

NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN GEMİYE YÜK VERİLMEMESİ NEDENİYLE SONA ERMESİ

Av. Muhittin Doğrucu*

I – NAVLUN SÖZLEŞMESİ

1- Navlun ve Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesi, bir tarafında taşıyanın diğer tarafında da taşıtanın bulunduğu, taşıyanın denizyoluyla (gemiyle) eşya (yük) taşımayı, buna karşılık taşıtanın da bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmelerdir.¹

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) navlun sözleşmesi tanımlanmamıştır. Ancak, "Deniz Ticareti" olarak ayrılmış bulunan 4. Kitabının "Deniz Ticaret Mukaveleleri" başlıklı 4. faslının, birinci kısmında "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri" başlığıyla 1016 – 1118. maddelerde düzenlenmiştir. Bu düzenlemede navlun sözleşmesi unsurları sayılmak suretiyle ve ayrıca tanımlanmamış, "Mukavele Nevileri" alt başlığı altında yer alan 1016. maddenin içinde navlun sözleşmesinin tanımı ve başlıca iki çeşidine yer verilmiştir. Buna göre eğer taşıyan, geminin tamamını veya bir cüz'ünü veya belli bir yerini taşıtana tahsis etmek suretiyle deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunmuşsa "**Çarter Sözleşmesi**", eğer geminin tamamını veya herhangi bir yerini tahsis etmeksizin, sadece deniz yoluyla parça mal olan muayyen bir eşyayı taşımayı taahhüt etmişse "**Kirkambar Sözleşmesi**" söz konusu olur. TTK da düzenlenmiş olan bu iki sözleşme tipi dışında da bir geminin deniz yoluyla yapılan taşımalarda veya genel olarak deniz ticaretinde kullanılmak üzere bir sözleşme ile tahsis edilmesi mümkündür. Bu durumda gemi kira sözleşmesi söz konusu olur ki, çarter sözleşmesinde TTK nu hükümleri uygulama alanı bulurken bu ilişkide Borçlar Kanunu hükümleri (örneğin, BK m.248-269) uygulama konusu olacaktır.² O halde, deniz yoluyla eşya (yük) taşımayı konu alan ve farklı tipleri bulunan sözleşmelerin genel adı olarak navlun sözleşmesi denildiğini söylememiz mümkündür.

* İstanbul Barosu

¹ Çağa/Kender: Deniz Ticareti Hukuku II 8.Baskı İstanbul 2006, sh.1 vd.; Kender, R. / Çetingil, E.: Deniz Ticareti Hukuku, 7.Baskı İstanbul 2003 sh.93 vd.; Can,M.: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998, sh. 11 vd.; Yeşilova, E.: Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006 sh. 25 vd.; İzveren, A/ Franko, N./Çalık, A.; Deniz Ticaret Hukuku Ankara 1994 sh.162 vd.

² Ülgener, F.: Çarter Sözleşmeleri, İstanbul 2000, s.33

Günlük yazışma ve konuşma kullanımında olduğu gibi, TTK nun konu ile ilgili 1016. maddesinin, “**Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında.**” şeklinde başlayan ilk cümlesinde ve takip eden 1069 -1077 maddelerinde de yer aldığı üzere, yapılan taşıma karşılığında ödenen ücrete de “**navlun**” denilmektedir. Yani, denizde eşya taşıma konusunda yapılan sözleşmeye “**navlun sözleşmesi**” denildiği gibi, bu sözleşme nedeniyle ödenen bedel olan taşıma ücretine de “**navlun**” denilmektedir.

Uygulamacılar tarafından yasalaşması önemle beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısında “Deniz Ticareti” “Beşinci Kitap” ta yer almaktadır. Beşinci Kitap' ta “Dördüncü Kısım” olarak “Deniz Ticareti Sözleşmeleri” düzenlenmiş ve burada 1119 -1137. maddelerde “Gemi Kira Sözleşmeleri”, bundan sonra da 1138 madde ile başlayan ayrı bir bölüm olarak, “Navlun (Denizde Eşya Taşıma) Sözleşmesi” ne yer verilmiştir. TTK da gemi kira sözleşmeleri ayrıca düzenlenmemişken Tasarı'da navlun sözleşmesinin anlatıldığı bölümden önceki iki bölümde “Gemi Kira Sözleşmeleri” “Zaman Çarteri Sözleşmesi” anlatılmıştır. Belirtmek gerekir ki Tasarı'daki düzenleme mevcut Kanundaki düzenlemeden daha başarılıdır. Örneğin, Tasarı'da gemi kira sözleşmelerinin ayarına ele alınmış olması TTK. na nazaran daha gelişmiş bir yaklaşımı ifade etmektedir.

Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olmakla beraber, deniz ticaretinin uluslar arası niteliği gereği deniz ticareti uygulamacıları tarafından çarter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesinin dışındaki gemi tahsis (kira) sözleşmeleri de çoklukla kullanılmaktadır. Bunlardan **bareboot charter** sözleşmesinde, kaptan ve gemi adamları olmadan çıplak olarak geminin zilyetliği kiracıya devredilerek yapılan sözleşmedir ki buna çıplak gemi kira sözleşmesi de denir. **Demise charter** denilen kiralama türünde ise, yine gemi üzerindeki zilyetlik, kaptan ve gemi adamları olmadan çıplak olarak kiracıya devredilir ancak, sözleşmeye konan bir hüküm (management agreement clause) veyahut yapılan bir yönetim anlaşması (management agreement) ile kiralayan, kiracının (charterer'in) temsilcisi olarak ve onun hesabına gemiyi donatmak, kaptan tayin etmek, gemi adamları tutmak, tamir ettirmek gibi işleri bir ücret karşılığında yerine getirmeyi üstlenir³ Gemi kira sözleşmeleri, bir ücret karşılığında deniz yoluyla yük taşıma taahhüdü içeren sözleşmeler olmayıp, kiracıya (**gemi işletme müteahhidi**) gemiyi işletmek, kendi yükünü taşımak veya başkalarının yükünü taşımak üzere navlun sözleşmeleri yapma yetkisi veren sözleşmelerdir. Burada kiracı, donatan konumundadır. Kiracının ayrıca denizde yük taşıma taahhüdünde bulunması halinde aynı zamanda taşıyan mevkiinde olacaktır. TTK nda düzenlenen çarter sözleşmelerinden farklı olduğundan, bu sözleşmeler hakkında Türk Ticaret Kanunu' un navlun hükümleri uygulanmaz⁴. Borçlar Kanunu ilkelerine göre yani, sözleşmenin içerdiği şartlara (çoklukla tip sözleşmelerle belirlenmiştir) göre işleme tabi tutulurlar. Bununla beraber TTK da bir hüküm mevcuttur ki tam da niteliği

³ Can,M.: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998, sh.14

⁴ Can,M.: a.g.e. s.15

belirtilen çarter sözleşmelerinin dışındaki kira sözleşmelerinde uygulama alanı bulmaktadır. O da TTK nun 946. maddesidir. TTK 946. maddenin ikinci fıkrasında göre, kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır.

Bu iki gemi kira sözleşmesinden başka, belli bir yük veya seferle sınırlı olmayan, geminin zilyetliğinin de kiracıya geçmediği fakat gemi kira sözleşmesi değil, bir navlun sözleşmesi türü olarak kabul edilen **time charter** (zaman üzerine çarter) sözleşmesi vardır. Bu sözleşmede geminin zilyetliği charterere geçmez. Kaptan ve gemi adamları donatanındır. Kiracı sadece geminin ticari idaresi yetkisini kullanmaktadır. Geminin taşıyacağı yükü ve yapacağı yolculuğu tayin etmek kiracıya aittir. Donatan sözleşme ile belirlenen ve zaman esasına dayalı olarak hesaplanan kira bedeli almaktadır. Yani, burada gemi, örneğin altı ay, bir yıl gibi belirli bir zaman için tutulur ve navlun, süre içi ve süre dışı kalma şartları belirlenen zaman ölçüsüne göre tayin edilir. Ekleyelim ki TTK nunda "**Zaman Üzerine Navlun** " madde başlığı ile yer alan 1076 . maddesinde düzenlenen durum, zaman üzerine çarter (time charter) sözleşmesi düzenlemesi olmayıp birden çok seferler için belirli bir zamana yayılan bir yolculuk çarteri sözleşmesine ait olduğu kabul edilmektedir⁵. Yazımızın konusu navlun sözleşmesi olduğundan diğer kira sözleşmeleri üzerinde daha fazla durulmayacaktır.

2- Navlun Sözleşmesinin Yapılması ve Hukuki Mahiyeti

Yasal olarak navlun sözleşmesi özel bir şekle tabi değildir. Sözlü dahi yapılabilir. Kırkambar taşımalarda yükün gemiye kabulü ve yüklenmesi ile de oluşmuş olur. Ancak ispat delili olması bakımından hemen daima yazılı olarak yapılmaktadır. Uygulamada çoğunlukla tip sözleşmeler kullanılır.

Navlun sözleşmesinin tarafları **taşıyan** ve **taşıtan**⁶. Taşıyan, diğer tarafa ücret karşılığında belirli bir yükü bir yerden diğer bir yere deniz yoluyla

⁵ Çağa/Kender:a.g.e. sh.8

⁶ Çarter sözleşmesi ile taşıma taahhüdünde bulunan kişi genellikle geminin maliki veya zilyedi (gemi işletme müteahhidi) dir. Ancak, geminin maliki veya zilyedi (gemi işletme müteahhidi) olmayan bir üçüncü kişinin de taşıma taahhüdünde bulunarak çarter sözleşmesi yapması veya konşimento düzenlemesi mümkündür. Donatan veya gemi işletme müteahhidi olmadığı halde bir kimsenin yük taşımayı taahhüt etmesi halinde yapılan sözleşme **alt (tali) navlun sözleşmesidir**. Bu kimsenin taahhüt ettiği taşıma işini yerine getirebilmesi için taşıtan olarak gemi donatanı veya işletme müteahhidi ile ayrıca bir navlun sözleşmesi yapması gerekir. Bu sözleşme ise **asıl navlun sözleşmesidir**. Tek taşıma işi fakat iki taşıma sözleşmesi vardır. Asıl sözleşmedeki taşıtan, alt sözleşmede alt taşıyandır. Bu iki sözleşme birbirinden müstakildir ve bu nedenle alt taşıtan ile asıl taşıyan arasında doğrudan bir hukuki ilişki yoktur. Alt taşıtan, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi ile ilgili olarak asıl taşıyana müracaat edemez. Onun muhatabı alt taşıyandır. Ancak konşimento alt taşıyan değil de asıl taşıyan tarafından düzenlenmişse aralarında konşimentoya dayalı hukuki ilişki kurulmuş olur. Alt taşıma sözleşmesi asıl taşıma sözleşmesinden önce veya sonra yapılabilir. Uygulamada genellikle asıl taşıma sözleşmesi çarter sözleşmesi şeklinde yapılır ve alt taşıma sözleşmesi olarak da pek çok da kırkambar sözleşmesi yapılır. Kırkambar sözleşmesinin navlunu daha yüksek olduğundan aradki fark alt taşıyanın (asıl taşıtanın)

nakil ve gönderilene teslim etmeyi, yani belli bir sonucun teminini taahhüt etmektedir. Bu itibarla navlun sözleşmesi bir **istisna** akdidir⁷. Navlun sözleşmesi iki taraf borç yükleyen sözleşmelerdendir.

Kırkambar sözleşmeleri de şekle tabi olmadığı gibi bu taşımalarda teamül olarak yazılı navlun sözleşmesi yapılmaz. Kırkambar taşıma sözleşmesi daha çok düzenli posta seferi yapan gemilerin navlun sözleşmesidir. Bir çok tacirin mallarını taşıdıklarından her biri ile ayrı ayrı sözleşme yapmaya imkan yoktur. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması ile taşıtanlar yüzlerce kişiyi bulabilmektedir. Deniz işletmeleri taşıma şartlarını genel olarak kendileri belirleyip ilan ederler ve konşimentoya koyarlar. Bunlar herkes için geçerlidir. Bu bakımdan kırkambar taşımalarında düzenlenen konşimento şartları sadece gönderilen ile taşıyan arasında değil, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler. Başka bir ifade ile konşimento, kırkambar sözleşmesi için de bir ispat belgesidir.⁸

3- Navlun Sözleşmesinin Yerine Getirilmesi

Navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi demek, sözleşmede kararlaştırılan geminin yolculuğa hazırlanması (denize, yola, yüke elverişli olması), zamanında yükleme limanında yükü almaya hazır bulundurulması, taşınacak eşyanın yüklenmesi, yolculuğun yapılması, varma limanında eşyanın boşaltılması ve gönderilene teslimi işlemlerinin sırasıyla yerine getirilmesi demektir. Ancak, tabiidir ki, bu işlemin yerine getirilmesi için taşınacak eşyanın hazırlanması ve gemiye yüklenmesi gerekmektedir. Yüklenecek eşya olmazsa taşımanın da olmayacağı tabiidir. Yazımızın konusu, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi olmayıp, herhangi bir nedenle eşya yüklenememesi nedeniyle yerine getirilmemesi olduğundan, navlun sözleşmesinin yük teslim edilmemesi nedeniyle yerine getirilmemesi üzerinde durulacaktır.

4- Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi

İki tarafa borç yükleyen sözleşme ile kurulmuş bir borç ilişkisinde her iki tarafın da yerine getirmesi gereken borcu vardır ve bu borç ilişkisini sona erdirecek nedenlerin başında her iki taraf yönünden borcun yerine getirilmiş (ifa edilmiş) olmasıdır. Ancak, sözleşme ile kurulmuş borç ilişkilerinden doğan borcun tamamen ifa edilmeden de borç ilişkisinin sona ermesi mümkündür. Genel olarak ifa dışında sözleşmeyi sona erdiren sebepler navlun sözleşmesi için de geçerlidir. Bunlar örneğin, taraflardan birinin ölmesi, iflas etmesi veya başka nedenlerle borçlunun kusuru olmaksızın **ifanın imkansız hale gelmesi** gibi haklı veya makul sebepler olabileceği gibi, fesih, dönme-cayma,

kazancı olur. (Bkz. Çağa/ Kender: Deniz Ticareti Hukuku II 8.Baskı İstanbul 2006, sh. 8-9.; Kender, R. / Çetingil, E.: Deniz Ticareti Hukuku, 7.Baskı İstanbul 2003 sh.98-99; Can,M.: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998, sh. 17)

⁷ Çağa/Kender; a.g.e. sh.12

⁸ Çağa/Kender; a.g.e. sh. 16-17

vazgeçme, iptal veyahut tarafların sözleşmeye son verme konusunda anlaşmaları (ikale sözleşmesi) gibi bir **hukuki işlem ile sona erdirme** de olabilir.

Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre navlun sözleşmesi ya **kendiliğinden** (örneğin, geminin zayi olması nedeniyle yerine getirmenin imkansızlaşması gibi) sona erer veyahut Kanunda “**cayma**” olarak adlandırılan, taşıtan veya taşıyan tarafından tek taraflı bir irade beyanıyla sona erdirilir. Ayrıca, TTK 1047. madde ile, sadece taşıtana (taşıyana değil) kanuni sebep olmadan, isterse herhangi bir sebep dahi göstermeden sözleşmeden cayma hakkı verilmiştir. TTK nun 1043. maddesi, “Hiç yük verilmemesi” madde başlığı ile, taşıtanın bekleme müddeti sonuna kadar hiç yük teslim etmemesi halini ve bu durumda taşıyanın haklarını düzenlemiş olup, bunun da sonucu itibariyle taşıtanın tek taraflı iradesi ile yaptığı bir sona erdirme olduğu açıktır. Yazımız bu konuyla sınırlandırılmıştır ve özel olarak açıklamaya çalışılmıştır.

TTK nda yer aldığı şekliyle ifa dışında navlun sözleşmesinin sona ermesi kısaca şu şekillerde meydana gelir⁹:

4.1. **Kendiliğinden** sona erme halleri (TTK 1082, 1084,187):

- Sözleşmede ismen belirtilmiş geminin zayi olması¹⁰.
- Sözleşmede belirlenmiş olan yükün tamamen zayi olması.

4.2. Tarafların **cayma** hakkına sahip olduğu haller (TTK 1083,1088,1090).

4.3. Taşıtanın tek taraflı olarak sözleşmeden cayması (TTK,1040-1047).

II - NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN GEMİYE HİÇ YÜK VERİLMEMESİ NEDENİYLE SONA ERMESİ

1- Geminin Yüklemeye Hazır Olması:

Navlun sözleşmesinin önemli unsurlarında biri olan eşya yüklemesinin başlaya bilmesinden önce taşıyanın borcu olarak sözleşme konusu geminin denize, yola, ve yüke elverişli olarak yükleme limanında hazır olması gerekir. Geminin zamanında yüklemeye hazır olması her iki tarafın da menfaatindedir. Kuşkusuz bunun için de geminin yükleme limanında belirlenen zamanda yükü

⁹ TTK da yer almış olan sona erme sebeplerinin “ayrıntılına rağmen” bütün ihtimalleri kapsamadığı, bazı boşlular ihtiva ettiği belirtilmiştir (Çağa/Kender; a.g.e. sh. 253).

¹⁰ Ancak, düzenli hat seferi yapan gemilerle yapılan kırkambar taşımalarda konşimentoda ikame klozu bulunmasa bile taşıyan aynı nitelikte başka bir gemi ile yükü taşımaya yetkili olduğu gibi, ayrıca ücret istemeksizin taşımak zorunda olduğuna dair milletlerarası bir teamül meydana gelmiştir (Çağa/Kender; a.g.e. sh. 102).

almaya hazır ve müsait (elverişli) olması gerekir. Aksi takdirde taşıtandan yükü yükletmesi veya yüklemeye hazır bulundurması istenemez. Çarter taşımalarda navlun sözleşmesinin kurulması aşamasında geminin yüklemeye hazır olacağı zamanı belirlerken, geminin devam eden işini bitirip yükleme limanına gelmesi, taşıtanın da yükü limanda hazır etmesi için zamana ihtiyaçları bulunduğu taraflar en erken ve en geç olmak üzere iki tarih belirlerler. Örneğin, "Yükleme en erken 3 Mart ev en geç 8 Mart'ta başlayacaktır. Gemi 8 Mart'ta yüklemeye hazır olmazsa taşıtan sözleşmeden dönebilir"¹¹ gibi maddeler konulur. Buna "Cancelling-clause" (fesih şartı) denilmektedir. Uygulamada kullanılan "kaçello tarihi" budur. Sözleşmede bu şekilde geminin yüklemeye hazır olacağı zaman **kesin süre** belirtilmek suretiyle tayin edilmiş ise, bu tarihte geminin hazır olmaması halinde BK.107 hükmüne göre taşıyanın kusuru aranmaksızın sözleşme feshedilebilir.¹² Ancak gecikme kabul edilebilir miktarda pek cüz'i ise ve taşıtanın menfaatlerine dokunmuyorsa TMK 2. madde uyarınca taşıtanın fesih hakkı yoktur.¹³ Ayrıca, kaçello tarihi kesin olarak belirlenmemişse, taşıtanın zamanında geminin hazır olmaması nedeniyle sözleşmeyi feshedebilmesi için taşıtanın taşıyana uygun bir süre vermesi ve bunu ihbar etmesi gerekir.

Gemi yükü almaya hazır olduğu zaman kaptan bunu taşıtana /veya yükletene bildirir (TTK 1030). Buna "hazırlık mektubu" veya "hazırlık ihbarı" (NOR - Notice of Readiness) denir.

2- Yükleme

Hiç kuşku yok ki navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinin en önemli unsuru, taşınacak yükün gemiye yüklenmesidir. Yükün, taşıtan veya onu temsilen yükleten tarafından gemiye getirilmesi gerekir. Taşıyan (Gemi) tarafından yükün teslim alınması ile yükleme gerçekleşmiş olur. Belirtelim ki, yükü geminin yanına getirmek yükletenin sorumluluğu ise de hukuken böyle bir yükümlülüğü yoktur. Yani taşıyan, aynen ifa talebiyle taşıtanı yükü teslim zorlayamaz. Ancak, böyle bir durumda taşıtan sözleşme gereği sorumlu olacaktır. Başka bir anlatımla, yükün gemiye getirilmesi bir borç ifası değil, borçlunun (taşıyanın) borcunu ifa edebilmesi için alacaklının (taşıtanın) önceden yapması gereken bir işlemdir. BK 90. madde hükmüne göre taşıtanın bunu yapmaması alacaklı temerrüdü teşkil eder. Ancak, taşıtanın kısmen veya tamamen yükü teslim etmemesi ve bu suretle alacaklı temerrüdüne düşmesi halinde temerrüt hakkındaki genel hükümler değil, deniz hukukunun bu konuyu düzenleyen özel hükümleri uygulanacaktır.¹⁴

Tarafların sözleşme ile başka türlü anlaşmamış olması veya yükleme limanı kuralları ile mahalli adetlerin başka şekilde bir uygulama gerektirmemesi

¹¹ Çağa/Kender; a.g.e. sh. 32-33

¹² Çağa/Kender; a.g.e. sh. 33

¹³ Çağa/Kender; a.g.e. sh. 33

¹⁴ Çağa/Kender; a.g.e. sh. 23 vd.

halinde, eşyanın gemiye kadar getirilmesi görevi ve masrafları taşıtana, gemiye yükleme işi ve masrafları taşıyana aittir. Örneğin fio, (free in and out) veya fios (free in and out stowed) şartının bulunması halinde yükleme ve boşaltma, yükleme boşaltma ve istif taşıtana aittir. Bu durumda istifçiler, vinç operatörleri gibi görevliler taşıyanın değil, taşıtanın veya gönderilenin yardımcı şahıslarıdır.

Geminin yükleme limanına ulaşım yük almaya hazır olunca kaptan, taşıtana veya belirlenmişse yükletene hazırlık ihbarı yapar. Hazırlık ihbarının yanlış yapılması halinde (örneğin gemi hazır olmadığı halde verilmesi ve bu nedenle mesela taşıtanın daha fazla ardiye ücreti ödemesi gibi) bundan doğacak zararlardan taşıyan sorumludur. Yükleme süresi bu ihbarın ertesi günü işlemeye başlar (TTK 1030/2).

Hazırlık ihbarını alan taşıtan veya yükleten ya yükü usulüne uygun teslim edecektir veyahut sözleşmeden cayma hakkını kullanacaktır veyahut da bunların hiç birini yapmayıp sessiz kalacaktır. Az yukarıda da belirttiğimiz gibi TTK 1040 -1047 maddelerinde yer alan düzenleme çerçevesinde taşıtan navlun sözleşmesinden cayabilir. Kanun caymayı herhangi bir haklı sebebe bağlamamıştır. Hiçbir neden belirtmeden de taşıtan sözleşmeden cayabilir. Taşıyanın ise böyle bir hakkı yoktur. Kanaatimizce taşıtanın sessiz kalması veya hiç yük vermemesi de dolaylı olarak caymadır. Nitekim taşıtanın hiç yük vermemesine ilişkin 1043. madde, caymaya ilişkin 1040 ve 1042 maddelere atıf yapmaktadır.

3- Taşıtanın hiç yük teslim etmemesi.

Türk Ticaret Kanununun 1043. maddesi, "*Taşıtan bekleme müddeti sonuna kadar hiç yük teslim etmemiş ise taşıyan mukaveleden doğan taahhütlerine bağlı kalmıyacağı gibi taşıtan 1040 ve 1042 nci maddeler gereğince mukaveleden caymış olsaydı hangi taleplerde bulunabilecek idiyse bunları da taşıtana karşı ileri sürebilir.*" şeklindedir. 1040. madde, yolculuk başlamadan önce taşıtanın pişmanlık navlunu ödemek suretiyle sözleşmeden cayması, 1042. maddede ise geminin dönüş için de (mürekkep yolculuk) tutulmuş olması hali düzenlenmiştir. Kanun taşıtana tek taraflı bir irade beyanıyla "cayma" hakkını tanımış ve TTK 1040 ile 1042 maddelerde düzenlemiştir. Cayma bir irade beyanı ile feshi ihbar ile mümkündür. Ancak taşıtan, tamamen sessiz ve hareketsiz de kalabilir. Yükleme süresinin sonuna kadar hiç beyanda bulunmaz ve hiçbir yük de teslim edilmezse o zaman TTK 1043 geçerli olur.

Taşıtanın cayması durumunda taşıyanın sahip olduğu haklara, taşıtanın hiç yük teslim etmemesi durumunda da sahip olabilmesi için bekleme süresinin sonuna kadar beklemesi gerekir. Bekleme süreleri, çarter sözleşmeleri ile kirkambar sözleşmeleri için farklı şekilde düzenlenmiştir.

3.1. **Çarter sözleşmelerinde;** yükleme için bekleme (starya) ve bu süreyi takip eden ek bekleme (sürastarya) süreleri genellikle sözleşme ile belirlenir. Sözleşmede starya süresinin belirlenmemiş veya belirleme sayılmayacak ifadeler kullanılmış olması halinde TTK 1031. madde hükmüne göre sırasıyla yükleme limanı kurallarına, yoksa oradaki teamüle, bu da yoksa halin icabına uygun bir süredir. Sözleşmede sürastrayadan veya sadece sürastarya ücretinden bahsedilmiş olup da sürastarya süresi belirlenmemişse, bu süre yükleme süresinin yarısı kadardır. Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmişse sürastarya süresi, yükleme süresinin bitmesi ile başlar. Sözleşmede böyle bir hüküm yoksa sürastarya süresinin başlaması için taşıyanın taşıtana yükleme süresinin dolduğunu ihtar etmesi gerekir (TTK 1032). Yükleme süresi ve varsa sürastarya süresi dolduktan sonra taşıyan daha fazla beklemek zorunda değildir. Ancak taşıyan yükleme ve sürastaryadan fazla beklemek istemiyorsa bu süreler devam ederken ve bitmesinden en geç üç gün önce taşıtana beklemeyeceğini ihbar etmesi gerekir. Eğer starya ve sürastarya süresinin sonuna kadar bu ihbarı yapmamışsa, yükleme ve sürastarya süresi ihbar tarihinden üç gün sonra biter (TTK 1033). Yüklemenin devamına bir engel çıkması halinde bunun yükleme süresine etkisi konusunda TTK 1036. maddede çeşitli alternatiflere göre bir düzenleme yapılmıştır ki prensip olarak ortaya çıkan engel kimin faaliyet sahasında ise onun aleyhine kullanılır. Taşıyanın faaliyet sahasında ise kaybedilen zaman süreye ilave edilir, taşıtanın faaliyet sahasında ise süre işlemeye devam eder. Her iki tarafın faaliyet sahasına giren fırtına, buz istilası, seferberlik gibi durumlarda geçen zaman süreye ilave edilir ancak taşıtan sürastarya ücreti ödemekle mükelleftir. Süre kesin olarak belirlenmişse taşıyan fazladan beklemek zorunda değildir (TTK 1037).

Yükleten bir üçüncü şahıs ise ve bulunamıyorsa veya yükü teslimden kaçınıyorsa taşıyan durumu en kısa zamanda taşıtana bildirmek zorundadır. Bu durumda sürastarya şartı bulunsa bile, taşıtandan veya yetkili temsilcisinden bir bekleme talimatı almaması halinde taşıyan en fazla yükleme süresi sonuna kadar beklemek zorundadır.

3.2. **Kırkambar sözleşmelerinde** yasal bir bekleme süresi öngörülmemiştir. Taşıtan veya taşıtanlar, kaptanın daveti üzerine, gecikmeden eşyayı yüklemeye mecburdur. Taşıtan gecikirse taşıyan, malların teslimini beklemek zorunda değildir (TTK 1046). Günümüzde genellikle geminin limana gelmesinden önce yük taşıyanın ambarlarına teslim edilmekte, konteyner ile taşınacaksa eşya konteynerlere yüklenmiş ve mühürlenmiş olarak konteyner alanında gemiyi beklemektedir. Taşıtan yükü zamanında getirmezse yine de navlunu tam olarak ödemek zorundadır. Yalnız, taşıyanın teslim edilmeyen yükler yerine yüklediği başka eşyadan aldığı navlun indirilir. Taşıyanın, geciken taşıtandan, navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce taşıtana bildirmesi gerekir;

bildirmezse hakkını kaybeder (TTK1046). Taşıyanın ihbarı hakkında 1034 üncü madde hükmü uygulanır.¹⁵

Bu şekilde bekleme sürelerinin sonuna kadar taşıtanın yük teslim etmemesi halinde taşıyan TTK 1043 yollaması ile 1040 ve 1042. maddelerde yer alan haklara sahip olacak ve artık sözleşme ile bağlı olmayacaktır. TTK 1040 ve 1042 cayma durumunu düzenlemekte olup, yolculuğun başlamasından önce ve yolculuğun başlamasından sonra gibi ayrımlara yer verilmiştir. Yolculuğun başlaması veya başlamış sayılması, eşyanın tamamen veya kısmen yüklenmiş olma durumlarına tekabül ettiğinden ve taşıtanın hiç yük vermemesi halinde yolculuğun başlaması veya başlamış sayılmasından söz edilemeyeceğinden, sadece yolculuğun başlamasından önceki durumun burada uygulama alanı bulabileceği anlaşılmaktadır.

a) **Tam çarter sözleşmesinde** yani geminin tamamının belli bir yolculuk için tutulmuş olması halinde, gemiye hiç yük verilmemesi durumunda (TTK 1040) yolculuk başlamadan önce taşıtanın cayması haliyle aynı durumda taşıtana kararlaştırılmış olan navlunun yarısını **pişmanlık navlunu** olarak ödeyecektir. Yük taşıtana teslim edilmediğinden, henüz yükleme süresi başlamadan veya bitmeden taşıtanın yük teslim etmeyeceğini (sözleşmeden caydığını) taşıyana ihbar etmişse, sürastarya süresi de işlemeye başlamayacaktır. Bu nedenle taşıtan sadece kararlaştırılan navlunun yarısını ödeyecektir.

b) **Kısmi çarter sözleşmesinde** yani, birden fazla taşıtanın bulunduğu bir durumda taşıtanların tamamının yük vermemesi suretiyle cayması halinde, TTK 1045 f.2 hükmüne göre tam çarterdeki her bir taşıtan için TTK 1040 hükmü uygulanır yani, kararlaştırılan navlun ücretinin yarısını pişmanlık navlunu olarak ödemek zorundadırlar.

c) **Kırkambar taşımada** yüklemeden önce taşıtanın sözleşmeden vazgeçmek suretiyle cayması halinde tam navlunu ödemek zorundadır. Ancak, taşıyanın başka yük almak suretiyle elde ettiği navlun kadar bir miktar indirilir.

d) **Mürekkep yolculuk için** geminin tutulmuş olması ve henüz ilk yolculuk başlamadan taşıtanın tek taraflı olarak taşıtmayı yaptırmayacağını bildirerek sözleşmeden cayması halinin de hiç yük vermeme ile aynı anlama geldiğini kabul etmek gerektiği kanaatindeyiz. Bu durumda kararlaştırılan navlunun yarısını pişmanlık navlunu olarak (TTK 1040) ödemesi gerekir. Burada

¹⁵ Madde 1034 – Taşıyanın 1032 ve 1033 üncü maddeler gereğince yapacağı ihbarlar hiçbir şekilde tabi değildir. Taşıtan böyle bir ihbarı almış olduğunu kafi bir şekilde tevsik etmekten kaçınırsa bu takdirde taşıyan, masrafı taşıtana ait olmak üzere noterden bunu bir zabıta tesbit etmesini isteyebilir.

kararlaştırılan navlundan anlaşılması gerekenin tüm yolculuklar için ödenmesi öngörölen navlun olduğu belirtilmiştir.¹⁶

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda 6762 sayılı mevcut Türk Ticaret Kanununun cayma ve buna bağlı olarak pişmanlık navlunu ile ilgili düzenleme tamamen terkedilmiştir. "... (3) *Yükleme ve boşaltma limanında sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi halleri İsviçre-Türk borçlar hukuku ilkelerine göre yeniden düzenlenmiş (Tasarının 1158 ilâ 1160 ıncı ve 1174 üncü maddesi), bu çerçevede 6762 sayılı Kanun'un 1040 ilâ 1045 inci maddelerinde düzenlenmiş olan "pişmanlık navlunu"na ilişkin düzenleme tümüyle terk edilerek yerine bu hükmü karşılayabilecek, borçlar hukuku ilkelerine uygun ve zararın ispatına ilişkin yeni bir hüküm kabul edilmiştir (Tasarının 1158 inci maddesi)*" (Genel Gerekçe'den).

Tasarı' da yükletenin hiç yükleme yapmaması "Yüklemenin hiç yapılmaması" başlığı altında 1159. maddede düzenlenmiştir. Buna göre, yükleme süresinin sonunda gemi bekleme sahasında beklemekte bulunuyorsa veya yükleme başlamış değilse, taşıyan, 1158 inci maddede öngörölen hakları kullanmak üzere taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı ihtarda bulunabilir. Sürastarya süresi kararlaştırılmamışsa yükleme süresinin sonu itibariyle yolculuk çarteri sözleşmesi feshedilmiş sayılır ve taşıyan, 1158 inci maddedeki haklarını kullanabilir. Sürastarya süresinin kararlaştırılmış olması halinde bu ihbar üzerine taşıtan, derhal taşıyana sürastarya süresinin sonuna kadar beklemesine dair açık bir talimat vermezse, yükleme süresinin dolmasıyla yolculuk çarteri sözleşmesi feshedilmiş sayılır ve taşıyan, 1158 inci maddeden doğan hakları kullanabilir. Sürastarya süresinin sonunda hiç yükleme yapılmamışsa, yükleme süresinin sonuna kadar ihtarda bulunmamış olan taşıyan, bir ihtar yaparak 1158 inci maddeden doğan hakları kullanabilir.

Tasarı' nın 1159. maddesinin atıf yaptığı 1158 maddede, 6762 sayılı Kanununun 1040 ve devamında düzenlenen pişmanlık navlunu yerine geçecek yeni düzenleme yer almaktadır. Özetle, taşıtan, yolculuk çarteri sözleşmesini, gemi o sözleşme uyarınca yüklemesini tamamlayıp yolculuğa çıkıncaya kadar feshedebilir. Fesih tazminatı olarak, taşıyan sözleşmenin feshedilmesinden dolayı yoksun kaldığı kazanç ve o zamana kadar doğmuş olan alacaklarını talep edebilir. Tereddüt halinde, kararlaştırılan toplam navlunun yüzde onu, yoksun kalınan kazanç sayılır. Feshedilen sözleşmenin ifası için gereken süre içinde, taşıyanın, yeni navlun sözleşmeleri akdetmek suretiyle elde ettiği kazanç, tazminat tutarından indirilir. Sözleşme uyarınca birden fazla yolculuk yapılacaksa, fesih hakkı, henüz başlamış olmayan yolculuklardan her biri için ayrı ayrı veya hepsi için birlikte kullanılabilir.

¹⁶ Can,M.: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998, sh. 188)

Sonuç Olarak: Taşıtanın bekleme süresi sonuna kadar hiç yük teslim etmemesi halinde TTK 1043 hükmüne göre taşıyan artık sözleşmeden doğan taahhütlerine bağlı kalmaz. Gemiye başka bir iş için tahsis edebilir. Taşıyanın bu durumda talep edebileceği hakları ise, taşıtanın tek tarafı olarak yolculuk başlamadan önce sözleşmeden cayması halinde taşıyanın sahip olduğu haklar yani, duruma göre TTK nun 1040 veya 1042. maddelerine göre talep edebileceği pişmanlık navlunudur. Türk Ticaret Kanunu tasarisında “pişmanlık navlunu” terkedilmiş, bunun yerine borçlar hukuku ilkelerine zararın ispatını öngören bir düzenleme getirilmiştir.