

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMAMASI

Av. Muhittin Doğrucu

I – NAVLUN SÖZLEŞMESİ VE TARAFLARI

1. Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesi¹, deniz yoluyla eşya (yük) taşımayı konu alan ve farklı tipleri bulunan sözleşmelerin genel adı olarak kullanılmaktadır. Kısaca, taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen, taşıyanın denizyoluyla (gemiyle) eşya (yük) taşımayı, buna karşılık taşıtanın da bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmelere navlun sözleşmesi denmektedir.²

Navlun Sözleşmesi, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun (TTK.) “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 “**Kırkambar Sözleşmesi**” söz konusu olur. Uygulamada başkaca tip sözleşmeler bulunmasına rağmen TTK. da düzenlenmiş olan başlıca navlun sözleşmeleri de bu iki sözleşme tipinden ibarettir.³

TTK. nun 1016. maddesinin önünde yer alan başlıkta “navlun” ibaresinin parantez içine alınmak suretiyle ikincil bir konumda tutulduğu, asıl olanın ve öne çıkarılmak istenenin “Eşya Taşıma Mukaveleleri” olduğu görülmektedir. Ancak, hem iş ve ticaret hayatının günlük uygulamasında hem de literatürde, genel olarak deniz taşımacılığında kullanılan taşıma sözleşmeleri için ve bu

¹ İng.: “Maritime contract of affreightment” veya “Carriage of goods by sea” Bkz. Çağa/Kender: Deniz Ticareti Hukuku II 8.Baskı İstanbul 2006, sh.1; Aybay, G.: Deniz Ticaret Hukuku İstanbul 1998 sh. 578

² 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.

³ TTK. 1076 maddede “müddet üzerine navlun” den söz edilmekte ise de burada düzenlenen time charter (zaman üzerine çarter) değildir. Esasen zaman üzerine çarter de bir çarter sözleşmesi olduğundan, TTK. da başkaca sözleşmeye yer verilmediği yolundaki yargının sonucu değişmemektedir.

sözleşmeleri karada yapılan taşıma işleri için yapılan sözleşmelerden ayırt edici bir özellik atfedilerek “navlun sözleşmesi” tabiri kullanılmaktadır⁴. Nitekim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında (Tasarı) “Deniz Ticareti” olarak ayrılan “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. Görüldüğü gibi Tasarı’da TTK. dan farklı olarak parantez içinde olan navlun sözleşmesi değil, denizde eşya taşıma sözleşmesidir. Fakat, navlun sözleşmesinin anlatıldığı bölümden önceki iki bölümde “Gemi Kira Sözleşmeleri” (sanırım “Bareboat Charter” “Demise Charter” – Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi’ne denk düşmektedir) ve “Zaman Çarter Partisi” (Time Charter) anlatılmış olduğundan geriye sadece çarter sözleşmesi ile kırkambar taşımayı içine alan navlun sözleşmesi kaldığından, bölüm başlığı olarak “Navlun (Denizde Eşya Taşıma) Sözleşmesi” nin seçilmiş olması en azından TTK daki anlatım düzeninden daha başarılıdır. “Ayrıca, “denizde eşya taşıma” sözleşmelerinin tümünün “navlun sözleşmesi” niteliğinde bulunduğunu tasrih etmek üzere Üçüncü Kısımın başlığında, parantez içindeki “navlun” sözcüğünün yeri değiştirilmiştir.”⁵ Esasen TTK. daki düzenleme pek yetersizdi. Örneğin, zaman çarteri ile ilgili ayrıntılı hüküm bulunmamaktaydı. Keza, Tasarı’da gemi kira sözleşmelerinin ayarınca ele alınmış olması da TTK. na nazaran daha gelişmiş bir yaklaşımı ifade etmektedir.

Belirtmek gerekir ki, hem günlük yazışma ve konuşma kullanımında hem de TTK nun konu ile ilgili 1016. maddenin, “**Navlun mukavelesiyle taşıyan, navlun karşılığında.**” şeklinde başlayan ilk cümlesinde ve takip eden 1069 - 1077 maddelerinde, 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.

Navlun sözleşmesini oluşturan unsurları kısaca şöyle sıralayabiliriz:

- *Deniz yoluyla (gemiyle) bir taşıma veya taşıma taahhüdü bulunmalıdır.* Demiryolu, kara ve hava yolları ile veya nehir göl gibi iç sularda yapılan taşımalar navlun sözleşmesinin konusunu teşkil etmezler.⁶ Fakat denizde başlayıp iç sularda devam eden bir taşıma navlun sözleşmesine konu olabilir. Keza, liman içindeki taşımalar da navlun sözleşmesine konu olabilir.⁷ Doktrin bu şekilde olmakla beraber örneğin, yurtiçindeki büyük bir gölde “gemi” niteliğindeki bir araçla yük taşınması halinde bu sözleşmeye neden navlun sözleşmesi gözüyle bakılamayacağına ilişkin tatmin edici bir açıklama tarafımızdan tespit edilememiştir.
- *Taşınan şey bir eşya (yük) olmalıdır.* Ticari eşya olması şart değildir. Taşınabilir bir yük olması yeterlidir. Örneğin canlı hayvan veya cenaze bu kapsamdadır.⁸ Ancak, insan buna dahil değildir. İnsanların taşınması, yolcu taşıma sözleşmesinin (TTK. 1119 -1132) konusudur.

⁴ Kender, R. / Çetingil, E.: Deniz Ticareti Hukuku, 7.Baskı İstanbul 2003 sh.93 vd.

⁵ Genel Gerekeç’ den

⁶ Çağa/Kender: a.g.e. sh.1

⁷ Kender, R. / Çetingil, E.: a.g.e. sh.94

⁸ Çağa/Kender: a.g.e. sh.2

- *Taşıma gemi ile yapılmalıdır.* Gemi niteliğinde olmayan bir vasıta ile örneğin, salla yapılan bir taşıma navlun sözleşmesinin konusu dışındadır.⁹
- *Taşınacak yükün, taşıyanın zilyetliğine girmesi gerekmektedir.* Taşıyanın yükün zilyetliğini elde etmiş olması gereği, teslim aldığı yükü taşınacak yere kadar taşıyıp aldığı gibi tam ve sağlam olarak teslim etmesi yükümlülüğünün bir sonucudur. Zilyetliğini elde etmiş olması gerekir ki, yükü kabul ettiği andan, gönderilene teslim ettiği zamana kadar geçen süre içinde bakım ve muhafazasından sorumlu tutulabilsin. Bu esaslı unsur navlun sözleşmesini diğer taşıma sözleşmelerinden ayırmaktadır. Zilyetlik taşıtında kaldığı taktirde ortada bir navlun sözleşmesi değil, sadece bir taşıma akdi vardır. Bundan ötürü yolcunun el bagajlarının taşınması, kendi gemi adamlarının idare ve zilyetliği altında bulunan bir teknenin denizde çekilmesi navlun sözleşmesi değildir.¹⁰
- *Taşıma bir ücret (navlun) karşılığında yapılmalıdır.* Navlun sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir sözleşmedir. Taşıyanın edimi, yükü teslim aldığı gibi, tam ve sağlam olarak taşımak ve sözleşmeye (veya konişmentoya) uygun olarak varma yerinde gönderilene teslim etmektir. Taşıtanın (veya şartları varsa gönderilenin) borcu ise, navlunu ve navlun teferruatından olan masrafları ve ek ödemeleri (TTK. 1069) taşıyana ödemektir. Taşıma karşılığında ödenecek ivaz, navlundur. TTK. 1016 da taşımanın "navlun karşılığında" yapılacağı belirtildiğinden, bu ivaz navlun sözleşmesinin esaslı bir unsurudur.

Deniz ticareti uygulamasında, konusu denizde eşya taşıma, daha doğru bir ifade ile konusu eşya taşımak üzere gemi tahsis sözleşmesi olan hukuki ilişkiler elbette navlun sözleşmesi ile sınırlı değildir. Navlun sözleşmesi, bu ilişkilerin bir bölümüdür.¹¹ Yukarıda Tasarı'nın konuyu ele alış şeklinin TTK. dan daha başarılı olduğunu söylerken bunu kastetmiştik. Çünkü, ortaya çıkış tarihi itibarıyla daha eskiye dayanan gemi tahsis sözleşmeleri daha çok kira niteliğindeki sözleşmelerdir.¹² Tasarı'da gemi kira sözleşmeleri ile zaman çarteri sözleşmesi aynı bölümde ve navlun sözleşmesinden ayrı bir bölümde düzenlenmiş, Kanunda hüküm bulunmayan hallerde nitelikleri elverdiği ölçüde Borçlar Kanununun adi kira sözleşmeleri hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Belirtmeliyiz ki kira sözleşmesine ilişkin Borçlar Kanunu

⁹ Kender, R. / Çetingil, E.: a.g.e. sh.94

¹⁰ Çağa/Kender: a.g.e. sh.3

¹¹ Günümüzün gelişen ticari faaliyetleri sonucunda maliyetleri de önemli derecede düşüren karma- çoklu-kombine taşıma şekilleri ortaya çıkmıştır. Bu işin gerektirdiği büyük sermaye sahibi organizatörler tarafından yürütülen bu taşımalar kara – deniz – hava – demiryolu kombinasyonundan oluşabilmekte ve bu işlemler için bir taşıma sözleşmesi yapılabilmektedir. Bunun bir konişmentoda şekillenmesi ve bu tür karma taşıma sözleşmesinin farklı aşamalarında hangi hukuki kuralların uygulanacağı incelenmeye değer bir konudur. Günümüzde kazandığı büyük önem nedeniyle Karma Taşımalara dair 1980 Cenevre Sözleşmesi yapılmıştır. (Bkz. Çağa/Kender a.g.e. sh.100, Kaner, İ.D.: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, sh. 64 – 65, Aiken, N.: Taşımacılık Klavuzu, İstanbul Ticaret Odası yayını 1995-27) Geniş ve profesyonel bir organizasyonu gerektiren bu hizmetler forwarder ve lojistik şirketleri tarafından yerine getirilmektedir. Forwarder ların hukuki sorumlulukları, organize ettikleri taşıma işinde rol aldıkları pozisyona göre tayin edilebilmektedir. Örneğin acente gibi bir hizmet vermişse acentelik hükümlerine, taşımayı taahhüt etmişse taşıyan hükmünde olacaktır.

¹² Can,M.: a.g.e. sh.13,

(BK.248.vd.) hükümleri emredici nitelikte değildir. Nitekim Tasarı' nın Genel Gerekçe'sinde de gemi kira sözleşmesine ilişkin hükümlerin yardımcı hükümler olduğu belirtilmektedir. Esasen günümüzde özellikle 1970'li yıllardan itibaren uluslararası geçerlik kazanan standart formlar, tip sözleşmeler kullanılmaya başlanmış, "Gemi Kirası"(Bareboat Charter) ve "Zaman Çarteri"(Time Charter) BIMCO' nun düzenlediği "Barecon 89" vb. gibi tip sözleşmeler uygulamada rağbet görmüş ve hemen her ülkede kullanılan temel gemi kirası tip sözleşmeleri halini almıştır.¹³

Gemi kirasında tip sözleşmelerden başka Borçlar Kanununun kira sözleşmesine ilişkin hükümleri geçerli olmakla beraber, bu kira ilişkisinde Borçlar Kanunu terimleri kullanılmamaktadır. Gemi kirasında kiralayan olarak sözleşmenin bir tarafından gemi maliki vardır ancak, zilyetliği ve geminin tüm teknik ve ticari idaresi kiracıya devredildiğinden, TTK. 946 hükmüne göre "...*gemisini deniz ticaretinde kullanma...*" vasfı ortadan kalktığından, buna bağlı olarak donatan niteliği de kalmamaktadır. Buna karşılık kiracı tarafında bulunan "gemi işletme müteahhidi" yine TTK. 946. madde hükmüne göre üçüncü şahıslarla olan münasebetinde donatan sayılmaktadır.¹⁴ Öte yandan, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu, esas itibarıyla BK. 96 hükmünden doğan sözleşme sorumluluğu olmakla beraber, TTK.da navlun sözleşmesinden doğan sorumluluk bu genel prensibe bağlı kılınmamış, ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre taşıyanın, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğu (TTK.1019); taşıtanın izni olmadan eşyanın sözleşmede kararlaştırılardan başka bir gemiye yüklenmesinden doğan sorumluluğu (TTK.1028); yükletenin izni olmadan yükü güvertede taşımasından doğan sorumluluğu (TTK.1029); yüke özen borcunun ihlalden doğan sorumluluğu (TTK. 1061); geminin haksız olarak rotadan sapmasından doğan sorumluluğu (TTK.996, 1091) gibi. TTK. da düzenlenen, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu bu beş halden ibarettir.¹⁵ Taşıyanın bu beş halin dışında kalan diğer sorumluluk sebepleri olan, gecikme zararlarından dolayı sorumluluğu, taşıyanın kusurlu olarak navlun sözleşmesini hiç ifa etmemesinden doğan sorumluluğu ve taşıyanın yanlış konişmento tanzim etmesinden dolayı sorumluluğu BK. uygulama alanı içerisinde değerlendirilmektedir. Çünkü, bu sorumluluk sebepleri TTK. da ayrıca düzenlenmemiştir.¹⁶

Navlun sözleşmesi kavramı, gemi kira sözleşmelerinden ayrı olarak, çarter sözleşmeleri¹⁷ ile kırkambar taşımalar için kullanılmakla beraber, TTK. ve mehazını teşkil Alman Ticaret Kanunu (HGB)'nda olduğu gibi, diğer yabancı hukuklarda da hukuki mahiyetleri farklı olan hukuki ilişkilerin dahil edildiği bir üst kavram olarak kullanılmaktadır.¹⁸ Navlun sözleşmesini kira sözleşmesinden ayıran en bariz özelliği, kira sözleşmesinde (BK.248) kiralayan, kira bedeli karşılığında kiralananın kullanımını kiracıya terk etmekte iken, navlun sözleşmesinde kiralayan geminin kullanımını kiracıya terk etmez, belirli bir yükü deniz yoluyla taşıyıp gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmektedir. Bu nedenle

¹³ Ülgener, M.F.: Çarter Sözleşmeleri, C.I İstanbul 2000 sh.33 vd.

¹⁴ Ülgener, M.F.: a.g.e. sh.36

¹⁵ Yeşilova, E.: Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006 sh.22

¹⁶ Yeşilova, E.: a.g.e. sh.22

¹⁷ Çarter sözleşmelerinin "zaman çarteri" "sefer çarteri" ve bunların da alt türevleri bulunmaktadır.

¹⁸ Can, M.: a.g.e. sh.12,

navlun sözleşmesinin bir *istisna akdi* olduğu ifade edilmiştir.¹⁹ Buna karşılık örneğin, bareboat charterin Borçlar Kanunu anlamında bir kira sözleşmesi olduğu rahatlıkla söylenebilecektir.

Yazımızın konusu ve kapsamı itibarıyla, sistematik olarak gemi tahsis sözleşmeleri ile bu sözleşmeler arasındaki ilişki ve farklarını anlatmak amacı ve imkânı bulunmadığından, sadece navlun sözleşmesini kısaca anlatıp, bu sözleşmenin taraflarını da kısaca belirttikten sonra gönderilenin yükü teslim almaması sorunu tartışılarak bitirilecektir.

2. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ile Yükleten ve Gönderilen

Navlun sözleşmesi iki taraflı bir sözleşme olup, tarafları taşıyan ve taşıtandır. Ancak, bir navlun sözleşmesinde ilgili taraflar bu iki şahıstan ibaret değildir. Kaptanın sorumluluğu ile ilgili TTK. 973. maddede geçen; "... donatandan başka, taşıtana, yükletere, gönderilene..." cümlesinden navlun sözleşmesinde ilgili tarafları görmek mümkündür. O halde, **taşıyan** ve **taşıtandan** başka **yükleten** ve **gönderilen** de navlun sözleşmesinin önemli aktörleridir.

Taşıyan (cerrier, uygulamada çoğunlukla owner veya armatör olarak kullanıldığı görülmektedir), navlun sözleşmesi ile taşınması kararlaştırılan eşyayı teslim alıp, yolculuk boyunca korumayı ve kararlaştırılan limanda teslim etmeyi taahhüt eden taraftır. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan asli yükümlülüğü teslim aldığı yükü varma limanına kadar taşımaktır. Ancak bu asli edimin yanında, onun ayrılmaz bir sonucu olarak taşıma süresince bir özen borcu olarak yükü koruma ve iyi halde muhafaza etme, varma yerinde sözleşme şartlarına uygun olarak teslim etme yükümlülüğü altındadır.

Taşıtan ise, navlun sözleşmesine istinaden taşımayı yaptıran, yani taşıyanın karşı tarafı olan yükle ilgili kişidir (TTK. 995, 973). Çarter sözleşmesinin bazı tiplerinde kiracı (charterer) olarak yer almaktadır. Günlük kullanımda da çoklukla "kiracı" denilmektedir. Taşıtan yükleten de olabilir. Taşıtanın (aynı zamanda yükleten sıfatına sahip olsun veya olmasın) ilk ve en önemli sorumluluğu, yükün gönderilen tarafından teslim alınmasına kadar navlun borcu altında olmasıdır. Çünkü, kaynağını navlun sözleşmesinden alan bu borç, öncelikle navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtanın üzerindedir.²⁰ Gönderilenin boşaltma limanında yükü teslim alması ile navlun borcu altına da girer ve taşıtan navlun borcundan kurtulur. Ancak, TTK. 1069. hükmüne göre gönderilenin navlun borcunun kapsamı, konişmentoya, bir konişmento düzenlenmemiş olması durumunda ise, gönderilene yükü teslim alma hakkını veren navlun sözleşmesi hükümlerine göre tayin edilecektir.²¹ Örneğin, konişmentoda "*freight prepaid*" (navlun peşin ödemeli) kaydı varsa, bunun anlamı navlunun gönderilen tarafından değil, taşıtan tarafından peşin olarak ödeneceği /ödediği, navlunun taşıtan tarafından üstlendiği anlamındadır. Eğer konişmentoda "*freight collect*" kaydı varsa bunun anlamı navlunun ödenmediği,

¹⁹ Çağa / Kender : a.g.e. sh.12

²⁰ Yeşilova, E.: a.g.e. sh.37

²¹ Yeşilova, E.: a.g.e. sh.37

teslimde ödeneceğidir. Gönderilenin yükü teslim alması ile navlun borcunun da borçlusu olur.

Yükleten, navlun sözleşmesine göre taşınacak yükü gemiye / taşıyana teslim eden kimsedir. Yükleten taşıtan olabileceği gibi onun adına hareket eden üçüncü bir kişi (TTK. 1038) de olabilir. Üçüncü kişi yükleten ile taşıtan arasındaki iç ilişki alım – satım, vekalet, komisyon, alt navlun sözleşmesi v.s. olabilir. Taşıyana karşı taşıtanın bir nevi temsilcisi durumundadır ve taşıtana ait olan bazı yetkileri kullanma hakkına sahiptir. Örneğin, malı gemiye teslim ettikten sonra konişmento düzenlenmesini istemek (TTK.1097) ve konişmentoda gönderileni tayin etmek (taşıyanın veya geminin acentesine konişmento talimatını o verir), gerekmesi halinde yükün tekrar boşaltılmasını ve geri teslimini istemek hakkı yükletene aittir. Çünkü deniz aşırı satışlarda navlun sözleşmesini genellikle deniz aşırı alıcı yapar, deniz aşırı satıcı ise malı gemiye yükleten olur. Malın satıcısı / ihracatçısı olan yükletenin sahip olduğu bu haklarla mal bedeli bir nevi garanti altına alınmaktadır.

Gönderilen, varma limanında konişmentoya veya navlun sözleşmesine göre yükü teslim alma hak ve yetkisine sahip olan kimsedir (TTK.1050). Gönderilen aynı zamanda taşıtan veya yükleten olabileceği gibi bunların dışında üçüncü bir şahıs, bir komisyoncu veya akreditifli satışlarda bir banka da olabilir.²² Gönderilenin kim olduğu konişmento ile belirlenir. Eğer konişmento düzenlenmemişse navlun sözleşmesi tayin eder. Gönderileni belli olmayan yükün alıcısı ya sonradan belirlenecektir veyahut hiç yoktur. Örneğin, açık denize atılacak yüklerde gönderilen yoktur. Ancak günümüzde artık değeri olmayan ve eskiden açık denizlere atılan çöp ve atık maddelerin denize atılması çeşitli uluslararası sözleşmeler ve milli mevzuata göre yasak olduğundan, alıcısı olmayan yüklerin de bulunmaması gerekmektedir. Taşıyanın kendi yükünü kendi gemisi ile taşıması halinde gönderilen de kendisi olduğundan bu durumda da gönderilen vardır.

Gönderilen ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkide konişmento esas tutulur (TTK. 1110/1). Bir taşımada konişmento düzenlenmişse bu konişmentonun haklı hamili olan gönderilen, varma limanında haklı hamil olduğunu gösteren konişmentoyu ibraz ederek yükün kendisine teslimini isteme hakkına sahiptir. Bir kıymetli evrak olan konişmento ona bu hakkı vermektedir. Eğer konişmento düzenlenmemişse bu hakkı ona navlun sözleşmesi sağlar. Navlun sözleşmesi BK. 111/2 hükmü anlamında üçüncü şahıs lehine bir sözleşme olup, üçüncü şahıs aleyhine sözleşme yapılması mümkün olmadığından, gönderilenin yükü teslim almasından önce taşıyana karşı bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.²³ Başka bir ifade ile taşıyanın gönderileni yükü teslim almaya zorlama olanağı bulunmamaktadır. TTK.1069 hükmüne göre gönderilen, yükü teslim alınca ve ancak o zaman konişmento veya navlun sözleşmesi hükümlerine göre navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya ücretinin borçlusu durumuna girer (1069/1). Bu hükümden, gönderilenin malları teslim almadan önce bu borçlardan sorumluluğu bulunmadığı sonucuna varılmaktadır. Keza, taşıyan da navlunun ödenmesi ve gönderilene düşen diğer borçların yerine getirilmesi karşılığında malı teslim mecburdur (1069/2).

²² Bkz. Çağa / Kender : a.g.e. sh.5; Kender, R. / Çetingil, E.: a.g.e. sh.96

²³ Çağa / Kender : a.g.e. sh.5

II – GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMAMASI

1 – Yükün Boşaltılması ve Teslimi

Boşaltma, yüklemenin karşılığıdır. Boşaltmayı düzenleyen TTK. nun 1050. maddesi, yüklemeyi düzenleyen 1020. maddeyle çok benzer ifadeler taşımaktadır. Yüklemede yük ilgilileri taşıyan ve yükleten iken boşaltmadaki yük ilgilisi 1050.maddenin 1. fıkrasındaki ifade ile, “yükü teslim alacak olan kimse (gönderilen)” dir. Kısaca boşaltma, gönderilenin emrine hazır tutulmak amacıyla yükün anlaşmaya göre gemiden çıkarılmasıdır.²⁴ Boşaltmanın nereye yapılacağı 1050. maddede açıklanmaktadır. Bu madde hükmüne göre kaptan, yükü boşaltmak için gemiyi yükü teslim alacak olan kimsenin (gönderilen) ve bunlar birden fazla ise, hepsinin gösterecekleri yere demirler. Boşaltma yeri zamanında gösterilmemiş veya bütün gönderilenler yer göstermekte birleşmemiş bulunur veyahut suyun derinliği, geminin selameti, mahalli nizamlar veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeğe mani olursa kaptan, mutad boşaltma yerine demirler.²⁵ Çarter sözleşmesinde kaptan, boşaltmaya hazır olunca bunu gönderilene (ve liman yetkililerine) bildirir (TTK.1052). Bu bildirim hazırlık mektubu / hazırlık ihbarı (notice of readiness) denir. Tahliye işlemleri, boşaltma süresi ve varsa sürastaryaya ilişkin zaman sayımı buna göre başlar. Kırkambar taşımalarında hem yüklemeye hem de boşaltmada kanuni bir bekleme (starya) süresi yoktur. Yükün teslim alınması için kaptan veya geminin acentesi tarafından yapılacak davet üzerine gönderilen gecikmeden malı teslim almak zorundadır. Gönderilen bilinmiyorsa davet mahalli adetlere göre ilan edilmiştir (TTK.1059). Günümüzde konteynerler içinde yük taşınmasının ve buna bağlı olarak düzenli hat taşımacılığının gelişmesi ile geminin varma zamanı tarife ile belli olduğundan davete de gerek yoktur. Esasen bu taşımalarda hemen daima birden çok gönderilen vardır. Gemi acentesi manfiestoya göre genel beyanı verdikten sonra yükler hemen rıhtıma (gümrüklü sahaya) bırakılmaktadır. Bundan sonra her bir konişmentoya göre taşıyanının acentesi veya temsilcileri alt özet beyan vermekte, gönderilenleri de varış ihbarnamesi ile yüklerini almaya davet etmektedir. Gönderilenler orijinal konişmentoyu ibraz etmek suretiyle ve duruma göre varsa navlun vesair masrafları ödeyerek bu acenteden aldığı ordino ile formaliteleri tamamlayarak malını teslim almaktadır.

Teslim, taşınan eşyanın gönderilenin isteğine uygun olarak onun kontrolüne (zilyetliğine) terk edilmesidir. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu teslim ile sona erer. Teslim işlemi, navlun sözleşmesi şartlarına göre örneğin, boşaltma gönderilene ait ise gemide olabileceği gibi gönderilen hazırsa boşaltmadan hemen sonra olabilmektedir. Kırkambar taşımalarında günümüzde çoklukla uygulandığı gibi yük, konişmento şartları veya liman uygulaması gereği rıhtıma bırakılır teslim ondan sonra yapılır.

Kuşkusuz bütün sözleşmeler gibi navlun sözleşmesinin de en doğal sona erme hali, tarafların karşılıklı edimlerini problemsiz olarak yerine getirmeleridir. Başka bir ifade ile sözleşmeyi sona erdiren sebeplerin başında **ifa** gelir. Navlun

²⁴ Çağa / Kender : a.g.e. sh. 57

²⁵ Tasarıda ise (mad.1166) kaptanın gemiyi sözleşmede belirtilen yere demirleyeceği, sözleşmede sadece liman veya bölge belirtilmişse, gemi, bekleme yerinde boşaltma yerinin tayinini bekleyeceği belirtilmektedir.

sözleşmesinde ifa, taşıyan yönünden taşınan eşyanın tam ve sağlam olarak varma yerinde gönderilene teslimi; taşıtan / gönderilen yönünden ise taşıyanın navlun vs. alacaklarının ödenmesidir.

2- Gönderilenin Yükü Teslim Alması:

Gönderilen, hamili olduğu konişmentoya veya navlun sözleşmesine göre yükü teslim alma, daha doğru bir ifade ile yükün teslimini talep etme hakkına sahiptir. Bir taşımada konişmento düzenlenmişse, Kırkambar taşımalarında konişmento şartları aynı zamanda navlun sözleşmesinin içeriğini de ispat eden bir belge olduğundan, bu durumda sadece taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkileri (TTK. 1110) değil, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenleyen belge niteliğindedir.²⁶ Çarter taşımalarında ise konişmento yalnız taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilerde (TTK.1110/1) esas tutulur. Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişki navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı kalır (TTK.1110/3). Yapılan taşımada gönderilenin sahip olduğu haklar ile bu taşımadan doğan sorumluluğu esas itibarıyla konişmentoya dayanmaktadır. Konişmento yalnız bir tarafa borç yükleyen bir senettir; konişmento tanzimi ile sadece taşıyan, teslim edilen yükü koruma ve taşıma borcu altına girer. TK 1069/2 de belirtildiği üzere yük “ *navlunun ödenmesi ve gönderilene düşen diğer borçların yerine getirilmesi karşılığında*” teslim olunacaktır. Fakat burada navlunun ve diğer borçların ödenmesi, yükün teslimini istemek hakkını kullanabilmesinin şartlarıdır, yoksa gönderilen bunları ifaya dava ve icra takibi yolu ile zorlanamaz. Ancak yükü teslim (veya ifayı şahsen taahhüt) ile bu görevler (şartlar) gönderilen için hukuken borç ve mükellefiyet halini alır.²⁷ Bu durumda gönderilenin sorumluluğunun kapsamını tayinde esas, konişmentodur. Konişmento navlun sözleşmesine atıfta bulunuyorsa veya konişmento yoksa o zaman navlun sözleşmesidir.

Gönderilenin yükü teslim alması, taşıyanın rızasıyla yük üzerinde fiili hakimiyet elde etmesi, yani yükün vasıtasız zilyedi olmasıdır. Gönderilen bu suretle yükü “**kabul**” etmektedir. Taşıyanın yükü taşımak üzere teslim almasında olduğu gibi gönderilenin yükü teslim alması da boşaltmadan önce gemide (FIO şart varsa), gemiden tahliyede veya tahliyeden bir süre sonra olabilir. Yukarıda da değinildiği üzere gönderilen yükü teslim almakla navlun mukavelesine veya teslim konişmentoya dayanıyorsa konişmento şartlarına göre TTK. 1069/1 de yazılı diğer borçların borçlusunu olur ve taşıtan da aynı zamanda bu borçlarından kurtulur. Kırkambar taşımalarında konişmento kural olarak taşıma şartlarını da belirler. Çarter taşımalarında genellikle düzenlenen konişmentolarda çarter partilere atıf yapılmaktadır. Böyle bir durumda gönderilen, konişmentoda göremediği fakat çarter partide bulunan şartlarla karşılaşabilir.

Gönderilenin yukarıda sayılan (TTK. 1069) ödemelerden sorumlu durumuna düşmesi için sadece yükü teslim alması yeterli olmayıp, navlun sözleşmesinde bu ödemelerin gönderilen tarafından yapılacağı kararlaştırılmış bulunması veya konişmentoda navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair hüküm bulunması veyahut konişmentoda çarter partide atıf bulunması çarter partide de bu konuda hüküm bulunması lazımdır. Bu durumun

²⁶ Çağa / Kender : a.g.e. sh.83

²⁷ Çağa / Kender : a.g.e. sh.95

hukuki açıklaması mümkündür. Zira, navlun mukavelesi üçüncü şahıs (gönderilen) **lehine** (BK.111) bir sözleşmedir ve üçüncü şahıs **aleyhine** sözleşme yapmak mümkün değildir. Üçüncü şahıs lehine yapılan sözleşmede üçüncü şahsa borç yüklenemezse de örneğin, yükün kendisine teslimini isteme hakkını bazı şeyleri yerine getirmesi (1069. maddedeki ödemeleri yapması) şartına bağlanabilir. Üçüncü şahıs gönderilenin başlangıçta bir borç altında bulunmamasına rağmen yükü teslim almakla borç altına girmesi BK.111 hükmüne uygun olarak sözleşme taraflarının (taşıyan ve taşıtan) iradesini yansıtmaktadır. Gönderilen, konişmento ibraz ederk veyahut navlun sözleşmesine göre yükü teslim almakla bu iradeye katılmış, kabul etmiş sayılmaktadır. Uygulamada bu konuda bir örf ve adetin varlığı da rahatlıkla söylenebilir (BK.111/2). Zira gönderilen yükün kendisine teslimini taşıyandan talep etmek hakkına sahiptir ve bunu kullandığı zaman taşıtan borcundan kurtulur(BK.111/3). Navlun sözleşmesinde, navlun ve diğer eklentilerinin gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin olarak konulan şartın anlamı budur. Taşıyan ve onun adına kaptan, ancak bu şartın yerine getirilmesi karşılığında yükü teslim mecburdur (TTK.1069/2). Bu ödemelerin yapılmaması halinde ise yükü teslimden kaçınabilecektir.

Kerşilıklı ödeme - teslimin olması halinde sorun yoktur. Ancak bu iki işlemin karşılıklı yapılmaması halinde doğal olarak ihtilaf çıkacaktır. Taşıyan alacaklarını almadan yükü teslim etmişse navlun vs. alacakları gönderilen için artık bir borç haline gelir. Özellikle, olayda bir konişmento düzenlenmiş olup da bunda navlunun hamil (gönderilen) tarafından ödeneceği kaydı veya navlun (çarter) sözleşmesine bir atıf mevcut ise bu durumda da gönderilen artık bir borç altındadır. Olayda bir konişmento düzenlenmiş olup da bunda navlunun hamil tarafından ödeneceğine dair bir kayıt mevcut olmadığı gibi navlun sözleşmesinin bu husustaki hükmüne atıf da yoksa veyahut örneğin, konişmentoda navlunun peşin ödeneceğine dair (freight prepaid) kaydı varsa, burada artık konişmentodan doğan hakkın kullanılması bir şarta, navlun vs. nin ödenmesi şartına bağlanmamış olduğundan yükün teslimi ile de borç doğmaz, konişmento hamili borçlu durumuna girmez.

Konışmento veya konışmentonun atıfta bulunduğu navlun sözleşmesinde bu konuda hüküm bulunması şartıyla, taşıyanın gönderilenden talep edebileceği alacakları şunlardır: Navlun ve navlun teferruatından olan masraflar, yani asıl navlun, konişmento veya navlun sözleşmesinde hüküm varsa ölü navlun (TTK. 1039) mesafe navlunu (TK 1084/1085) ve navlun zamları (extras) ile sürastarya ücreti, gümrük resmi, ve TTK 995 uyarınca yük için yapılan masraflar, TTK 1052/1ve 1059/1 uyarınca yapılan ilan masrafları ile TTK. 1051 e göre gönderilene düşen diğer bütün masraflardır.

Birden fazla gönderilenin bulunması halini (ki günümüzde çok rastlanan bir taşıma şeklidir) Kanun açıkça düzenlememiştir. Ancak bu durumda her gönderilenin kendi yüküne düşen navlun ve diğer borçlarından sorumlu olacağı tabiidir. Müşterek menfaat için alınmış tedbirlerden doğan ve bütün yükleri ilgilendiren masraflar ile konişmentolarda veya bunların atıf yaptığı navlun sözleşmesinde müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümlerin bulunması mümkündür.

3 – Gönderilenin yükü teslim almaması

Taşıyan yükün varma limanına ulaşması üzerine, konişmento hamili veya navlun sözleşmesine göre gönderilen sıfatını haiz olan kimse bu yükün kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir. Eğer teslim almada gecikirse, bu gecikmede bir kusuru bulunmasa dahi alacaklı temerrüdüne düşer. Doğal olarak taşıyan bir an önce yükü boşaltıp başka işlere, yeni taşımalara yetişmek ister. Geminin yük altında limanda beklemesi gönderilenin de borçlarını arttıracaktır. Bu durumda neler yapılabileceği TTK. 1057. maddede düzenlenmiştir ve özü itibariyle her iki tarafın zararlarının çoğalmasına engel olacak bir çözüm olarak yükün boşaltılmasına müsaade edilmiştir. Bu boşaltma işlemi, gönderilenin yükü teslim alacağını bildirmiş fakat gecikmiş olması ile, teslim almayacağını bildirmiş olması veyahut hiç bulunamamış²⁸ olması hallerine göre ikili bir düzenlemeye tabi tutmuştur:

a) Gönderilen yükü teslim alacağını bildirmiş ancak, charter taşımada bekleme süresi (starya) dolduğu halde; kırkambar taşımada ise makul bir süre geçtiği halde (TK 1059 fk 1: gecikmeden) teslim almamış ise, taşıyan veya onu temsilen kaptan, **gönderilene haber verdikten sonra**, yükü umumi bir ambara veya başka emniyetli bir yere **tevdi edebilir** (TK 1057 fk 1, 1059 fk 2). Kanunda "edebilir" tabiri kullanıldığından, buna mecbur olmadığı anlamını çıkarabiliriz. Taşıyanın yükü teslim mecburiyeti, TTK.1069 da belirtilmiştir. Buna göre gönderilen malı teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan bütün masraflar ve varsa sürastarya ücretini konişmento veya navlun sözleşmesi hükümlerine göre ödemeye ve onun hesabına yapılmış olan gümrük ve başka masrafları da ödemeye ve kendine düşen diğer bütün borçları ifaya mecbur kalır. Taşıyan da bunların yerine getirilmesi karşılığında malı teslim mecburdur (TTK.1069). "Gönderilen zamanında TK 1065 uyarınca yükün muayenesi için usulen müracaatta bulunmuşsa bu muayene yapılmadan tevdi caiz değildir. Kaptan ancak TK 1069/70 deki borçların tediyesi karşılığında yükü teslim edeceğini bildirir ve gönderilen bu borçları ödemekten kaçınırsa, bekleme süresinin dolmasını beklemeden de yükü tevdi edebilir."²⁹

b) İkinci durumda gönderilen yükü teslim almayacağını bildirmiş veya TTK.1052/1 (Kirkambar taşımada 1059/2) uyarınca yapılan ihbar ve daveti cevapsız bırakmış veya bulunamamıştır. Bu takdirde kaptan yükü umumi bir ambara veya diğer emniyetli bir yere tevdi etmek ve aynı zamanda gönderilen ile birlikte **taşımana da haber vermekle mükelleftir** (TTK. 1057/2, 1059/2).

Gönderilenin, kaptan tarafından TTK 1069 ve 1070'e dayanarak hemen ödenmesini istediği alacakları ödememesi veya TK 1078 uyarınca mahkemece tayin edilen yere yatırmaması yükü teslim almaktan kaçınması demektir. Kaptan bu durumda da yükü 1057 maddeye göre tevdi etmek zorundadır.

Çarter taşımada yapılan ihbara karşı gönderilenin susması halinde kaptan evvela beklemek zorundadır, zira gönderilen bekleme süresini (starya) kullanmak hakkına sahiptir. Öte yandan, TTK 1057/3 hükmüne göre taşıyanın sürastarya ücreti isteyebilmesi için boşaltma müddetinin aşılmasında kaptanın bir kusurunun bulunmaması gerekmektedir. Bu nedenle kaptanın boşaltma,

²⁸ Bu nedenle konişmentolarda gönderilen ve adresinden başka ihbar adresi (notify adress) bulunmaktadır.

²⁹ Çağa / Kender : a.g.e. sh.62

tevdi işlemlerinde kusuru ile bir gecikmeye yol açmaması gerekir. Aksi halde sürastarya talep edilemeyecektir.

Kaptanın yukarıda anlatılan nedenlerle yükü antrepoya veya ambara tevdi etmesi yükün teslimi değildir. Çünkü ambar sahibi gönderilenin temsilcisi değildir. Kaptan yükü taşıyan adına tevdi etmektedir. Bu suretle tevdi, taşıyan ile ambar sahibi arasında akdedilen bir sözleşmeye dayanmaktadır.

Tevdi edilen eşyada tevdiden sonra meydana gelebilecek hasardan kimin sorumlu olacağı, daha doğru ifade ile tevdiden sonra taşıyanın yükü koruma görevinin devam edip etmediği önemli bir meseledir: Tevdi teslim değildir. Fakat kanun tevdi müsaade etmekle taşıyanın durumunu kolaylaştırmak istemiştir. Ayrıca ambarda vukua gelecek hasar ve ziyalar, seçmedeki kusur hariç, tedbirli bir taşıyanın özeniyle önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olacakları (TK 1061) gibi ambar sahibi de taşıyanın yardımcı sahsı değildir. Bu nedenlerle tevdi ile sorumluluğun sona erdiği kabul edilmektedir. Bununla birlikte konşimentolara da bu yolda şart konmaktadır. Taşıyan sadece tevdi edilen yeri seçmedeki kusurundan mesuldür, mesela yağ meyvenin frigorifik tesisatı olmayan bir ambara tevdi gibi.³⁰ Taşıyan ve yükün kabulü halinde gönderilen tevdi masraflarını taşıyana ödemekle yükümlüdür.

4- Taşıyanın Hak ve Alacakları :

Gönderilenin yükü teslim almamamsı nedeniyle taşıyanın yükü tevdi etmek zorunda kalması halinde **taşıtan** “*navlun mukavelesi gereğince navlun ve diğer alacakları taşıyana ödemekle mükelleftir*” (TTK.1081/1). Bu alacaklar başta navlun olmak üzere yukarıda sayılan navlun teferruatından olan alacaklar ile sürastarya ücreti, tevdi masrafları ve gönderilene düşen tüm masraflardır. TTK. 1077. madde hükmüne göre taşıyanın 1069. maddede sayılan bu alacaklarından dolayı yük üzerinde **kanuni rehin hakkı** bulunmaktadır. Rehin hakkı yükün tevdi edildiği yerde bulunduğu sürece geçerlidir. Rehin hakkı, teslimden sonra dahi otuz gün içinde mahkemeye (veya icra dairesine) başvurmak ve mal henüz gönderilenin elinde bulunmak şartıyla devam eder. Bu dava ve takiplerde İİK. 145 vd. maddeleri gereğince borçluya yapılması gereken ihbar ve tebligatlar gönderilene yapılır. Gönderilenin bulunamaması veya yükü teslim almayacağını bildirmesi halinde ihbar ve tebligatlar taşıyana yapılmalıdır.

Taşıyanın alacakları nedeniyel rehin hakkından başka yük üzerinde hapis hakkı da var mıdır? Uygulamada taşıyanın alacakları ödenmedikçe yükü teslimden kaçınma hakkına hapis hakkı denildiğine sıkça rastlanılmaktadır. Çağa/Kender'e göre literatürde taşıyanın ödenmeyen alacakları nedeniyle yük üzerinde hapis hakkı da bulunduğu söz edilmekte ise de TTK. 1069 da hapis hakkına ilişkin hüküm bulunmadığı, Medeni Kanunumuzun 950 – 953 maddelerinde düzenlenen hapis hakkına ilişkin hükümlerin taşıyanın alacakları ile uyuşmadığı kaldı ki taşıyanın TTK. 1077 nin verdiği rehin hakkı ile yükü sattırmak hakkına sahip bulunduğunu bu nedenle taşıyanın TTK. 1069/2 uyarınca alacakları ödenmedikçe yükü teslimden kaçınma hakkı, TMK. 950-953 anlamında hapis hakkı niteliğinde bulunmamaktadır.³¹ Esasen, hapis hakkının

³⁰ Çağa / Kender : a.g.e. sh. 64

³¹ Çağa / Kender : a.g.e. sh. 238-241

varlığı için eşyanın borçlu tarafından rızasıyla teslimi, alacağın vadesinin (TMK.952) gelmiş bulunması (halbuki gönderilen malı almaktan kaçınmadıkça taşıtandan navlun talep etme zamanı gelmez) gibi şartlar ile taşıyanın TTK. 1069 dan doğan alacakları ve bunların ödenmemesi halinde taşıyanın izleyeceği yol (TTK.1057) dikkate alındığında; taşıyanın sahip olduğu hakkın bir hapis hakkı olmadığı, TTK. nun rehin hakkına ilişkin hükümleri karşısında buna ihtiyaç da bulunmadığı, bu nedenle yukarıdaki görüşün kabule şayan olduğu görülmektedir.

Taşıyanın bu alacaklarını tahsil edebilmesi için navlun sözleşmesinde aksine bir hüküm bulunmaması veya rehin hakkından açıkça feragat etmemiş olması halinde, İİK. 45. madde hükmüne göre sadece rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunabilir. Zira, *“rehinle temin edilmiş bir alacağın borçlusu iflasa tabi şahıslardan olsa bile alacaklı yalnız rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilir. Ancak rehinin tutarı borcu ödemeğe yetmezse alacaklı kalan alacağını iflas veya haciz yoluyla takip edebilir”* (İİK. 45). O halde taşıtanın, taşıyanın alacaklarını rızasıyla ödememesi halinde taşıyan, rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunacaktır. Malların paraya çevrilmesinden sonra ihale bedeli ile bu alacakların tamamı karşılanamazsa taşıtan kalan rehin açığından şahsen sorumlu olur.

Taşıyanın taşıtana başvurabilmesi için yükün onun tarafından teslim alınmış olup olmaması veya kaptan tarafından 1057. maddeye göre tevdi edilmiş olması arasında bir fark yoktur. Gönderilen yükü teslim almadığından, ihbar ve tebligatlar taşıtana yapılacaktır (TTK 1077). Taşıyan taşıtandan, yükleme limanı masraf veya sürastaryası gibi gönderilene karşı ileri sürülemeyecek olanlar da dahil olmak üzere navlun sözleşmesinden, doğan bütün alacaklarının ödenmesini isteyebilir. Zira, taşıyan yapılan sözleşmede sözleşen (akid) tarafıdır.

TTK. 1262/son hükmüne göre navlun alacağı ve masrafların tazmini dahil olmak üzere navlun sözleşmesinden veya konişmentodan taşıyan lehine doğan bütün alacaklar bir senelik zamanaşımına tabidirler. Zamanaşımı, alacağın muaccel olduğu tarihte işlemeğe başlar.