çalışmalar yapılmıştır.Kanun,14 bölümden oluşmakla beraber gemi rehni,gemi adamları,konşimento,navlun sözleşmeleri gibi birçok konuda hüküm içerir.⁷⁴

Ticaret-i Bahriye Kanunu'nun 92.maddesinde navlun sözleşmelerinin şekil şartları düzenlenmiştir. Buna göre :

Navlun Sözleşmesi" olarak adlandırılan her türlü sözleşme yazılı olarak yapılmalıdır.

Bu sözleşmede aşağıdaki hususlar yer almalıdır:

- a)Geminin adı, tonajı ve yük kapasitesi, ayrıca hangi ülke bayrağı altında olduğu,
- b)Geminin kaptanının adı ve ünvanı,
- c)Kiralayan ve kiracının adı ve ünvanı,
- ç)Yükleme ve boşaltma için belirlenen yer ve süre,
- d)Navlun bedeli miktarı ve ödemesine ilişkin bilgiler,

⁷³ Uluğ Cicim,age,395

⁷⁴ Uluğ Cicim,age,396

e)Sözleşmenin tamamı veya bir kısmı üzerinden yapılan anlaşma ya da yükleme kapasitesi,

f)Yükleme ve boşaltmada meydana gelecek gecikmeler nedeniyle ödenecek tazminat hususları.

Bu unsurların sözleşmede açıkça belirtilmesi gerekmektedir.⁷⁵

93.madde de yükleme ve boşaltma süreleri düzenlenmiş; gemi, yükü iki farklı limana ayrı ayrı boşaltacaksa arada geçen sürenin toplam süreye dahil edilmeyeceği düzenlenmiştir.⁷⁶

Kanunun 106.maddesinde ise navlunun tanımı yapılmıştır : ‘‘ Gemilerin ve diğer deniz taşıtlarının kiralanmasına "Navlun" denir. Navlun, tarafların sözleşmeleriyle belirlenir ve Navlun Sözleşmesi veya Yükleme Senediyle ispat edilir. Navlun, geminin tamamı veya bir kısmı üzerinden, tam sefer veya belirli bir süre için, tonaj veya ölçü birimi ya da toptan fiyat olarak belirlenebilir. Her durumda, Navlun Sözleşmesinde geminin tonaj cinsinden yük kapasitesi belirtilmelidir.’’⁷⁷

Tüm bu yapılan reformlara ve düzenlemelere rağmen 1907-1908 yılları arasında İngiltere'nin son yıl yaptığı nakliyat hacmi tonilato cinsinden 120.790.000,ABD'nin 67.940.000,Fransa'nın 40.346.000,İtalya'nın 34.780.000 iken Osmanlı Devleti'nin 14.000.000'dur.Yine aynı yıllar arası ithalat, 31.366.000 Osmanlı Lirası ; ihracat ise yalnızca 19.673.000 Osmanlı Lirasıdır.

Dönemin gelişmeleri'ne karşı artık yetersiz kalan Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi artık etkisini yitirmiş ve Cumhuriyet döneminde hukuk reformlarıyla yeni düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda 1929 yılında,Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine yönelik bölümlerinin bir tercümesi olan Deniz Ticaret Kanunu,Ticaret Kanunu'nun ikinci kitabı olarak kabul edilmiştir.Beklenen faydanın sağlanamaması sonucu Uluslararası Deniz Hukuku esaslarıyla uyumlu ve buna dair prensiplerle yeniden düzenlenen kanun 1956 yılında 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı olarak dahil edilmiştir.⁷⁸

⁷⁵ age,401

⁷⁶ age,402

⁷⁷ age,402

⁷⁸ age,396

6762 sayılı kanun Prof. Dr. Hirsch tarafından hazırlanmış ve 29/6/1956 tarihinde kabul edilmiştir.01/01/1957’de yürürlüğe giren kanun, Türkiye’nin ticaret hayatının yaklaşık 50 yılını idare etmiştir.Günümüz teknolojik gelişmeleri ve büyüyen ticaret hacmine ayak uydurulamaması yeni bir kanun oluşturulmasını zorunlu kılmıştır.Bu doğrultuda 1999 yılında Adalet Bakanlığı bünyesinde,akademisyenler,yargı mensupları,çeşitli kurum ve kuruluşlardan oluşan alt komisyon kurulmuş ve başkanlığını Prof.Dr. Ünal Tekinalp yapmıştır.5 yıl süren çalışmalar sonucu Taslak oluşturulmuş 24/02/2005 yılında kamuoyu ile paylaşılmıştır.Taslağın son hali 09/11/2005 tarihinde kanun tasarısı olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde görüşülmüş ve Adalet komisyonunca da 03/05/2007 tarihinde kabul edilmiştir.Genel Kurul’a sevk edilen tasarı,genel seçimler dolayısıyla kadük olmuştur.Bakanlar Kurulu 27/09/2007 tarihinde yenilenerek Adalet Komisyonu’nca aynen kabul edilmiştir.Sonunda 14/02/2011 tarihinde kabul edilen 6012 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu,1/07/2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁷⁹

Yeni Ticaret Kanunu hazırlanırken Türkiye’nin taraf olmadığı milletlerarası anlaşmalar da incelenmiş ve taraf olunmasa da bu sözleşmelerle de uyumlu olacakbir kanun yapılması amaçlanmıştır. Çalışmanın önceki bölümünde de incelenen sözleşmeler ile 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu arasındaki ilişkiyi ve uygulanma alanını incelememiz gerekir.

2.3.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (La Haye Kuralları) Bakımından:

Öncelikle Türkiye Cumhuriyeti’nin 1924 Konşimento Sözleşmesi’ne taraf olduğunu ancak daha sonra 1968 yılında tadil edilmiş hali olan Lahey-Visby Kuralları’na ve Özel Çekme Hakkı’na taraf olmadığını belirtmek gerekir.1924 Konşimento Sözleşmesi’nin uygulama alanı 10.madde de düzenlenmiş ve Sözleşme’nin yalnızca konşimentolu taşımacılıklarda uygulanabileceğini belirtmiştir.1923 Taslağı ve 1922’de yapılan Konferanslar incelendiğinde metnin lafzının yanında amacı incelendiğinde ülkelerin kendi iç taşımacılıklarında da bu kurallarla bağlı olması gerektiği vurgulanmıştır.⁸⁰

⁷⁹ Bumin Doğrusöz,Öznur Onat,Funda Tunçel Töralp, Gerekçe, ‘‘Karşılaştırmalı Maddeler, Komisyon Raporları,

Önergeler ve Karşılaştırmalı Tabloları ile TÜRKC TİCARET KANUNU’’, c.3 (Ankara : TOBB,2011),önsöz

⁸⁰ Sözel,age,48

Konşimentonun tanımı sözleşme içinde yapılmadığından buna dair sorunlar da ortaya çıkmıştır. Bu uyuşmazlıkların çözümünde Sözleşme'nin navluna ait açıklamalarına bakılmış ve "konşimento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilen sözleşmeleri ifade eder" demek suretiyle kapsam belirlenmeye çalışılmıştır.

2.3.2. 1968 LaHaye-Visby Kuralları Bakımından:

1924 Konşimento Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin en temel sebeplerinden olan uygulama alanının dar olması 1968 tarihli sözleşmeyle giderilmeye çalışılmıştır. Buna göre : Konşimento, taraf devletlerden birinde tanzim edilmişse, taşıma işlemi, taraf devletlerden birinin limanından hareketle olmuşsa, konşimentoda anlaşma hükümlerinin ya da anlaşmayı geçerli sayan herhangi bir kanunun sözleşmeye uygulanacağı belirtilmişse 1968 Lahey-Visby Kuralları uygulama alanı bulacak ve anlaşmaya taraf olmayan devletler bakımından da uyuşmazlıkların giderilmesi bakımından geçerli olacaktır. Aynı zamanda Sözleşme'ye taraf olan devlet, taraf olmayan devlete karşı m.10/1'e göre ayrıcalıklı olacaktır. Şöyle ki taraf devletin, taraf olmayan bir devlet ile yapmış olduğu anlaşmada Lahey-Visby Kuralları karşılanamıyorsa anlaşmayı genişletme yetkisi bulunmaktadır.⁸¹

1924 ve 1968 tarihli iki sözleşmede de sözleşmenin, hangi konşimentolar bakımından uygulanacağı metinden tespit edilememektedir. Taşıyanın konşimentoyu devredip ordino almasıyla devam eden teati süreci ele alındığında emre yazılı ciro edilebilir konşimentolar bakımından Sözleşmeler'in uygulama alanı bulacağı kesindir. Ancak taşıyanın, yalnızca ibraz etmeye bağlı olarak eşyayı teslim ettiği nama yazılı konşimentolar bakımından anlaşmazlıklar çıkmıştır. İngiltere'de 'The Rafaela S' uyuşmazlığında, senedin bir ayni hakkı içerdiğini ve bu sebeple emtia senedi olarak nitelendirilebileceği ve bu bahisle de Sözleşme hükümlerinin geçerli olacağına karar vermiştir. Zaten Sözleşmeler'in hazırlık süreçlerinde de konşimentolar bakımından herhangi bir ayırım yapılmamış ve düzenlemelerin bütün konşimentolara uygulanacağı amaçlanmıştır.⁸² Ayrıca yine belirtmek gerekir ki taraf devletler Lahey-Visby Kuralları'nı sözleşmeye dahil edecek "üstün kural" koyma yetkisine haizdirler. Bu kural, taşıma sorumluluğunu belirleyen esasları içerir ve böyle

⁸¹ age,53

⁸² age,54

bir kural konulduğunda kanunlar ihtilafına başvurmadan Lahey-Visby Kuralları uygulama alanı bulacaktır. Üstün kural uygulaması ilk olarak ABD ve İngiltere ile ortaya çıkmış olup ‘‘Paramount Clause’’ olarak adlandırılmaktadır.⁸³

Bir diğer sorun ise konşimento yerine geçen belgelerin sözleşme kapsamına girip girmeyeceği konusudur. Bu hususta ilk olarak her ciro edilebilir taşıma senedinin, emtia senedi niteliğinin olmadığı bir mülkiyet ya da aynı hak taşıdığından bahisle konşimento hükmünde olmayacağı bilinmelidir. Aynı şekilde ciro edilemez kaydı da tek başına bu senetleri, emtia senedi yapmaz. Bu noktada vurgulanması gereken, yükün teslimi konusunda ibraz şartının aranıp aranmadığı yönünde olmalıdır. Şöyle ki, ibraz şartı aranmayan taşımacılıklarda bu belgeler emtia senedi niteliği taşımayacaklar ve Sözleşmeler’in kapsamına girmeyeceklerdir. İbraz şartı aranan taşımacılıklarda düzenlenen, deniz irsaliyesi niteliğindeki taşıma senetleri ise emtia senedi olarak nitelendirilecek ve Konşimento Sözleşmeleri’ne konu olabilecektir.⁸⁴

Konşimento Sözleşmeleri’nin uygulanmasında bir istisna da charter partileri yani gemi malikinin, yük taşımacılığı için başka bir kişiye gemisini kiraladığı sözleşmelere uygulanmayacağı yönündedir; bunun sebebi sözleşmenin kendisindedir. Ancak böyle sözleşmelerce, taraflar arasında bir konşimento düzenlenmiş ise hamil Konşimento Sözleşmesi’ne tabidir. Charter partiye bağlı bir taşımada konşimento düzenlenmiş ise charter parti sözleşmesinin hükümleri üstün tutulmalıdır. Bunun sebebi ise Konşimento Sözleşmesi’nin hükümleri iki kişi arasındadır ve onlar arasında uygulanır. Konşimento hamili, senedi, bir 3. kişiye devretmiş ise de taşıyan ile 3. kişi arasındaki ilişkide charter parti hükümleri üstün sayılmalıdır.

Free on Board (FOB)⁸⁵ alıcı ile taşıyan arasında ortaya çıkacak bir uyuşmazlıkta da yine charter parti hükümleri üstün tutulmalıdır. FOB alıcı, konşimentoyu 3. kişiye devretse dahi charter parti hükümleri hamil ile taşıyan arasında üstün tutulur. Nama yazılı konşimentolar Konşimento Sözleşmeleri’ne dahilseler de FOB alıcı namına ve

⁸³ age

⁸⁴ age, 55

⁸⁵ Uluslararası ticarete kullanılan bir teslim şeklidir. Bu teslim şekline göre, satıcı malları geminin güvertesine yüklemekle yükümlüdür. Yükleme tamamlandıktan sonra, malların riski ve masrafları alıcıya geçer. Gemide Masrafsız olarak isimlendirilir.

devredilemez şekilde düzenlenen konşimentolar bakımından, zaten 3.kişiye devir mümkün olmadığından herhangi bir uyuşmazlık,kapsam bakımından olmamaktadır.

FOB satıcı bakımından ise iki şekilde değerlendirme yapılmalıdır.Buna göre FOB satıcı,somut olayda 3.kişi olarak kabul edilecekse Konşimento Sözleşmesi'ne tabi olacak,kabul edilmez ise uyuşmazlıkta haksız fiil hükümleri esas alınacaktır.Bu hususta belirtmek gerekir ki eşya, yüklenmeye başlanmış ancak henüz yüklenme tamamlanmadan zarar görmüş ise FOB satıcının menfaati devam ettiği için taşıyana yönelik talepler bakımından da Konşimento Sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır.

Bu bölümün anlaşılması bakımından FOB alıcı ve FOB satıcı arasındaki ilişkiyi açıklamak gerekirse :

A) Yükleme Sorumluluğu:

FOB Satıcı: Satıcı, malları belirlenen limana veya gemiye yükleme sorumluluğuna sahiptir.

FOB Alıcı: Alıcı, malları belirlenen limandan veya gemiden boşaltma sorumluluğuna sahiptir.

B) Mülkiyet ve Risk Transferi:

FOB Satıcı: Malların mülkiyeti ve riskler, mallar gemiye yüklendikten sonra alıcıya geçer.

FOB Alıcı: Malların mülkiyeti ve riskler, mallar gemiden boşaltıldıktan sonra alıcıya geçer.

C) Masraf Dağılımı:

FOB Satıcı: Satıcı, malların belirlenen limana kadar taşınması ve yüklenmesi ile ilgili tüm masrafları karşılar.

FOB Alıcı: Alıcı, malların belirlenen limandan boşaltılması ve varış yerine taşınması ile ilgili tüm masrafları karşılar.

Özetle, FOB Satıcı, malları gemiye yükleme sorumluluğuna ve risklerine sahipken, FOB Alıcı, malları gemiden boşaltma sorumluluğuna ve risklerine sahiptir. Bu teslim şekilleri, uluslararası ticaretin tarafları arasındaki sorumlulukları ve masrafları paylaşmak için kullanılır.

Bir diğer değinilmesi gereken konu ise karada meydana gelen zararlardır. Konşimento Sözleşmesi ile taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran klozlar daraltılmışsa da elbette yükün gemiye yüklenmesi ve boşaltılması aşamalarında meydana gelen zararlardan muaf tutulması hakkaniyetli şekilde öngörülmüştür. Taşıyanın sorumluluğu yükleme-boşaltma arasında geçen sefer içindir. Yük, bunun dışında zıya olursa ya da hasar görürse sorumlu tutulmayacaktır. Konşimento Sözleşmesi’de yükleme ve boşaltma eylemleri arasında geçen serüvene uygulanmaktadır. Sözleşme’nin hazırlık çalışmalarında bu süreç açıklanmış ve hükümlerin başlangıcı, yükleme sahasında ve taşıyanın faaliyet çevresinde gemiye yüklenmesiyle başlar ; gemiden yükün boşaltılmasıyla sona erer. Bu ifadeye göre eşyanın henüz gemiye yüklenmeden hasar görmesi durumunda da Konşimento Sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır.

Bu kısımda yapılan açıklamaların daha çok 1924 Lahey Konvansiyonu’nun uygulama alanının belirlenmesi doğrultusunda yapıldığını, 1968 Lahey-Visby Protokolü için bu konularda fazla tereddüt olmayacağını belirtmek gerekir.

2.3.3. 1924 La Haye Kuralları (Konşimento Sözleşmesi)’nin Türk Hukukunda Uygulanması:

1924 yılında Lahey Konvansiyonu kabul edildiğinde Türkiye’de uluslararası antlaşma yapma yetkisi 1924 Anayasası 26. maddeye göre Büyük Millet Meclisinde’dir ve İç Tüzüğü’nün 112. Maddesi onaylamanın usulünü gösterir.⁸⁶ Buna göre bir uluslararası antlaşmaya taraf olunabilmesi için irade açıklamasını yapma yetkisi (imza ve görüşme) çıkarılan yetki kanunu uyarınca yürütme erkine bırakılmıştır. Ancak antlaşmayla bağlı olma iradesini gösterecek olan yasama erkidir.⁸⁷

Bir uluslararası antlaşmayla bağlı olma usulü üç şekilde gerçekleşir : ‘‘basit usul, onaylama usulü, katılma usulü.⁸⁸ 1924 Lahey Kuralları’nın 11. maddesinde bu usul düzenlenmiş ve buna göre usul olarak onaylama usulü tercih edilmiştir.

⁸⁶ Cemil Birsnel, ‘‘Milletler Arası Hava Hukuku’’, (1948) ; 118’den aktaran Ateş, **age**, 21

⁸⁷ Ateş, **age**, 21

⁸⁸ Hüseyin Pazarcı, ‘‘Uluslararası Hukuk’’ (2005); 57’den aktaran Ateş, **age**, 21

Bu madde uyarınca bu Konvansiyon'a taraf olmak isteyen devletler, anlaşmayı kendi iç hukuk düzenlerine göre yetkili organlarca onaylamalı ve bu belgeleri Belçika Hükümeti'ne teslim etmelidir.⁸⁹Türkiye de 17/02/1955 tarihinde Büyük Millet Meclisince 6469 sayılı uygun bulma kanunu ile anlaşmayı onaylamış, Konvasniyon'un 14.maddesi uyarınca da 4/07/1955 tarihinde belgeleri Belçika Hükümeti'ne göndermiştir.Sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti 1924 LaheyKuralları ile usulüne uygun olarak bağlanmıştır ve 4/01/1956 yılında Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.⁹⁰

Lahey Kuralları ile iç hukuk kurallarının aynı konuda farklı hükümler öngörmesi uygulamada sıklıkla karşılaşılan diğer sorunlardan biridir.Ateş (2006,45)'in de belirttiği gibi,doktrinde farklı görüşlerin olmasının temel sebebi Anayasa'nın bu konuda açık bir düzenleme içermemesidir.Anayasa md.90'a göre '' *Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.*'' demek suretiyle temel hak ve özgürlükler konusunda iç hukuk düzenlemeleri ve uluslararası antlaşmalar ters düştüğünde uluslararası antlaşmaların esas alınacağı öngörülmüştür.Ancak özel hukuk – uluslararası antlaşmalar arasındaki hiyerarşiyi düzenleyen herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.Doktrinde baskın olan ve bizim de savunduğumuz görüşegöre,usulüne uygun şekilde yürürlüğe girmiş olan uluslararası antlaşmaların kanun hükmünde sayılması tezini savunarak aynı konuda farklı düzenlemelerin olması durumunda genel kanun-özel kanun , önceki kanun-sonraki kanun prensipleriyle sorun çözülmeye çalışılmaktadır.Buna göre 1924 Lahey Kuralları'nınusulüne uygun olarak yürürlüğe girdiği kabul edilmekle beraber iç hukuk düzenlemeleriyle ters düşen bir uyuşmazlıkta sonraki özel kanunun öncelikli uygulanacağı konusunda fikir kılınmıştır.Bir diğer kabul gören görüşe göre ise usulüne uygun yürürlüğe girmiş olan uluslararası antlaşmalar için anayasa yargı

⁸⁹ Ateş, **age**,22

⁹⁰ Hüseyin Pazarcı, ''Uluslararası Hukuk''(2005);57'den aktaran Ateş, **age**,22

yolunun kapatılmış olması,bu kanunları ayrıcalıklı kılmış ve iç hukuk düzenlemelerine göre öncelikli uygulanması gereken kural olarak nitelendirmiştir.

Sonuç olarak bu sorun,somut olaya göre değerlendirilmekte ve hakkaniyete uygun düştüğü ölçüde uygulamada değişkenlik göstermektedir.Bu konuda son olarak önceki kanun-sonraki kanun esasına dayanarak sonraki tarihli kanunun yani Y-TTK'nın deniz ticareti hükümlerinin öncelikli olarak ve elbette kanunlar ihtilafı kuralları da göz önünde bulundurularak yabancılık unsuru içeren uyuşmazlıklarda MÖHUK'a göre uygulanması ve çözümlenmesi yerinde olacaktır.

2.3.4. Hamburg Kuralları'nın Uygulanması Bakımından :

Hamburg Kuralları,1924 Konşimento Sözleşmesi'nin aksine daha kapsamlı bir uygulama alanında sahiptir.Çalışmanın önceki bölümünde de detaylıca açıklandığı üzere Hamburg Kuralları,navlun sözleşmesinin varlığı halinde uygulama alanı bulacaktır.Bu Konvansiyon'nun uygulanması için herhangi bir konşimento hatta emtia senedinin varlığı aranmaz ; deniz irsaliyesi ya da herhangi bir taşıma senedi ile temsil edilen her navlun sözleşmesine uygulanabilir.Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile her navlun sözleşmesine uygulanacaktır ancak Konvansiyon'un uygulanmasındaki tek istisna yine çarter sözleşmeleridir.⁹¹

Hamburg Konvansiyonu md.1/6'ya göre navlun sözleşmesi iki devlet arasındaki limanlar arasında denizde yük taşınmasına ilişkin, yük taşınması karşılığı ücret ödeneceği taahhüt edilen her taşıma sözleşmesi,navlun sözleşmesidir.⁹²

Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için taşımanın uluslararası karakter niteliği olması gereklidir.Yani devletlerin kendi iç limanlarındaki transfer ve navlunlar,1924 Konşimento Sözleşmesi'nin aksine bu kurallar ile bağlı değildir. Ayrıca yine taşımanın, denizde olması durumunda bu Konvansiyon uygulanacaktır, bundan farklı taşıma metodları uygulanması durumunda uygulama alanı bulamayacaktır. Diplomatik Konferans'ta çokca tartışılmasına rağmen karma sözleşmeler konusunda Hamburg Kuralları'nın uygulanacağı da genel kabul gören bir diğer husustur.

⁹¹ Süzel,age,61

⁹² age,61-70

Bir navlun sözleşmesi, deniz taşımasının yanı sıra farklı bir taşıma da içeriyor ise deniz taşımasında olması şartı ile Konvansiyon ile bağlı olunacaktır.⁹³

Hamburg Kuralları ile 1924 Konşimento Sözleşmesi'ndeki bir diğer ayrım da sorumluluk sınırlarının genişletilmesidir. Buna göre Hamburg Kuralları'na göre taşıma, bir devletin, diğer devletin limanına yapılır. Bu bağlamda 1924 Konşimento Sözleşmesi'nde taşıyanın sorumluluğu karada meydana gelen zararları içermeyen liman teriminin kullanılması taşıyanın sorumluluğu, Hamburg Kuralları'nca genişletilmiş ve yük bindirme-indirme sırasında meydana gelen ve limanda yük ile ilişkisi bulunduğu sürece devam edeceği kabul edilmiştir. Taşıma süresince, yükün hasara uğraması durumunda 'shipper' yani gönderen, yükü yükleyen tarafa yöneltilebilecek her istem taşıyana da yöneltilebilecektir.⁹⁴

Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için, navlun sözleşmesinde belirtilen boşaltma limanlarından birinin taraf devlet olması, navlun sözleşmesinde seçimlik liman var ise bu limanın taraf devlet olması koşulu aranır ; aksi takdirde uygulama alanı bulmayacaktır. Ayrıca navlun sözleşmesini ispat eden senedin, konşimentonun ya da emtia senedinin, taraf devletlerden birinde tanzim edilmesi durumunda, belgenin ispat ettiği navlun sözleşmesi de Hamburg Kuralları'na bağlı olacaktır.⁹⁵

Hamburg Kuralları için de denizde yük taşıma belgesine "paramount clause" (öncelikli, üstün kural) koyulması geçerlidir. Bu yetki Konvansiyon'un md.2/1-(e)'de düzenlenmiştir. Bu bakımdan 1924 Kuralları ile benzerlik gösterir.⁹⁶

Çarter sözleşmesi bakımından ise 1924 Lahey Konvansiyonu ile benzer bir hüküm getirilmiş ve md.2/3'te, Hamburg Kuralları'nın çarter sözleşmelerine uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Bu genel kuralın istisnası ise çarter sözleşmesince bir konşimento düzenlendiği takdirde taşıyan ile 3.kişi çarter parti dışı hamili ile arasındaki ilişki bakımından Konvansiyon uygulanacaktır. 1924 Lahey Kuralları'nda çarter partice düzenlenmiş herhangi benzer başka bir belgenin olması durumunda da 3.kişi hamil ile taşıyan arasında, Sözleşme'nin uygulanabileceği düzenlenmişken, Hamburg Kuralları'nda bu, yalnızca konşimento ile sınırlı tutulmuş ve çarter

⁹³ age,61-70

⁹⁴ age,61-70

⁹⁵ age,66

⁹⁶ age,61-70

sözleşmesine uygulanabilirlik daraltılmaya çalışılmıştır. Konşimentonun tanımın yapılması bu noktada isabetli olmuştur. Şöyle ki, konşimento, taşıyan tarafından yükün teslim alındığını aynı zamanda navlun sözleşmesinin varlığını ispat eden belgedir. Taşıyan, senedin kendine iadesi karşılığında yükü teslim edeceğini taahhüt eder ; senedin emre yahut hamile yönelik olmasına göre değişmeksizin teslim zamanı, senedin kendine iadesi zamanıdır.⁹⁷

Son olarak değinilmesi gereken konulardan biri de, miktar sözleşmelerinin Hamburg Kuralları'nın kapsamı dahilinde olup olmadığıdır. Miktar sözleşmeleri, 20. yüzyılda ihtiyaçların artması doğrultusunda ortaya çıkan belirli miktarda bir yükün, belirli bir süre içerisinde belirtilen limana ulaştırılması amacıyla yapılan sözleşme türüdür. Bu tip sözleşmelerde, birden fazla gemi ile sevkiyat gerçekleşir ve navlun ücreti sevk edilecek yükün hacmi üzerinden belirlenir.⁹⁸ Bu bakımdan miktar sözleşmeleri, geminin tamamı veya bir kısmı üzerinden gerçekleşiyor ise konşimento düzenlenmeyen kısım için Hamburg Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır. Ayrıca çarter sözleşmesi olarak gerçekleşen karma nitelikli sözleşmeler için de Konvansiyon'un çartere ilişkin hükümleri geçerli olacaktır.⁹⁹

2.3.5. Rotterdam Kuralları'nın Uygulanması Bakımından:

Rotterdam Kuralları'nın kapsamı ikinci bölümünün 5. Ve 7. Maddeleri arasında düzenlenmiştir. Buna göre incelersek: Konvansiyon,

1. Teslim alma yeri 2. Yükleme limanı 3. Teslimat yeri 4. Boşaltma limanı yukarıdaki yerlerin herhangi birinin taşıma sözleşmesinde taraf devletlerden birinin sınırları içinde yer alması durumunda yükleme limanı ya da boşaltma limanı taraf olmayan bir devletin sınırları içerisindeyse dahi uygulanır.

⁹⁷ age, 70

⁹⁸ Deniz Ticaret Odası, Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu

⁹⁹ Süzel, age, 71

Konvansiyon, taşıma sözleşmelerine uygulanır ve taşıma sözleşmesinin deniz taşıması olması şarttır. Ancak burada getirilen istisna, deniz taşıması içermesi şartıyla tamamen ya da kısmen deniz taşımalarına da uygulanır. Yani bir deniz taşıması, aynı taşıma içerisinde raylı taşıma gibi farklı taşımalar da içeriyorsa Sözleşme'nin uygulanmasını engellemeyecektir. Bu bakımdan Konvansiyon, 6102 sayılı TTK ile de uyumludur.¹⁰⁰ Süzel (2013,74)'de belirttiği gibi diğer şartların da sağlanmasıyla "kapıdan kapıya, kapıdan limana, limandan limana, vinçten vince olan taşımalar, taşıma sözleşmesi kapsamındadır."

Sözleşmenin uygulanması bakımından ikili bir ayrıma gidilmesi gerekir. Eğer taşıma sözleşmesi, karma nitelikte ise uluslararası nitelikte olmalıdır. Metnin orijinalinde kullanılan "ve (and)" bağlacı, taşıma sözleşmesi yalnızca denizde taşıma içeriyorsa Konvansiyon'a tabii iken denizde taşımanın yanında alternatif bir taşıma öngörüyorsa uluslararası karakterde olması gerekir. Bu durumda bir taşımanın Rotterdam Kuralları'nın kapsam alanı içinde olup olmadığının incelenmesinde öncelikle teslim alma yeri ve teslim yeri iki farklı devlet arasında olup olmadığı, ikinci olarak da taşımanın, deniz taşıması içerip içermediğine bakılır. İki koşul sağlanmışsa yukarıda sayılan dört coğrafi konuma göre uygulama alanı belirlenir. Ayrıca navlun sözleşmesinde yer alan seçimlik limanlardan biri Taraf Devlet'e ait ise sonradan ortaya çıkan karar değişikliği sonucu, fiili boşaltmanın başka bir limana yapılması durumunda durum değişmeyecek ve Sözleşme uygulanacaktır.¹⁰¹

Rotterdam Kuralları'nın 1924 Konşimento Sözleşmesi ve Hamburg Kuralları bakımından karşılaştırılmasında; Taşıma senedinin düzenlendiği yerin, Taraf Devlet olması şartı aranmamakta, eğer koşullar sağlanıyor ise diğer iki Sözleşme'nin aksine uygulama alanı bulması önemlidir. Ayrıca "paramount clause" ilkesi Rotterdam Kuralları'nda yer almamakta, bu sebeple böyle bir kloz konulsa dahi uyuşmazlığın kanunlar ihtilafı kuralları ile çözümlenmesi gerekmektedir. Böyle bir klozun olması, yalnızca sözleşmeye uygulanacak kuralları, sözleşme serbestisi çerçevesinde seçme hakkı sunar.¹⁰²

¹⁰⁰ Süzel, **age**, 74

¹⁰¹ **age**, 77

¹⁰² **age**, 77-81

Rotterdam Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın fiili taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümleri farklıdır. Buna göre Hamburg Kuralları'nda fiili taşıyan, taşıma işinin üstlenilen bölümünde hem kendisinin hem de adamlarının kusur, fiil ve ihmallerinden 'taşıyan' ile birlikte sorumludur. Rotterdam Kuralları'nda bu sorumluluk kapsamı genişletilmiş ve md.1/7'de "denizcilik sözleşmesi yapan taraf" olarak düzenlenmiştir. Hükme göre madde kapsamında olan kişiler, denizde eşyanın taşınmasını üstlenen alt taşıyanlar ve limanda taşıyanın yükümlülüklerini yerine getirmeyi üstlenen kişilerdir. Bu kişilerin Sözleşme kapsamında olması için yükleme veya boşaltma limanının bir Taraf Devlet'e ait olması gerekir. Diğer bir anlatımlar yükleme/boşaltma limanlarından biri Taraf Devlet'e ait ise Sözleşme, denizcilik sözleşmesi yapan taraf olarak, alt taşıyan ve üstlenenleri bağlar.¹⁰³

Rotterdam Kuralları'nın uygulanması bakımından 6. madde ile istisnalar getirilmiştir. Sözleşme, kural olarak layner taşımacılara uygulanır. Layner taşımacılık, hizmetin ön planda tutulduğu, belirli tarifeler, belirli hat ve seferler ile yapılır. Bu seferler için geminin rotası, limanda bekleme süresi gibi birçok husus önceden belirlenmiştir. Layner taşımacılık düzenli periyotlar halinde ve genellikle konteynır ile yapılır.¹⁰⁴ Bu bakımdan navlun sözleşmesinin türlerinden olan ve TTK md.1163 vd. düzenlenen kırkambar sözleşmesiyle oldukça benzerlik gösterir. Ancak Sözleşme'nin 6. Maddesi ile bu taşımacılıklar bakımından da istisna getirilmiştir. Buna göre layner taşımacılık olarak yapılan çarter sözleşmelerine ve geminin bir kısmının yada tamamının kullanımına yönelik sözleşmelere uygulanmaz.¹⁰⁵

Çarter sözleşmesi, TTK md.1138/1 b. (a)'da açıklanmıştır. "Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek ;" şeklindeki düzenleme Rotterdam Kuralları'ndaki hükmü karşılamaktadır. Bu bakımdan tanım, isabetli olmuştur. Ayrıca

¹⁰³ age, 77-81

¹⁰⁴ [https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi-turleri-ve-denizyolu-tasimaciliginda-yer-alan-unsurlar/#:~:text=D%C3%BCzenli%20\(Liner\)%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%20%20%C3%B6nceden%20belirlenmi%C5%9F%20durumdad%C4%B1r.\[21.05.2024\]](https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi-turleri-ve-denizyolu-tasimaciliginda-yer-alan-unsurlar/#:~:text=D%C3%BCzenli%20(Liner)%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%20%20%C3%B6nceden%20belirlenmi%C5%9F%20durumdad%C4%B1r.[21.05.2024])

¹⁰⁵ Deniz Ticaret Odası, age, 7

çarter sözleşmesinin türü önemli olmamakla beraber Sözleşme, çarter sözleşmelerine uygulanmaz.¹⁰⁶

Sözleşme'nin 6.maddesinde aynı zamanda layner taşımacılık olmamasına rağmen uygulanacak durumlar belirtilmiştir. Buna göre Rotterdam Kuralları, layner taşımacılık olmamasına rağmen ; çarter sözleşmesi şeklinde düzenlenmeyen ve taşıma senedi yada dijital bir kaydı ile temsil edilen sözleşmelere uygulanacaktır.¹⁰⁷

Konvansiyon'un 7.maddesi ile taşıyan ile sözleşmenin bir tarafı değilse 3.kişi idare eden taraf,alıcı ve hamil arasındaymış gibi uygulanır demek suretiyle taşıyan ile ilişkilerinde uygulanacak şekilde kapsam genişletilmiştir.Ancak bu kişilerin 6.madde ile Sözleşme kapsamından çıkarılan hallerde, taşıyan ile sözleşmenin tarafı olmaması gerekir. Rotterdam Kuralları'nda, "documentary shipper" olarak adlandırılan ve taşıma senedindeki "shipper" hanesinde yer alan kişi (genellikle FOB satıcısı), çarter sözleşmesinin tarafı değilse dahi Rotterdam Kuralları kapsamında değerlendirilmektedir. Eşya üzerindeki kontrol hakkı, çarter sözleşmesinin tarafından üçüncü bir kişiye bırakılmışsa, bu kişi Rotterdam Kuralları'ndaki haklarını taşıyana karşı kullanabilecektir.Yükleme, taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleşmiş ve eşya henüz alıcıya teslim edilmemişse, FOB satıcı (documentary shipper) Rotterdam Kuralları kapsamında olacak ve eşya hasarı/zıyaı konusunda haklarını kullanabilecektir.Taşıyanın sorumluluğu da bu kişiler (documentary shipper, controlling party) için Rotterdam Kuralları'ndaki sınırlar çerçevesinde olacaktır.¹⁰⁸

Değerlendirme:

Türkiye, yukarıda bahsedilen anlaşmalardan 1924 Konşimento Sözleşmesi (Hague Rules)'ni imzalamış ve usulüne uygun olarak onaylamış olmakla beraber 1968 Lahey-Visby Konvansiyonu (Hague-Visby Rules)'na,Hamburg Kuralları'na ve Rotterdam Kuralları'na taraf değildir.Ancak her ne kadar taraf olmasa da iç hukuk düzenlemelerinde ve özellikle 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlık çalışmalarında,bu konvansiyonlarla uyumlu bir kanun çıkarılması amaçlanmıştır.

¹⁰⁶ Süzel,age,83

¹⁰⁷ age,84

¹⁰⁸ age,84-86

Rotterdam Kuralları ise Y-TTK hazırlık çalışmalarından ve oluşturulan taslaklardan daha geç tarihli bir konvansiyon olduğundan Y-TTK, bu doğrultuda düzenlenememiştir.

Türkiye, başka devletlerle olan denizde eşya taşıma hukukundan kaynaklanan uyuşmazlıklarda 1924 Konşimento Sözleşmesi'ni, şartları var ise uygulayabilir. Taraf olmadığı diğer anlaşmalar bakımından yapılan incelemelerin sebebi de Türkiye'nin, bu anlaşmalara Taraf olan Devletler ile uyuşmazlığa düşebileceği ve uyuşmazlıklar bakımından, hangi şartlarda uygulanabileceği yönündendir. Kanunlar ihtilafı hükümleri göz önünde bulundurularak her somut olay ayrı değerlendirmeli ve çözümleme bu doğrultuda yapılmalıdır.

İncelenen Sözleşmeler bakımından, 1924 Konşimento Sözleşmesi'nin kapsamının, diğerlerine göre daha dar olduğu şüphesiz olmakla beraber, Rotterdam Kuralları, günümüz ticari ilişkilerinde ortaya çıkan uyuşmazlıklara rahatlıkla uygulanabilecek kapsama sahiptir. Bu bakımdan taraf olsun ya da olmasın Uluslararası Tahkim/Yargı önünde görülecek bir davada Rotterdam Kuralları'nın taraflar arasında uygulanması, uygun düşüğü ölçüde kaçınılmazdır. Keza Hamburg Kuralları ve 1968 Lahey-Visby Anlaşması'da , imzalanmalarından uzun süre geçmesine rağmen güncelliğini korumakta ve çeşitli uyuşmazlıklarda karşımıza çıkabilmektedir.

TAŞITAN VE YÜKLETEN KAVRAMLARI

3.1. Genel Olarak Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri ve Navlun Kavramı

Denizde eşya taşıma sözleşmeleri,6012 sayılı kanuna göre navlun sözleşmesi olarak da adlandırılır.Çalışmanın bu bölümünde navlun sözleşmesinin tarafları ve özellikle taşıtan ve yükleten kavramlarının Y-TTK anlamında açıkça yer almamasından dolayı ortaya çıkan kavram karışıklığı çözümlenmeye çalışılacaktır.Bu anlamda kısaca taşıma çeşitlerinden ve Y-TTK kapsamında navlun sözleşmesinin çeşitlerinden de bahsedilecektir.Bunun yanında karşılaştırmalı hukuk alanında yabancı devletlerin iç düzenlemelerindeki taşıtan ve yükleten kavramlarının karşılığı ve uluslararası anlaşmalardaki karşılığına değinilecektir.Çalışmanın bu bölümünde kısaca navlun sözleşmesi ve taşımaların türlerinden de kısaca bahsedilecektir.

Navlun sözleşmeleri,temel itibariyle satış sözleşmelerinden ortaya çıkar ve bir yükün bir yerden başka bir yere ücret karşılığı taşınması sebebiyle taşıma sözleşmesi niteliğine de haizdir.Navlun sözleşmesi Y-TTK bakımından denizde eşya taşıma sözleşmelerini kapsayan anlamda kullanılmıştır.

Y-TTK anlamında Navlun sözleşmesinin tarafları (Süzel,2013,98)'de belirttiği gibi :
“Navlun karşılığında denizde eşyayı (yükü) taşımayı üstlenen aynı zamanda konşimento düzenleyen kişi yani ‘taşıyan’ ; taşıyan ile bu sözleşme ilişkisini kuran yani ‘taşıtan’ ; eşyayı limanda taşıyan tarafa yükleyen aynı zamanda konşimento düzenlenmesi hakkı olan yani yükleten (gönderen) ; boşaltma limanında konşimentonun iadesiyle yükümlü olan ve bunun karşılığında yükü indirmeye yetkili olan ‘gönderilen’ olarak kısaca ifade edilebilir.

Hamburg Kuralları’ndaki ‘‘shipper’’ teriminin karşılığı Y-TTK’da taşıtan ve yükleten olarak kullanılmış ve ayırım yapılmamıştır. Bu sebeple doktrinde ‘yükleten’ yerine ‘gönderen’ olarak da ifade edilebilmektedir.

3.1.1. Navlun Sözleşmesinin Unsurları ve Türleri:

Bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için dört ana unsura ihtiyacı vardır. Bunlar:

1. Taşımanın temeli deniz yoluyla olmalıdır. Karma nitelikli bir sözleşme ise de taşınan yük, deniz taşıması içermelidir.
2. Yükün taşınacağı taahhüdü verilmelidir. Bir diğer anlatımla, yükün taşınma sorumluluğu üstlenilmelidir.
3. Taşıyan, yükün maliki değil zilyeti olmalıdır. Yani taşıyan, sözleşme itibarıyla sıfatını korumalıdır.
4. Taşıma karşılığı ücret (navlun) öngörülmelidir.¹⁰⁹

Temel olarak bu dört ana unsurdan yoksun olan sözleşme, navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemez.

Navlun sözleşmeleri iki ana başlığa ayrılabilir. Bunlar : Çarter sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleridir.

Çarter sözleşmeleri, geminin bir kısmının ya da tamamının, yükün taşınması için taşıyan tarafa tahsis edilmesi olarak ifade edilebilir. Çarter sözleşmelerini de beş başlığa ayırabiliriz :

1. Yolculuk Çarteri (Voyage Charter) : Belirli bir yük için belirli bir seferden oluşan navlun sözleşmesidir. Taşınan yükün cinsine veya miktarına göre navlun bedeli ödenir.
2. Zaman Çarteri (Time Charter): Belirli bir süre için gemi kiralama sözleşmesidir. Navlun bedeli zaman esasına göre ödenir (örneğin aylık). Yüküncinsine veya miktarına göre değil, gemi kullanım süresine göre ödeme yapılır.
3. Kaptan Çarteri (Bareboat Charter): Geminin sadece tekne ve makinelerinin kiralanması sözleşmesidir. Gemi personeli ve yakıtı kiracı (charterer) tarafından sağlanır. Navlun bedeli genellikle zaman esasına göre ödenir.
4. Boşluk Çarteri (Slot Charter): Konteyner gemilerinde belirli bir konteynere denk gelen taşıma kapasitesinin kiralanması sözleşmesidir.

¹⁰⁹ Tanju Erdol, <https://www.verginet.net/dtt/1/Deniz-Tasimaciliginda-Navlun-Mukavelesi.aspx#:~:text=Navlun%20s%C3%B6zle%C5%9Fmelerinde%20y%C3%BCk%20sahibine%20ta%C5%9F%C4%B1may%C4%B1,k%C4%B1rkambar%E2%80%9D%20s%C3%B6zle%C5%9Fmeleri%20olarak%20ikiye%20ayr%C4%B1%C4%B1r.> (2014), [21.05.2024]

5. Ani Navlun (Tramp Shipping): Önceden belirlenmiş hat ve tarife olmadan gerçekleşen navlun taşımacılığıdır. Yüklerin cinsine ve miktarına göre değişen, pazarlık usulü navlun bedeli uygulanır.¹¹⁰

Kırkambar Sözleşmesi (Charterparty), deniz yoluyla eşya taşımacılığında yaygın olarak kullanılan navlun sözleşmesi türlerinden biridir. Bu sözleşme tipinde, temel taraflar gemi sahibi (veya gemi işletmecisi) ile yükleyici/taşıyandır. Kırkambar sözleşmesinin konusu, bütün bir geminin veya geminin belirli bir kısmının (örneğin ambar, dek alanı gibi) kiralanmasıdır. Taşınacak yükün cins ve miktarı sözleşmede önceden açıkça belirtilmez. Bu hususlar sözleşmede kapalı bırakılır. Kırkambar sözleşmelerinde navlun bedeli, genellikle sabit bir ücret veya yüke bağlı olarak değişken bir bedel şeklinde belirlenir. Sözleşmenin tarafları, gemi sahibi (veya işletmecisi) ile yükleyici/taşıyan konumundaki kişilerdir. Burada, navlun sözleşmesi tarafları doğrudan yer almaz.

Kırkambar sözleşmesinin çeşitli alt tipleri de bulunmaktadır. Bunlar; yolculuk kırkambarcılığı, zaman kırkambarcılığı ve kaptan kırkambarcılığı olarak sınıflandırılabilir.

Kırkambar (Charterparty) ve Çarter Sözleşmesi (Charter Contract) arasındaki farklara değinmek gerekirse, Bunlar :

Taraflar:

Kırkambar: Gemi sahibi/işletmecisi ve yükleyici/taşıyan arasında.

Çarter Sözleşmesi: Gemi sahibi/işletmecisi ve navlun sözleşmesi tarafları (yükleyici, alıcı vb.) arasında.

Konu:

Kırkambar: Bütün geminin veya belirli bir kısmının kiralanması.

Çarter Sözleşmesi: Taşınacak yükün tamamı veya bir kısmı için navlun sözleşmesi.

Navlun Bedeli:

Kırkambar: Sabit ücret veya yüke göre değişen navlun bedeli.

Çarter Sözleşmesi: Sadece yüke göre belirlenen navlun bedeli.

Yük Belirleme:

Kırkambar: Yükün cins ve miktarı önceden belirlenmez, açık uçludur.

¹¹⁰ Gülin Güngör, "Navlun Sözleşmelerinin Başlıca Türleri", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 12, Özel Sayı, 2010, 1435-1452.

Çarter Sözleşmesi: Taşınacak yükün cins ve miktarı önceden bellidir.¹¹¹

Açıklandığı üzere navlun sözleşmesi kendi içinde sınıflandırmalara sahiptir. Kırkambar ve çarter sözleşmeleri birbirlerine çok benzeseler de sözleşmedeki temel unsurların düzenlenmesi bakımından birbirlerinden farklıdır.

3.2. Denizde Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Terimler (Incoterms) ve Alım-Satım Niteliği

Bir taşıma sözleşmesinin temelinde satış sözleşmesi yatar. Bunu navlun sözleşmesinin yukarıda belirtilen temel unsurlarında, ücret karşılığı yükün teslimi/taşınması esasından da çıkarabiliriz. Bir hammadde, bir devletin talebiyle diğer denizaşırı devletten temin edilir ve satış sözleşmesinden kaynaklı navlun sözleşmesi kurulur. Bir taraf belirli miktarda hammaddeyi, diğer tarafa taşımayı üstlenir ve buna bağlı olarak da diğer taraf navlun yükümlülüğü altına girer.

Türkiye'nin de tarafı olduğu Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması'na göre bir yükü satan taraf, alıcı tarafa karşı eşyanın taşınmasını üstleniyor ise buna ilişkin gerekli diğer sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür. Bu bağlamda Türk Hukuku bakımından navlun sözleşmesi de yapılmalıdır. Bu husus satış sözleşmesinde de kararlaştırılır.¹¹²

Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce/ ICC)'nın ticari ilişkilerde yeknesaklık oluşturmak için kabul ettiği, ticari kuralların yorumlanmasına dair kurallar, Uluslararası Ticari Terimler (International Commercial Terms) olarak isimlendirilmektedir.¹¹³ Kısaca Incoterms olarak adlandırılan bu kurallar son olarak 2020 yılında değiştirilerek Incoterms 2010'un revizyonu şeklindedir ve 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu terimler hakkında detaylı açıklama çalışmanın sonraki bölümünde detaylıca açıklanacağından bu bölümde başka açıklama yapılmayacaktır.

¹¹¹ Emre Oklaner, "Navlun Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği ve Türleri", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.12, S.155-156, 2017, 153-177.

¹¹² Süzel, *age*, 101

¹¹³ *age*, 101-105

3.3. Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri'nde Taşıtan ve Yükleten Kavramları

Çalışmanın önceki bölümlerinde bahsedilen 1924 Konşimento Sözleşmesi (La Haye Kuralları/Hague Rules) , 1968 Lahey-Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda taşıtan ve yükleten kavramlarının nasıl kullanıldığına dair inceleme yapılacak olup bu incelemenin amacı, bu iki kavramın Türk Hukuku nezdinde karşılığını tam olarak belirleyebilmektir.

3.3.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi (Hague Rules/LaHaye Kuralları):

İşbu Sözleşme'nin metninde 'shipper' terimi sıkça kullanılmasına rağmen Sözleşme'deki kavramların açıklandığı md.1'de shipper kelimesinin tanımı yapılmamıştır.Konvasniyon'un hazırlık sürecindeki tutanak ve taslaklara bakıldığında shipper terimi için net olarak söylenebilecek tek ifadenin,navlun sözleşmesinin bir tarafı olduğudur.Kavramlar açıklanırken 'carrier' kelimesi taşıyanı ifade edecek şekilde açıklanmış,tutanaklar incelendiğinde de 'receiver' yani gönderilen taraf ile 'shipper' tarafının aynı olması durumunda ortaya çıkabilecek ihtimalden bahsedilmiştir.Yine tutanaklar incelendiğinde '*...it only becomes operative on the shipper, the cargo owner,...*' ifadesiyle yükün maliki ile shipper'ın farklı kişiler olduğu şeklinde yorum yapmak mümkün olsa da dönemin şartları da göz önünde bulundurulduğunda yükün malikinin aynı zamanda taşıtan olmasının pek olası olduğu düşünülebilir.Bunun yanında shipper kelimesinin,yalnızca gemi malikini de ifade etmek için kullanılmış olabileceği unutulmamalıdır.¹¹⁴

"...am making it perfectly clear in this room that it is only after the goods are loaded that the cargo owner can demand a 'shipped on board' bill of lading"¹¹⁵ ifadesiyle,yükleme konşimentosu düzenlenmesini isteme yetkisinin eşyanın malikine ait olduğu anlaşılmaktadır. Bu yorum sonucunda da limanda yükü taşıyana teslim eden taraf ile navlun sözleşmesininikuran tarafın shipper olduğu düşünülebilir.¹¹⁶

Sonuç olarak kanımızca, shipper terimiyle kendi maliki olduğu eşyayı bir charter sözleşmesi ile taşıtan taraf olarak anlaşılması gerekir.Ancak shipper,navlun

¹¹⁴ Süzel,age,115

¹¹⁵ Berlingieri, "The Travaux Préparatoires",326 dan aktaran Süzel,age,115

¹¹⁶ age,115

sözleşmesine göre değişiklik gösterebilir ve eşyanın maliki olarak yahut eşyayı taşıyana teslim eden taraf da olabilir. Nitekim ‘carrier’ ile taşıyan ; ‘receiver’ ile gönderilen (alıcı) ; ‘shipper’ ile de navlun sözleşmesini taşıyan ile kuran eşyanın maliki ya da yükü limanda taşıyana teslim eden , yükleten olarak yorumlanması yerinde olacaktır.

3.3.2. Hamburg Kuralları:

Hamburg Kuralları’nda kavram tanımlarına yer veren md.1/3’te ‘shipper’ teriminin tanımı yapılmıştır. Buna göre gönderen/yükleten/taşıtan, kendi adına, başkası adına veya hesabına bir deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesini bir taşıyıcı ile yapan ya da kendi adına, başkası adına veya hesabına malları taşıyıcıya deniz yoluyla taşıma sözleşmesine ilişkin olarak fiilen teslim eden herhangi bir kişi anlamına gelir.¹¹⁷

Görüldüğü üzere, ‘shipper’ navlun sözleşmesinin bir tarafı olarak taşıyan ile sözleşmeyi kuran satıcı konumundaki kişi olabileceği gibi limanda yükü, taşıyana fiili olarak teslim eden kişi de olabilir. Bu bakımdan taşıtan ile yükleten aynı kişi altında birleşebilir. Sözleşme’de bu iki kavram birbirinden ayrı olarak değil bütün olarak elen alınmıştır. Bu bakımdan Y-TTK’nın kavramlar arası yaptığı taşıtan ve yükleten ayrımına Hamburg Kuralları’nda yer verilmemiş ve bütün olarak kabul edilmiştir (Süzel, 2013, 123).

3.3.3. Rotterdam Kuralları :

3.3.3.1. Shipper/Documentary Shipper Kavramları ve Taşıtan/Yükleten İlişkisi:

Rotterdam Kuralları’nın oluşturulması aşamalarında, ‘shipper’ teriminin karşılığını verebilmek adına bu husus sıkça tartışılmıştır. Taslak çalışmalarındaki tartışmalarda bu terimin Hamburg Kuralları’ndaki gibi hem taşıtan hem de yükleten olarak adlandırılması doğru bulunmamış ve yükü taşıyana teslim eden kişi ile yükün taşınması bakımından, taşıyan tarafla sözleşme yapan kişinin günümüz koşullarında bir tutulmaması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu bakımdan taşıma senedinde bu terimin karşısına yazılacak taraf olarak birçok farklı görüş ileri sürülmüştür.

¹¹⁷ United Nations (Birleşmiş Milletler), ‘‘United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978-Hamburg Rules’’ ,(1992),1

Bunlardan biri taşıyanın, kendisinden yükü aldığı kişi olarak gönderen/yükleten/consignor olması yönünde olmuştur. Bir diğer ifade edilen terim ise “firs holder” yani malı elinde ilk tutan kişidir. Bu kişi belgede yer alacak kişi olarak “documentary shipper” terimi ile karşılanmıştır. Eğer taşıyan, bir başka taşıma işleri komisyoncusu ile anlaşmamış işe bu kişiye Y-TTK anlamında yükleten sıfatının verilmesi olanaklıdır.¹¹⁸

Hazırlık çalışmalarında yapılan bu tartışmalar sonucu son olarak kabul edilen Rotterdam Kuralları, “shipper” ile taşıma senedinde “shipper” olarak adlandırmayı kabul eden “documentary shipper” olmak üzere iki ayrım öngörmüştür. Buna göre “shipper” teriminin karşılığı olarak Y-TTK bakımından taşıyan sıfatı karşılandığı konusunda şüphe yoktur. Ancak documentary shipper teriminin açıklanması gerekir. Documentary shipper, ilk bakışta Y-TTK anlamında yükleten sıfatını karşılayan kişi olarak görülse de ondan farklıdır.¹¹⁹ Sözleşme’nin 1. maddesinde “Tanımlar” yapılmış olup “shipper kelimesi, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran taraf” olarak ifade edilmiş, documentary shipper ise “taşıma senedinde ya da elektronik kaydında adının geçmesini üstlenen ancak taşıyan taraftan farklı kişi” olarak ifade edilmiştir.¹²⁰

Rotterdam Kuralları’nda borçlar bölümünde documentary shipper ve shipper’a farklı borçlar öngörülmüşse de adının yazılmasını üstlenen tarafa shipper için atfedilen borçların bir kısmı da kusursuz sorumsuzluk kapsamında yükletilmiştir. Buna ilişkin detaylı açıklama çalışmanın ilerleyen bölümlerinde yapılacaktır. Documentary shipper, Y-TTK’daki yükletenden farklı olarak bu sıfatı, taşıyana yükü teslim etmekle değil, taşıma senedinde shipper hanesine kaydolarak kazanır. Taşıyana bu sığata kimin haiz olduğunun bilgisinin verilmesi asıl olarak taşıtana ait olmakla beraber pasif anlamda documantary shipper’a da aittir. Limanda yüklerin boşaltılması ya da yükletilmesi sorumluluğunu üstlenen kişi anlamında (FOB alıcı) da sıkça documantary shipper terimi kullanılmıştır. Documentary shipper, bu sıfatı açık bir anlaşma ile kabul edebileceği gibi sessiz kalarak zımnî olarak da kabul edebilir. Documentary shipper sıfatına haiz olan taraf, eşya üstünde mülkiyet hakkına

¹¹⁸ Süzel, *age*, 129

¹¹⁹ *age*, 137

¹²⁰ Deniz Ticaret Odası, *age*, 2

sahip olmamasına rağmen tasarruf yetkisine sahiptir. Bunun sebebi de belirtildiği üzere taşıma senedi üzerinde shipper'in hak ve yükümlülüklerine sahip olmasıdır.¹²¹

Özetle, shipper, Y-TTK anlamında taşıtan sıfatını karşılar ve taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran taraftır. Genellikle malın sahibi olmakla beraber göndericisi konumunda da olabilir. Yükün taşınması için gerekli bilgi ve belgeleri sağlamakla yükümlüdür. Documentary shipper, Rotterdam Kuralları bakımından shipper ile aynı kişi olamaz. Taşıma senedinde ismi ya da unvanı yer alır ve bu bakımdan shipper'in hak ve yükümlülüklerinin bir kısmına sahiptir. Documentary shipper, yükün göndericisi konumunda olmakla beraber yükü, taşıyana teslim eder. Documentary shipper için iyi bir örnek lojistik firmaları olabilir. Documentary shipper, yükleten sıfatını, hem sıfatın kazanılması bakımından hem de sorumluluk esasları bakımından tam olarak karşılamaz.

3.3.4. Multimodal Taşıma Sözleşmesi (CM Sözleşmesi):

Ticari uyumsuzluklarda yükün farklı tür araçlarla taşınması durumu sıkça karşımıza çıkmaktadır. Bu tür taşımacılıklar karma niteliktedir; sözleşme karma sözleşmedir. Taşıma boyunca sorumluluk, taşıyana (carrier) yani multimodal taşıyıcıya aittir. Multimodal taşıyıcı, Hamburg Kuralları'ndaki carrier terimini karşılar ve aynı niteliktedir (Süzel, 2013, 144).

Multimodal taşıyıcı, birden fazla taşıma metodunu üstlenen taraftır ve üstlendiği taşıma boyunca, eşyanın zıyaı, kaybı ve hasarından sorumludur. Bu sözleşme uyarınca gönderen/yükleten/consignor sıfatı, Hamburg Kuralları'ndaki gibidir. Consignor, yükü multimodal carrier'a teslimle yükümlüdür (Süzel, 2013, 144).

3.3.5. Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR¹²²)

Türkiye'nin de tarafı olduğu Konvansiyon, karayolu ile eşya taşınmasına ilişkin esasları düzenler. Y-TTK'nın "Değişik Tür Araçlarla Taşıma" bölümünün düzenlendiği 902-905 maddeleri arasının düzenlenmesinde ve karayolu ile eşya taşınmasına ilkin hükümlerinde de baz alınmıştır.

¹²¹ Süzel, age, 142

¹²² Convention Marchandise Routier

CMR'ye göre bir taşıma sözleşmesi, sevk mektubunun düzenlenmesiyle olur. Ancak sevk mektubunun kaybolması ya da yokluğu sözleşmenin geçerliliğini etkilemez¹²³

Konvansiyon, bu sevk mektubunun, gönderen (sender) ve taşıyıcı (carrier) arasında yapılacağını ifade eder. Y-TTK'nın da ilgili hükümleri bu konuyu düzenleyen bölümlerinde "gönderen" terimini "sender" yerine kullanmıştır. Yani gönderen, taşıyıcı ile sözleşme akdeden taraftır.¹²⁴

3.3.6. Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar (CIM¹²⁵)

Türkiye'nin de tarafı olduğu bir diğer eşya taşıma sözleşmesi olan CIM, demiryolu ile uluslararası yük taşınmasına ilişkin kuralları düzenlemiştir. CIM md.3'te kavram tanımları yapılmış ve buna göre ; Taşımacı, gönderici ile taşıma sözleşmesi yapan taraf olarak belirtilmiştir. Yani "carrier" sıfatını karşılayan, sözleşmenin asıl tarafı ve taşımacıdır. Ayrıca "teşeron taşımacı" olarak bir farklı kavram düzenlenmiş ve taşımacının bu taşımayı bir alt taşıyana yaptırabileceği de düzenlenmiştir¹²⁶. Ancak bu kişinin taşıma sözleşmesini yapmayan taraf olarak belirtilmesi, documentary shipper terimiyle benzerlik gösterir. Yalnızca belgeye dayanarak taşıma işini üstlenir ve/fakat documentary shipper gibi hak ve yükümlülüklerle sahip değildir. Bu Konvansiyon kapsamında taraflar, gönderici/yükleten/consignor ve taşıyan/taşıyıcı/carrier olarak özetlenebilir.

3.3.7. Varşova/Montreal Konvansiyonları

Türkiye'nin de tarafı olduğu bu iki konvansiyon, havayolu taşımacılığına yöneliktir. Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu'nun günümüz koşullarına uyum sağlanabilmesi bakımından revizyonu şeklindedir.

Varşova/Montreal Konvansiyonu'nda taraflar arasında yine bir taşıma senedi imzalandığını ve bu senedin üç kopyasının carrier, consignor ve consignee'ye verileceği hükme bağlanmıştır. Bu bağlamda, konşimento'ya benzer bir belge düşünülebilir. Yükün, taşıyan/carrier'a teslim edildiğini ispatlayan belgeyi imzalayan gönderen/consignor'dur.

¹²³ CMR (3939 S.K) Resmi Gazete, 21788 (Aralık 1993)

¹²⁴ Süzel, *age*, 145

¹²⁵ Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer

¹²⁶ <https://www.lutz.com.tr/mevzuat> [22.05.2024]

Taşıyan'da belgelerin devredilmesiyle yükü gönderilen/congignee'ye teslim eder. Taşıma senedi, gönderen tarafından düzenlenir ve taşıyana da verilir. Konvansiyon kapsamında taşıma senedinin asıl taraflarının, taşıyan ve gönderen olduğunu söylemek mümkündür.¹²⁷

Değerlendirme

Yukarıda da açıklandığı üzere kimi uluslararası antlaşmalarda taşıtan ve yükleten kavramı bakımından tanımları yapılmış ve terminolojik olarak neyi ifade ettiğine yer verilmişken kimi antlaşmalarda da yalnızca taşıtan kavramı açıklanarak yükleten kavramı, taşıtanla sözleşme ilişkisinde bulunan kişi olarak yer almıştır.

Türk Hukuku bakımından bir denizde eşya taşıma sözleşmesinde *taşıtan*, taşıyan ile taşıma sözleşmesi (mavlun sözleşmesi) yapan taraf olarak ; *yükleten*, yükü taşıyana teslim etme yükümlülüğünü üstlenen ve bu bağlamda konşimento düzenlenmesini isteme hakkına sahip olan taraf ; yükü taşıyandan ciro edilebilir senet var ise bunu devrederek yoksa da ibraz ederek yükün indirilmesini ve teslim alma hakkına haiz olan *gönderilen* taraf olarak özetleyebiliriz. Bu bakımdan Türk Hukuku için taşıtan ve yükleten ayrımı bulunan sistemin kabul edildiğini söylemek doğru olacaktır.

Ayrıca farklı hukuk sistemlerinde yükleten ve taşıtan kavramlarını bir bütün olarak ele alan yükün maliki sıfatıyla taşıtan tarafın, aynı zamanda yükleten taraf olabileceği kabul edilmelidir. Bir diğer husus ise yükleten kavramı için gönderen terimini Y-TTK bakımından sıkça görebiliriz. Konşimentoda, gönderen hanesine yükleten tarafın ad ya da unvanı yer alıyor ise eşyanın maliki olmasa da taşıtan gibi sorumlu olabileceği de unutulmaması gerekir. Uluslararası antlaşmalar bakımından da en geniş terminolojiye sahip kuralların Rotterdam ve Hamburg Kuralları olduğunu söylemek de doğru olacaktır. Nitekim documentary shipper terimi de keza ilk kez Rotterdam Kuralları ile oluşturulmuştur.

Eski Türk Ticaret Kanunu, Alman Hukuku esas alınarak hazırlanmış olup Yeni Türk Ticaret Kanunu'na deniz ticareti bakımından aktarımlar yapılmıştır. Yükleten için taşıtan sıfatı ile birleşebileceği söylene de iki hukuk sisteminde de bu sıfatlar, ayrı ayrı yer almıştır. Yükleten, taşıtan ve taşıyan arasındaki navlun sözleşmesinin tarafı olmamakla beraber taşıyana yükü teslim etme borcu altına girerek sözleşmenin

¹²⁷ Süzel, age, 146

ilgilisi konumundadır. Taşıtanın yardımcısı olarak da hareket edebilen yükleten,kendisi adına koşimento düzenlenmesini isteyebilir; aynı zamanda yük üzerinde de tasarruf yetkisine sahip olabilir.Bu bakımdan da gönderilen tarafı belirleyebilme yetkisi yükletene bırakılabilir (Süzel,2013,147).

3.4. Karşılatırmalı Hukukta Taşıtan ve Yükleten Kavramları

Yukarıda taşıtan ve yükleten kavramları gerek antlaşmalar üzerinden gerekse de Türk Hukuku'ndaki karşılığı bakımından detaylıca açıklanmıştır. Ancak bu kavramların Türk Hukuku'ndaki kullanımının somutlaştırılabilmesi bakımından yabancı devlet hukuk sistemlerinin incelenmesi yerinde olacaktır.Y-TTK,Alman Ticaret Kanunu baz alınarak düzenlendiğinden Alman Hukuku ve Alman Hukuku'nun da etkilenmiş olduğu İskandinav Hukuku incelenecektir.Taşıtan ve yükleten ayrımı olmayan ancak uluslararası antlaşmaların temelini oluşturan bazı sistemlerden,İngiliz Hukuku'nun da incelenmesi gerekmektedir.

3.4.1. İskandinav Hukuk Sisteminde Taşıtan ve Yükleten Kavramları

Deniz ticareti hukukunun tarihçesi bölümünde de yer verdiğimiz üzere İskandinav ülkeleri (Norveç,İsveç,Danimarka,Finlandiya) her zaman bu alanda söz sahibi olan ülkeler konumunda olmuşlardır.İskandinav hukuk sisteminde bütün bir uygulama vardır.Dört devlet de 1924 Lahey Kuralları , Lahey-Visby Kuralları,1979 SDR'ye taraftırlar.Ayrıca kanun hazırlanırken Lahey-Visby Kuralları öncelikli olmak üzere Hamburg Kuralları'nda yer alan kurallar da gözetilmiş ve buna göre kabul edilmiştir.

İskandinav hukuk sisteminde de aynı Türk hukuk sisteminde olduğu gibi taşıtan ve yükleten kavramları bakımından bir ayrım gözetilmiştir. Buna göre "İsveç Deniz Ticareti Kanunu'nun 13.bölümünde tanımlar yapılmış ve gönderen anlamında "sender" taşıyan ile hukuki sözleşmeyi yapan taraf olarak belirtilmiştir.yükü taşıyana teslim borcu altına giren ise "shipper" olarak düzenlenmiştir.Bu bakımdan taşıtan ve yükleten kavramları birbirinden ayrılmış ve sorumluluk esasları ayrı ayrı düzenlenmiştir."¹²⁸

¹²⁸ Süzel,age,152-153

3.4.2. Alman Hukuk Sisteminde Taşıtan ve Yükleten Kavramları

Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve hatta Deniz Ticareti Yasası'nın oluşturulmasında esas alınan hukuk sistemi, Alman hukukudur. Alman hukuk sisteminde de Türk hukukunda olduğu gibi taşıtan ve yükleten kavramları ayrı ayrı düzenlenmiştir. Taşıyan ile taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) yapan taraf yani taşıtan sıfatının karşılığı olarak 'Befrachter' ; yükü, taşıyana teslim borcunu üstlenen ve konşimento düzenlenmesi hakkına sahip olan yükleten ise 'Ablader' olarak karşımıza çıkmaktadır (Süzel, 2013, 149).

Genel karinde olarak Ablader'in, Befrachter istemi üzerine düzenlediği konşimento emre yazılıdır. Befrachter, konşimentonun kendi emrine yazılı , gönderilen emrine yazılı yahut yalnızca emre yazılı olarak düzenlenmesini isteyebilir. Burada dikkat edilmesi gerek husus, yükleten sıfatının kazanılması koşullarıdır. Yükleten sıfatı, yalnızca yükü, taşıyana teslim borcu altına girmekle kazanılmaz. Bunun yanında, konşimentoda yükleten olarak yer almalıdır. Eğer yükü, taşıyana teslim eden taraf ile konşimentoda yükleten sıfatı farklı kişiler üzerineyse taşıtan, yükleten sayılacaktır.¹²⁹ Taşıtan, yükleten hanesine kimin yazıldığını, taşıyana bildirmekle yükümlüdür. Taşıtan, yükleten hanesine kişiyi yazmadığı sürece kendisinin yükleten olduğu karine kabul edilmiştir.

3.4.3. İngiliz Hukuku Bakımından Taşıtan ve Yükleten Kavramı

İngiltere, tarih boyunca taşıma sözleşmelerinde ortaya çıkan uyuşmazlıkların başrolü olmuş ve hemen hemen bütün uluslararası antlaşmaların hem hazırlık çalışmalarında hem de kabul protokollerinde yer almıştır. İngiliz hukuk sisteminde taşıtan ve yükleten kavramları terminolojik olarak birbirinden ayrılmamıştır.

Yükü, taşıyana teslim borcu altına giren yükleten taraf sıfatının İngiliz hukuk sisteminde karşılığı 'consignor' olarak ifade edilmekle beraber taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran taraf, yani taşıtan, 'shipper' terimi ile ifade edilmektedir. Ancak teamülü hukuk sistemine dayanan İngiliz hukukundaki yargı kararlarında shipper terimi, hem yükü taşıyana teslim eden hem de taşıyan ile sözleşmeyi kuran için kullanılmaktadır.

¹²⁹ age, 149-150

Taşıtan ve taşıyanın sorumlulukları bakımından net bir belirleme yapılamadığından emsal niteliğinde olan “Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co. Ltd.” davasını incelemek gerekirse;

Pyrene Co. Ltd adlı şirket, Scindia Navigation Co. Ltd.'den fümigasyon hizmeti almıştı. Fümigasyon sırasında gemide bulunan bazı mallar zarar gördü. Pyrene, zararın Scindia'nın ihmali nedeniyle oluştuğunu iddia ederek tazminat davası açtı. Davanın temel konusu, gemi sahibi olan Scindia'nın, fümigasyon hizmetini veren taşıyıcı konumundaki şirkete karşı sorumluluğunun olup olmadığıdır. Bu dava neticesinde şu sonuçlara ulaşılmıştır : Gemi sahibi, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükümlülüklerden sorumludur. Fümigasyon hizmeti de bu yükümlülükler kapsamındadır. Fümigasyon hizmetini veren şirketin kusuru, gemi sahibinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Gemi sahibi, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerinden sorumludur. Dolayısıyla Scindia Navigation Co. Ltd., Pyrene Co. Ltd.'nin uğradığı zarardan tazminatla sorumlu tutulmuştur.

Bu kararda analiz edilmesi gereken taşıtan ve taşıyan tarafların belirlenmesi ve sorumluluk esaslarının ortaya konmasıdır. Buna göre :

Taşıtan (Pyrene Co. Ltd.) açısından:

1. Taşıtan, taşıma sözleşmesi kapsamında gemide taşınan mallarının zarar görmesi halinde tazminat talep etme hakkına sahiptir.
2. Taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülükler, sadece geminin işletilmesi ile sınırlı değildir, fümigasyon gibi yan hizmetleri de kapsar.
3. Taşıyanın (Scindia Navigation Co. Ltd.) kusuru, taşıtanın tazminat talep etme hakkını engelleyemez.

Taşıyan (Scindia Navigation Co. Ltd.) açısından:

1. Taşıyan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinden sorumludur. Bu yükümlülükler, sadece geminin işletilmesi ile sınırlı değildir.
2. Taşıyanın, fümigasyon hizmeti gibi yan hizmetleri de yerine getirmekle yükümlüdür.
3. Taşıyanın, yan hizmetlerin ifasındaki kusuru, taşıtanın tazminat talep etme hakkını ortadan kaldırmaz.

Yük,yükleme aşamasında zarar görmüş ve carrier ile shipper arasında örtülü bir sözleşmenin varlığı kabul edilmiştir (Süzel,2013,156).Bu bakımdan shipper,yükü taşıyana teslim etme borcu altına giren taraf olarak anlaşılmalıdır.

Değerlendirme

Görüldüğü üzere taşıtan ve yükleten kavramlarının hem terminolojik olarak hem de sorumluluk esasları bakımından ayrı ayrı düzenlendiği hukuk düzenleri olmakla beraber terminolojik olarak bir ayırım öngörmeyen ve/fakat bu ayırımı sorumlulukların belirlenmesi konusunda somut olaya göre ortaya gören sistemler de vardır.

Alman hukuku,İskandinav hukuku,Yunan hukuku ve Türk hukukunda bu kavramlar ayrı ayrı düzenlenmişken İngiliz hukuku,Hollanda hukuku,Rus ve Çin hukuk sistemlerinde terminolojik olarak bir ayırma yer verilmemiştir.Çin ve Rus hukukunda shipper terimi hem yükleteni hem de taşıtanı birlikte karşılamaktadır.Bu bakımdan Hamburg Kuralları'na yakın bir anlayış benimsenmiş ve hem taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran hem de kendi adına yükü,taşıyana teslim eden taraf olarak ifade edilmiştir.Rotterdam Kuralları'nda yer alan documentary shipper terimi de İngiliz yargı kararlarına konu olmuş ve taşıyan ile arasında örtülü bir ilişki bulunduğu ve taşıyana karşı tazminat sorumluluğu olduğu anlaşılmıştır.

3.5. Taşıtan ve Yükletenin Hakları

Çalışmanın bu bölümünde taşıtan ve yükletenin hak ve borçları uluslararası düzenlemeler nezdinde açıklanacak olup Y-TTK'nın konuya ilişkin düzenlemeleri, çalışmanın bir sonrak bölümünde ele alınacaktır.Bunun sebebi 6012 sayılı kanun hazırlanırken uluslararası antlaşmaların da gözetilmiş olması ve bunlarla uyumlu bir kanun çalışması yapılmasıdır.Y-TTK'nın konuya ilişkin düzenlemelerinin anlaşılabilmesi bakımından,öncelikle uluslararası düzenlemeler incelenmelidir.Bu bölümdeki açıklamalar kavram-sonuç şeklinde olacaktır.

3.5.1. Taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu

Taşıma senedi kavramı, Lahey Kuralları; Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda farklı şekilde düzenlenmiştir.Genel anlamda taşıma senedi,navlun sözleşmesinin ispatı niteliğindedir.Lahey Kuralları özelinde taşıma senedi,konşimentoyla sınırlı tutulmuştur.Rotterdam Kuralları'nda taşıma senedi,konşimento olarak değil,yükü teslim aldığı belirten ve aynı zamanda navlun sözleşmesini ispat eden ‘‘taşıma senedi veya elektronik kaydı’’ şeklinde düzenlenmiştir.Hamburg Kuralları'nda ise hem konşimento tanımı yapılmış hem de konşimento dışındaki taşıma senetlerine yer verilmiştir.

3.5.1.1. Konşimento sözleşmesi bakımında taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu

Konşimento sözleşmesine dair açıklamalar,1968 Lahey-Visby Kuralları'nı da kapsar.Nitekim 1968 tarihli Sözleşme'deki buna dair hükümler,tadil edilmemiştir.

Konşimento Sözleşmesi'nde taşıtan ve yükleyen kavramlarında bir ayrım gözetilmediği,iki terimin de karşılığı olarak shipper teriminin tercih edildiği yukarıda açıklanmıştır.Bu bağlamda Konvansiyon'da md.3/3'te konşimentonun taşıyan ya da temsilcisi tarafından,shipper'ın istemi üzerine düzenleneceği hükme bağlanmıştır.Aynı hükümde konşimentoda düzenlenmesi gereken hususlara da yer verilmekle birlikte taşıyan,kaptan ya da taşıyan temsilcisinin,doğruluğundan şüphe duyduğu hususlar hakkında konşimento düzenlemesinin zorunlu olmadığı,ancak doğruluğundan şüphe yok ise taşıyan ile sözleşmeyi kuran tarafın istemi üzerine konşimentonun düzenlenmesinin zorunlu olduğu belirtilmiştir.¹³⁰

Bu noktada karşımıza üç sorun çıkabilir: Sözleşmeyi kuran taraf alıcı ise ne olacaktır? ; konşimento düzenlenmesini isteme hakkı olan taraf, bu hakkını kullanmaz ise ne yapılacaktır? ; istem üzerine taşıyan, konşimento düzenleme borcunu yerine getirmez ise yaptırımı var mıdır?

Bu sorunların cevaplanabilmesi için Konvansiyon'da bir hüküm bulunmamaktadır. Hazırlık çalışmaları ile Konvansiyon'un ortaya çıkış amacı birlikte değerlendirildiğinde,sözleşmeyi kuran taraf aynı zamanda alıcı taraf ise kanunlar ihtilafı kurallarına bakılarak yargıçın hukuku (lex fori) uygulanmalıdır.Konşimento

¹³⁰ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [23.05.2024]

düzenlenmesini isteme hakkına sahip olan taraf, bu hakkını kullanmaz ise, taşıyanın konşimento düzenleme sorumluluğu bulunmayacaktır. Bu hakkını kullanmasına rağmen taşıyan, konşimento düzenlememişse yaptırım, ülkelerin iç hukuk düzenlemelerine göre belirlenecektir.¹³¹

3.5.1.2. Rotterdam Kuralları bakımından taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu

Bu Konvansiyon bakımından düzenlenecek olan senet, konşimento olarak değil taşıma senedi ya da dijital kayıt olarak hükme bağlanmıştır. Rotterdam Kuralları'nda md.1/14'te taşıma senedi tanımlanırken kim tarafından düzenleneceği de hükme bağlanmıştır. Buna göre "taşıma belgesi, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyan tarafından..."¹³² demek suretiyle bu borcun taşıyana ait olduğu düzenlenmiştir. Konşimento Sözleşmesi'nden farklı olarak kaptan ya da taşıyanın yardımcısı konumunda fiili taşıyan olması durumunda dahi bu borcu, taşıyan tarafın yerine getirmesi gerekir. Ancak Süzel (2013,182)'in de belirttiği gibi limandan kapıya taşımalarda, taşıma işleri komisyoncusu, taşımayı üstlenmişse, taşıyan sıfatıyla bu belgeyi düzenleme borcu altına girer.

Taşıma senedinin niteliğine bakılmaksızın, ister devredilebilir nitelikte olsun ister devredilemez nitelikte olsun, elektronik taşıma kaydı da dahil bu Konvansiyon kapsamındaki tüm taşıma belgeleri için bu borç, taşıyana aittir. Ancak ciro edilebilir taşıma belgesi veya elektronik kaydı istemi doğrultusunda bazı haklara sahiptir. Bu bakımdan taşıyan, taşıtan ile aksini kararlaştırma ve şartları var ise taşıma belgesi kullanmama hakkına sahiptir; bu durumda ispat külfeti taşıyana ait olacaktır.

İşbu Konvansiyon uyarınca daha önce de belirtildiği gibi taraflar: sözleşmeyi taşıyan ile kuran 'shipper' ; sözleşmenin asli tarafı olmamakla beraber, örtülü olarak taşıyan ile sözleşme ilişkisine giren ve belgede 'shipper' hanesine yazılmayı üstlenen ve yükü taşıyana teslim eden 'documentary shipper'; yükü, taşıyana fiili olarak teslim yükümlülüğü altına giren 'consignor' ; sözleşmenin kendinden kaynaklanan yükü ilgili konumundaki gönderilen ; yükü ulaştırmakla yükümlü 'carrier' olarak özetleyebiliriz.

¹³¹ Süzel, age, 172

¹³² Deniz Ticaret Odası, age, 3

Rotterdam kuralları md.35’de taşıma belgesi ya da elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi başlığı altında bu hakkı taşıyandan isteyebilecek olan taraf olarak taşıtan yetkili kılınmıştır. Buna göre taşıtan (shipper), senedin devredilebilir,devredilemez taşıma belgesi ya da elektronik taşıma kaydı olarak düzenlenmesini isteme hakkına haiz olmaktadır.Görüldüğü üzere taşıtan,düzenlenecek senedin,türünü de belirleme yetkisine sahip olan taraftır.Documentary shipper,kural olarak taşıtanın rızası ile bahsedilen belgelerin düzenlenmesini isteyebilecektir.Ancak shipper,taşıyana (carrier) bilgi verme yükümlülüğü altındadır; bu yükümlülüğünü yerine getirmez ve documentary shipper olarak kimi yetkilendirdiğini bildirmez ise taşıyanın belgede shipper hanesine yazdığı kişi documentary shipper sıfatına haiz olacaktır.

Ayrıca madde metninde ‘‘ Taşıtan ve taşıyan, bir taşıma belgesi veya bir elektronik taşıma kaydı kullanmamaya karar vermedikçe...’ ¹³³ şeklinde bir ifade bulunmaktadır. Bu ifadeden anlaşılması gereken de taşıtan ve taşıyanın, ticari teamül, belge düzenlenmesini gerektirmiyorsa taşıma belgesi kullanmamaya karar verebilecekleridir.Aynı maddenin (a) ve (b) bentleri’nde taşıtanın istemi olsa da taşıyanın belge düzenleme yükümlülüğü olmayan durumlara yer verilmiştir.Buna göre taşıtan,ciro edilebilir bir taşıma belgesi ya da bir elektronik taşıma kaydı düzenlenmesini istemiş ise de taşıyan bu istemle bağlı değildir.Taşıtanın ciro edilemez taşıma belgesi ve elektronik taşıma kaydı düzenlenmesi istemiyle ise bağlıdır.İlk durum için böyle bir istem sonucunda taşıyanın yapması gereken, ciro edilemez taşıma belgesi düzenlemektir.Keza taşıyan ticari örf-adet veya uygulamanın kendisinden taşıma belgesi düzenlenmesi zorunlu değilse ve taşıtan ile belge düzenlememe kararı almamışlarsa, bu yükümlülükten kurtulabilir (Süzel,2013,195- 197).

3.5.1.3. Hamburg Kuralları bakımından taşıma senedi düzenlenmesi hakkı/borcu Bu Konvansiyon’da,shipper terimi yukarıda da detaylıca açıklandığı üzere hem sözleşmeyi kuran,yani taşıtan hem de fiili olarak yükü taşıyana teslim eden,yani yükleten sıfatlarını karşılayacak biçimde kullanılmıştır.Hamburg Kuralları’ndamd.14’te konşimento düzenlenmesini isteme hakkının kime ait olduğu düzenlenmiştir.

¹³³ Deniz Ticaret Odası,age,20

taşıyan,'shipper' ın talebi üzerine konşimento düzenlemek zorundadır. Ancak burada karşımıza çıkan sorun taşıtan ve yükleten kavramlarının birkişi de birleşmesinde değil farklı kişiler olması durumunda ortaya çıkmaktadır.Çünkü bu durumda taşıyanın kime karşı sorumlu olacağıının belirlenmesi güçtür.Yapılan çalışmalar sonucu birçok yorum geliştirilmiş ancak sonuç olarak her somut olayın durumuna göre belirlenmesi uygun görülmüştür.Buna göre yükü,taşıyana teslim eden kişi,shipper hanesinde yer alan kişiden farklı ise bu sığfata bağlanan haklarından vazgeçtiğı varsayımı yapılabilir.Kendi nam veya hesabına yükü,taşıyana teslim eden shipper'ın kendisi ise konşimento düzenlenmesini isteme hakkına tabi ki sahip olacaktır.Ancak kendi nam veya hesabına bu teslimi gerçekleştiriyor ise ad ve hesabına gerçekleştirilen kişi shipper olarak adlandırılacak ve konşimentoda,shipper hanesinde yer alacaktır.Bu durumda shipper sıfatına sahip olan tarafından yetkilendirilen ve taşıyana yükü ulaştıran kişi,shipper'ın temsilcisi konumunda olacaktır.Shipper yetkili kılmış ise bu kişi de konşimento düzenlenmesini isteme hakkına sahip olacaktır.Sözün özü bu yorumlar dikkate alınarak her somut olaya göre yükleten ve taşıtan sıfatlarının belirlenmesi ve shipper olarak geçen kişinin bu hakka haiz olacağı değerlendirilmelidir.¹³⁴

Konşimento dışındaki belgelerin düzenlenmesi bakımından ise taşıyanın sorumluluğunu belirlemek yine pek mümkün değildir (Süzel,2013,179).Ancak, taşıma senedinin niteliğine baktığımızda konşimento yerine kullanılacak kabiliyete sahip olduğu yorumu yapıldığında yukarıda söylenenlerin kıyasen bu belgeler için de geçerli olacağı ve shipper bölümünde yer alan kişinin,belgelerin düzenlenmesini isteme hakkına sahip olduğu çıkarımına varılabilecektir.

Taşıma belgesinin türünü (nama, hamile, emre) belirleme yetkisinin de shipper bölümünde yazılan kişinin olduğunu söyleyebiliriz (Süzel,2013,180). Konvansiyon'da bu konuda en açık hüküm,taşıma belgesi ve konşimentonun düzenlenmesini isteme hakkını kullanan shipper'a karşı taşıyanın sorumlu olduğu ve düzenlemesinin zorunlu olduğudur.

¹³⁴ Süzel,age,179

3.5.2. Right of Control (Tasarruf hakkı-İdare hakkı)

Tasarruf hakkı,ilk kez Rotterdam Kuralları'nda karşımıza çıkmaktadır.Çalışmanın önceki bölümünde de değinildiği üzere documentary shipper,sıfatı kazandığı takdirde shipper'in sahip olduğu hak ve yükümlülöklere tabiidir.Bu bakımdan yük üzerinde tasarruf hakkı da elde eder.Çalışmanın bu bölümünün kapsamı uluslararası denizde eşya taşıma hukukunu düzenleyen antlaşmalarla sınırlı tutulduğundan,uluslararası eşya taşınmasına ilişkin antlaşmalara yer verilmeyecektir.

Lahey Kuralları, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda tasarruf hakkına ilişkin düzenleme bulunmadığından açıklamalar Rotterdam Kuralları çerçevesinde yapılacaktır.

3.5.2.1. Rotterdam Kuralları bakımından tasarruf hakkı/idare hakkı

Konvansiyonun md.1/12-13'te tanımına yer verilmiş ve idare hakkı/tasarruf hakkı olarak tercüme edilmiştir.Buna göre "Yükleri idare hakkı, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyana 10.Kısma uygun olarak, yüklerle ilgili talimat verme hakkı anlamına gelir."¹³⁵ Bu ifadeye göre idare etme hakkına haiz olan taraf bu hakkını 10.bölümde düzenlenen hükümlere göre kullanacaktır.İdare etme hakkına sahip olan taraf ise f.13 uyarınca "51.maddeye göre "idare hakkını,icra etme yetkisine sahip olan kişidir."¹³⁶ İdare etme hakkını icra etme yetkisine sahip olan tarafın kim olduğunu anlamak için de 51.maddeye bakmamız gerekir.Buna göre 51.madde dört fıkra şeklinde düzenlenmiş ve 1.fıkroda diğer fıkraların istisnai hal olduğu belirtilmiştir.

Kural olarak idare etme hakkı,taşıtana (shipper) ait olmakla beraber taşıtan bu hakkını,senet üzerinde taşıtan (documentary shipper) veya diğer ilgililere (gönderilen,3.kişiler) devredebilir.Bu hak f.1 b. (b) uyarınca açıkça taşıtana verilmiştir.Ancak bu devrin,taşıyan için bağlayıcı olmasının koşulu, bilgilendirilmesidir; bu bilgilendirme yazılı olmalıdır.Bu fıkra kapsamına giren haller ise istisnai tutulan taşımalar çıkarıldığında şunlardır : Taşıma senedi düzenlenmeyen taşımalar , ciro edilemez elektronik taşıma kayıtları , yükün teslimi için iadesi gerekmeyen taşıma belgeleri (seawaybills).

¹³⁵ Deniz Ticaret Odası,age,3

¹³⁶ age,3

Ancak , f.1 kapsamına giren taşımalarda documentary shipper'ın bu konuda yetkili kılınması bir hayli güçtür.Keza documentary shipper bu sıfatı,taşıma sözleşmesinde,shipper hanesine yazılmakla kazanır.Bu bakımdan,bu tür taşımalarda,documentary shipper'ın idare hakkını icra yetkisini,çok sınırlı alanlarda kazanabileceğini söylemek yanlış olmaz.Süzel (2013,214)'ün de belirttiği gibi ‘gönderilen tarafın bu sıfatı kazanması, yalnızca taşıma senedinde gösterilmesine bağlı olmadığından CIF satışlarda,yükü teslim alma hakkına sahip olan gönderilen (CIF alıcı)'in sözleşmenin başında bu yetkiye sahip olabileceği kararlaştırılabilir.Bunun yanında FOB satışlarda da FOB satıcının,3.kişi olarak yetkilendirilebilmesi mümkündür.’ İdare hakkını icra etme yetkisi tanınan kişi,bu hakkını kullanabilmesi için kimliğini ispat etmelidir.

İstisna olarak düzenlenmiş olan ve f.1'in uygulanmayacağı durumlara baktığımızda ilk olarak, f.2'de yer alan ‘ Üzerinde, yüklerin teslim alınması için teslim edilmesi gerektiği ibaresini içeren ciro edilemez bir ulaşım belgesi düzenlenmişse,’’¹³⁷ ifadesi karşımıza çıkmaktadır.Bu tip senetler üzerlerinde ‘ Non-Negotiable / Not Transferable’’ kaydını taşırlar.Böyle bir senet olması durumunda,icare hakkını devir ile yetkili olan taraf yine shipper (taşıtan)'dır ; icare hakkı da yine shipper'a aittir.Burada dikkat edilmesi gereken,bu tür belgeler,eşyayı temsil eder ve yükün alınması taşıyana iade edilmesine bağlıdır.İdare hakkının devri,ciro edilmeden gönderilene belgenin teslimi ile olur.İdare hakkının devri ise belgenin,birden fazla nüshası var ise , tüm nüshaların devredilmesi ile gerçekleşir.Bu bakımdan icare hakkının devredilebileceği taraf,gönderilendir.CIF satışlarda,gönderilene kendisi olarak belirtme yetkisi de CIF satıcıya aittir.Bu satış türünde documentary shipper ve taşıtan kavramları bir kişi üzerinde birleşir (Süzel,2013,220-221).Bu belgelerin anlaşılması bakımından bir örnek göstermek gerekirse :

NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILL

Shipper: [Gönderenin Adı]

Consignee: [Alıcının Adı]

Notify Party: [Haberdar Edilecek Kişi]

¹³⁷ Deniz Ticaret Odası,age,31

Vessel: [Gemi Adı]

Voyage Number: [Sefer Numarası]

Port of Loading: [Yükleme Limanı]

Port of Discharge: [Boşaltma Limanı]

Place of Delivery: [Teslim Yeri]

Marks and Numbers: [İşaretler ve Numaralar]

Number of Packages: [Paket Sayısı]

Description of Goods: [Malların Tanımı]

Gross Weight: [Brüt Ağırlık]

"Original Waybill must be surrendered in exchange for the goods." ["Eşyaların teslim alınması için orijinal yol belgesinin teslim edilmesigerekmektedir."]

IN WITNESS WHEREOF the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Sea Waybills stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

Date: [Tarih]

Place: [Yer]

Signed for the Carrier,

Master or Agent

Aynı maddenin 3.fıkrasında ise ciro edilebilir taşıma belgeleri bakımından bir düzenleme getirilmiştir.Buna göre idare etme yetkisi tanınan taraf,belgelerin bir nüsha olarak düzenlendiği durumda elinde bulunduran hamil,birden fazla nüsha şeklinde düzenlenmesi durumunda ise tüm nüshaları elinde bulunduran taraftır.Bu Konvansiyon uyarınca hamil,senedi zilyetliğinde bulunduran ve emre yazılı senetlerde taşıtan (shipper) ya da gönderilen kişi olarak gösterilendir.Aynı zamanda ciranta da hamil sıfatına sahiptir.Senedin 'shipper' emrine düzenlenmesi durumunda,documentary shipper ve shipper sıfatları birleşir ; hamil, shipper hanesinde yazılı olandır.Taşıtan,bu anlamda idare etme yetkisine sahip olacak kişiyide belirleme yetkisine sahip olmuş olacaktır.Tüm nüshaları elinde bulundurması gereken 'idare eden' , tek nüshayı 3.kişiye ciro etmesiyle o kişiyi yetkili

kılmaz.Böylesi bir durumda,idare etme yetkisinden feragat ettiği yorumu yapılmalıdır.¹³⁸

Beyaz ciro durumunda, tüm nüshaları elinde bulunduran ciranta,idare etme yetkisine haiz olur.Ciro edilebilir belgelerin devri usulü md.57'de düzenlenmiştir.Buna göre emre yazılı bir taşıma senedi,beyaz ciro ile devredilebileceği gibi beyaz ciro olan veya hamile yazılı senet yalnızca zilyetliğin devri ile temlik edilir.¹³⁹

Yük üzerinde idare etme hakkına sahip olan kural olarak taşıtan olmakla beraber, bu hakkı devretme yetkisi de taşıtana aittir.Yukarıda devir usulü ve istisna hükümleri açıklanmıştır.Senedin türüne göre yetki ve hakkın kullanımı bilhassa devri farklılık göstermektedir.İdare etme hakkının kapsamı md.50'de belirtilmiştir.

Buna göre,idare eden tarafın bu hakkının icrasının kapsamı şu şekildedir: ‘Yükle ilgili taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde talimat verme ve talimatları değiştirme hakkı , Planlanan ara limanlarda veya kara taşıması söz konusuysa, yol üzerindeki herhangi bir yerde yükleri teslim alma hakkı , Alıcıyı, idare tarafı da dahil olmak üzere başka bir kişiyle değiştirme hakkı’’¹⁴⁰ İdare etme hakkına sahip olan taraf bu haklarını,tek taraflı irade beyanı ile kullanabilir.Bu hakların sınırlandırılması bakımından ise 56.madde hükmü gözetilmelidir.Bu hükme göre de talimat verme ve talimatlarda değişiklik yapma hakkı, sözleşmeyi değiştirmeyecek nitelikte ise sınırlandırılmaz.Ancak taşıma sözleşmesine konulan bir kayıt ile diğer iki hak sınırlandırılabilir gibi, kaldırılabilir.Aynı şekilde 56.madde kapsamında,devre ilişkin md.51/1 b.(b) sınırlandırılabilir veya kaldırılabilir.¹⁴¹

Belirtilen haklar,taşıyanın kabulüne bağlı olmadığı gibi taşıyan,md.52'de düzenlenen hallerden biri yok ise idare eden tarafından kullanılan bu haklara göre hareket etmek zorundadır.Ayrıca Planlanan ara limanlarda veya kara taşıması söz konusuysa, yol üzerindeki herhangi bir yerde yükleri teslim alma hakkının kullanımı,daha önceden planlanan rota için geçerlidir.¹⁴²Bu hak keyfi olarak kullanılamaz ve taşıyan üzerinde ek külfet oluşturmaması gerekir.Aynı zamanda 52.madde,hakların kullanım sınırını

¹³⁸ Süzel,age,224

¹³⁹ age,224-228

¹⁴⁰ Deniz Ticaret Odası,age,31

¹⁴¹ Süzel,age,228

¹⁴² age,224-228

da belirlemiştir. Buna göre idare edenin bu hakları kullanabilmesinin temel olarak üç koşulu vardır: Talimat veren kişi, idare eden sıfatına haiz olmalıdır; talimatlar, mantık çerçevesinde ve verildikleri zamanın koşullarına uygun olmalıdır; talimatlar, taşıyanın teslimat yükümlülüğü dahil ,yükümlülüklerini engelleyecek ve işini yapmasını zorlaştıracak/engelleyecek nitelikte olmamalıdır.¹⁴³

İdare edenin tek taraflı irade beyanıyla kullanamayacağı hakkı, taşıma sözleşmesini değiştirme hakkıdır. Bu bağlamda 54. madde, idare eden tarafa, taşıyan ile anlaşarak taşıma sözleşmesini değiştirme hakkı tanımıştır. Bu hakkın kullanılmasının geçerliliği, değişiklik yapılan belgeye işlenmesine bağlı olmakla beraber 38. maddeye uygun şekilde de imzalanmalıdır (Süzel, 2013, 235). Bu hakkın kullanılması durumunda, taşıtanın hangi sözleşme ile bağlı olacağı sorunu ortaya çıkabilir. Farklı yorumlar olmakla beraber taşıtan, en başında idare edeni seçme yetkisine sahip olduğuna göre, idare edenin bu hakkını kullanabileceğini ve bu kapsamda sorumlu olabileceğini göze almış olduğu kabul edilmelidir.

Hakların düzenlendiği 50. madde de ‘‘ İdare hakkı, 12. Maddede belirtildiği üzere, taşıyanın sorumluluk süresinin tamamı boyunca varlığını sürdürür ve bu süre dolduğunda sona erer.’’¹⁴⁴ İfadesiyle, hakların kullanım süresi düzenlenmiştir. Buna göre sorumluluk süresi, yükleri taşımak için teslim almak ile başlar ve teslim etmekle sona erer. Ancak f.2 ve f.3 hükümleri saklıdır.¹⁴⁵

3.5.3. Yükün güvertede taşınması

Güverte, gemilerde ambar, makine dairesi gibi kapalı bölümlerin üstünü örten ve yolculara açık olan bölümdür. Bazı gemi aletleri ve sandallar da güvertede bulunur. Başka anlatımla, güverte, baştan kışa kadar olan bölüme denir.

3.5.3.1. Konşimento Sözleşmesi bakımından güvertede yük taşınması

1924 Konşimento Sözleşmesi, güverte taşımacılıklarını kapsamayacak şekilde düzenlenmiştir. Sözleşme'nin tanımlar kısmında eşya tanımı yapılırken, güvertede taşınması kararlaştırılan ve güvertede taşınan yüklerin dışındaki mallar olarak

¹⁴³ Deniz Ticaret Odası, *age*, 32-33

¹⁴⁴ Deniz Ticaret Odası, *age*, 31

¹⁴⁵ *age*, 9

yapılmıştır. Bu ifadenin sonucu olarak bir malın,eşya olarak nitelendirilebilmesi için güvertede taşınması kararlaştırılmayan yük olması gerekmektedir.¹⁴⁶

Bir yükün güvertede taşınacağı, konşimentoda belirtilmiş ve fiili olarak da güvertede taşınıyorsa,bu Sözleşme bakımından eşya sayılmayacak ve kapsamı alanına girmeyecektir.Taşıtan ve taşıyan aralarında yapmış oldukları navlun sözleşmesinde veya bunu ispat eden senette bunu kararlaştırabilirler.Böyle bir kararlaştırma olmamasına rağmen yük,güvertede taşınmış ise taşıtanın,rızasının olmadığı varsayımı yapılır ve taşıyan,meydana gelecek zararlardan sorumlu tutulur.

Bir diğer ihtimalde ise açıkça güverte taşımacılığı yapılmayacağı kararlaştırılmış olmasına rağmen yükün,güvertede taşındığı konşimentoda belirtilmiş ve buna rağmen de FOB satıcı yani yükleten tarafından senet kabul edilmiş ise de taşıyan,meydana gelen veya gelecek zararlardan dolayı FOB alıcıya yani taşıtan(shipper)'a karşı sorumlu tutulacaktır.¹⁴⁷

Sonuç olarak yük,taşıma sözleşmesinde ya da konşimentoda güvertede taşınacağı kararlaştırılmış ve fiili olarak da güvertede taşınacak ise 1924 Konşimento Sözleşmesi uygulama alanı bulmayacak ve buna ilişkin uyuşmazlıklar,devletlerin iç hukuklarına göre çözümlenecektir.

3.5.3.2. 1968 Lahey-Visby Kuralları bakımından güvertede yük taşınması

Konteynır taşımacılığının yaygınlaşması ve zamanın ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenmesi için, Taslak çalışmalarında Stockholm'de bu husus önerilmişse de kabul görmemiştir.¹⁴⁸

3.5.3.3. Hamburg Kuralları bakımından güvertede yük taşınması

Hamburg Kuralları md.9'da "Güverte Yüğü" başlığı altında bu konu düzenlenmiştir.Buna göre f.1 , "ticari teamül olması durumunda,emredici hükümlere uygun olmak kaydıyla ve anlaşma yapılması durumunda taşıyan,yüğü güvertede taşımaya yetkilidir."¹⁴⁹ Metnin lafzından çıkarılacak yorum,taşıyan üç halde yüğü

¹⁴⁶ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [24.05.2024]

¹⁴⁷ Süzel,age,261

¹⁴⁸ Süzel,age,263

¹⁴⁹ Congar Law Ltd. , " Hamburg kuralları -deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin birleşmiş milletler konvansiyonu" , <https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg->

güvertede taşıyabilir,Bunlar : taşıtan (shipper) ile anlaşma yapması durumunda, ticari örf adet olması durumunda , bu yönde emredici yahut düzenleyici bir hüküm var ise yükü güvertede taşıyabilir.Son iki durumda taşıyan,shipper ile anlaşma yapmamış olsa dahi yükü,güvertede taşımaya yetkilidir.

İkinci durum ise md.9/2'de öngörülmüştür. Taşıyan,shipper ile bu konuda bir anlaşma yapmış ise bunu navlun sözleşmesini ispatlayıcı niteliği olan Hamburg Kuralları anlamında taşıma senedi kabul edilen belge üzerinde göstermelidir.Taşıyan,bu anlaşmayı ispatla yükümlüdür,böyle bir beyanı belgeye eklemeyi ise durumu ispatı oldukça güç olacaktır.Hamburg Kuralları'nda shipper terimi,hem taşıtan hem de yükleteni karşıladığından bu ikisinin birbirinden farklı kişiler olması durumunda,anlaşmayı yapmaya yetkili olan tarafın kim olduğuna dair açıklayıcı bir hüküm bulunmamaktadır.

Taşıyanın f.1'e aykırı olarak yapmış olduğu güverte taşımalarında, gerekli önlemleri almış olsa dahi zıya/hasar/gecikmeden doğacak sorumluluktan kurtulamayacaktır. Buna göre taşıyanın sorumluluğu md.6-8 arası düzenlemelere göre belirlenecektir.¹⁵⁰ Özetle, taşıyan ile güverte yükü anlaşması yapma hak ve yetkisine sahip olan taraf,'shipper' hanesinde yazılı olan kişidir.

3.5.3.4. Rotterdam Kuralları bakımından güvertede yük taşınması

Rotterdam Kuralları,günümüz şartlarına uyumlu bir düzenleme getirmeyi amaçlamış ve md.25'te güvertede yükü taşımayı Konvansiyon kapsamına dahil etmiştir.Düzenleme,beş fıkradan oluşmakta ve ilk fıkrada hangi hallerde güverte taşınması yapılabileceği hükme bağlanmıştır.İlk olarak b.(a)'da yasa gereğince böyle bir düzenleme var ise taşıyan,güvertede yük taşımaya yetkilidir.İkinci olarak b.(b)'de, güverte taşınmasının yapılabilmesi için özel konteynırlar bulunuyorsa ya da buna yönelik imal edilmiş taşıtlarda taşıtlarda taşınıyorsa ve güverte bu taşımalar için inşa edilmiş veya uygunsa,güverte taşınması yapılabilir.¹⁵¹Örneğin,arpa,buğday gibi ürünler taşınacaksa,dökme yük konteyneri kullanılır ; en yaygın güverte konteyner

kurallari-deniz-yoluyla-e%C5%9Fya-ta%C5%9Fimasina-ili%C5%9Fkin-b%C3%BCrosu [24.05.2024]

¹⁵⁰ age,[24.05.2024]

¹⁵¹ Deniz Ticaret Odası,age,16

ölçüleri şunlardır: 20 feet (6.1 metre),40 feet (12.2 metre),45 feet (13.7 metre),53 feet (16.2 metre).¹⁵²Üçüncü olarak b.(c)'de,güverte taşıması,taşıma sözleşmesine ya da uygulamayla uyumluysa taşıma yapılabilir.Görüldüğü üzere Rotterdam Kuralları'nda,Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak ‘‘taşıma sözleşmesi’’ kelimesi,bilinçli olarak ‘‘anlaşma’’ kelimesi yerine kullanılmıştır.Bunun sebebi,taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıtan ve taşıyanın, güverte taşıması yapma hakkını beraber kullanabilmesidir.Ancak,taşıma sözleşmesinde belirtilmesi gereken kayıtlar arasında ‘‘güverte kaydı’’ bulunmadığından, herhangi bir şekil şartına da bağlı değildir.

İspat külfeti, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi taşıyana aittir. Ancak taşıma sözleşmesinde,taşıma sözleşmesini ispat niteliğindeki bir belge ya da elektronik taşıma kaydında ihtiyari olarak böyle bir kayıt bulunuyor ise,bu yönde bir anlaşmanın olmadığı ispatı taşıtana ait olacaktır.Taşıyanın,3.kişi hamillere karşı b.(c)'ye dayanamayacağına dair hükmün istisnası da,böyle bir taşımanın yapılabileceğinin sayılan belge veya kayıtlar üzerinde gösterilmesine bağlıdır (Süzel,2013,285).

Taşıyanın,taşıtana karşı sorumlu olmayacağı bir diğer durum da f.2'de belirtilmiştir.Buna göre taşıyan,f.1'de öngörülen hallere göre taşıma yapıyor ve kendi ihmal ya da kusurundan kaynaklı olarak yük,hasar/zıyaı olmuş ise elbette sorumludur.Ancak f.1 b.(a) ve b.(c)'ye uygun olarak yapılan taşımalarda,yükün güvertede taşınmasından kaynaklı ortaya çıkabilecek hasar/zıyaı bakımından sorumlu olmayacaktır.Yani taşıyan,taşıtan veya yük ilgililerine karşı beklenmeyen hal gibi durumlardan,b.(b)'ye uygun olarak taşıma yapmış olması koşuluyla sorumlu tutulmayacaktır.¹⁵³

Taşıma sözleşmesinin tarafları,f.1'deki koşullar oluşsa dahi yükün,güverte altında taşınacağını kararlaştırabilirler.Bu kararlaştırmaya rağmen taşıyan,yükü,güvertede taşımış ve bundan kaynaklı hasar/zıyaı olmuş ise , sorumluluk sınırından faydalanamayacaktır.Bunun dışında Süzel(2013,288)'in belirttiği gibi ‘‘eşya güverteye yüklendiği takdirde’’ gibi yükün güvertede taşınacağı ihtimalini içeren

¹⁵² <https://www.dtslog.com.tr/blog/lojistik-sektorundeki-konteyner-turleri-ve-olculeri/25> [24.05.2024]

¹⁵³ Deniz Ticaret Odası,age,16-17

kayıtlar, CIF satıcı ve FOB alıcı bakımından, taşıyanca ileri sürülebilecektir. Bu durumda güvertenin, taşımaya elverişli olduğu karinesi kabul edilecektir.

Değerlendirme

Taşıtan ve yükleten bakımından yukarıda da izah edildiği üzere uluslararası anlaşmalarla da gözetilen birtakım haklar öngörülmüştür. Bu haklardan ilki, taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkıdır. Taşıma senedi, navlun sözleşmesinin ispatı niteliğinde olduğundan oldukça önemlidir. Taşıtan ve yükleten ayrımı gözetilmeyen 1924 Konşimento Sözleşmesi bakımından bu hak shipper'a verilmiştir. Bu Sözleşme uyarınca taşıma senedi, konşimento ile sınırlı tutulduğundan, taşıyandan, konşimento düzenlenmesini isteme hakkı shipper'a aittir diyebiliriz.

Hamburg Kuralları bakımından ise taşıma senedi kavramı daha kapsamlı düzenlendiğinden yalnızca konşimento değil, diğer taşıma senetleri bakımından da bu hak karşımıza çıkmaktadır. Yine taşıtan ve yükleten kavramları, shipper terimi üzerinden karşılandığı için bu hak, shipper hanesinde yazılı olana aittir.

Rotterdam Kuralları'na baktığımızda biraz daha karmaşık bir taraf örgüsü olduğunu söylemek yanlış olmaz. Buna göre documentary shipper terimi ilk kez, bu Kurallar ile öngörülmüştür. Documentary shipper için Y-TTK anlamında yükleten kavramı, doktrinde sıkça kullanılsa da aynı değildir. Nitekim buna ilişkin açıklamalar, önceki bölümde yapılmıştır. Documentary shipper, shipper'ın yetkilendirmesiyle, ona ait hak ve yükümlülüklerle sahip olur. Bu bakımdan shipper ve documentary shipper'ın taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı bulunduğunu söyleyebiliriz.

Bir diğer öngörülen hak, idare hakkı/tasarruf hakkıdır. İdare hakkı, hak sahibine çok geniş yetkiler vermektedir. Yükün üzerinde kontrol hakkı sağlar, hak sahibi taşıma sözleşmesini değiştirebilir, talimat verebilir ve hatta gönderilen hanesini değiştirebilir. Bu hak, Konşimento Sözleşmesi ve Hamburg Kuralları'nda yer almazken Rotterdam Kuralları ile karşımıza çıkmaktadır. İdare hakkı, kural olarak shipper'a ait olmakla beraber belge üzerinde shipper hanesine yazılmayı üstlenen documentary shipper'a ait olur. Yukarıda detaylıca açıklandığından bu bölümde detaylı açıklama yapılmayacaktır.

Son olarak,taninan haklardan bir diğeri yükü güvertede taşıtabilme hakkıdır.Bu hak,aslında taşıyana verilmiş gibi gözükse de, taşıtan ve taşıyanın anlaşması ile gerçekleşeceğinden ve anlaşma yoksa taşıyanın sorumluluğuna neden olacağından ; taşıtan,asli hak sahibidir.

Konşimento Sözleşmesi,güverte yüklerine kural olarak uygulanmaz.Hamburg Kuralları'nda ise güvertede yük taşıma/taşıtabilme hakkı,shipper ile carrier'in anlaşmasına bağlı tutulmuştur.Anlaşmanın ispatı,taşıyana ait olduğundan,asıl hak sahibi kural olarak,shipper (taşıtan)'dır.Rotterdam Kuralları'nda da asıl hak sahibi shipper olmaklar beraber shipper hanesinde yazılı olan kişi hak ve yükümlülükler sahip olacağından,hak sahibidir.Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda ek ihtimaller ve durumlar düzenlenmiştir.

Y-TTK bakımından açıklamalar bir sonraki bölümden yapılacaktır.Bu kısımda değinmek gerekir ki,taşıma senedi düzenleme hakkı ve güvertede yük taşınmasına ilişkin haklar,Y-TTK bakımından da öngörülmüş ve uluslararası anlaşmalarla uyumludur.İdare hakkı bakımından ise Y-TKK anlamında,açık bir düzenleme olmamasına karşın,bazı ilgili hükümlerle bu hakka değinilmiştir.

3.6. Taşıtan ve Yükletenin sorumlulukları/borçları

Taşıtan ve yükletene birtakım haklar öngörüldüğü gibi, taşıma sözleşmesinin kendinden kaynaklanan ve uluslararası anlaşmalarla öngörülen, borç ve sorumluluklar da vardır.Bu bölümde uluslararası anlaşmalar nezdinde konu açıklanmaya çalışılacaktır.

3.6.1. Navlun borcu

Taşıyan,yükü teslim alma ve teslim etme borcunu yerine getirmekle mükelleftir.Taşıyan ile navlun sözleşmesi kuran ve yükü taşıması karşılığında ücret ödeme borcu altına girer.Bu ücret ödeme borcuna, navlun denir.Bir diğere anlatımla taşıyanın,yükü taşımakla hak kazandığı ücrete,navlun ismi verilir.

1924 Konşimento Sözleşmesi'nde ve 1968 Lahey-Visby Kuralları'nda, navlun ödenmesine dair düzenleme bulunmamaktadır.Bu sebeple Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'ndaki düzenlemeleri inceleyeceğiz.

3.6.1.1. Hamburg Kuralları bakımından navlun ödeme borcu

Hamburg Kuralları'nın 1.Bölümünde tanımlar yapılırken denizde eşya taşıma sözleşmesinin karşılığı olarak navlun ödenmesinden bahsedilmiştir.Buna göre tanımda, ‘‘taşıyanın,navlun ödenmesine karşılık yükü,bir limandan diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme denizde eşya taşıma sözleşmesidir.’’ ifadeleri kullanılmıştır.¹⁵⁴Bu tanımdan yola çıkarak yapabileceğimiz ilk çıkarım,navlun öngörülme-yen taşımalara bu Konvansiyon uygulanmayacaktır.

Her ne kadar taşıtanın navlun borcu ile yüklendiği kanısı uyansa da bu Konvansiyon bakımından,navlun ödenmesi borcu kural olarak gönderilene aittir.Bu çıkarım,Konvansiyon'un md.15/1'de konşimentoda yer alması gerekenler kısmında b.(k)'da düzenlenen ‘‘gönderilen tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde navlunu veya navlunun onun tarafından ödeneceğini gösteren diğer kayıtları’’¹⁵⁵ biçimindeki düzenlemeden yapılmaktadır.Ancak her ne kadar böyle bir kaydın konulması gerektiği öngörülmüşse de f.3'te,konşimento, ‘‘ f.1/7'de belirtilen koşulları taşıması koşuluyla geçerliliğini kaybetmez.’’¹⁵⁶ denilerek , bu kaydın zorunlu olmadığı düzenlenmiştir.Bu kaydın konulmamasının sonucu ise,gönderilenin,navlun ödeme borcuyla bağlı olmadığı yönünde olabilir.Bu bakımdan navlun kaydı,konşimentoya konulmamışsa taşıyan,gönderilene yönelik istemleri bakımından ispat külfetini yerine getiremez.Aynı şekilde taşıyan,iyi niyetli devralan 3.kişilere karşı da istem hakkını kaybeder (Süzel,2013,305).

Bir diğer ihtimal de, konşimentoya, navlunun peşin ödendiğine dair, kayıt konulması durumudur.Böyle bir kaydın varlığı halinde,navlunun ödendiği varsayımı yapılır.Süzel (2013,365)'in de belirttiği gibi bu noktada,‘‘FOB satış ve CIF satış ayrımı yapılmalıdır.FOB satışlarda,taşıtan ve gönderilen sıfatları birleşerek FOB alıcı ismini alır.FOB alıcı,konşimentoda navlunun peşin ödendiğine dair kayıt var ise, navlunla sorumlu olmayacaktır.FOB alıcı,aynı zamanda sözleşmenin asli tarafı

¹⁵⁴ Congar Law Ltd. , <https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg-kurallari-deniz-yoluyla-e-C5%9Fya-ta-C5%9Fimasina-ili-C5%9Fkin-b-C3%BCrosu> , ‘‘ Hamburg kuralları -deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin birleşmiş milletler konvansiyonu’’ [24.05.2024]

¹⁵⁵ age,[24.05.2024]

¹⁵⁶ age,[24.05.2024]

olduğundan, taşıyan bu varsayımın aksini ispat edebilir.Meğer ki FOB alıcı,konşimentoyu,iyi niyetli 3.kişiye devretmiş olsun.”

CIF satışlarda ise,taşıyan ve gönderilen sıfatları birbirinden ayrılır.CIF alıcı,gönderilen olmakla beraber sözleşmenin asli tarafı değildir.Konşimentoda,navlunun ödendiğine dair bir kayıt bulunuyor ise CIF alıcıya karşı navlunun ödenmediğine dair hak ileri sürülebilecektir.Ancak konşimentoda herhangi buna ilişkin bir kayıt bulunmuyor ise CIF alıcıya karşı istemde bulunulamayacaktır.Bu konuda konşimentonun arka yüzüne konulan kayıtlara bakılması yerinde olacaktır.Buna göre konşimentoların arka yüzünde istem üzerine tacirin navlun ücretini ödeyeceğine dair kayıt hanesi bulunmaktadır.Bu haneye birden fazla kişi yazılabilir.Böylesi bir durumda,konşimentonun ön yüzünde,navlunun ödenme durumu ile ilgili bir kaydın bulunmaması durumunda,bu haneye bakılacaktır.Yine de bu kayıt hanesine bakılarak salt gönderilenin, bu borçla mükellef olduğu sonucu çıkarılmamalıdır.Navlunun ödenip ödenmediğine dair bir kayıt yok ise CIF alıcıya ya da iyiniyetli 3.kişilere istemde bulunulamayacağı kabul edilmelidir¹⁵⁷

Hamburg Kuralları'nda yukarıda bahsedilmiş olunan ihtimallere yönelik açık düzenleme bulunmadığından, ülkelerin iç hukuk düzenlemelerinden yararlanılması yerinde olacaktır.Yine de CIF alıcı çerçevesinde söylenenler, hem CONLINEBİLL2000,hem de Incoterm hükümleri beraber değerlendirildiğinde ulaşılan çıkarımdır.Hamburg Kuralları özelinde yapılan bu açıklamalar konşimento ile sınırlıdır.Yinelemek de fayda görüyoruz ki md.16 f.4'e göre taşıyan,konşimento üzerinde navlun ödemesine dair kayıt bulunmuyor ise, 3.kişi gönderilene karşı talep ve ispatta bulunamaz.

3.6.1.2. Rotterdam Kuralları bakımından navlun ödeme borcu

Rotterdam Kuralları'nda da navluna ilişkin tanım, Hamburg Kuralları'na benzer niteliktedir.Navlun,taşıma sözleşmesinin tanımından yola çıkarak belirlenir ve taşıyana,taşıma karşılığı ödenecek ücret şeklinde özetlenebilir.Rotterdam Kuralları'da ücret (navlun) karşılığı taşımalara uygulanır.

¹⁵⁷Süzel,age,306-307

Rotterdam Kuralları'nda da navlun alacaklısı, taşıyan olarak belirlenmesine rağmen, navlun ödeyecek tarafın kim olduğuna dair açık bir hüküm bulunmamaktadır. Navlun borçlusunu belirleyebilmek adına Konvansiyon'un 42.maddesinde düzenlenmiş olan "Peşin Ödenmiş Navlun" hakkındaki hükme bakılır. Bu bağlamda, "taşıyan,hamil ya da alıcıya böyle bir kaydın olması durumunda başvuramaz.Ancak hamil ya da alıcı,taşıtan değilse bu madde uygulanmayacaktır."¹⁵⁸

Öncelikle hükmün yorumlanmasına geçmeden belirtmekte fayda var ki, Rotterdam Kuralları'nda yapılacak bu açıklamalar,yalnızca konşimento üzerinden değil; devredilebilir,devredilemez taşıma senetleri ve devredilebilir,devredilemez elektronik taşıma kayıtları için de geçerlidir.Bu anlamda, seawaybills (deniz irsaliyesi) üzerinde,böyle bir kayıt olması durumunda da, yapılan açıklamalar geçerli olacaktır.¹⁵⁹

Peşin ödenmiş navlun hakkındaki md.42'nin ifadesine bakıldığında,taşıyanın,navlun ödenmesi için karşı tarafa başvurabilmesinin en önemli koşulu : taşıtan ve gönderilen sıfatlarının ayrı olmaması , taşıtan ve hamilin ayrı kişiler olmamasıdır.İlk inceleme FOB satışlar bakımından yapılacak olursa,gönderilen ve taşıtan sıfatları FOB alıcı üzerinde birleşmiş ise,taşıyan, FOB alıcıya karşı navlun ödenmesi isteminde bulunabilecek ve navlun borçlusu FOB alıcı olabilecektir.Peşin ödenmiş navlun kaydı bulursa dahi,taşıyan bu istemini yerine getirebilir.Hükmün lafzından çıkarılan bir diğer çıkarım da , taşıyanın , senedi devralan 3.kişiye karşı böyle bir kayıt olması durumuna başvuramayacağıdır.¹⁶⁰

Rotterdam Kuralları'na göre,böyle bir kaydın bulunması durumunda; taşıyan,taşıtana navlun borcu için başvurabilir.Böyle bir kaydın bulunmaması durumunda, taşıtana başvurabilir.Böyle bir kayıt var ise taşıyan,taşıtan olmayan gönderilene başvuramaz.Böyle bir kayıt var ise taşıyan,taşıtan olmayan senet hamiline başvuramaz.

¹⁵⁸ Deniz Ticaret Odası,age,25

¹⁵⁹ Süzel,age,309-310

¹⁶⁰ Süzel,age,310

3.6.2. Yükleme-istifleme-boşaltma sorumluluğu

Denizde eşya taşıma sözleşmelerinde en temel borç yükün teslim edilmesidir. Yükün teslim edilebilmesi içinse belli aşamalardan geçmesi gerekir. Taşıyan,yükü, alıcıya gereği gibi teslim edebilmesi bakımından, özen ve dikkat yükümlülüğüyle bağlıdır.Peki bu özen ve dikkat yükümlülüğü hangi aşamaları kapsar? Bu sorunun cevabını verebilmemiz için öncelikle,taşıma sözleşmesinin aşamalarını belirlememiz gerekir.Taşıma sözleşmeleri genel itibariyle şu aşamalardan oluşur: Sefere hazırlık,yükün yüklenmesi,sefer,yükün boşaltılması ve teslim edilmesi.

Sefere hazırlık aşamasında taşıyan,gemiyi sefere uygun hale getirmekle sorumludur; taşıyan ise yükü, taşıyana sağlam bir şekilde teslim etmekle yükümlüdür.Taşıyan bu yükümlülüğünü yerine getirirken ifa yardımcısı kullanabilir.Keza,yükleten ile anlaşılabilir yahut yükü,kendisi teslim edebilir.Yükün yüklenmesi aşaması ise,yükün gemiye doğru bir şekilde istiflenmesini (yerleştirilmesi) içerir; bu aşamada sorumluluk kural olarak taşıyan ya da yükletene ait olabilir.Sefer,taşıma sözleşmesinin konusu olan yükün,belirlenen limana ulaştırılmasıdır; bu süreçte sorumluluk taşıyana aittir.Boşaltma aşaması,yükün, gönderilenin teslim alabilmesi için boşaltma limanına indirilmesidir.Teslim aşaması ise,gönderilenin, yükü zilyetliğine almasıyla gerçekleşir.Bu aşamaların tamamlanmasıyla navlun sözleşmesi,ifa sebebiyle sona ermiş olur.¹⁶¹

Navlun sözleşmesinin ifası kapsamındaki bu aşamalarda, sorumluluğun hangi taraflara ait olduğunun belirlenmesi önemlidir.Bu başlık altında,uluslararası anlaşmalardaki düzenlemeler ele alınacaktır.

3.6.2.1. 1924 Konşimento Sözleşmesi bakımından yükleme-istifleme-boşaltma

Bu Konvansiyon'da md.3 uyarınca yükleme,istifleme,taşıma,boşaltma aşamalarında taşıyanın özen ve dikkat yükümlülüğü olduğu belirtilmiştir.Taşıyan bu yükümlülüğü yerine getirmemeden kaynaklı ortaya çıkan zıyı/hasardan sorumludur.Bu sorumluluğu ortadan kaldıracı,sınırlıyıcı kayıtlar yazılmamış sayılır.¹⁶² Bu hüküm dikkate alındığında taşıyanın,bu yükümlülüğünü,yük ilgililerine devredemeyeceği

¹⁶¹ Deniz İnci Kaner, ''Deniz Ticareti Hukuku I-II'',3.bs (İstanbul: 2020),333

¹⁶² <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [24.05.2024]

varsayımı yapılırsa da konşimentolarda FIOST (free in and out-stowed and trimmed) kayıtları yer alır.

FIOST kaydını 1924 Konşimento Sözleşmesi'nde yer alan terimler bakımından açmak gerekirse : Free in , yükleme masraflarının taşıyıcı tarafından değil, taşıtan (shipper) tarafından karşılanacağını belirtir ; Free out, boşaltma masraflarının taşıyıcı tarafından değil, alıcı (gönderilen) tarafından karşılanacağını belirtir ; stowed, yükün gemide uygun şekilde yerleştirilmesini (istiflenmesini) ifade eder.Bu işlem, yükün gemiye dengeli ve güvenli bir şekilde yerleştirilmesini içerir.Stowage masrafları genellikle shipper tarafından karşılanır ; yükün gemide düzgün bir şekilde yerleştirilip dengelenmesini (trimlenmesini) ifade eder.Bu işlem, geminin denge ve stabilitesini sağlamak amacıyla yükün düzgün dağıtılmasını içerir.Trim masrafları da genellikle yükleyici tarafından karşılanır.Özetle;

Free In: Yükleme masrafları shipper'a aittir.

Free Out: Boşaltma masrafları alıcıya aittir.

Stowed: Yükün gemiye düzgün ve güvenli bir şekilde yerleştirilmesi masrafları shipper'a aittir.

Trimmed: Yükün gemide dengeli bir şekilde dağıtılması masrafları shipper'a aittir.Bu kavramlar, 1924 Konşimento Sözleşmesi bakımından ifade edilmiştir ; shipper olarak ifade olunan terim yükleten (consignor),alıcı olarak belirtilen 'consignee' ismini alabilir.

Bu kayıtların varlığı halinde 1924 Konşimento Sözleşmesi bakımından da taşıyan,shipper'ın yardımcıları tarafından gerçekleştirilen işlemler sonucu doğan zararlardan, gönderilene karşı sorumlu olmayacaktır (Süzel,2013,320).

FIOST kayıtları,masraf kayıtlarıdır ve charter sözleşmelerinde daha sık karşımıza çıkar.Çarter sözleşmeleri de, daha önce de açıklandığı üzere Konşimento Sözleşmesi kapsamının dışında kalır.Ancak charter sözleşmesinin tarafı olmayan 3.kişiye, konşimentonun devredilmesi durumunda, Konşimento Sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır.

Doktrinde bu kayıtların sorumluluğu devredip devretmediği konusunda farklı görüşler olsa da FIOST kayıtları,yalnızca masraf kayıtları olarak nitelendirilmelidir.Taşıyanın bu aşamalarda özen ve dikkat yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.Eğer bu kayıtların,sorumluluğun da devrini sağladığı yorumu yapılırsa

Süzel (2013,322)'in de belirttiği gibi ‘‘FOB alıcı,bakımından geçerli olur.Ancak CIF satışlarda,konşimento,navlun sözleşmesine atıf yaparsa,atfın yapıldığı sözleşme hükümleri geçerli olacaktır.’’

Ülkelerin iç hukuk düzenlerinde, taşıyanın ,bu kayıtlar ile sorumsuz olacağını ve yalnızca üstlendikleri aşama için sorumluluklarının doğacağını kabul edenler vardır.Bu ülkelere örnek olarak; İtalya,Hollanda,Türkiye verilebilir.Bunun aksini kabul eden,yani,bu kayıtların,taşıyanın özen ve dikkat yükümlülüğünü etkilemeyeceğini ve zararlardan sorumlu tutulacaklarını düzenleyenlere ise ABD,Kanada,İspanya örnek gösterilebilir.¹⁶³Bizim de katıldığımız görüş,bu kayıtların,taşıyanın sorumsuzluğunu sağlamayacağı,dikkat ve özen yükümlülüğünün devam edeceği yönündedir.Keza,zararlardan sorumluluğu,sınırlamalar çerçevesinde devam etmelidir.Ancak daha doğru bir düzenlemeyle,hakimiyeti alanına giren aşamalar ile girmeyen aşamalardaki sorumluluk sınırı belirlenmelidir.

3.6.2.2. Hamburg Kuralları bakımından yükleme-istifleme-boşaltma

Konvansiyon'un sorumluluğun temellerini düzenlediği md.5'te, taşıyanın gecikmeden/hasardan/zıyaıdan sorumluluğu,4.maddede belirtilen süreler içinde gerçekleşirse tam olarak doğacaktır. Ancak taşıyan, meydana gelen zararı önlemek adına her türlü önlemi aldığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulur.

Hamburg Kuralları'ndaki bu düzenleme, taşıyanın sorumluluğunun md.4'e göre belirleneceğini belirtir.Buna göre, md.4/1'de ‘‘ Bu Konvansiyona göre taşıyanın eşyadan sorumluluğu, yükleme limanında, taşıma esnasında ve boşaltma limanında taşıyanın eşyayı hakimiyeti altında bulundurduğu süreyi kapsar.’’¹⁶⁴ şeklindeki düzenleme ile yükün hakimiyeti,taşıyanda olduğu sürece sorumluluğu devam edecektir.Yükün taşıtan ya da yükletenden ya da onların adına hareket edenden teslim alınmasıyla hakimiyet başlar.Teslim,bu anlamda istiflenmenin bitimiyle gerçekleşir.Taşıyanın hakimiyeti,yükü teslim etmekle sona erer.

FIOST kayıtları bakımından, md.23'e göre bir sonuca ulaşabiliriz. Bu bağlamda ‘‘Deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde, konişmentoda ya da deniz yoluyla taşıma

¹⁶³ Süzel,age,

¹⁶⁴ Congar Law Ltd. , <https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg-kurallari-deniz-yoluyla-e%C5%9Fyay-ta%C5%9Fimasina-ili%C5%9Fkin-b%C3%BCrosu> [24.05.2024]

sözleşmesini ispata yarayan diğer herhangi bir belgedeki herhangi bir şart, doğrudanya da dolaylı olarak bu Konvansiyonun hükümlerinden ayrıldığı takdirde, ayrıldığı ölçüde hükümsüzdür...'¹⁶⁵ denmektedir. Bu maddeye göre FIOST kayıtları,Konvansiyon ile ters düşmediği doğrultuda geçerlidir.

Hamburg Kuralları'ndaki bu anlayışın Y-TTK'nın 1178.maddesinde aynen düzenlendiğini söylemek mümkündür , ' Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan,zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.'

3.6.2.3. Rotterdam Kuralları bakımından yükleme-istifleme-boşaltma

Yükleri teslim alma,yükleme,istifleme,düzenleme,taşıma,muhafaza ve teslim etme borcu kural olarak taşıyana aittir.Ancak taşıtan ve taşıyan,bu sorumlulukların,alıcı,belge üzerindeki taşıtan veya taşıtan tarafından yerine getirilmesini kararlaştırabilirler.Ancak bu kararlaştırma,Konvansiyonun 4.bölümündeki 'taşıyanın sorumluluk süresi' , 5.bölümdeki 'taşıyanın,kayıp,hasarve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu' ve 7.bölümdeki 'taşıtanın,taşıyana karşı yükümlülükleri' altında düzenlenen hükümlere aykırı olamaz.¹⁶⁶

Taşıyan md.13/1'de sayılan yükümlülüklerini, bir alt taşıyana devredebilir.Taşıyan,bir alt taşıyan kullanıyor ise alt taşıyanın eylemlerinden sorumludurKonvansiyon'un hazırlık çalışmaları incelendiğinde bazı sorumlulukların devir kapsamı dışında bırakıldığı görülmüştür.Bu sorumluluklar : taşıma,özen ve dikkat,muhafa olarak sayılmıştır.Bu çıkarımın hazırlık çalışmaları incelendiğinde yapılabilmesi,emredici nitelikte olmadığını gösterir.Bunlar dışındaki sorumluluklar, taşıtan,belge üzerinde taşıtan ve alıcı tarafına yükletilebilir.

Sorumlulukların devri için bir şekil şartının olup olmadığını, md.13/2'deki düzenlemeyi inceleyerek açıklayalım.Özel yükümlülükler başlığı altındaki bu maddenin 2.fıkrasının son cümlesinde,sorumluluğa ilişkin devirlerin hüküm ifade edebilmesi için sözleşmede belirtilmesi gerektiği ifade edilmiştir.Rotterdam Kuralları'nda sözleşmeye eklenecek kayıtlar da md.1/23'te düzenlenmiştir.Buna göre

¹⁶⁵ age

¹⁶⁶ Deniz Ticaret Odası,age,10

‘‘taşıma sözleşmesine veya yüklere ilişkin, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydında belirtilen herhangi bir bilgi (koşullar,notlar, imzalar ve ciolar dahil) anlamına gelir.’’¹⁶⁷ şeklinde ifade olunan düzenlemeden yapılacak çıkarım,el yazısı ile dahi olsa bir kaydın düşülebileceği yönündedir.Taşıma sözleşmesinde FIOST kaydının bulunmasının yanında, buna ilişkin bir sözleşme detayı(kaydı), el yazısı ile dahi olsa eklenmelidir.

Taşıyanın sorumluluk süresinin belirlenmesi,taşıtan,belge üzerinde taşıtanın da sorumluluğunu etkilemesi bakımından önemlidir.Keza sorumluluğun devrinin,buna dair hükümlere aykırı olamayacağı açıklanmıştı.Buna göre md.12’de taşıyanın sorumluluk süresinin,kendisinin ya da bir alt taşıyanın,yükleri teslim alması ile başlayacağı düzenlenmiştir.Teslim alma,yüklerin istiflenmesinin bitimiyle gerçekleşir.Yükler gönderilenin vasıtasız zilyetliğine yahut makam belirlenmiş ise makama bırakılmasıyla teslim edilmiş olur ve sorumluluk sona erer. FIOST kaydının bulunması,taşıyanın sorumluluk süresine etki etmez.Bunun sonucu,her ne kadar sorumluluk, taşıyan tarafından başkasına devredilmişse de, yükte hasar/zıya/gecikmeden kaynaklanan zararlar için; gönderilen,bu zararların taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat ederse,taşıyan sorumlu olacaktır.Taşıyan,böyle bir durumda,kendinin kusuru olmadığını yahut md.17/3’te sayılan hallerden birinin gerçekleştiğini ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamaz.

Sorumluluktan kurtulabilmesi için dört halin valığı gereklidir.Bunlar : devredilebilir sorumluluklardan biri ya da birkaçı taşıtan,belge üzerinde taşıtan veya alıcıya devredilmiş olmalıdır ; devredilen sorumluluklar,taşıyan ya da yardımcıları tarafından yerine getirilmemelidir ; sorumluluklar,devredilen tarafın kendisi ya da eylemlerinden sorumlu oldukları yardımcıları tarafından yerine getirilmelidir; zarar,bu sorumluluk aşamalarında gerçekleşmelidir.Bir diğer önemli nokta ise,FIOST kaydının yalnızca masraf kaydı olarak konulmamış olması gerekir ki, konteyner taşımalarında genellikle böyledir.¹⁶⁸

¹⁶⁷ age

¹⁶⁸ Süzel,age,344-346

3.6.3. Taşıtan ve Yükleten Bakımından Yüğü Teslim Borcu

Bu başlık altında yapılacak açıklamalar taşıtan ve yükletenin yüğü, taşıyana gerektiği gibi teslim borcu anlamında yapılacaktır. Çalışmanın konusu taşıtan ve yükleten olduğundan, taşıyanın yüğü teslim borcuna detaylı şekilde girilmeyecektir.

Uluslararası anlaşmalarda yükün, taşıyana gereği gibi teslim borcu, kural olarak taşıtan ve yükletene aittir. Bazı Konvansiyonlar'da bu iki kavram birleştiği gibi bazısında da birbirinden ayrılır. Aşağıda yapılacak açıklamalar da bu doğrultuda olacaktır.

3.6.3.1. Konşimento Sözleşmesi bakımından yükün teslimi borcu

Bu Konvansiyon bakımından yükün, taşıyana teslimi borcu kural olarak taşıtana (shipper) aittir. Ancak, Konvansiyon'un 4. maddesinin 3. fıkrasında ‘‘ The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants’’¹⁶⁹ ifadesiyle shipper'in, teslim için kullandığı temsilcileri ve hizmetinde olan yardımcılarının, teslim borcu yerine getirilirken kusurları ya da ihmalleriyle sebep oldukları zararlar bakımından sorumlu tutulacakları düzenlenmiştir. Ancak shipper, bunun dışında meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamaz. Taşıyana, taşımanın gerektirdiği nitelikte yüğü teslim borcu altında olan shipper, yüğü, sefere zarar göremeyeceği şekilde hazırlamak ve teslim etmek zorundadır. Bu bakımdan, sefere elverişli şekilde teslim edilmeyen yük, sefer sırasında zarar görürse shipper sorumlu olacaktır.

Shipper'in bu anlamda iki önemli sorumluluğu daha karşımıza çıkmaktadır. Bunlar : yükün işaretlenmesi ve ambalajlanmasıdır. Örneğin, kırılabilir bir eşya taşıyor ise buna yönelik işaretleme ve ambalajlama gerekir. Bunu sağlamakla yükümlü taraf da shipper olarak düzenlenmiştir. Taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinin sayıldığı md.4/2'de işaretlerin dayanıksızlığı veya yetersizliği de yer almaktadır. Bu bakımdan taşıyanın, gönderilene karşı ödemiş olduğu tazminat için, shipper'a rücu hakkı doğar.

¹⁶⁹ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [25.05.2024]

3.6.3.2. Hamburg Kuralları bakımından yükün teslimi borcu

Hamburg Kuralları'nda bu borç, taşıtana yüklenmiştir. Bu bakımdan Konşimento Sözleşmesi'yle benzer bir anlayış benimsendiği söylenebilir. Shipper (taşıtan), kendisinin ya da adamlarının kusurlarından sorumludur. Buna ilişkin düzenleme Konvansiyon'un 12. maddesinde yer almaktadır. Buna göre "Shipper, taşıyan ya da fiili taşıyanın uğradığı zıyadan ya da geminin maruz kaldığı hasardan bu zıya ya da hasar shipper'in, onun işçilerinin ya da diğer çalışanlarının kusuru ya da ihmalden doğmadıkça sorumlu değildir. Shipper'in hiçbir işçisi ya da çalışanı da böyle bir zıya ya da hasardan, zıya ya da hasar kendilerinin kusuru ya da ihmalden doğmadıkça sorumlu değildir."¹⁷⁰ Bu düzenlemeyi takiben md.13/1'de, tehlikeli eşyayı işaretleme borcunun düzenlenmesi yerinde olmuştur. Keza bunun sorumluluğu 'shipper' a aittir. Taşıyan, tazminat ödemek zorunda kaldığında, shipper'a rücu edebilecektir.

3.6.3.3. Rotterdam Kuralları bakımından

Rotterdam Kuralları uyarınca bu borç kural olarak taşıtana yükletilmiştir. Konvansiyon'un 7. bölümünde "taşıtanın taşıyana karşı yükümlülükleri" başlığı altında 27. maddesi "taşıma için teslim" olarak düzenlenmiştir. Bu maddeye göre "Taşıma sözleşmesinde aksi yönde anlaşmaya varılmadığı sürede, taşıtan yükleri taşınmaya hazır halde teslim edecektir. Her durumda, taşıtan, yükleri, yüklenmeleri, elleçlenmeleri, istiflenmeleri, bağlanmaları ve sabitlenmeleri ve boşaltılmaları da dahil olmak üzere, planlanan taşımaya dayanabilecek ve kişisel veya maddi hasara neden olmayacak durumda teslim edecektir."¹⁷¹ Bu bakımdan taşıtan, taşıyana karşı iki asli borç altına alınmıştır. Bunlar: Yükleri, taşınmaya hazır halde teslim etmek ve tüm aşamaları gözeterek ve seferin türü de dikkate alınarak dayanıklı hale getirmektir.

27. maddenin 2. fıkrasında, 13. maddeye atıf yapılarak, taşıtanın, taşıyanla yapmış olduğu sorumluluk anlaşması çerçevesinde üstlendiği aşamada da dikkat ve özen yükümlülüğü ile bağlı olduğu hükme bağlanmıştır. 27. maddenin 3. fıkrasında ise özel bir düzenleme yer almaktadır. Bu bağlamda taşıtan, bir konteyner ya da araç yükleyecek ise yükün türüne göre yükü, bağlayacak, istifleyecek veya sabitleyecektir.

¹⁷⁰ Congar Law Ltd., age, [25.05.2024]

¹⁷¹ Deniz Ticaret Odası, age, 17

Öncelikle Rotterdam Kuralları'nın kapsamı alanına giren yük tanımını belirlememiz gerekir.Buna göre md.1/24'te yük tanımı yapılmıştır , taşıyanın tarafından ya da taşıyan adına tedarik edilmeyen , taşıyanın taşıma sözleşmesi ile taşımayı üstlendiği , ambalaj ve konteyneri da kapsayan her türlü eşya,mal ve üründür.¹⁷²Yani 27.maddenin 1.fıkrası her türlü yük için geçerli olacaktır.Bu bakımdan canlı hayvan,özel nitelikli ve tehlikeli eşyalar da Rotterdam Kuralları bakımından yük sayılacaktır.Nitekim bu da 81.madde de öngörülmüştür.Canlı hayvan ve özel nitelikli yükler bakımından ayrıca bir istinai sorumsuzluk getirilmiştir.Taşıyan ve fiili taşıyan,özel niteilki yük ve canlı hayvan taşımalarında sorumluluğunu kaldırma hakkına sahiptir.¹⁷³

27.maddenin 3.fıkrası dahiline giren yükü belirlemek için ise öncelikle konteyner tanımını yapmamız gerekir.Genel olarak konteyner,sürekli olarak yük taşınmasına özgülünmüş,yükün türüne göre özellikleri bulunan,yükün kolayca yüklenip boşaltılmasını mümkün kılan ve en azından 1 metre küp hacmi olan taşıma ekipmanıdır.¹⁷⁴ Rotterdam Kuralları bakımından da md.1/26'da benzer bir tanım yapılmıştır.Ayrıca taşıyanın, konteynerin maliki olup olmaması önem taşımaz , önemli olan taşıyan adına tedarik edilmemiş olmasıdır (Süzel,2013,383).Hükümde geçen araç ifadesi de md.1/27'de yapılmıştır.Buna göre ‘’ bir kara yolu veya demiryolu yük aracı anlamına gelir’’¹⁷⁵Bu anlamda her türlü araç da, Rotterdam Kuralları bakımından yük sayılır.

Hükümlerin kapsamı belirlendiği ve içerdikleri kavramlar açıklandığına göre nitelendirilmelerini değerlendirmemiz gerekir. İlk olarak md.27/1 bakımından yükün taşınmaya hazır halde teslimi, taraflarca sınırlandırılabilir,kaldırılabilir ya da kapsamı artırılabilir mi ? Kural olarak, md.79 hükmü uyarınca taşıyan ve belge üzerindeki taşıyanın sorumluluklarını ve borçlarını, kaldıran, sınırlayan ya da artıran kayıtlar geçersizdir; meğer ki Sözleşme içerisinde aksine hüküm olsun.Bu sorunun cevabı yine aynı madde metninde belirtilmiştir.Madde 27/1 özelinde , ‘’ taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça’’ ifadesi,bize bu maddenin emredici hüküm olmadığını

¹⁷² age,5

¹⁷³ Süzel,age,370

¹⁷⁴ Ezgi Hepgülerler,‘’Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme,İstif,Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları’’ , Yüksek Lisans Tezi (Akdeniz : Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2010),4

¹⁷⁵ Deniz Ticaret Odası,age,5

gösterir.Bu bakımdan taraflar,hazır halde teslimi aralarında serbestçe kararlaştırabileceklerdir.Örneğin,deniz mahsülü taşınmasında,olması gereken soğukluğun ayarlanamaması ve taşıyan ile taşıtanın, yaklaşık bir değer belirleyerek,belirlenen soğukluk ayarında taşımayı gerçekleştirmesi ve taşıtanın bu şekilde teslim yapması da, taşımaya hazır halde teslim olarak kabul edilmelidir.¹⁷⁶

Bir diğer sorun da, documentary shipper'in kusurundan dolayı,shipper'in kusursuz sorumluluğundan bahsedilebilecek midir ? Bu sorunun cevabı için farklı yorumlar öngörülümüşse de en doğru yorum,md.30'da shipper ve documentary shipper'in sorumluluklarının ve kusursuz sorumluluk hallerinin belirtildiği ve buna göre de "kurtuluş kanıtı" getirebildiği takdir de sorumluluğunun doğmayacağı yönünde olmalıdır.¹⁷⁷

Eşyanın hazır halde teslim edileceği kişi ise, taşıyan ya da taşıyanın kullanmış olduğu alt taşıyan/fiili taşıyan/ifa yardımcısıdır.Teslim borcu, bu kişilerden birine yükün teslimiyle tamamlanmış olur.Taşıyanın sorumluluğunun başlaması da md.12 hükmünce bu andır.Ancak taraflar yükün,başka bir makama bırakılacağını kararlaştırabilir.Böyle bir durumda teslim anı,taşıyanın,yükü o makandan almasıyla gerçekleşir.Yükün taşıyan,teslim alana kadar zarar görmesi durumunda taşıtanın sorumluluğu doğacaktır.¹⁷⁸

Yükün, taşıyana, taşımaya hazır halde teslim edilmesinin aksine, sefere elverişli (dayanıklı) şekilde teslim edilmesinin niteliği farklıdır.Bu bakımdan yükün sefere elverişli olması,madde içinde ayrı olarak belirtildiği gözetilirse,bu hükmün emredici olduğu çıkarımına ulaşılır.Ayrıca yükün sefere elverişli şekilde teslim edilmemesi,bir kişi ya da malvarlığı zararına yol açmış ise bu zararlardan,taşıtan sorumlu olacaktır.¹⁷⁹

Taşıtan,md.34 hükmü gereğince,kendi borcunu,taşıyan yahut onun ifa yardımcılarında birine bırakabilir.Bu durumda, onların kusurlarından kaynaklanan zararlardan, sorumlu tutulmayacaktır.Bu bağlamda,sözleşmedeki FIOST kayıtları,navlun sözleşmesinin ifasındaki aşamalar bakımından taşıyan tarafından

¹⁷⁶ Süzel,age,366

¹⁷⁷ age,372

¹⁷⁸ age,372

¹⁷⁹ age,372

yerine getiriliyor ise,masraf kaydı olarak nitelendirilecektir.Taşıtan,bu durumda FIOST kaydında üstlendiği sorumluluk bakımından sorumlu tutulmayacaktır.Ancak belirtmek gerekir ki 34.madde hükmü,7.bölümde düzenlenen emredici hükümler bakımından, geçerli kabul edilmemelidir; böyle kabul edilirse md.79 hükmü,ihlal edilmiş olacaktır (Süzel,2013,381).

3.6.4. Taşıma Sözleşmesindeki/Senedindeki Kayıtlardan Sorumluluk

Şimdiye kadar incelenmiş olan bütün Uluslararası anlaşmalarda taşıma senedinde bulunması gereken kayıtlara dair hükümlere yer verilmiştir. Bu kayıtların varlığı halinde,sorumluluklar doğabilecekken,bazı kayıtların yokluğunda, hak kayıpları ve borçlar meydana gelebilecektir.

3.6.4.1. Konşimento Sözleşmesi bakımından kayıtlardan sorumluluk

Konvansiyon md.3/3'te ‘’ Taşıyan, yükleri teslim aldıktan sonra, kargonun tanımlaması, miktarı, görünür durumu gibi hususları içeren konşimento düzenlemekle yükümlüdür’’ şeklinde bir düzenlemeyle, taşıtanın,taşıyana yükü teslim borcunu yerine getirdiği sırada,yükleme başlamadan birtakım bilgilendirmeler sunması gerektiğini,taşıyanın da bu bilgiler doğrultusunda konşimento düzenlemekle yükümlü olduğunu hükme bağlamıştır.Bu bilgilendirmeler,yükü tanımlayıcı nitelikteki işaretlerdir.¹⁸⁰

Öncelikle bu işaretlerin verilmesi anını açıklığa kavuşturalım. Maddenin devamında b.(a)'da, shipper'ın bu bilgileri(işaretleri) yükleme başlamadan vermesi gerektiği ‘’ Yüklerin tanımlanması için gerekli olan ana işaretler, yüklemeden önce gönderici tarafından yazılı olarak verilmiş olmalı...’’¹⁸¹ şeklinde ifade edilmiştir.Yine aynı cümlede bu işaretlerin,yazılı şekilde verilmesi gerektiği kabul edilmiştir.

Yine md.3/3 b.(b)'de bu işaretlerin, paket sayısı,parça sayısı,miktar ve ağırlık bilgilerini içermesi gerektiği, ‘’ paket sayısı, parça sayısı, miktar veya ağırlık, gönderici tarafından yazılı olarak bildirildiği şekilde;’’¹⁸² ifadesiyle düzenlenmiştir.Buna göre örneğin, 10'lu paketler halinde 50 parça, 5 koli , 100 kg.

¹⁸⁰ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [25.05.2024]

¹⁸¹ age,[25.05.2024]

¹⁸² age,[25.05.2024]

şeklindeki bir ambalajlama, taşıtan/yükleyen/shipper tarafından doğru şekilde işaretlenmiş olacaktır.

Aynı maddenin devamında b.(c)'de ise taşıyan bakımından bir sorumluluk vardır.Buna göre de taşıyan, yüklerin görünür durumunu ve koşulunu analiz etmelidir.Son olarak da taşıyan bu işaretler ile verilen bilgilerin veya gördüğü yüklerin koşullarının,taahhüt edilenle aynı olmadığı,eksik olduğu veya bilgilerin doğru olmadığı konusunda şüphe duyuyorsa,konşimentoda bunları belirtmek zorunda değildir.

Görüldüğü üzere,ilk sorumluluk,yüke ait doğru bilgilendirmeleri içeren işaretleme yapma borcu olarak, shipper sıfatını taşıyana yüklenmiştir.Shipper,borcunu gereği gibi yerine getirdiği takdirde,taşıyan konşimento düzenlemekle mükelleftir.

Yükle ilgili işaretler yanlış bilgiler içermesine ya da teslim edilmesi gereken yükten farklı niteliklere sahip olmasına rağmen taşıyan,konşimento da bu verilen bilgiler doğrultusunda beyanlara yer vermişse,artık yükün konşimentoda yazılan şekilde teslim aldığı karinesi doğar.Bu karinenin aksinin ispatı,düzenlenen konşimento,iyiniyetli 3.kişilere devredildiği andan itibaren mümkün değildir.¹⁸³ Shipper,işaretlerde yüke dair yanıltıcı,eksik,yanlış bilgi vermesi sonucu,gönderileni veya bir 3.kişiyi zarara uğrattırsa ve taşıyan,bu zararı karşılamışsa,taşıyana tazminat öder.

3.6.4.2. Hamburg Kuralları bakımından kayıtlardan sorumluluk

Hamburg Kuralları'nda öngörülen düzenlemeler, büyük ölçüde Konşimento Sözleşmesi'ne benzer.Ancak,Hamburg Kuralları'nda taşıtan,eşyayı ayırt edici diğer bilgilerin yanısıra tehlikeli eşya olması durumunda, bunu da belirtmekle yükümlüdür.Taşıyan ise bu bilgilerin doğruluğundan şüphe ediyor ise bu bilgiler ışığında konşimentoyu düzenler ; ancak konşimentoya bu duruma dair çekince koyar.Çekince koymayan taşıyan,yükü,konşimentoda yazan haliyle teslim almış sayılır ve bu karine teşkil eder.Çekince,şüphe etmesinin sebebini,gerekçesini içerebileceği gibi; kontrol edecek imkanı bulunmadığında buna ilişkin kayıt düşer.Konşimento Sözleşmesi'nden ayrılan bir diğer nokta ise,Hamburg Kuralları

¹⁸³ Süzel,age,391

uyarınca taşıma senedi niteliği taşıyan bir belge üzerinde, böyle bir çekince koymazsa aksini tarafların hiçbirine ispat edemez. Taşıtanın bu konuya dair tazminat yükümlülüğünün varlığı yine kabul edilmiştir.¹⁸⁴

3.6.4.3. Rotterdam Kuralları bakımından kayıtlardan sorumluluk

Rotterdam Kuralları'nda da diğer iki sözleşmede olduğu gibi bu sorumluluk, shipper sıfatını karşılayana yükletilmiştir. Taşıyan, Rotterdam Kuralları çerçevesinde taşıma belgesi sayılan belgeler üzerinde, shipper tarafından, yüke dair ayırt edici bilgilerin yer aldığı işaretlemeler doğrultusunda, belgeyi düzenler.

Bu Konvansiyon bakımından işaretlerin neler olduğunu md.36/1 hükmünce belirleyebiliriz. Buna göre : taşınan yükün tanımı , yükün tanımlanması için gereken başkaca işaretler ; yükün paket, miktar, parça sayısı ; yüklerin ağırlığı işaret olarak kabul edilecektir. Ayrıca Rotterdam Kuralları'na göre yapılan taşımacılıklar, genellikle layner taşımacılık olduğundan konteyner üzerinde yer alabilecek işaretlerin de belirtilmesi gerekir. Bu bağlamda konteynerde, konteynerin sahibinin kodu, seri numarası, kontrol numarası, ülke kodu, hacmi ve cinsi yer alır.

İşbu Konvansiyon'un 36. maddesinin (a) bendinde "taşıyanın ya da yardımcısının, yükü teslim aldığı andaki yükün durumu ve düzeni" ifadesi ise f.4'te açıklanmıştır. Buna göre yüklerin, taşınma için hazır halde paketlenmiş şekilde teslim edilmesinden sonra, makul şekilde muayenesi, taşıyanın, belge düzenlenmeden yük üzerinde yapmış olduğu muayene. Bu madde uyarınca taşıyan, zorunlu olmamakla birlikte ,dikkat ve özen yükümlülüğü kapsamında yükü muayene etmelidir.

Değerlendirme

Bu bölüm kapsamında taşıtan ve yükleten bakımından birtakım hak ve borçların düzenlendiği, Sözleşmeler'deki karmaşık detaylara yer verilmeden kavram açıklandıktan sonra bu hak veya borca sahip olan taraf ve bu doğrultuda istisnai hükümlere yer verilmiştir. Çalışmanın kapsamı dahilinde olmadığından, taşıyana aithak ve yükümlülükler, yalnızca taşıtan ve yükletenle ilişkili olduğu kapsamda değinilmiştir.

¹⁸⁴ Congar Law Ltd. , <https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg-kurallari-deniz-yoluyla-e%C5%9Fya-ta%C5%9Fimasina-ili%C5%9Fkin-b%C3%BCrosu> [25.05.2024]

Taşıtan ve yükletene,uluslararası düzenlemeler ile bazı haklar tanınmıştır.Bunlardan ilki ve en önemlisi,taşıma sözleşmesinin ispatı niteliğindeki belge olarak,taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkıdır.Bu hak Konşimento Sözleşmesi ile shipper'a tanınmıştır.Buna göre shipper,konşimento düzenlenmesini isteme hakkına sahip olan taraftır.Hamburg Kurralları bakımından ise taşıma senedi kapsamı,konşimentoyla sınırlı tutulmadığından diğer taşıma senetleri bakımından da bu yetkiye sahip olan taraf "shipper" olarak gözetilmiştir.Rotterdam Kuralları'nda ise taşıma senedi kavramı daha kapsamlıdır.Buna göre devredilebilir/devredilemez taşıma senetleri (ki bunlara seawaybills [deniz irsaliyesi] de) dahildir ; devredilebilir/devredilemez elektronik taşıma kayıtları düzenlemeye yetkili kişi shipper olmakla birlikte,onun yetkilendirmesiyle belge üzerinde shipper hanesine yazılan documentary shipper'dır.Bu senetler emre/nama/hamile yazılı olabilir.Ayrıca bu hakka sahip olan tarafın,bu hakkını kullanabilmesi için gerekli bilgileri taşıyana vermesi yükümlülüğü doğmaktadır.Buna göre taşıma senedi düzenlenmesini istemeye yetkili olan taraf,shipper hanesine yazılan/yazılacak olan kişinin ad ya da unvanını,taşıyana bildirmelidir.Bunun yanında yüke dair bilgilendirmeleri içeren işaretleri de taşıyana doğru şekilde vermekle borçlanmıştır.Taşıyan,bu borcu doğru ya da gerektiği gibi yerine getirmeyen taşıtan/yükleten/shipper'a karşı tazminat isteme hakkına sahiptir.Ayrıca şüphe ettiği hususlara dair çekince koyma hakkına da sahiptir.

Çekince koyma hakkı,bir nevi taşıyanın korunması mekanizmasıdır.Buradaki ölçüt,taşıyanın bu işaretlerdeki bilgilerin doğruluğunu bilmiyor ya da bilemiyor olmasıdır.Bu işaretleri seçme hakkı taşıtan ve yükleten verilmiş gibi görünse de, çekince koyma hakkı taşıyana verildiğinden,bu işaretlerin hangilerinin taşıma senedine koyulacağı yetkisi,koşulları dahilinde taşıyana aittir.Bu işaretler bakımından taşıtan ve yükletene yüklenen bir diğer borç ise,bu işaretlerin sefere dayanıklı olmasıdır.Keza taşıtanın ve yükletenin,yükü,taşıyana sefere hazır halde teslim borcu bulunmaktadır.Bu borcun kapsamına işaretlerin dayanıklı şekilde yerleştirilmesi,ambalajlanması da girer.Bunun yanında somut olaya göre,sefere elverişlilik ve dayanıklı olma kavramı değişebilir.Ancak bu borcun gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan zararlardan taşıtan ve yükleten sorumlu olacaktır.

Yük teslim edildikten sonra yükün,gemiye yüklenmesi-istiflenmesi ve boşaltılması yükümlülüğü kural olarak taşıyana aittir.Ancak FIOST kayıtlarının taşıma senedinde

olması ve sözleşmede buna dair kaydın yer alması ile sorumluluklar devredilebilir.Devredilen sorumluluklar bakımından zararlardan doğan tazminat istemi,özetle kimin hakimiyet alanında zarar gerçekleşmiş ise ona yönelik yapılacaktır.Ancak taşıyanı,özen ve dikkat yükümlülüğü bu anlamda daha geniş düzenlendiğinden,sorumluluk alanı da,taşıtan ve yükletene göre daha fazladır.Yük üzerinde idare hakkı,bir diğer önemli haklardandır.İdare hakkı,kural olarak 'shipper'a ait olmakla beraber,gerekli bildirim ve yetkilendirme yapıldığı takdirde documentary shipper'a da aittir.Bu hakkın kullanımı,Rotterdam Kuralları'nda bir denetime tabi tutulmuş ve 10.bölümdeki düzenlemelere göre kullanılacaktır.FOB ve CIF satılarda ortaya çıkabilecek sorunlar bakımından da yukarıda izahı yapılmıştır.

Kural olarak güvertede yük taşınmaz.Güvertede yük taşınabilmesi,konvansiyona göre koşulların oluşmasına yahut taşıtan ve taşıyanın anlaşmasına bağlıdır.Anlaşmaya aykırı olarak güvertede yük taşıyan,zararın bu taşıma doğrultusunda meydana gelmesiyle ortaya çıkacak zararlardan sorumludur.

Navlun borcu,taşıma sözleşmesinin temel unsurudur.Kural olarak,taşıtan tarafından ödenir.Taşıma senedi üzerine konulan 'peşin ödeme kaydı' taşıyan bakımından hak kaybına sebebiyet verebilir.Hamburg Kuralları bakımından yukarıda,genel düzenlelerin yanısıra CIF ve FOB satışlardaki durumlar da ele alınmıştır.Rotterdam Kuralları bakımından ise peşin ödeme kaydı konulduğunda,taşıtan tarafın, alıcı ya da hamil olup olmamasına göre değerlendirme yapılmalıdır.

DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE İLGİLİLERİ/TAŞIMA SENETLERİ

Bu bölümün amacı, denizde eşya taşıma sözleşmesi olan navlun sözleşmesinin taraflarının ve unsurlarının açıklanması ve satış sözleşmesi niteliğinin ortaya konmasıdır. Ayrıca bu sözleşmelerde kullanılan taşıma senetlerinin belirlenmesi ve yukarıdaki bölümde bahsedilen taşıma senetlerinin açıkça anlatılması amaçlanmıştır.

Bu bölümdeki açıklamalar, çalışmanın kendini tekrar etmemesi bakımından açıklanacak konuya göre dar tutulacak ; ancak satış sözleşmesi niteliğinin ortaya konması bakımından da daha önce kısaca bahsedilen INCOTERMS kurallarının açıklamalarına da yer verilecektir.

4.1. Navlun Sözleşmesinin İlgilileri/Unsurları/Niteliği

4.1.1. Tanım

Navlun sözleşmesi, taşıyan ve taşıtan arasında yapılan, bir tarafın diğer tarafa navlun ödenmesini taahhüt ettiği, diğer tarafın da navlun karşılığı, yükü bir limandan varılacak yere teslim etmeyi üstlendiği denizde eşya taşıma sözleşmesidir.

4.1.2. Unsurları

4.1.2.1. Yük taşınması üstlenilmelidir

Navlun sözleşmesinin tanımında da yer verildiği gibi, taşıyan taşıtanla yapmış olduğu anlaşmada, yükü bir yerden bir yere taşınması sorumluluğunu üstlenmelidir. Yük, uluslararası anlaşmalarda da tanımı yapılmış olmakla beraber genel olarak, taşınabilir her türlü eşyayı kapsar. Ancak bu bağlamda belirtmek gerekir ki insan, yük kavramı içine dahil edilemez. Yani yolcu taşınmaları, bu sözleşmelerin kapsamı dışındadır.¹⁸⁵

¹⁸⁵ Nil Merve Çelikbaş, "Navlun Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, c.1, s.3 (2012):190

4.1.2.2. Yükün,deniz yoluyla taşınması gerekir

Yük,kural olarak,bir limandan başka limana götürülmek üzere taşınır.Konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla,kapıdan kapıya ve limandan kapıya taşımaların ortaya çıkması,bu niteliği etkilemez.Bir taşımanın,navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesi için,mutlaka deniz taşıması içermesi gerekir.Karma nitelikli,multimodal taşımaların yapılması,navlun sözleşmesine engel değildir.Yani bir taşıma,deniz taşıması ağırlıklı olarak yapılıyor ve yanında ray taşıması gibi taşıma türü içeriyor ise navlun sözleşmesi kapsamında olacaktır.¹⁸⁶

4.1.2.3. Taşıma,gemi ile yapılmalıdır

Bu ifadeden anlaşılması gereken ilk ve önemli çıkarım,gemi dışında bir vasıta ile yükün taşınmış olması navlun sözleşmesi niteliğini etkilemez.Önemli olan taşımanın ağırlıklı olarak gemi ile yapılmış olmasıdır.

Y-TTK md.931’de gemi tanımına yer vermiştir.Buna göre ; tahsis edildiği amaç,suda hareket etmesini gerektiren / yüzme özelliği bulunan / pek küçük olmayan her araç / kendiliğinden hareket etme imkanı bulunmasa dahi gemi sayılır.

E-TTK’daki tekne yerine araç ibaresi , denizde hareket etme ifadesi yerine suda hareket etme ibaresinin tercih edilmesi,günümüz şartlarına uyum sağlamak adına yerinde olmuştur.Bu ifadelerden yola çıkarak,yüzen havuzların,mavnaların ve hatta hovercraftların dahi gemi sayılacağını söyleyebiliriz.¹⁸⁷

Bu konu hakkında bir diğer önemli husus,geminin,ticaret gemisi olamasıdır.Aynı maddenin 2.fikrasında ‘‘Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılсын ‘‘ticaret gemisi’’ sayılır.’’ İfadesiyle,hangi gemilerin ticaret gemisi sayılacağı düzenlenmiştir.Buna göre E-TTK’da yer alan ‘‘kazanç sağlama’’ teriminin ‘‘ekonomik menfaat sağlama’’ ifadesiyle değiştirilmesi yerinde olmuştur.Keza bu ifadeyle,menfi ve müspet menfaatler karşılanmıştır.¹⁸⁸

¹⁸⁶ age,191

¹⁸⁷ <https://app.e-uyar.com/gerekce/index/5eedc57f-94c3-4dd5-ab5a-7bebd4064875> [25.05.2024]

¹⁸⁸ age,[25.05.2024]

Ayrıca md.932’de , ticaret gemisinin,denize,sefere ve yüke elverişli olması gerektiği düzenlemesi,önceki bölümde açıklanan taşıyanın,gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ile uyumludur.

4.1.2.4. Taşıyan,yükün zilyetliğini kazanmış olmalıdır

Taşıyan,uluslararası düzenlemelerde de belirtildiği üzere özen ve dikkat yükümlülüğü ile bağlıdır.Ayrıca hakimiyet alanı boyunca sorumludur.Burada bahsedilen hakimiyet alanının belirlenebilmesi bakımından da, yükün zilyetliğini kazanma anıdır.

Yükün,taşıtan tarafından,sefere hazır halde teslim edilmesi ve istiflenmenin bitimiyle zilyetlik başlar.Taşıyan bu andan itibaren, vasıtasız zilyet olur.Kaptan ise zilyet yardımcısı olarak kabul edilir.¹⁸⁹

4.1.2.5. Taşıma,navlun karşılığı yapılmalıdır

Yukarıda tanımda da belirtildiği üzere,taşıyan,taşıma işini navlun karşılığında üstlenir.Bu bakımdan,ücretsiz yapılan taşımalar,navlun sözleşmesi kapsamına dahil edilmez.¹⁹⁰

4.1.3. Navlun Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Navlun sözleşmesi,taflara karşılıklı borçlar yükler.Bu bakımdan tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme niteliği taşır.Tarafların anlaşması bakımından, rızaya dayalı sözleşmedir.Edimlerin karşılıklı olarak yerine getirilmesi bakımından ise ivazlıdır; taşıyan yükü taşımayı taahhür eder ve bunun karşılığında taşıtandan (kural olarak) navlun alır.Yani Çelikbaş(2012,198)’ında belirttiği gibi,rızai,ivazlı ve tam iki tarafa borç yükleyen ve 3.kişi lehine yapılan bir sözleşmedir.

Çalışmanın önceki bölümünde ifade edildiği üzere navlun sözleşmesi,bir kiralama sözleşmesi değildir.Uluslararası düzenlemeler bakımından da geminin bir kısmının ya da tamamının özgülenmesi,bu sözleşmeyi kiralama sözleşmesi yapmaz.Çarter sözleşmesinin,birçok uluslararası anlaşma tarafından kapsam dışında bırakılmasının

¹⁸⁹ Elvin Kerime Silahtaroglu, ”Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi ’Yükleten’ “ Yüksek Lisans Tezi (İstanbul:Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2022) ;2

¹⁹⁰ Çelikbaş,age,192

bir sebebi de,içerisinde kiralamaya dair nitelik barındırmasıdır.Ancak navlun sözleşmesi hem Alman hukuk sisteminde hem de Türk hukuk sisteminde eser sözleşmesi (istisna sözleşmesi) niteliğindedir.¹⁹¹

4.1.4. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve Satış Sözleşmesi Niteliği

Navlun sözleşmesi,bir denizde eşya taşıma sözleşmesidir.Bir taşıma sözleşmesinin oluşabilmesi için de bir satış sözleşmesinin varlığı gerekir.Genelde yük sahibi ve alıcı arasında yapılan satış sözleşmesi sonucu,bu sözleşmenin bir gereği olarak satıcının,gerekli diğer sözleşmeleri yapması gerekir.Bunların başında da,satılan eşyanın ulaştırılması için taşıma sözleşmesi gelir.Eğer eşya deniz üzerinden taşınacak ise navlun sözleşmesi yapılır.

Satış hukukunda yeknesak bir uygulama oluşturulmasını amaçlayan Uluslararası Ticaret Ofisi (ICC),uluslararası ticarete ortaya çıkacak uyumsuzluklar bakımından ortak bir düzenleme getirmeyi hedeflemiş ve ilk olarak 1936 yılında INCOTERMS kurallarını çıkarmıştır.Bu terim ve kurallar,çalışmanın önceki bölümünde de çokca kullandığımız sorumluluk esaslarını belirlemede yardımcı olur.

4.1.4.1. Incoterms 2020

Incoterms 2020,daha önce de belirtildiği gibi Incoterms 2010'un revizyonu şeklindedir ve 1/1/2020 yılında yürürlüğe girmiştir.Incoterms 2020 değişiklikleri,daha açıklayıcı bir tasniflemeyle, dört bölüme ayrılmıştır.

Buna göre birinci grupta, "Departure" Grubu olarak başlıklandırılmış ve bu grup, EXW (Ex Works) terimini içermektedir.Bu terimin hükmü, malların satıcının işletme yerinden alıcıya teslim edilmesidir ; "Main Carriage Unpaid" Grubu,FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship) ve FOB (Free On Board) terimlerini içerir.Malların ana taşımanın ödendiği yere kadar teslim edilmesi söz konusudur; Main Carriage Paid" Grubu,CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid To), CFR (Cost and Freight) ve CIF (Cost, Insurance and Freight) terimlerini içerir.Ana taşımanın satıcı tarafından ödendiği terimlerdir ; "Arrival" Grubu,DAP

¹⁹¹ age,198

(Delivered At Place), DPU (Delivered At Place Unloaded) ve DDP (Delivered Duty Paid) terimlerini içerir. Malların varış yerine teslim edildiği terimlerdir.

Incoterms 2020 ve 2010 değişikliklerinin kısaca açıklanması gerekirse;

1. Teslimat Şartları: DAT (Delivered At Terminal) terimi kaldırılarak, DPU (Delivered at Place Unloaded) olarak değiştirilmiştir. DPU, malların boşaltılmasının satıcının sorumluluğunda olduğunu belirtir.

DAP (Delivered At Place) terimi korunmuştur.

2. Sigorta Yükümlülükleri: CIP (Carriage and Insurance Paid To) ve CIF (Cost, Insurance and Freight) terimlerinde, satıcının sigorta yükümlülüğü artırılmıştır. Satıcı, malların varış yerine kadar taşınması için gerekli olan en az %110 değerinde bir sigorta poliçesi sağlamakla yükümlüdür.

3. Riskin Geçişi: FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To), CIP, DAP, DPU ve DDP (Delivered Duty Paid) terimlerinde, risk satıcıdan alıcıya, malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesiyle geçmektedir.

4. Yükleme ve Boşaltma Sorumlulukları: EXW (Ex Works) ve FCA terimlerinde, alıcının yükleme sorumluluğu açıklığa kavuşturulmuştur.

DPU terimi, malların boşaltılmasının satıcının sorumluluğunda olduğunu belirtmektedir.

5. Dijitalleşme : Incoterms 2020, elektronik verilerin kullanımını, teslim belgelerinin dijital olarak iletilmesini ve dijital faturalamayla uyumlu hale getirilmiştir.

6. Alıcı ve Satıcının Sorumlulukları: Incoterms 2020, alıcı ve satıcının sorumlulukları konusunda daha net açıklamalar getirmiştir. Örneğin, FCA, CPT, CIP, DPU ve DDP terimlerinde satıcının ihracat gümrükleme sorumluluğu vurgulanmıştır.

7. Ambalajlama Sorumlulukları: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP terimlerinde, satıcının malların uygun şekilde ambalajlanmasından sorumlu olduğu belirtilmiştir.

8. Varış Yerini Belirleme: Incoterms 2020, varış yerinin daha net tanımlanması için "Named Place" ifadesini kullanmaktadır. Örneğin, CPT "Named Place of Destination" olarak ifade edilmektedir.

4.1.4.2. ExWorks Grubu (EXW-ticari işletmede teslim)

Bu satış türünde satıcı,yalnızca malın üretimiyle ve kendi işletmesinde hazır etmekle yükümlüdür.Diğer bütün sorumluluk alıcıya aittir.Şöyle ki,alıcı,satıcın işletmesine gider ve malları teslim alır.Taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapma sorumluluğu da kendisine aittir.Bu hükmün aksi kararlaştırılabilir.¹⁹²

Çalışmanın konusunu ilgilendiren husus ise alıcının,aksi kararlaştırılmadığı takdirde,taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapması ve bu doğrultuda hem taşıtan hem de yükleten sıfatlarını almasıdır.¹⁹³

4.1.4.3. Free Carrier (FCA-önceden belirlenmiş yerde taşıyıcıya teslim)

Alıcı tarafından, satıcının malı teslim edeceği taşıyan veya yardımcısı belirlenir.

Yükü, taşıyana ulaştırma sorumluluğu satıcıya aittir. Bir diğer anlatımla, yükün, gümrük ve ihracat işlemleri,satıcıya aittir. Alıcı ise, belirlenen yerden, yükü almak ve ulaşımından sorumludur.¹⁹⁴

Taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan taraf, alıcı olacağından; taşıtan ve gönderilen sıfatlarını, satıcı ise taşıyana yükü ulaştıran olması bakımından yükleten kavramlarını karşılar.¹⁹⁵Satıcı ilk taşıyıcıya yükü ulaştırmakla sorumluluktan kurtulur. Bunun yanında ambalajlama gibi sorumluluklar da satıcıya aittir.

4.1.4.4. Free Alongside Ship (FAS-gemi doğrultusunda masrafsız)

Satıcının sorumluluğu,sözleşmede belirtilmiş olan zamanda ve belirtilen yerdeki geminin yanına kadar mavnalarla getirir.Burada dikkat edilmesi gereken,satıcının, malları gemiye yüklemekle sorumlu olmadığı noktasıdır.Satıcı belirtilen sorumluluğu yerine getirdiği an,hasar ve masraflar,alıcıya geçer.Ayrıca bu satış türü yalnızca nehirve deniz taşımacılıklarında mümkündür.¹⁹⁶

¹⁹² Özge Meriç Demir, ‘‘Incoterms Taşıma Şekilleri’’ <https://tr.linkedin.com/pulse/incoterms-ta%C5%9Fima-%C5%9Fekilleri-%C3%B6zge-meri%C3%A7-demi%CC%87%C3%A7-demi%CC%87r> [25.05.2024]

¹⁹³ Süzel,age,109

¹⁹⁴ Demir,age [25.05.2024]

¹⁹⁵ Süzel,age,110

¹⁹⁶ Demir,age [25.05.2024]

4.1.4.5. Free on Board (gemi üzerinde masrafsız)

Bu satış türü, FAS satışa benzer. Ancak burada satıcı, yükü, geminin yanında bırakmakla sorumluluktan kurtulamaz. Yükü, gemiye yüklemekle mükelleftir. Bunun yanında ihracat işlemleri gibi gümrük muamelelerini de satıcı gerçekleştirir.

4.1.4.5.1. FAS ve FOB bakımından değerlendirme

Incoterms 2010'da FAS ve FOB satış şartları için A3(a) hükmüne eklenen ikinci cümle, satıcının taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğüne ilişkindir. Bu yeni düzenlemeye göre, alıcının talebi veya ticari uygulamanın bu yönde olması ve alıcının zamanında aksini bildirmemesi halinde, satıcı taşıma sözleşmesini kendi adına yapabilecektir. Bu durumda taşımanın riski ve masrafları alıcıya ait olacaktır. Hükmün gerekçesinde, F ile C satışlar arasındaki temel farkın varlığına rağmen, uygulamada satıcının taşıma sözleşmesini kurarak alıcıya ek hizmet sunduğu ve bu sayede her iki terimin birbirine yaklaştırıldığı belirtilmiştir. Özellikle düzenli hat taşımalarında, gemi seçimi önem arz etmediğinden, FOB satışlarda satıcının ek hizmet olarak taşıma sözleşmesini de kurduğu ifade edilmiştir (Süzel, 2013, 107).

İngiliz hukukunda, FOB satışların üç farklı türü kabul edilmektedir: "Straight FOB", "Classic FOB" ve "Extended FOB". "Extended FOB" de alıcının ek hizmetler talep ettiği, bunların arasında taşıma sözleşmesinin kurulmasının da yer aldığı açıklanmıştır. Böyle bir FOB satışta, satıcı ödediği veya ödeyeceği navlun için alıcı adına bağımsız bir navlun faturası düzenler. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesi satıcı tarafından kendi adına kurulur, satıcı alıcıyı temsil etmez (Süzel, 2013, 107).

Incoterms 2010 A3(a)'daki yeni düzenlemenin, İngiliz hukukundaki "extended FOB" yaklaşımı doğrultusunda yorumlanması uygun görülmektedir. Buna göre, FOB veya FAS satışlarda navlun sözleşmesinin tarafının belirlenmesi için yalnızca ticari terim kaydı yeterli olmayacaktır. Navlun faturasının kime düzenlendiği ve konişmentodaki "peşin ödenmiştir" kaydı gibi hususlar önem kazanacaktır. Satıcının taşıma sözleşmesini kendi adına kurması halinde, satıcı hem taşıyan hem de yükleten sıfatına sahip olurken, alıcı gönderilen sıfatını alacaktır. Bu durumda alıcı, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi gönderilen olacağından, konişmentonun alıcı-taşıyan ilişkisinde belirleyici olacağı sonucuna varılabilir.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Süzel, age, 107

4.1.4.6. Cost and Freight (CFR-mal bedeli ve navlun)

Satıcı,yükü,gemiye yüklemekle sorumludur.Bunun yanında navlun bedelini de satıcı,öder.Yük,gemiye yüklenip taşıyanın hakimiyetine bırakıldığında masraf ve hasar sorumluluğu alıcıya geçer.¹⁹⁸

Satıcı,hem yükleten hem de taşıtandır.Alıcı ise taşıma belgesi,bir kimseye devredilmediyse,gönderilen sıfatını alır.¹⁹⁹

4.1.4.7. Cost,Insurance,,Freight (CIF-mal bedeli,sigorta ve navlun)

CFR'den tek farkı,satıcıya sigorta yaptırma yükümlülüğü getirmesidir.Diğer açıklamalar aynıdır.

4.1.4.8. Carriage and Insurance Paid (CIP-sigorta dahil taşıma bedeli ödenmiş)

Satıcının yükümlülükleri şunlardır : navlun bedelini ödeme,sigorta yaptırma,taşıyana teslim , gümrük muamelelerini yapma,taşıma sözleşmesi yapma.²⁰⁰Bu bakımdan satıcı,hem yükleten hem de taşıtan sıfatlarını karşılar.Alıcı ise gönderilen taraf olur.

4.1.4.9. Carriage Paid to (CPT-taşıma ödenmiş)

Satıcı,navlun bedelini öder ; taşıyana teslim eder ; gümrük işlemlerini yapar; taşıyana teslim ettikten sonra hasar ve masraflar alıcıya geçer.Sigorta yükümlüsü olmaması bakımından CIP'ten ayrılır.Onun dışındaki açıklamalar CFR ile aynıdır.

4.1.4.10. Delivered Duty Paid (DDP-ödenmiş olarak teslim)

Satıcının en çok sorumluluğu bulunan satış türüdür. Balıçca satıcı,gümrük masraflarını karşılar,yükü gemiye yükler,boşaltma limanında alıcıya teslim eder,taşıma sözleşmesini yapar.Satıcı,kendi taşıma için kendi yardımcısını kullanırsa taşıyan sıfatı,fiili taşıyan olarak belirlenir.Her şekilde boşaltma limanında yükün alıcıya teslimine kadar,bütün hasar ve masraflar satıcıya aittir.Bu bakımdan satıcı,taşıtan ve yükleten sıfatlarını karşılar.Alıcı ise gönderilendir.

¹⁹⁸ Demir,age [25.05.2024]

¹⁹⁹ Süzel,age,109

²⁰⁰ Demir,age [25.05.2024]

4.1.4.11. Delivered at place unloaded - delivered at place (DPU-DAP-belirlenen yerdeteslim)

DDP için yapılan açıklamalar geçerlidir.

4.1.5. Navlun Sözleşmesinin Tarafları

Taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan, taşıtan , yükü taşıyana sefere hazır halde teslim etmekle yükümlü olan ve yük ilgilisi olan yükleten ; sözleşmenin asıl tarafı olmamakla beraber yük ilgilisi olan gönderilen; taşıyanın, anlaşmış olduğu ifa yardımcısı olan ve deniz üzerinde sefer gören, fiili taşıyandır.

Bu bakımdan sözleşmenin asıl tarafları, taşıtan ve taşıyandır. Yükleten, gönderilen ve fiili taşıyan yük ilgisidir. Çalışmanın önceki bölümünde bu kavramlara ilişkin detaylı açıklama yapıldığından bu başlık altında yapılmayacaktır. Bu başlık altında Y- TTK kapsamında taşıtan ve yükleten kavramlarının yanında hak ve borçları açıklanacaktır.

4.1.6. Taşıma Belgeleri

Bu başlık altında yapılacak açıklamalar, çalışmanın önceki bölümlerinde de işlendiğinden, yalnızca uluslararası anlaşmalar ve Y-TTK bakımından, tanımları yapılmakla sınırlı tutulacaktır.

4.1.6.1. Konşimento

Konşimento, denizde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından düzenlenen en temel belgedir. Uluslararası anlaşmaların hepsinde konşimento ve konşimentoda yer alması gereken kayıtlar düzenlenmiştir. Konşimento bakımından yapılabilecek en genel tanım, taşıma sözleşmesini ispat niteliğinde olan ve yük hakkında tanıtıcı bilgi ve işaretler içeren, kıymetli evrak niteliğinde belgedir.²⁰¹

Konşimento Sözleşmesi bakımından, taşıma sözleşmesini temsil eden belgedir. Bu belge, ilgili Konvansiyon'da md.3/3'te konşimentoda yer alması gereken kayıtlar yer almaktadır.²⁰²

²⁰¹ Türk Ticaret Kanunu (6102 S.K.), Resmi Gazete, 27846 (Şubat, 2011) ; 1228

²⁰² <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> [26.05.2024]

Hamburg Kuralları'nda ise md.1/6'da konşimentonun, taşıyan ve taşıtan (bu Sözleşme anamında shipper) arasında yapılan anlaşmayı ispat eden ve yükün,yüklendiğini ; teslim edildiğini gösteren belgedir.Konşimento,nama,emre veya hamile yazılı olarak düzenlenebilir.Konvansiyon'un 15.maddesinde ise konşimentoda bulunması gereken kayıtlar düzenlenmiştir.²⁰³

Rotterdam Kuralları'nda,md.1/14'te taşıma belgesi olarak,taşıyan ve taşıtan arasında yapılan sözleşmeyi ispatlayan ve yüklerin teslim alındığını kanıtlayan belge şeklinde tanımlanmıştır.²⁰⁴

Y-TTK bakımından ise,bir taşıma sözleşmesi yapıldığını,bu sözleşme çerçevesinde yüklerin teslim alındığını; yüklerin,gemiye yüklendiğini ve taşıyanın,konşimentonun ibrazı doğrultusunda yükleri teslim etme sorumluluğu olan,kıymetli evrak niteliğinde belgedir.²⁰⁵

Y-TTK çerçevesinde konşimento üçe ayrılır: Tesellüm konşimentosu, yükleme konşimentosu ve karma taşıma konşimentosu.

Tesellüm konşimentosu,yükün taşıyan tarafından teslim alındığını belirten ve yük,henüz gemiye yüklenmeden düzenlenen konşimentodur.Yükün,daha sonra hangi gemiye yüklendiği ve ne zaman yüklendiği konusunda şerh düşülmesi,bu konşimentoyu,yükleme konşimentosu haline getirir.²⁰⁶

Yükleme konşimentosu,yükün gemiye yüklenmesinden sonra düzenlenir.Bilinen en eski konşimento türüdür ve genellikle charter sözleşmelerinde kullanılır.²⁰⁷

Karma taşıma konşimentosu ise,taşımanın karma nitelikte olması durumunda düzenlenen ve tüm taşıma türlerini belirten konşimentodur.²⁰⁸

Ayrıca taşıtan ve gönderilen arasındaki ilişkilerde *Y-TTK* bakımından konşimentonun değil, taşıma sözleşmesinin hükümleri esas alınmalıdır.Çelikbaş(2012,216)'nın da belirttiği gibi ' ' Nitekim bu husus Yargıtay 11. HD.'nin 06.05.1999

²⁰³ Congar Law Ltd.,age [26.05.2024]

²⁰⁴ Deniz Ticaret Odası,age

²⁰⁵ Çelikbaş,age

²⁰⁶ Çelikbaş,age,202

²⁰⁷ age,202-205

²⁰⁸ age,202-205

tarihli 1998/8975 E. ve 1999/3722 K. sayılı kararında belirtilmiştir'. Buna göre, TTK m. 1110 uyarınca, taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkide konşimento hükümleri esas alınır. Ancak aynı maddenin son fıkrasına göre, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide navlun sözleşmesi hükümleri geçerlidir. Taşıtan aynı zamanda gönderilen ise, taraflar arasında hem navlun sözleşmesi hem de konşimento düzenlenmişse ve bunlarda çelişkili hükümler varsa, TTK m. 1118 kapsamında navlun sözleşmesi hükümleri esas alınmalıdır. Doktrinde de bu görüş hâkim olup, taşıtan-gönderilen konumundaki taraflar bakımından navlun sözleşmesinin ön plana çıktığı kabul edilmektedir.

4.1.6.2. Diğer taşıma belgeleri

Konşimento Sözleşmesi, konşimentodan farklı, aynı nitelikteki belgeler bakımından herhangi bir düzenleme içermemektedir.

Hamburg Sözleşmesi bakımından ise md.18 düzenlemesine göre konşimentodan farklı fakat aynı nitelikte (ispat yönünden) bir belgenin düzenlenebilmesi mümkün kılınmıştır.

Rotterdam Kuralları bakımından ise konu biraz daha ayrıntılıdır. Buna göre, md.1/14'te taşıma senedinin tanımı yapılmıştır. Taşıma senedi, taşıyanla taşıtanın aralarında bir taşıma sözleşmesi yaptığını ispatlayan belge olmakla beraber, taşıyanın yükü, teslim aldığı da belirtir. Ancak bunun yanında, cirosu kabil bir taşıma senedi düzenlenebileceği gibi, cirosu kabil olmayan bir taşıma senedi (nama yazılı) de düzenlenebilir. Burada önemli olan, yükün teslim alınabilmesi için, senedin iadesinin gerekli olup olmadığıdır. Ciro su kabil olmayan taşıma senedine örnek olarak, nama yazılı konşimento örnek verilebilir. Ayrıca bu Konvansiyon bakımından, cirosu kabil olan ya da olmayan elektronik taşıma kayıtları da, md.1/18'de yer alan koşulları sağlıyorsa, taşıma senedi olarak kabul edilir.

Y-TTK md.1242'de diğer taşıma senetleri yer almıştır. Bu anlamda, aynı işlevdeki senetler, taşıma senedi olarak nitelendirilir.

TÜRK HUKUKUNDA TAŞITAN VE YÜKLETENİN HAK VE BORÇLARI

5.1. Taşıtan ve Yükleten bakımından Y-TTK düzenlemeleri

Taşıtan ve yükleten kavramları, Y-TTK bakımından birbirinden ayrılmıştır. Buna göre taşıtan, taşıyanla denizde eşya taşıma sözleşmesi yapan kişidir. Yükleten ise yükü, taşıyana teslim etme sorumluluğu altına girendir. Bu başlık kapsamında da uluslararası sözleşmeler nezdince düzenlenen sorumluluk ve hakların Y-TTK bakımından açıklamaları yapılacaktır.

Belirtmek gerekir ki Y-TTK bakımından, Rotterdam Kuralları'ndan düzenlenmiş olan documentary shipper ifadesi yükletene, shipper ifadesi ise, taşıtana karşılık gelmektedir.

5.2. Taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı bakımından Y-TTK düzenlemeleri

Y-TTK bakımından bu hak, yükletene tanınmıştır. Buna göre taşıyan, yükletenin istediği kadar nüshada, taşıma senedi düzenlemekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere bu hak, yalnızca yükletene tanınmıştır.²⁰⁹

Bu noktada dikkat edilmesi gereken ise, taşıtanın taşıyanla, taşıma senedi düzenlenmeyeceği konusunda anlaşmasıdır. Böyle bir anlaşma olması durumunda taşıtan, yükletenin bu hakkını, taşıma sözleşmesinde aksi bir anlaşma ile kaldırabilir. Aksi görüşler olmasına rağmen, Y-TTK'nın esas aldığı Alman hukukundada benzer bir anlayış sergilenmektedir.²¹⁰

Özetle, yükleten, taşıyandan, istediği kadar nüshada yükleme konşimentosu düzenlenmesini isteme hakkına haizdir. Ancak taşıtan, taşıyanla yapacağı bir anlaşma ile, taşıma sözleşmesinde, konşimento düzenlenmeyeceği hususunda anlaşır, yükleten açısından da bu anlaşma geçerli olacaktır.

²⁰⁹ Türk Ticaret Kanunu (6102 S.K.), Resmi Gazete, 27846 (Şubat, 2011) ; 1228

²¹⁰ Süzel, age, 235-241

5.3. İdare hakkı bakımından Y-TTK düzenlemeleri

Y-TTK'da bu hak/yetkiye dair hüküm bulunmamaktadır. Ancak bazı hükümler beraber değerlendirildiğinde, bir sonuca ulaşmak mümkündür. Öncelikle bu hükümler, nama, emre ve hamile yazılı konşimentolar bakımından geçerlidir. Belirtmek gerekir ki, Y-TTK'nın buna dair hükümleri emredicidir. Çünkü, md.1243'te emredici hükümler düzenlenmiş ve bu kapsamda taşıtanın ve yükletenin sorumluluklarını kaldıran ya da azaltan kayıtların, geçersiz olacağı belirtilmiştir. Madde metninde 1228 ve 1242. maddede belirtilen sorumluluklar bakımından böyle bir hüküm getirildiğinden md.1232'de yükletenin talimatı bölümü de, kapsam dahilindedir. Sözün özü, bu hakka dair hükümler, emredici niteliktedir.²¹¹

Y-TTK md.1232, yükletenin talimatlarını düzenlemiştir. Buna göre idare etme hakkını kullanma yetkisine sahip olan tarafın belirlenmesi için, hem konşimentonun türü (nama, emre, hamile) hem de konşimentonun hamilinin kim olduğu önem taşır. İdare hakkı bu bakımdan, konşimento emre düzenlenmiş ise ; tüm nüshaların hamili, idare etme yetkisine sahip olan taraftır. Konşimentonun, gönderlinin emrine ya da sadece emre olarak düzenlenmesini isteme hakkı yükletene aittir. Bu durumda konşimento, salt emre yazılı düzenlenmesi durumunda, idare etme hakkını kullanma yetkisine sahip olan taraf, yükleten olacaktır. Çünkü, salt emre düzenlenen konşimentolar, yükletenin emrine düzenlendiği varsayılır. Yükletenin konşimentoya ya da tüm nüshalarına hamil olması durumunda, bu yetkiye haiz olduğu söylenebilir. Bir diğer ihtimal de konşimentonun, gönderilen emrine düzenlenmesidir. Konşimento, gönderilen emrine düzenlendiği takdirde ; hamilin, gönderilen olduğu kabul edilmelidir. Y-TTK md.1232/1'de, kaptanın, yükletenin talimatlarını yerine getirmekle yükümlü olmasının koşulu, tüm nüshaların kendisine iade edilmesi olarak belirtilmiştir. Bu durumda, gönderilen emrine düzenlenen konşimento, yükletenin elinde bulunuyor ise, idare hakkının sahibi, yine yükleten olacaktır. Bir sorumluluk da taşıyana yüklenmiştir : Konşimentonun zilyetliğine, bir 3.kişi sahipse (gönderilen ve yükleten dışında) , zilyetliği elinde bulunduran kişinin

²¹¹ age,245

yetkili ciranta olup olmadığını kontrol etmelidir. Aksi durumda, verilen talimatı yerine getiren taşıyan, taraflara ve yük ilgililerine karşı sorumlu olacaktır.²¹²

Konşimento nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Konşimentonun namaya da hamile düzenlenmesi durumunda, idare eden tarafın belirlenmesi bakımından, sorun ortaya çıkmaktadır. Yükletenin ve belge üzerinde adı yazan gönderilenin muvafakati olması durumunda, konşimento iade edilmese de yükün teslim edilebileceği düzenlenmiştir.²¹³ Ancak bu düzenleme yalnızca nama yazılı konşimentolar bakımından geçerli kabul edilmelidir ; keza hamile yazılı konşimentolar da gönderilen hanesi boş bırakılmaktadır. Nama yazılı konşimentolar bakımından da yükleten, tüm nüshalara sahip değilse ve yükletenin namına düzenlenmemişse, idare etme yetkisinin kime ait olduğu belirlenemeyecektir. Hamile yazılı konşimentolar bakımından idare etme yetkisine sahip olan taraf, tüm nüshaları elinde bulunduran kişidir.²¹⁴

Konşimento emre veya nama yazılı ise idare etme hakkının devri, tüm nüshaların devredilmesi halinde gerçekleşir. Ancak senet, gönderilenin emrine yazılmış ise konşimentonun zilyedi olan tarafın bu yetkiyi kullanabilmesi, gönderilen tarafından kendisine ciro edilmesine bağlıdır.²¹⁵

Y-TTK'ya göre idare etme hakkının kapsamı, yükün bir ara limandan ya da boşaltma limanından teslim alınabilmesini içerir. Rotterdam Kuralları'na göre kapsam, çok daha sınırlı tutulmuştur. Senet, gönderilenin emrine düzenlenmiş ve hamil, gönderilen olsa da yükleten, senedin tüm nüshalarının zilyediyse bu yetkiyi kullanabilir. Nitekim taşıyan, tüm nüshaların kendine iade edilmesi durumunda yükü, ara limanda ya da boşaltma limanında, kendine nüshaları iade edene teslim etmek zorundadır (Süzel, 2013, 249).

²¹² Süzel, **age**, 249

²¹³ Türk Ticaret Kanunu (6102 S.K.), Resmi Gazete, 27846 (Şubat, 2011) ; 1232

²¹⁴ Süzel, **age**, 245

²¹⁵ **age**, 245-246

5.4. Navlun borcu bakımından Y-TTK düzenlemeleri

6102 sayılı Y-TTK'nın 1200.maddesinde açıkça navlun borçlusunun taşıtan olduğu belirtilmiştir.Bu madde E-TTK'ya göre yeni bir maddedir.6102 sayılı Kanun'da bu ifadenin açıkça düzenlenmesinin sebebi ise navlun sözleşmesinden doğan hukuki ilişkilerin,öncelikle taşıtan ve taşıyan arasında olmasının amaçlanmasıdır.²¹⁶

Ancak konşimentoya konabilecek kayıtları düzenleyen md.1229 düzenlemesinde, bu kayıtlar arasında,navlun gönderilen tarafından ödenecekse buna dair kayıtları ve ödenecek miktara dair kayıt da yer almaktadır.İlgili madde,Hamburg Kuralları ile uyumlu bir düzenleme getirmek amacıyla düzenlenmiştir.Bu madde uyarınca,gönderilenin navlun ile borçlu olduğuna dair bir kayıt konşimentoda yer almıyor ise gönderilen,navlun ödemekle yükümlü değildir.Bunun aksi iyiniyetli 3.kişilere karşı dahi ispat edilemez.Ayrıca ilgili düzenlemenin lafzı gereği,peşin ödeme kaydının bulunması tek başına yeterli olmayacak ve ödenecek miktarın da kaydının bulunması gerekecektir.Ancak hükmün alındığı Hamburg Kuralları'da incelendiğinde ve hükmün amaca dayalı yorumu ile peşin ödeme kaydı bulunan konşimentolarda,Y-TTK md.1203'te düzenlenen "ödeme yükümlülüğünün doğması" başlığı altında yer alan koşulların gerçekleşmesi durumunda,gönderilen, navlunla sorumlu tutulabilecektir.²¹⁷

5.5. Yükleme-istifleme-boşaltma borcu bakımından Y-TTK düzenlemeleri

Öncelikle navlun sözleşmesinin ifası bakımından, sefere hazırlık-yükleme-sefer-boşaltma aşamaları karşımıza çıkar.Gemiyi sefere hazır hale getirme sorumluluğu,taşıyana aittir.Seferin yapılacağı gemiyi belirleme hakkı da kural olarak,taşıtana aittir.Taşıyan,taşıtanın açık muvafakati olmadan,yükü,belirlenen gemiden farklı bir gemiye yükleyemez.Bu açık hükme rağmen taşıyan,yükü başka bir gemiye yüklemişse,bundan doğacak zararlara katlanır.Meğer ki yükün,başka gemiye yüklenmese dahi zarara uğrayacağını ispat etsin.Ancak taşıyan ve taşıtan aralarındaki sözleşmeye "gemi ikame klozu" ekleyebilirler.Bu kloz,taşıyana gemi seçimi hakkı verir.²¹⁸

²¹⁶ <https://app.e-uyar.com/gerekce/index/2e136f49-cd0b-42e2-9551-e3872ced8cfc> [26.05.2024]

²¹⁷ Süzel,age,313

²¹⁸ Tuğba Nur Karateke,"Navlun Sözleşmesinin İfası Kapsamında Yükleme ve Boşaltma",Yüksek Lisans Tezi (Isparta : Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,2022); 38-44

Kanunun 1212.maddesinde taşıyanın seçimlik yetkisi düzenlenmiştir.Buna göre taşıyana,gemiye seçme hakkı verilmiş ise taşıyan,belirlenen gemi zıya olmuşsa yükü başka bir gemi ile taşıyabilir ya da yükü taşımak istemeyebilir ; ikinci halde navlun sözleşmesi sona erer.²¹⁹

Kırkambar sözleşmelerinde ise durum biraz daha farklıdır.Bu sözleşmeler genelde layner taşıma şeklinde gerçekleştiğinden,yükün taşınacağı gemi önem arz etmez; önemli olan,yükün hasarsız bir şekilde ulaştırılmasıdır.Bu sözleşme türünde gemiyi seçme hakkı,taşıyana aittir.Gemi ikame klozu bulunmasa da belirlenen geminin zıya olması halinde taşıyan,yükü başka bir gemi ile taşımak zorundadır.²²⁰

Gemiyi sefere hazır hale getirme sorumluluğu,gemiyi yüke elverişli hale getirme, sefere elverişli hale getirme ve denize elverişli hale getirmeyi kapsar.Bu sorumluluklar,taşıyana aittir.Ayrıca taşıyan yükün,yüklenme zamanı belirlenmiş ise,gemisini limanda bulundurmakla yükümlüdür.Eğer gemi,limanda bulunmuyor ise taşıyan,yaklaşma seferi başlatır.Yaklaşma seferi,gemiyi yükleme limanına doğru getirmek anlamına gelir.Navlun sözleşmesi,böyle bir durumda,yaklaşma seferinden itibaren başlar.Taşıyan,gemiyi yükleme limanına getiremeyecek ise taşıyan,sözleşmeyi feshedebilir,sözleşmenin ifasını ve gecikme tazminatını isteyebilir,ifadan vazgeçerek sözleşmenin yerine getirilmemesinden kaynaklanan zararlarının tazminini isteyebilir.²²¹

Yükleme aşaması bakımından, kural olarak taşıyan,yükü,taşıyana sefere hazır halde teslim etmekle yükümlüdür.Bu teslim ise kural olarak,geminin yanına kadar getirmekle gerçekleşir.Ancak çalışmanın yukarıda yapılan açıklamalarında da yer verildiği gibi,satış sözleşmesinin niteliğine göre de bu yükümlülük değişebilir.Ancak taşıyan,her halükarda yükün yüklenmesi,istiflenmesi ve boşaltılması aşamalarında dikkat ve özen yükümlülüğü altındadır.Uluslararası anlaşmalarda da belirtildiği gibi taraflar,sözleşmeye FIOST kaydı koyabilirler.Bu durumda Türk hukukunda benimsenen anlayış,bu kayıtların sorumluluk esaslarına ve sürelerine de etki edeceği yönünde olduğundan taraflar hakimiyetleri altındaki sürelerde oluşacak zararlardan

²¹⁹ Karateke,age,38-44

²²⁰ age,38-44

²²¹ age,38-44

sorumludurlar.²²²Taşıyan,FIOST kaydı bulunsa dahi bu aşamalarda gerekli özen ve dikkati göstermek zorundadır.

Bir diğer görüşe göre ise, ‘‘FIO (free in and out) kaydı bulunduğunda,yükün taşıyana teslimi borcu ve masrafları taşıtana ait olmakla beraber,yükün yüklenmesi borcu da taşıtana veya yükletene aittir.Yükün istiflenmesi borcu ise taşıyana ait olacaktır.FIOS kaydı bulunduğunda ise yükün taşıyana teslimi,yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması borçları taşıtana/yükletene ait olacaktır.FIOST kaydı bulunması durumundaysa tüm masraflar taşıtana yükletilecektir.’’²²³

Ayrıca taraflar bakımından ortaya çıkabilecek bir diğer sorumluluk, bekleme süresinde oluşan masrafların kime ait olacağıdır.Bekleme süresi geminin yükleme sırasında ve boşaltma sırasında,limanda geçirdiği süredir.Bu normal geçen süreye ‘‘starya’’ da denilmektedir.Taraflar,sözleşmede bu masraflardan kimin sorumlu olacağını belirleyebilirler.Starya süresinin başlaması,taşıyanın belirlenen limanda hazır olmasına , yükü almaya hazır olmasına ve hazırlık ihbarına başlamış olmasına bağlıdır.Bu üç koşulun da gerçekleşmesi gerekir.Hazırlık ihbarı,sayılan diğer iki koşulun gerçekleştiğinin sözleşme taraf ve ilgililerine bildirilmesidir.Yükleme aşaması için ihbar,taşıtana ; boşaltma aşamasında ise gönderilene yapılır.Starya süresini taraflar belirleyebilirler.Ancak böyle bir belirleme bulunmuyor ise kesintisizyapılan 24 saatlik çalışma sonrası ihtiyaç duyulacak süre starya süresidir.Bu süre,somut olaya göre hesaplanır.²²⁴

Sürastraya ise, yükleme süresinden fazla beklenen süredir. Taraflar, bu süreyi sözleşmede kararlaştırabilirler. Kararlaştırmamışlarsa bu süre 10 gündür.Bu süre geçtikten sonra herhangi bir bildirim yapılmadan sürastarya başlar.²²⁵

5.6. Doğru bilgi verme yükümlülüğü bakımından Y-TTK düzenlemeleri

Konşimentoda yer alacak kayıtlar md.1229’da yer almaktadır. Buna göre taşıyan konşimento düzenlerken,yüke dair bilgileri taşıtan ve yükletenden alır.Taşıtan ve yükletenin doğru bildirim yapma yükümlülüğü,md.1145 vd. düzenlenmiştir.Taşıtan ve yükleten,konşimentoda yer alacak kayıtlar hakkında taşıyana,doğru bilgi vermekle

²²² age,44-48

²²³ age,54

²²⁴ age,54-55

²²⁵ <https://app.e-uyar.com/maddelist/detay/0822b46b-91d5-4b32-bce2-f54c66754681> [26.05.2024]

yükümlüdürler. Bu yükümlülüğün gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan zararlara katlanırlar.²²⁶

Bu yükümlülük ilk olarak yükü kapsar. Yükün miktarı,ağırlığı,cinsi ve niteliği hakkında taşıyana doğru bilgi verilmesi zorunludur.Taşıtan ve yükleten taşınması caiz olmayan bir yük taşımak istiyorsa buna ilişkin ortaya çıkacak tüm zararlardan taşıyana karşı sorumludurlar.Taşıyanın bilgisi dahilinde yapılan taşımalar bakımından,taşıtan ve yükleten,3.kişilere karşı olan sorumluluklarından kurtulamazlar.²²⁷

Tehlikeli eşya hakkındaki hüküm ise md.1148'de düzenlenmiştir. Buna ilişkin düzenleme Alman hukuku ve 1924 Konşimento Sözleşmesi'ne uyumlu şekilde düzenlenmiştir. Buna göre kaptanın haberi olmadan,tehlikeli eşyayı gemiye yükleyen,taşıtan ve yükleten kusurları olmasa dahi,meydana gelecek zararlardan sorumludur.Kaptanın onayı doğrultusunda, bu yükleri gemiye yükleyen taşıtan ve yükleten,zararlardan sorumludurlar.Her iki halde de kaptan,tehlikeli eşya gemiye zarar verecek durumda ise derhal buna yönelik tedbir almalı ve yükten kurtulmalıdır.İkinci halde,taşıyan veya kaptanın zararlardan sorumlulukları bulunmaz.Tehlikeli eşya, Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenen ve ilgili mevzuattayer alan eşyadır.

5.7. Hak düşürücü Süre

5.7.1. Y-TTK bakımından hak düşürücü süre

Türk hukuku bakımından bu süreler md.1188'de düzenlenmiştir. Buna göre zarara uğrayan ilk olarak, eşyanın zıyayı/hasarı ve geç tesliminden doğacak zararlar bakımından; taşıyana karşı tazminat istemiyle yargı yoluna 1 yıl içinde başvurmalıdır.Bu süre,taşıyanın yükü,kısmen ya da tamamen teslim ettiği tarihten yada teslim edilmemişse teslim etmesi için belirlenen tarihten başlar.²²⁸

İkinci olarak, taşıyanın rücu davası için ek süre öngörülmüştür.Buna göre taşıyan,kendisine yöneltilen tazminat bedelini ödediği tarihten ya da taşıyana karşı

²²⁶ Türk Ticaret Kanunu (6102 S.K),Resmi Gazete,27846 (Şubat,2011) ; 1145 vd.

²²⁷ **age**,1145 vd.

²²⁸ Süzel,**age**,580

açılan davada,dava dilekçesinin kendine tebliğinden itibaren 90 gündür.Bu rücu istemi,taşıtan ya da yükletene karşı değildir.Taşıyanın,taşımada kullandığı alt taşıyan/fiili taşıyan/ifa yardımcılara karşıdır.Yani gönderilene karşı birlikte sorumlu olduğu kişilere karşı yönelteceği rücu istemi bakımından bu süre öngörülmüştür.Bunun sebebi hükmün alındığı Lahey-Visbu Kuralları'nın md.3/6 ile uyumlu olmasıdır.²²⁹

Taşıtan ve yükletenin sorumlu olduğu eylemler bakımından herhangi bir hak düşürücü süre öngörülmemiştir. Bu bakımdan md.1246 hükmü dikkate alınarak 1 yıllık zamanaşımı süresi uygulanmalıdır. Hükme göre,"navlun sözleşmesinden ya da konşimentodan doğan istemler 1 yıllık zamanaşımı süresine tabidir" (Süzel,2013,581).

5.7.2. Konşimento Sözleşmesi bakımından hak düşürücü süre

Taşıtan ve yükletene karşı istemler bakımından herhangi bir hak düşürücü süre öngörülmemiştir.

5.7.3. Hamburg Kuralları bakımından hak düşürücü süre

İşbu Konvansiyon kapsamında doğan her türlü uyuşmazlık 2 yıllık hak düşürücü süreye tabidir.Hükümde, taşıyan ya da shipper ayrımı yapılmadığından,her ikisinin sorumluluğu da 2 yıllık hak düşürücü süreye bağlanmıştır.²³⁰

5.7.4. Rotterdam Kuralları bakımından hak düşürücü süre

Bu Konvansiyon da Hamburg Kuralları ile benzer bir hüküm öngörmüş ve taşıtan ile belge üzerindeki taşıtanın sorumluluk sürelerini 2 yıllık hak düşürücü süreye bağlamıştır.Bu süreninbaşlangıcı,yükün kısmen ya da tamamen tesliminden yahut teslim edilmesi gereken tarihten başlar.

²²⁹ age,580

²³⁰ Süzel,age,578

SONUÇ

Bu çalışma kapsamında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

- 1- Deniz ticareti, insanlık tarihinin çok eski zamanlarında dahi hammadde ihtiyacı ve birçok ihtiyacın karşılanabilmesi bakımından kullanılmıştır. Hammurabi Kanunları, Eşnunna Kanunları gibi,hükümdarların çıkarmış oldukları kanunlar çerçevesinde düzenlenmiştir.En büyük gelişim ise Roma Döneminde gerçekleşmiş ve Rodosluların Denizcilik Yasası ile bölgede yeknesak bir uygulama oluşturulması amaçlanmıştır.Orta çağa gelindiğindeyse Kuzey Avrupa uygulamaları, birçok yenilik getirmiştir.Sorumluluk esaslarını değiştiren Oleron Yasası, bu bakımdan önemlidir.Consolate del Mare'de bu dönem bakımından önemli yasalardandır.
- 2- Deniz ticaretinde bazı prensiplerin oluşturulması ve ortaya konması, yine Orta çağ döneminde olmuştur. Buna göre ilk prensipleri Hugo de Groot,"Mare Liberium" adlı eserinde ele almıştır. Deniz serbestisi ve denizlerde özgür ticareti ele alan bu eser,deniz ticaretinin gelişmesi bakımından son derece önemlidir.
- 3- Tarihsel süreç içinde değişen ve gelişen deniz ticareti hukuku, bazı temel prensipler kazanmıştır. Bunlardan ilki Hammurabi Kanunları, Rodosluların Denizcilik Yasası ve Donanmanın İdamesi Yasası ile prensipleştirilen, gemilerin güvenliği ve işletmesidir.
İkinci olarak, deniz ticaretinin yaygınlaşmasıyla ortaya çıkan deniz kirliliği ile mücadele etmek adına benimsenilmiş olan deniz kirliliği ve çevre koruma prensibidir. Bu prensibin benimsenmesinde etkili olan olay ise, Torrey Canyon isimli petrol tankerinin İngiltere'de batmasıdır.
Üçüncü olarak, sorumluluk ve sigorta, deniz ticareti uygulamalarında çok önemlidir. Seferin yapısı ve geminin taşıdığı yük de göz önüne alınarak oluşturulan rizikolara göre farklı sigorta türleri zaman içerisinde uygulanmıştır.
Dördüncü olarak, Mare Liberium ile ortaya çıkan deniz serbestisi prensibi Cenevre Antlaşması ile yasalaştırılmış ve UNCLOS md.90 vd. düzenlenmiştir. Denizlerde etkin ve sürdürülebilir ticaret yapılabilmesi bakımından, denizlerin serbestisi ve serbest ticaret prensibi çok önemlidir.
Beşinci ve son olarak da deniz ticaretinin uluslararası karakteri

niteliği olmasına dikkat çekilmiştir. Bu bakımdan deniz ticareti, eski çağlarda, daha çok iç su taşımacılıklarını kapsarken Orta çağdan itibaren devletler arası ticaret niteliği kazanmıştır.

- 4- Bu çalışma çerçevesinde, uluslararası denizde eşya taşıma sözleşmeleri incelenmiştir. Bu bakımdan ilk önemli konvansiyon olarak da, 1924 Lahey Kuralları (Konşimento Sözleşmesi) açıklanmıştır. Buna göre 1924 Konşimento Kuralları,1921 ve 1922 yıllarında yapılan hazırlık çalışmaları sonrası,1924 yılında, Brüksel’de kabul edilmiştir. Türkiye’nin de tarafı olduğu bu Sözleşme,gelişen ticaret hayatına ayak uydurmamış ve kapsamı bakımından dar bir uygulama alanına sahip olduğundan,yeni bir düzenleme yapılması gereği ortaya çıkmıştır.1968 yılında kabul edilen Lahey-Visby Kuralları,1924 tarihli Sözleşme’nin tadili niteliğinde olsa da,ona göre daha kapsamlı bir uygulama alanı benimsemiş ve dönemin koşullarına uyumlu olması bakımından,kabul görmüştür.1924 Konşimento Sözleşmesi’ne göre çok büyük değişiklikler getirememiş olmasına rağmen,sorumluluk sınırlarının belirlenmesi açısından yeni bir anlayışın kabul edilmesini sağlamıştır.Bu Anlaşmaları takiben 1978 yılında Hamburg Kuralları,1979 yılında ÖÇH Protokolü ve daha sonrasında 23 Eylül 2009’da Rotterdam Kuralları kabul edilmiştir.
- 5- Uluslararası Sözleşmeler’in uygulama alanlarının incelendiği çalışmanın neticesinde, Konşimento Sözleşmesi’nin,kural olarak charter sözleşmelerine uygulanmayacağını söyleyebiliriz.Bu konudaki istisna,konşimentonun devredilmesi ve konşimentonun,taşıyanla hamil arasındaki hukuki uyumsuzluklar bakımından düzenleyici olmasıdır.Yük, gemiye yüklenmeye başlanmış ancak henüz yükleme tamamlanmadan zarar görmüş ise Konşimento sözleşmesinin uygulanıp uygulanmayacağı belirlenemezken Rotterdam Kuralları,uygulama alanını genişletmiş olduğundan,uygulanabilir.
- 6- Konşimento Sözleşmesi, yalnızca konşimento düzenlenen ticari ilişkilere uygulanabilecektir. Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları ise bu kapsamı genişleterek,farklı taşıma senetlerini de sözleşme içerisinde tanımlamış ve kabul etmiştir.Bu bakımdan Hamburg Kuralları’nda deniz irsaliyesi de taşıma senedi olarak düzenlenebilir. Rotterdam Kuralları ise devredilebilir/devredilemez taşıma senetleri ve devredilebilir/devredilemez elektronik taşıma kayıtlarına da uygulanır.

- 7- Rotterdam Kuralları, genelde layner taşımacılık da uygulansa da,karma taşıma içeren denizde eşya taşıma sözleşmelerine de uygulanır.Bu kural Konşimento Sözleşmesi bakımından öngörülmemiştir.Bu bakımdan karma taşıma içeren sözleşmeler,Hamburg Kuralları bakımından da kapsam alanına dahil edilmiştir.
- 8- Konşimento Sözleşmesi'nde taşıtan ve yükleten kavramları bakımından,"shipper" terimi kullanılmıştır. Bu terimin tanımı da ayrıca yapılmamış ve taşıyanla, taşıma sözleşmesi yapan taraf olarak,taşıyan sıfatının tanımı yapılırken yer almıştır.Bu Konvansiyon bakımından shipper,hem taşıtanı hem de yükleteni karşılamaktadır.Hamburg Kurallarında da taşıtan ve yükleten ayrı ayrı düzenlenmemiş ve shipper terimiyle yetinilmiştir.Bu bakımdan Hamburg Kuralların'da da shipper terimi,hem taşıtanı hem de yükleteni karşılamaktadır.Bu iki Konvansiyon bakımından nitelendirme,ülkelerin iç hukuk düzenlerine göre ve kanunlar ihtilafı kurallarınca "lex fori" ye göre belirlenecektir.Rotterdam Kuralları,diğer iki anlaşmadan farklı olarak,documentary shipper terimini getirmiştir.Shipper terimi ise açıklanmış ve taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan taraf olarak ifade edilmiştir.Bu bakımdan Türk hukuk sistemindeki taşıtan sıfatını karşılamaktadır.Documentary shipper ise,belge üzerindeki taşıtan olmakla beraber,yükü taşıyana teslim eden olarak da ifade edildiğinden yükleten kavramına yakındır; ancak yükleten kavramını tam olarak karşılamamaktadır.Çünkü yükü,taşıyana teslim etmek,bu sıfatın kazanılması için yeterli olmayıp aynı zamanda, belge üzerinde de shipper hanesinde bulunulması ile kazanılır.Türk hukukunda taşıtan ve yükleten kavramları birbirinden ayrılmıştır.Taşıyana yükü teslim etmek ile yükleten sıfatı Türk hukuk sisteminde belirlenen anlayışa göre kazanılır.Ancak Alman hukuk sisteminde bu yeterli görülmemiştir ve belge üzerinde de yükleten olarak gösterilmesi şartı aranmaktadır.
- 9- Taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkı Konşimento Sözleşmesi bakımından "shipper" sıfatını karşılayan verilmiştir. Keza Hamburg Kurallarında da aynı anlayış korunmuştur. Taşıyana yükü teslim eden mi bu hakka sahiptir,yoksa taşıyanla sözleşme ilişkisini kuran taraf mı ? Bunun cevabı belirsiz olmakla beraber,taşıyana yük hakkında gerekli bilgi ver bildirimleri yapmakla yükümlü olan tarafın,bu hakka sahip olacağı,mantıklı

olan görüştür. Rotterdam Kuralları'nda bu hak, açıkça taşıtana verilmiştir.Taşıyanla sözleşme ilişkisini kuran taraf,taşıma senedi düzenlenmesini isteme hakkına sahip olmaktadır.Documentary shipper ise,ancak taşıtanın açık yetkilendirmesiyle bu hakkın sahibi olabilir.Türk hukuku bakımından da bu hak,taşıtana aittir.

10- Yük üzerinde idare etme hakkı Rotterdam Kuralları ile benimsenmiş olan bir haktır ve aynı zamanda bir yetkidir.İdare etme hakkını kullanma yetkisine sahip olan taraf,devredilebilir taşıma senetleri bakımından taşıma belgesinin hamili ,devredilemez taşıma senetleri bakımından da taşıtana tanınmıştır.Türk hukukunda ise bu hak,yükletene aittir.

11- Navlun, taşıma sözleşmesinde, taşımaya karşılık verilecek ücret anlamına gelir.Navlun borcu ise kural olarak,taşıtana aittir.Konşimento üzerine konulacak bir kayıt ile bu borç gönderilene yükletilebilse de peşin ödeme kaydı veya benzeri bir kayıt konulmayan sözleşmeler bakımından iyiniyetli gönderilen sorumlu tutulamaz.Türk hukundaki bu anlayış da Hamburg Kuralları'ndan alınmıştır.Ancak charter sözleşmesine,taşıma belgesinde bir atıf yapılıyor ise,bu doğrultuda gönderilenin sorumluluğuna gidilebilecektir.

12- Navlun sözleşmesinin ifası kapsamında, yükleme-istifleme ve boşaltma bakımından, uluslararası anlaşmalara bakıldığında,ilk olarak Konşimento Sözleşmesi'nde böyle bir düzenlemeye yer verilmediği söylenebilir.Ancak bu noktada,tutanaklar incelendiğinde shipper ya da gönderilenin,yardımcılarından kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmayacakları belirlenmiştir.Satış sözleşmesinin türü de önemli olmakla beraber kural olarak,geminin yanına yükü getirme borcu,taşıtana aittir.Bu çerçevede FIO,FIOS ve FIOST kayıtları da sorumluluk sürelerini belirlemede önem taşır.Türk hukukunda, taraflar,üstlenmiş oldukları hakimiyet alanları süresince meydana gelen zararlardan sorumludurlar.Ayrıca yükleme süresinde ortaya çıkan masraflar bakımından taraflar,sözleşmede starya ücreti kararlaştırabilirler.Kararlaştırılmadıysa,yükleme aşamasında bekleme süresine ilişkin masraflara yönelik taşıtan,boşaltma aşamasındaki bekleme süresine ilişkin masrafları da gönderilen karşılar.Taşıyan,her ne kadar sorumluluk devri olmuşsa da dikkat ve özen yükümlülüğünü,her aşamada gözetmelidir.

- 13- Taşıtan, yükü, taşıyana sefere hazır halde teslim etme borcu altındadır. Bu borç,sefere elverişlilik,denize elverişlilik ve yüke elverişlilik olarak,üç şekildedir.Somut olaya göre değerlendirilmesi gereken bu borç kapsamında yükün,sefere dayanıklı ve hazır halde teslim edilmesi gerektiği,yeknesak olan bir uygulamadır.
- 14- Uluslararası anlaşmalarda ve Türk hukukunda, konşimentoda yer alması gereken kayıtlar düzenlenmiştir. Bu kayıtlar için doğru bildirim yapma yükümlülüğü de taşıyana aittir. Taşıtan ya da ‘‘shipper’’ bu bağlamda kusursuz sorumluluk esaslarına tabidir. Konşimento Sözleşmesi’nde yük hakkındaki kayıtlar,miktar,ağırlık,parça sayısı ile sınırlı tutulmuştur.Ancak bu sözleşme anlamında, sayılanlardan herhangi biri ifadesi kullanılmış, ancak düzenlemenin amacı bu doğrultuda olmadığından,hepsi hakkında bilgi verilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.Hamburg Kuralları’nda,Konşimento Sözleşmesi’nde yapılan hata düzeltilmiş ve ‘‘hepsi’’ ifadesi kabul edilmiştir.
- 15- Uluslararası anlaşmalar ve Türk hukuk sisteminde, taşıyan, doğruluğundan emin olmadığı veya şüphe duyduğu yahu kontrol etme imkanına sahip olmadığı yüklere dair kayıtlar bakımından,çekince koyma hakkına sahiptir.Hatta Konşimento Sözleşmesi bakımından,böyle kayıtlara konşimentoda,yer vermeyebileceği düzenlenmiştir.
- 16- Son olarak hak düşürücü sürelerin Türk hukuku ve Konşimento Sözleşmesi bakımından 1 yıllık süre ile düzenlendiği, taşıyanın rücu isteminin süresinin, kendi yardımcılara yönelik düzenlendiği ve bu sürelerin taşıyana karşı tazminatlar bakımından olduğu,taşıtan ve yükletenin sorumlulukları bakımından ise 2 yıllık zamanaşımı süresinin varlığı,Rotterdam ve Hamburg Kuralları’nda ise sözleşme ilgililerine karşı 2 yıllık istem hakkının bulunduğu ve bu sürenin hak düşürücü süre olduğu sonuçlarına varılmıştı.

KAYNAKÇA

Arda, Z. Ayça Türkantos, **Müşterek Avaryada Son Gelişmeler**. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, (2007)

Ateş, Ebru, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi**. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (2006)

Berlingieri, Francesco, **The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules**. Antwerpen: CMI, (1997)

Birsel, Cemil, "Milletler Arası Hava Hukuku", (1948)

Doğrusöz, Bumin, Öznur Onat, ve Funda Tunçel Töralp,2011 **Gerekeç, Karşılaştırmalı Maddeler, Komisyon Raporları, Önergeler ve Karşılaştırmalı Tabloları ile Türk Ticaret Kanunu**. C. 3. Ankara: TOBB, .

Hepgülerler, Ezgi, "**Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme, İstif, Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumlulukları**". Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (2010)

Karateke, Tuğba Nur ,"**Navlun Sözleşmesinin İfası Kapsamında Yükleme ve Boşaltma**". Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (2022)

Kaner, Deniz İnci , **Deniz Ticareti Hukuku I-II**. 3. bs. İstanbul, 2020
Kuran,Selami ,**Uluslararası Deniz Hukuku**,bs.7,İstanbul,Beta Basım Yayın, (2021)

Misili, Sinan. "**Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi**". Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 18, s. 1 (2014)

Mccorquodale, Robert ve Dixon, Martin. **Cases & Materials on International Law**. 5th Edition. Oxford: Oxford University Press (2003).(Aktatan : Misili, Sinan. "Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrakluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi". Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 18, s. 1, 2014)

Churchill, R.R. ve Lowe, A.V.. **The Law of the Sea**. 3rd Edition. Manchester: Manchester University Press. (1999) (Aktaran: Misili, Sinan. "Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrakluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi". **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** 18, s. 1 ,2014)

Özman, Aydoğan. **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**. (İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları), (1984)

Pazarcı, Hüseyin. "**Uluslararası Hukuk**" (2005).

Şanlıer, Şengül. "York-Anvers Kuralları (2004-2016) ve Türk Ticaret Kanunu'nda Müşterek Avarya". **III. Adli Bilimler ve Hukuk Kongresi, 30 Kasım-2 Aralık 2018**. Ankara: İktisadi Kalkınma ve Sosyal Araştırmalar Derneği, (2018)

Silahtaroglu, Elvin Kerime. "**Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi 'Yükleten'**". Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (2022)

Selden, J. , **Mare Clausum seu de Dominio Maris** [Kapalı Deniz veya Denizlerin Egemenliği]. London. (1635)

Süzel, Cüneyt, **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları Hakları, Borçları ve Sorumlulukları**. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (2013).

Şengül, Çelikbaş Nil Merve. "Navlun Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki". **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi** ,c.1, s. 3 (2012)

Uluğ, İlkur Cicim. "Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi'ne Göre Navlun Sözleşmeleri".
CEDRUS The Journal of MCRI , CEDRUS IV (2016)

Yorulmaz, Özlem. "**Denizde Eşya Taşıma Sözleşmeleri ve Taşıtan-Yükleten Kavramları**". İstanbul: XYZ Yayınevi, 2009.

Kanunlar :

Türk Ticaret Kanunu,6012,**Resmi Gazete**, (2011)

Türk Ticaret Kanunu,6762,**Resmi Gazete**, (1956)

İnternet Kaynakları :

<https://app.e-uyar.com/maddelist/detay/0822b46b-91d5-4b32-bce2-f54c66754681>

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

<https://tr.linkedin.com/pulse/incoterms-ta%C5%9Fima-%C5%9Fekilleri-%C3%B6zge-meri%CC%87%C3%A7-demi%CC%87r>

<https://tr.linkedin.com/pulse/hamburg-kurallari-deniz-yoluyla-e%C5%9Fya-ta%C5%9Fimasina-ili%C5%9Fkin-b%C3%BCrosu>

<https://www.lutz.com.tr/mevzuat>

<https://www.verginet.net/dtt/1/Deniz-Tasimaciliginda-Navlun-Mukavelesi.aspx#:~:text=Navlun%20s%C3%B6zle%C5%9Fmelerinde%20y%C3%BCk%20sahibine%20ta%C5%9F%C4%B1may%C4%B1,k%C4%B1rkambar%E2%80%9D%20s%C3%B6zle%C5%9Fmeleride%20olarak%20ikiye%20ayr%C4%B1%C4%B1r.>

[https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi-turleri-ve-denizyolu-tasimaciliginda-yer-alan-unsurlar/#:~:text=D%C3%BCzenli%20\(Liner\)%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1k%20](https://www.esalco.com/denizyolu-tasimaciligi-turleri-ve-denizyolu-tasimaciliginda-yer-alan-unsurlar/#:~:text=D%C3%BCzenli%20(Liner)%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1k%20)

3A%20Bu,aktarma%20limanlar%C4%B1%20%C3%B6nceden%20belirlenmi%C5%
9F%20durumda d%C4%B1r

<https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/129/397>

EKLER

EK-1 İntihal Raporu

ORJİNALLİK RAPORU

%9

BENZERLİK ENDEKSİ

%8

İNTERNET KAYNAKLARI

%4

YAYINLAR

%3

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	acikbilim.yok.gov.tr İnternet Kaynağı	%2
2	lothed.org İnternet Kaynağı	%1
3	dergipark.org.tr İnternet Kaynağı	<%1
4	www.istanbulbarosu.org.tr İnternet Kaynağı	<%1
5	docs.neu.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
6	acikerisim.akdeniz.edu.tr İnternet Kaynağı	<%1
7	www.turkishgreek.org İnternet Kaynağı	<%1
8	www.researchgate.net İnternet Kaynağı	<%1
9	ktpsunucu.anayasa.gov.tr İnternet Kaynağı	<%1

10	Submitted to Beykent Universitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
11	forum.esnaf.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
12	1d89097f-9d02-4a53-bbe8-961b97c7793d.filesusr.com İnternet Kaynağı	<% 1
13	es.scribd.com İnternet Kaynağı	<% 1
14	avesis.erdogan.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
15	www.lawinsider.com İnternet Kaynağı	<% 1
16	tez.sdu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
17	www.dspace.yildiz.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
18	Submitted to Yakın Doğu Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
19	kilinlaw.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
20	www.denizhaber.com İnternet Kaynağı	<% 1
21	Submitted to Uludag University	

22	Öğrenci Ödevi	<% 1
23	sansenel.com İnternet Kaynağı	<% 1
24	jms.artuklu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
25	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	<% 1
26	tbdhukuk.com İnternet Kaynağı	<% 1
27	acikerisim.ticaret.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
28	webftp.gazi.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
29	aof.sorular.net İnternet Kaynağı	<% 1
30	Submitted to University of Portsmouth Öğrenci Ödevi	<% 1
31	katalog.ticaret.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
	Dalbeyler, Sevi Ceren. "Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Demuraj ve Hukuki Sorunlar", Marmara Üniversitesi (Turkey), 2023 Yayın	<% 1

32	de.wikipedia.org İnternet Kaynağı	<% 1
33	openaccess.cag.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
34	Siegfried Häberle. "Handbuch der Außenhandelsfinanzierung", Walter de Gruyter GmbH, 2002 Yayın	<% 1
35	kupdf.net İnternet Kaynağı	<% 1
36	nek.istanbul.edu.tr:4444 İnternet Kaynağı	<% 1
37	www.intranslaw.com İnternet Kaynağı	<% 1
38	de.slideshare.net İnternet Kaynağı	<% 1
39	Cumalioğlu, Emre. "Kirkambar sözleşmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024 Yayın	<% 1
40	Kama, Arteekoh. "Diş Ticaret İsemlerinin Uluslararası Muhasebe ve Finansal Raporlama Standartlarına Göre Muhasebeleştirilmesi", Necmettin Erbakan University (Turkey), 2024 Yayın	<% 1
41	www.gozetim.com İnternet Kaynağı	<% 1

42	www.sagunnak.com İnternet Kaynağı	<% 1
43	3fcampus.tau.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
44	Aydin, Hasret Yagmur. "Gelismis ulkelerin Kalkinma Surecinde Uyguladiklari Dis Ticaret Politikalari: Guney Kore ve Turkiye Karsilastirmasi", Marmara Universitesi (Turkey), 2022 Yayın	<% 1
45	polen.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
46	vdocuments.site İnternet Kaynağı	<% 1
47	Submitted to Bahcesehir University Öğrenci Ödevi	<% 1
48	Kava, Oğuzhan. "Incoterms 2020 ile Getirilen Değişiklikler ve bu Değişikliklerin çeşitli Vakalar üzerinde Değerlendirilmesi", Dokuz Eylul Universitesi (Turkey), 2024 Yayın	<% 1
49	aycanhukuk.com İnternet Kaynağı	<% 1
50	dl4a.org İnternet Kaynağı	<% 1

51	slidetodoc.com İnternet Kaynağı	<% 1
52	Tugrul, Saim. "Turkiye'De Laik Hukuk Sisteminin kurulusu.", Marmara Universitesi (Turkey), 2021 Yayın	<% 1
53	Submitted to Yeditepe University Öğrenci Ödevi	<% 1
54	openaccess.izu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
55	www.albatroslaw.com İnternet Kaynağı	<% 1
56	www.international-arbitration-attorney.com İnternet Kaynağı	<% 1
57	docplayer.nl İnternet Kaynağı	<% 1
58	www.lu.se İnternet Kaynağı	<% 1
59	archive.org İnternet Kaynağı	<% 1
60	dargeb.com İnternet Kaynağı	<% 1
61	www.comitemaritime.org İnternet Kaynağı	<% 1

62	www.turkiyehukuk.org İnternet Kaynağı	<% 1
63	Çelik, Ozan. "Uluslararası Ticaret Açısından Akıllı Liman Konseptinin Değerlendirilmesi", Marmara Üniversitesi (Turkey), 2023 Yayın	<% 1
64	Engür, Seçil Nergiz Karaman. "Türkiye'nin Münhasır Ekonomik Bölgesindeki Balıkçılık Hakları", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024 Yayın	<% 1
65	es.slideshare.net İnternet Kaynağı	<% 1
66	idoc.pub İnternet Kaynağı	<% 1
67	kitla.re.kr İnternet Kaynağı	<% 1
68	search.trdizin.gov.tr İnternet Kaynağı	<% 1
69	Atik, Oğuz. "Gemi Kurtarma - Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024 Yayın	<% 1
70	Bayık, Miray Elif. "Eşyaya bağlı haklar ve borçlar", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024	<% 1

Yayın

71

Değirmenci, Nil Kula. "Çoklu taşıma işleticisi olarak taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluklarına ve sorumluluk sigortası himayesine ilişkin bir inceleme", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024

<% 1

Yayın

72

Sadegönül, İrem. "CMR Konvansiyonu Uyarınca Taşıyıcının Yükün Kayıp Veya Hasarından Sorumlu Olmadığı Haller", Dokuz Eylül Üniversitesi (Turkey), 2024

<% 1

Yayın

73

acikerisim.akdeniz.edu.tr:8080

İnternet Kaynağı

<% 1

74

acikerisim.deu.edu.tr

İnternet Kaynağı

<% 1

75

base.garant.ru

İnternet Kaynağı

<% 1

76

slideplayer.biz.tr

İnternet Kaynağı

<% 1

77

Canca, Hakan Selim. "Denizde Islenen Suclar.", Marmara Üniversitesi (Turkey), 2021

<% 1

Yayın

78

DAŞTAN, Abdulkerim and EROL, Sercan. "Türk gemi inşa sanayi işletmelerinde muhasebe

<% 1

Özgeçmiş

Kişisel Bilgiler: Bora Tezgör

Lisans Eğitimi: Girne Amerikan Üniversitesi

Yüksek Lisans Eğitimi: Yakın Doğu Üniversitesi

Çalışma Durumu: Stajyer Avukat

Dil: İngilizce (orta-üst)

Çalıştığı Yerler (KKTC):Lipa Danışmanlık-İçişleri Bakanlığı, KK TOK

