LOJİSTİK ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNDE NAVLUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ VE NAVLUN SÖZLEŞME PLANLAMASI

THE EFFECT OF FREIGHT CONTRACTS PLANNING ON PERFORMANCE IN LOGISTIC TRANSPORTATION SYSTEMS

# Öz

Gemilerin deniz ticaretinde kullanılması şekillerinden en önemlisi denizde eşya taşımaktır. Taşımacılık kontratına konu olan denizde eşya taşımacılığı ise buna navlun sözleşmesi denir. Navlun sözleşmeleri, Türk Ticaret Kanunumuzun ilgili maddesinde düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunumuzda bu kısmın başlığı Eşya Taşıma (navlun) mukaveleleri şeklindedir. Aynı zamanda eşya taşıma ibaresine ağırlık verilmektedir. Fakat hem iş hayatında yerleşmiş olduğu, hem de karadaki eşya taşımalarından ayırt edici bir role sahip bulunmaktadır. Navlun sözleşmesi, taşıyanın bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle, bir gemi ile deniz yolu üzerinden bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşmedir.

**Anahtar Kelimeler:** Navlun, Mukavele, Kloz, Starya ve Sürastarya.

# Abstract

The most important way of using ships in maritime trade is to transport goods at sea. The contract that is the subject of freight contracts is to transport goods at sea is called a freight contract. Freight contracts are regulated in the relevant article of our Commercial Code. In our Commercial Code, the title of this section is Goods Transport (freight) contracts. At the same time, weight is given to the phrase "carrying goods". However, it has a distinctive role both in business life and in the transportation of goods on land. A freight contract is a contract in which the carrier undertakes to transport the goods from one place to another by sea, by taking care and protection for a fee.

**Keywords:** Freight, Contract, Clause, Staria and Surastaria.

# 1 - Navlun Mukavelesinin İfası

Navlun sözleşmesi amacını yerine getirmesi için, sözleşmede belirtilen geminin mevzuata uyarlanması, malzemenin yükleme ve boşaltma operasyonu, taşımanın yapılması, varış limanında malzeme operasyonun göndericiye teslim edilmesi gereklidir (Kalpsüz. 1983).

# 2. Sözleşmede Kararlaştırılan Kurallar Gereğince Geminin Şekli

Sözleşmenin yerine getirilmesi için, sözleşmede belirtilen taşıyanın kullanılması gerekir. Aracı malzemeyi başka farklı bir gemiye intikalini gerçekleştirirse, burada doğacak zarar ziyandan sorumlu olur. Şayet malzemenin tespit edilen ve kararlaştırılan denizyolu aracı ile taşınması durumunda, zararın vuku bulması koşullarında geminin benzer teknolojileri diğer ifadeyle klozları kapsamında bu hükmün tersine değerlendirilebilir. Benzer klozları genel olarak “Eşdeğer gemiler ile taşınabilir” kavramı tercihli alacak teşkil edebileceğinden dolayı, ayrıca “Malzeme bir başka gemiye yüklenebilecektir. Ancak, taraflardan birisi malzemeyi, bu kanalda faaliyet gösteren diğer farklı bir gemi ile taşımaya uygundur” durumunda ki tercihi değerlendirmiş olabilmektedir (Kender. R. 1989).

# 3. Geminin Sefere Donatılması

Geminin sefere uyumlu hale getirilmesi yolculuğa ve eşyaya uyumlu hale getirilmesi ile mümkün olmaktadır. Burada, tarafın veya taşıyanın sorumlu olduğu durumlardan sayılmaktadır. Geminin yolculuğa veya sefere uyumlu durumu geminin operasyon alanına intikali ile geminin sefere donatılması sorumluluk kapsamında diğer bir durumu ifade etmektedir (Okay. S. 1965).

# 3.1. Denize Elverişlilik Kavramı

Deniz aracı, genel donatım, gemi makine ve kazan gibi alanları onarım ve bakımından, yerine getireceği yolculuğun genel anlamda bazı riskli durumların dışında, denizde tehlikelere karşı koyabilecek durumda olan bir deniz aracının yola veya sefere elverişli sayılır. Bu kurala göre mutlak durumda olmadığı ancak nisbi veya göreceli durumda bir verimlilik kabul edilmektedir. Geminin veya deniz aracının uyumluluğu her koşulda veya iklimde bütün seferleri bakımından değerlendirilmiş olması, yalnız deniz aracının rotası doğrultusunda gemi seferi kapsamında tayin edilen süre değerlendirilerek belirlenmektedir (Rabe.1989).

## 3.2. Sefere Elverişlilik

Bir deniz aracının sefere elverişli durumu, genel olarak denize uyumlu olup, ayrıca donanım, yükleme operasyonu, zaman, kumanya ve gemi çalışanlarının veya adamlarının standartları, yeterliliği ve nitel ve nicelikleri bakımlarından yapacağı seferin tamamıyla riskleri hariç denizde can ve mal güvenliğine karşı güvende olması anlaşılır. Bu ifade bir taraftan seferi yapan deniz aracının büyüklüğüne diğer taraftan yapılacak yolculuğun seyrine göre değişmektedir. Gemi çalışanlarının ve uluslararası standartlara göre gemi adamlarının yeterli olmaması, navlunun dengeyi bozacak durumda standartlara göre istifleme yapılmamış olması, enerji ve diğer faktörlerin, geminin iletişim sistemlerinin arızalı olması, sefere veya yola elverişsizliği ifade eder (Tekil.1989).

## 3.3. Navluna Elverişlilik

Navluna elverişlilikten amaçlanan, gemideki soğutma sistemleri dahil, gemideki ambarın navlunu alması, taşınması ve güvenliği için uygun durumda bulunmasıdır (Volker. 1989).

Taşıma işleri organizatörü veya taşıyan deniz aracının denize, yolculuğa ve navluna elverişli durumu güvenli bir taşıyanın sorumluluk ve yükümlü bulunduğu hassasiyeti göstermesi gerekmektedir.

Taşıyanın deniz aracını hazırlama sorumluluğunu yerine getirmesi, taşıyanın sözleşmede belirtilen yükleme ve boşaltma limanına yanaşması gereken alana yanaştırılması durumudur (Okay.1965).

# 4.Yükleme Ve Boşaltma

Yükleme, sözleşmede gösterilen navlunun sefere uyumlu hale getirilmiş olan deniz aracına, tayin edilen süre içinde aktarılması şartıyla yerine getirilir. Bu durumda malzemenin gönderici veya alıcı tarafından taşıma işleri organizatörüne veya kaptana sorumluluk tayin edilmesi gerekir. Malzemenin deniz aracına kadar ulaştırma maliyeti taşıtana, deniz aracına yüklenmesi faaliyeti, boşaltma ve yükleme maliyetleri ise taşıyanın sorumluluğunda bulunmaktadır. Ancak bu etmenler poliçelerde, yükleme limanı kurallarına göre düzenlenmiş olması gerekmektedir. Dolayısı ile poliçelerdeki usulsüzlüklerden meydana gelen rizikolardan dolayı taşıyana ve navlun ile ilgili diğer taraflara karşı sorumludur (Kalpsüz. T. 1983).

Taşınacak navlunun nevi ve cinsi fatura ve sözleşmelerde belirtilmemiş ise taşıtan bu durumda benzer varış limanı için farklı veya ayrı bir navlunun taşınmasını talep etme hakkına sahip olmaktadır. Bu durumda taşıtan bu hakkını sorumluluğu bulunan taşıyanın konumunu zorlaştırmamak koşuluyla kullanabilir (Waldron. 1991).

Yönetmelik olarak navlun geminin iç alanlarına veya kapalı alanlarına yerleştirilmesi gerekmektedir. Yükleyicinin onayı bulunmadıkça malzeme geminin güvertesine konulamaz. Nedeni de gemi güvertesinde bulunan malzemenin daha fazla deniz risklerine maruz kaldığı gözlemlenmiştir (Akıncı.1968).

Malzemelerin planlandığı duruma göre deniz aracına yüklenmesi organizasyonuna istif denir. Gemide istifin faaliyetine deniz aracının emniyeti ve güvenliği, malzemenin deniz risklerine karşı güvenceye alınması koşulları daima göz önünde tutmak gerekmektedir (Wildford. M. Coghlin. T. & Healty. N.L. 1989).

Alıcı ve gönderici malzemenin muhteviyatı hakkında doğru beyanı ibraz etmekle sorumludur. Yönetmelik alıcı veya göndericiye karşı sorumlulukta hatalı bilgi verilen navlunun özellikleri veya nitelikleri bakımından bir farklılığa gitmiştir. Açıkça, taşıtan ve gönderici hataları bulunmasa da navlunun nicel, ölçü, ağırlık ve markalarını hatalı ibrazından dolayı alıcı veya göndericiye karşı sorumlu olmaktadır. Bu durum kesin sorumluluğu öngörmektedir. Navlunun türü veya özellikleri hakkındaki hatalı ibrazından mütevellit alıcı ve taşıma işleri organizatörü gönderenin beyanında bir eksiği veya hatası varsa, sorumlu tutulmaktadır (Diamond. 2004).

Taşıtan transit olarak geçirilmesi men edilmiş ürünü yükleme durumunda kusurlara sebebiyet verdiği anlaşıldığında, gündeme gelen rizikolardan, hem taşıyana, hem de yolculuk kapsamında üçüncü taraflara karşı sorumlu olurlar (Uygur. 1990). Kimyasal ve tehlike özellikleri bulunan malzemenin genel olarak yanıcı malzeme, gemi zabitinin bu durumlardan veya tehlikeli özelliklerinden haberi olmaksızın deniz aracına yükletilmesi durumunda, alıcı-gönderici veya gönderici-alıcının hataları karşısında bazı hallerde meydana gelen fire ve zararlar için alıcı-gönderici ve diğer şahıslara karşı sorumlu olmaktadır. Bu durumda gemi kaptanı, malzemeyi genel olarak gemiden boşaltmaya ve imha kararı vermeye yetkilidir (Karahasan. 1981).

## 4.1. Yükleme İçin Bekleme Süreleri

Alıcı, gönderici ve taşıma işleri organizatörleri yükleme için bekleme sürelerini değerlendirirken bu husus kırkambar navlun sözleşmelerinde ve çarter navlun sözleşmelerinde çeşitli durumlarda düzenlenmektedir (Diamond, 2004).

### 4.1.1. Çarter Sözleşmeleri

### 4.1.2. Starya ve Sürastarya Süreleri

Çarter sözleşmelerinde alıcı veya gönderici malların yükleme ve boşaltma süreleri için yasal olarak duruma göre beklemek zorundadır (Akyol, 1976). Bu yasal veya Kanunî süreye yükleme (starya) süresi denir.

Starya süresi, geminin navlun aldığını beyan eder ve hazır olduğunu taşıyan tarafından taşıtana bildirildiği günü takip eden iş günü ile başlamaktadır. Bu durumda ihbar yapıldığı zaman geminin doğrudan navlun almağa uygun olduğu tescil edilmelidir. Starya süresinin ne kadar süreceğini esas itibari ile sözleşmede belirtilmiştir. Şayet sözleşmede beyan edilmemiş ise limanın yükleme ve boşaltma kuralına göre bu operasyonun süresi belirlenmelidir (Utilson. 1992). Alıcı ve gönderici bu zaman içinde sözleşmede sürastarya zamanı belirtilerek karar verirler. Sürastarya zamanı veya süresi duruma göre taşıyanın beyandaki hususi ilgili madde gereğince beklemekle sorumlu olduğu ek süreye denir. Sürastarya süresi staryanın bitmesini takip eden mesai saati içinde işlemeğe başlamaktadır. Sözleşmede sürastaryanın kaç gün geçerli olacağı belirtilmemiş ise bu zamanın ilgili yönetmelikler gereğince staryanın yarısı kadar olması gerektiği öngörülmektedir. Starya yalnız iş günleri, sürastarya ise aynı standartların tatil günleri de dahil olmak üzere aralıksız hesaplanmaktadır. Starya süresi için bir bedel veya ücret verilmesi gerektirmediği halde, sürastarya zamanı için sürastarya tarafından tayin edilen bir bedel veya ücretin ödenmesi gerekmektedir (Saymen.F.H.&Elbir.H.K. 1986).

Sürastarya süresi içinde navlun kapsamındaki bir gemiyi bekletmeye almak, alıcı veya gönderici bu mahalde taşıtanın sözleşmeden meydana gelen bir yasal hakkıdır. Bu nedenle sürastarya ücreti veya bedeli kusurlu veya cezaî durumu ve tazminat mahiyetinde sayılıp sayılmayacağı sözleşmeye göre bedelin karşılanması gereken bir değer veya ücret olarak kabul edilmelidir.

Taşıyan starya, kararlaştırılmış ise sürastaryanın bitimine binaen sefere çıkabilme, yükleme ve boşaltma için daha yoğun bekleme durumunda değildir. Fakat yönetmelikler gereğince taraflardan taşıyanın bu sürenin sona ermesinde, sefere çıkabilme durumundan, en az belirtilen süre içinde önceden taşıtana beyan etmesi gerekir (Uiahl. 1984). Aksi durumda yönetmeliklerde belirtilen sürastarya veya starya süresine, tebliğden itibaren üç gün içinde ilave sürenin belirtilmesi gerekir ki, bu hususa eklenmiş bekleme süresi’’ denir. Bu nedenle yükleme ve boşaltmanın esas bir tarihte sona erdirilmesi koşulu sözleşmede beyan edilmiş ise, bu koşulda taraflardan taşıyanın ayrıca bir beyanda bulunması gerekmemektedir. Belirtilen zaman veya tarihte gemi sefere çıkabilir. Bu anlamda navlunun tamamının yüklenmiş olması şartı veya yükletenin bu koşulda yükleme yapamayacağının anlaşılması durumlarında da herhangi bir tebliğe gerek yoktur (Kruse. 1988).

Buradan hareketle görülüyor ki bekleme zamanı genel olarak starya süresinden, hak ediliyor ise ilave olarak sürastarya süresinden, istinaden hareket tebliğinin en az üç gün önceden gündeme getirilmemesi durumunda, ihbarı takip eden günden itibaren belirtilen sürelere eklenmiş süreden ibarettir (Tunçomağ. 1973).

Yükleme ve boşaltmanın bir engel durum neticesinde yapılamadığı günlerin bekleme süresine etkisi yönünden Türk Ticaret Kanununda muhtelif ihtimallere göre farklı neticeler kabul edilmiştir. Şöyle ki;

* Taraflardan taşıyanın çalışma sahasındaki tesadüfi bir nedenle bu süre navlun deniz aracına yüklenmesi söz konusu değil ise, bu günler bekleme süresine ilave sayılmamaktadır. Neticeden bekleme süresi bir bu kadar zaman daha uzamış olur.
* Taşıtanın çalışma sahasında meydana çıkan tesadüfi bir nedenle yükleme ve boşaltma yapılamamış ise günler, bekleme zamanına ilave sayılır.
* Her iki tarafın çalışma ortamında vuku bulan kasırga, fırtına veya seferberlik gibi gündemde olmayan sebepler dolayısıyla navlunun gemiye tam zamanında teslim edilmesi ve teslim alınması imkanı olmayan günler ise bekleme süresine ilâve edilir. Fakat buna karşılık menfaatler kapsamındaki dengeyi muhafaza etmek, taraflardan taşıtanın yükleme yapılamayan bu zamanlar için taraflara veya taşıyana ayrıca bir bedel ödemesi gerekmektedir. Şayet yükleme için karar verilmiş bir vade belirtilmiş ise, bu koşulda taşıyan daha fazla beklemek durumunda değildir (Gold, Mlynarczyk & Sandervarn, 1999).

Tam zamanında teslim veya çabuklaştırma ek ödeme sistemi, taraflardan taşıyan ve taraflardan taşıtana yükleme ve boşaltma işleminin süresinde yapılması durumunda minimize edilen zaman için ödenen bedele ‘’dispec mani’’ denilmektedir. Bu bedelin ekonomik ve iktisadi konumu, yükleme ve boşaltma sürelerinden minimize edilmesi hususunda taşıtan ve taşıyanı teşvik etmektir. Böylece taraflar veya taşıyan deniz aracına daha çok deniz seferi yaptırmak imkânını bulacaktır. Bu bedel ancak sözleşmede net olarak kararlaştırılmış olduğu koşullarda talep edilebilir (PaşalioğluO.S. Prusmann. H&Rabe.D.1997).

## 4.13. Kırkambar Mukaveleleri

Kırkambar mukavelelerinde kanuni bir bekleme süresi öngörülmemiştir. Taşıtan veya taşıtanlar gemi kaptanın daveti üzerine, navlunu gecikmeksizin yükleme ve boşaltma yapmak zorundadırlar. Tam zamanında navlun, gemi limana yanaşmadan gemi sahibi depolarına muvakkat belge karşılığı teslim edilmektedir. Çalışma hayatında davet her bir taraftara ayrı ayrı değil, tümüne ilân edilmek suretiyle yapılır. Şayet taraflar açısından, navlun ulaştırmada gecikirse, taşıyan beklemekle sorumlu değildir. Gemi navlunu almadan sefere çıkabilir. Navlunu tam zamanında ulaştırmayan taşıtan, navlunu tam olarak ödemek zorundadır (Tuhr. 1988).

# 5. Geminin Seferi Navlunun Varış Limanında Teslimi

Yükleme ve boşaltma faaliyetinden sonra taraflar navlunu bir zarara sebebiyet vermeden en kısa süre içinde limanına varmak şartıyla navlun mukavelesinden doğan sorumluluğunu yerine getirmek zorundadır. Bundan dolayı taraflar veya taşıyan süresi içinde sefere çıkmak, navlunu teslime kadar güvende bulunması, zorunluluk yoksa diğer bir deniz aracına aktarma yapmamak, yasal bir neden bulunmadıkça, her zamanki rotadan ayrılmamak ve navlunu belirtilen süre içinde varış limanına ulaştırmakla yükümlüdür. Varış limanında navlunun boşaltılması ve göndericiye ulaştırılması ile navlun mukavelesinin süresi tamamlanmış olur (Gorton.L.&Ihre.N.2011).

Çarter sözleşmesinde yükleme ve boşaltmadaki bekleme zamanı, yasal olarakyüklemedekinin aynısıdır. Bu zaman içinde, yükleme ve boşaltma süresi karar verilmemiş ise sürastarya süresinden kaynaklanmaktadır. Ancak yükleme ve boşaltmada en az üç günlük tebliğ söz konusu değildir. Navlunun yükleme ve boşaltma süresi de denizyolu aracının yüklemeye ve boşaltmaya hazır olduğu durumlarda gemi kaptanın göndericiye gerçekleştirdiği tebliğ tarihinden itibaren takip eden iş günü başlamaktadır (Akyol. S. 1976).

Kırkambar mukavelelerinde gönderilen gemi kaptanın tebliği üzerine zamanında navlunu teslim almak zorundadır. Gemi kaptanı göndericiye ulaşamıyorsa veya tanımıyorsa, tebliğ daveti ilânını gerçekleştirmek suretiyle olur. Kırkambar sözleşmelerinde boşaltma ve yüklemede sürastarya mevcut değilse, navlunun boşaltılmasında gönderilenin rötar yapması neticesinde yükleme ve boşaltma zamanını geçirdiği takdirde taşıyan için sürastarya ücreti talep edebilir. Gerekirse bu navlun bedeli zararını karşılamıyorsa, tazminat talebini gerçekleştirmek durumuna sahiptir (Ivamy, 1999).

Navlunun tarafların gönderilene teslim edilmesi yasal olarak ya “boşaltmadan önce” gemide (supalan teslim) veya “boşaltmadan sonra” olabilir.

Gönderici çarter sözleşmelerinde bekleme süresi içinde navlunu teslim almazsa, gemi kaptanı navlunu özel depoya intikalini sağlar. Navlunun intikali ile taşıyanın sorumluluğu sona ermiş olur (Gold. E. Mlynarczyk. J.&Sandervarn. A. 1999).

# 6. Konşimento

## 6.I. Konşimento Kavramı

Konşimento alıcı ve gönderici arasında işletme bazında düzenlenen, hammadde, yarımamül ve mamulün gemiye yükleme ve boşaltma işleminin yapıldığı, taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünü ibraz eden, malzemeyi temsil hükmü bulunan, ‘’kıymetli evrak’’ özelliklerini taşıyan bir ‘’senettir’’. Ayrıca konşimento alıcı, taşıma işleri organizatörü ve gönderici arasındaki kırkambar sözleşmesinin yasal hükmünü taşımaktadır (İzveren. 1973).

## 6.2. Konşimentonun Düzenlenmesi ve Türleri

Konşimento navlunu deniz aracına yükleme ve boşaltma faaliyeti içinde, yüklenicinin isteği üzerine taşıyan tarafından düzenlenmektedir. Taşıyanın dışında farklı olarak gemi kaptanı veya gemi sahibinin bu alanda sorumlu bir temsilcisi de alıcı veya gönderici adına konşimento düzenleyebilir. Bu taraflar taşıyanın yasal olarak acentesi olarak hükümlü sayılmaktadır. Bu şekilde bir talep gerektirmeden konşimento ibrazına gerek yoktur (Tandoğan. 1973).

Genelde uluslararası sularda bazı satımlardan meydana gelen alacak veya borçların ödenmesi hususunda mevcut olan “akreditif sistemlerinde” konşimentonun tasnif edilmesi gerekmektedir. Türk parasının çerçeve kanunu gereğince değerini veya kıymetini korumaya ilişkin kanun hükümleri uyarınca bazı koşullarda “ihraç malları” için konşimento düzenlenmesi gümrük mevzuatı gereğince zorunludur.

Yükleten istek üzerine, konşimentonun kendisi tarafından imzalanmış suretini kaptana vermeye mecburdur.

Konşimento düzenlediği andan veya zamandan itibaren, navlunun deniz aracına yüklenmesi veya yüklenmemesi durumuna göre “konşimento tesellüm” ve “yükleme konşimentosu” olmak üzere farklı şekillerde düzenlenmektedir. “Tesellüm konşimentosu”, malzemelerin veya navlunun deniz aracına yüklenmesini beklemeden taşıma işleri organizatörü tarafından teslim alınması halinde ibraz edilen “konşimentoyu” tanımlamaktadır. “Yükleme konşimentosu” ise ürün veya navlun, gemiye yükleme işlemi tamamlandıktan sonra, ibraz edilen konşimentonun yasal durumunu “yükleme konşimentosu” olarak belirlemektedir (Aybay. 1988).

Gemi kaptanı veya taşıyan yeni bir konşimento ibraz etmeleri hususunda, arzu ettiklerinde “tesellüm konşimentosuna” ürünlerin yükleme işleminin tamamlanmış olduğu, yükleme zamanı ve tarihini kayıt altına alarak sorumlu olan yükletene vermekle sorumludurlar. Bu husus konşimentoda “yükleme konşimentosu” hükmünde ve mahiyetindedir (Schulze. 1989). Yükleme Konşimentosunun yasal şekli “yükleme konşimentosu” hükmündedir ve mütevellit ekonomik yapıdaki ihtiyaçların sonucu olarak “tesellüm konşimentosuna” hükmetmiştir. Taşıtan ve taşıyan arasındaki sorumluluk gereğince teslim alınan ürünler limanda veya antrepolarda kayıt altına alınır. Bu nedenle, deniz aracı limana yanaşınca, boşaltma ve yükleme işlemini istenilen sürede tamamlamak gerekmektedir. “Tesellüm konşimentosunun” ibraz edilmesi, taşıyanın lehine olacak şekilde navlunun tarafların malzemelerini önceden ulaştırmalarını teşvik edici bir işlem görmektedir (Feyzioğlu. 1993).

Konşimentonun bir diğer türü de karma ulaştırması kapsamında olan konşimentoyu teşkil eder. Karma taşıma veya ulaştırma konşimentosu, taraflar açısından taşıyanlar, deniz, kara veya iç sularda farklı deniz araçları ile navlunun taşınması hususunda taşımanın bütün evreleri kapsamında muteber olacak şekilde düzenlenen “konşimento” ya denir (Ivamy. H.E.I. 1999).

# 7. Konişmentonun Diğer Fonksiyonları

Konşimento navlunun teslim alındığını veya gemiye yükleme ve boşaltma faaliyeti olduğunu beyan eder. Konşimento, bu bakımdan bir nevi sözleşme mahiyetindedir. Konşimentoda navluna ilişkin bilgi ve belgelerin doğrulukları kapsamında ipucu teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Doğrudan teslim alınan navlun, konşimentoda beyan edilen ile bir farkı olup olmadığı ispat edilebiliyorsa, konşimentoda ki beyanın sorumluluğu bitmiş olacaktır. Konşimentoda yazılı bildirilen navluna ait verilerin aksi duruma göre alıcı veya gönderici tarafından tespit edilebilmektedir (Hudson. N.G. 1999)

Alıcı ve gönderici ürünlerin nitelikleri ile markalarını konşimentoya yükletenin, yükleme ve boşaltma başlangıcından önce yazılı olarak bildirdiği şekli ile beyan etmek mecburiyetindedir (Schmidt. 1989).

Yönetmelik gereğince taşıyanın mevcut olan kayıtlar doğrultusunda kanıtlama sorumluluğundan feragat etmesi için bazı durumlarda düzeltme veya ihtirazı değerlendirileceği öngörülmektedir (Stanton. 1984).

Konşimentoda navlunun logosu belirtilmiş olduğunda, bu kaliteler esas ürünlerin üst kısımlarına düzenlenmediğinden yasal koşullar altında deniz rotasının varış alanına kadar anlaşılır olacak koşullarda belirtilmemişse veya tespit edilmesi muğlak ise alıcı ve gönderici kimliğinin yanına belli olmayan, yani okunamamıştır şeklinde çekince düzenleyebilir.

Taşıma işleri organizatörünün, alıcı veya gönderenin kayıtlarının doğruluğunu denetlemeye ve kontrol edilmesine olanak bulunmamasından dolayı kuşku duyulması hallerinde taşıyan çekincesi kayıt altına alma koşuluna imkan verecektir (Wildford. M. Coglin. T.&Healty. N.I. 1989).

Taşıma kapların kapalı durumunda gemi kaptanına teslim edilen malzemeler hakkında da, taşıtan konşimentoya ‘’içindeki belli değil’’ şeklinde bir yazılı ibare koyabilir. Böylece bu ekipmanların içeriği nedeniyle konşimentoda belirtilen özelliklerin ispatlı olması önlenmiş olur ()Reehmer. 1989).

Şunu ifade etmekte yarar vardır; alıcı ve gönderici veya ithalatçı ve ihracatçı navlunun sayı ve ölçüye ait belgelerin tamamı değil de, bunlardan birini konşimentoya ibraz etmek durumundadır (Akyol. 1976).

Navlun kapsamında genel olarak çekince ihtiva etmeyen konşimentolara ‘’clean’’ temiz veya ‘’net konşimento’’ denir. Net konşimentonun ekonomik katma değeri ötekine nazaran çok yüksektir. Bundan dolayı uluslararası pazarda gönderici ve alıcılar, satım mukavelelerine daha ziyade navlunun ‘’net konşimento’’ ile ulaştırılması koşulunu öne sürerler. Alıcı ve gönderici ‘’net konşimento’’ ya sahip olması için bazen taşıtana ’’garanti mektubu’’ içeren diğer ifadeyle ‘’garanti sözleşmesi’’ verme yönüne başvururlar (Doğanay. 1999)).

Konşimento navlunun ulaştırılması ve teslimi beyanını ifade etmektedir. Konşimento navlunun ulaştırılması ile süre gelen, varış limanında belirtilen sorumlu kişiye teslimini beyan etmektedir. Konşimentonun belirlediği sorumlu kişi, devretme türüne göre usul ve kurallarına uyumlu olarak ‘’tasarruf’’ eden kimsedir. Varış limanında konşimentonun bir nüshasının yetkilendirilmiş hamili, yönetmelik gereğince navlunu teslim alma yetkisine sahiptir (Keskin. 1989).

 Şayet konşimento hamili ötekilerinden önce gemi kaptanına müracaatı sonucu navlunu teslim almış ise, artık bu kimseden gerçek kişi olamayacağı ileri sürülerek navlunun iadesi istenmeyecektir. Bundan dolayı navlunun ilk olarak kayıt altına alınması hadisesi, konşimentonun hemen ciro ve teslimine tercih edilmektedir (Reynolds. 1990).

Malzemeler, varış limanına varmadan, ara limanda alındığı takdirde, konşimentonun tüm nüshalarının iadesi gerekebilir. Ancak konşimento kişinin hamiline ise, alıcı veya gönderici ve konşimentoda nama beyan edilen gönderilene veya alıcıya uyumu sağlandığı şartlarda, konşimentonun hiç bir sahifesi ibraz edilmezse de navlun devredilebilir. Fakat yükleten bu şartlarda, gelecekte bir tazminat talebiyle karşı karşıya gelmesi ihtimalini değerlendirerek, malzemeleri teslim ettiği şahıslardan yasal bir güvence beyan etmeleri istenebilir (Arroyo. 1983).

Konşimento yasal olarak navlunu temsil etmektedir. Türk Ticaret Kanunun ilgili maddesi gereğince ulaşımda veya taşımada beyan ettiği ve navlunun ulaştırılmak üzere gemi kaptanı vasıtasıyla teslim alınmış durumunda konşimento kuralları gereğince navlunu teslim almaya sorumlu kişiye poliçenin teslim edilmesi, navlunun güvence altına alınması için adil bir netice oluşturmaktadır.

 Bu nedenle sefer halinde veya ulaştırmada ürünün bir başkasına devredebilir durumu aktif hale gelmiş olacaktır. Dolayısıyla ekonomik yaşamda gerekli olan sermayenin hızlı bir şekilde kredilendirme tedarikinin sağlanması ortamı sağlanmış olacaktır (Paşalıoğlu & Prüssmann, 1997).

Konşimento, belgeli olarak değer yaratan önemli evrak özelliğini taşımaktadır. Konşimento önemli bir belge tasnifinde malzeme sınıfı kıymetinde ve niteliğindedir. Konşimentoda yazılı beyan edilen hak edilenin kıymetli belgeden farklı olarak gündeme alınması hukuki bulunmamaktadır. Alıcı ve gönderici bu durumda konşimentonun beyana karşılık olarak navlunu teslim etme hakkına sahiptir. Aksi durumda alıcı ve gönderici konşimentodan dolayı ödemesi gereken veya sorumlu olduğu borcundan sorumlu kalacaktır. Konşimentoda sorumlu olduğu borcun devri kapsamında kıymetli evrakın devredilmesi zorunludur. Ticari durumlarda navlunun talep durumu ile kıymetli belge arasındaki bu ilişki, konşimentonun hukuk çerçevesi içinde kıymetli belge niteliğini beyan etmektedir (Aybay. 1999).

Konşimento alıcı ve gönderici yani konşimentoyu elinde bulunduran taraflar arasındaki koordinasyonu düzenler. Konşimento resmi senetlerden ayrı olarak farklı bir kıymetli belge olmayıp, bazı nedenlerden dolayı bir önemli belge mahiyetini taşımaktadır. Esas olarak konşimento özelliğini belirten hukuki normlar navlun sözleşmesinden dolayı, navlunun boşaltılması ve yükletilmesi veya teslim durumuyla ilişkilidir (Meyer. 1985). Navlun varış mahallinde teslim edilmediği veya konşimentoda beyan edilen sayıdan veya adetten noksan olarak operasyona tabii tutulmuş ise bu durum konşimento hamiline karşı değerlendirilir. Ancak konşimentonun hatalı tasnif edilmesinde alıcı ve gönderici hamilinin bir hatası bulunmadığını beyan etmedikçe alıcı ve gönderici arasında bu zararı karşılamakla ve ödemekle sorumludur (Reynolds, 1990).

Yükleme ve boşaltma operasyonunda, konşimento hamiline beyan edilen ve verilen sorumluluk, ticari ve akreditif kapsamındaki senetlerinde de belirtildiği gibi senedin geçersizliğine ilişkin bir hakkın doğmadığı veya doğmuş olan bir hakkın sonradan ortadan kalktığına ilişkin bir olaydan da faydalanabilir.

Konşimentoda gönderici ve alıcının sorumlu olduğu borcunun kanun ve yönetmelikler gereğince konşimentoda belirtilen ve ilave edilen özel şartlarla detaylı olarak ifade edilmiştir (Çağa. 2013).

Konşimentonun cari özellikli senetlerden farklılığı, keşidecinin fonksiyonları açısından kendini göstermektedir. Bu anlamda esas olarak emrine yetkilendirilmiş ve beyan edilen konşimentolarda cironun hak sahibine devri ve diğer fonksiyonlarını yerine getirip, ticari senetlerden ayrı olarak teminat belirten özellikleri hak etmezler. Bu nedenle navlunun teslim edilmesinde herhangi kusur olması veya hasar durumunda konşimento hamiline karşı sadece taşıyanın sorumluluğu geçerli olup hamilin önemli belge esaslarına bağlı olarak konşimentonun hamiline karşı başvuru hakkı bulunmamaktadır (Saymen & Elbir, 1986)

Konşimento devretme yöntemleri nama, emrine ve şahsına olarak düzenlenebilir. Nama beyan edilen konşimento, doğrudan göndericinin hamiline devredildiği konşimentodur. Bu gibi konşimento, farklı nama kayıtlı kıymetli evraklarda beyan edildiği gibi satım beyanı ve poliçenin sorumluluğu ile devredilir. Uygulamalarda bu gibi konşimentoya çok fazla rastlanılmamaktadır. Şahsına devredilenin kayıtlı olduğu konşimento hamiline beyan edilen konşimentodur. Ancak konşimento iktisadi ve ticari senetlerden değişik yöntemlerle istençli bir hamiline yazılı kıymetli evrak niteliğindedir. Hamiline beyan edilen konşimentonun devredilmesi, senedin cirosu ve bu anlamda sorumluluğu ile işlem yapılır. İktisadi faaliyette daha ziyade bu tür konşimento düzenlenmektedir. Nama beyan edilen konşimento kıymetli evrak niteliğinde göndericinin esas olarak bir şahsın ve emrine beyan edilen konşimento tipidir. Nama beyan edilen konşimentolar doğrudan senedin ibraz edilmesi ile devredilmektedir. Ticari olarak uygulamalarda bu gibi konşimentolara ender rastlanılmaktadır (Göğer. 1984).

# 8. Taşıyanın Sorumluluğu

## 8.1. Taşıyanın Sorumluluğu Kavramı

Kanun ve yönetmelikler gereğince, alıcı ve gönderici, sözleşmede malzemenin sözleşmesinden ötürü borçlu, gerektiği şartlarda beyan edileni yerine getirmemesi nedeniyle, vuku bulacak zarar ve ziyandan sorumludur. Türk Ticaret Kanunun ilgili hükümleri uyarınca alıcı ve gönderici sorumlu bulunduğu alanda ve bu kuralda belirtilmemiş ve ifade edilmemiş ise, bu anlamda denizyolu aracının başlangıç aşamasından deniz seferine, navluna uygunluğu veya malzemeye güven verilmemesinden meydana gelen zarar ve ziyandan sorumlu olduğu nedenlerini belirten hususlar tek tek hükümlerde uygun görülmüştür (Carver.&Colinvau). Ayrıca Taşıma İşleri Organizatörünün Türk Ticaret Kanunun da düzenlenen farklı sosyal sorumluluk durumlarında navlunun resmi veya onaysız şekilde mukavelede belirlenen gemiden bir başka gemiye yüklenmesi veya boşaltılması taşıyanın sorumluluğu veya bir zorunluluğun bulunmadığı hallerde seyir olan halinde navlunun bir diğer deniz aracına aktarma faaliyeti veya gönderenin diğer durumda yükletenin onayı alınmadan navlunun güvertede taşınması veya taşıması belirlenen seyir rotasından ayrılması sebeplerinden dolayı meydana gelen zarar ve ziyanlardan söz konusu olan hususlardır (Olgaç. 1991).

Diğer hallerde ise, gönderenin yönetmelikler gereğince sorumluluğu, Türk Hukukunda belirtilen Borçlar Kanunundaki genel maddelere göre belirlenmesi gerekecektir. Esas itibariyle, metinde belirtilen hususi durumlar dışında herhangi bir nedenden ötürü vuku bulan gecikme zarar ve ziyanları için alıcının sorumluluğu kapsamında Türk Borçlar Kanunu geçerlidir (Mac Murray. V.D.&Malcolm. M. 1978). Ayrıca Türk Ticaret Kanunu navlun ziya veya hasarı hallerinde gündeme gelmeyen yükün sözleşme görevlerinin yapılmadığı veya diğer olumsuz ifası durumlarını hususi mahiyette tasnif edilmediği durumlarda alıcının taşıyana sorumluluğu umumi hükümlere göre belirlemek gerekmektedir. Benzer durum hatalı “konşimento tanziminden ötürü” alıcının sorumluluğu yönünden değerlendirilecektir (Bahl. 1996).

Türk Ticaret Kanununda mevcut olan alıcının sorumluluğu kapsamında sistem, esas itibari ile ifade edildiği gibi açıklanabilmektedir. Mesela, taraflardan birinin alıcının sorumluluğu gerektiren maddelerde tasnif edilmiş öteki taraftan bazı planlamaların belirli olduğu durumlarda bu maddelerin zorunlu koşulları taşımadıkları resen kabul edilmiş olup “kesin belirlenmiş” bazı durumlarda da alıcının özel “hatası dışında” gemi çalışanları ve mahiyetindeki çalışanların hataları nedeniyle navlun zararı kapsamında sorumlu olup olamayacağı hükme bağlanmıştır. Anlaşılmaktadır ki, bu organizasyonda sistemin özelliği alıcı ve göndericinin lehine tarafların yasal ödünlerle uzlaştırılması cihetine gidilmektedir. Bu sistem “Konşimento ve Taşımalar Hakkındaki 1924 Brüksel Sözleşmesine” dayanmaktadır (Livan & Kleppa, 1978).

“Konşimentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Brüksel Sözleşmesi” çerçevesinde yapılan çalışmalar neticesinde olumlu ve fayda yaratan sonuçlara ulaşılmıştır. Bu bilimsel araştırmalar ve çalışmalar sonucunda alıcıların konşimento sözleşmelerine artan güvenin, itaatsizlik ve sorumsuzluk kayıtları belirtmelerine rağmen, taşıyan ve taşıtan için navlun sigortacılarının maliyet süreçleri bakımından etkilenmeleri üzerine bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Bu itibarla parlamentolara yapılan müracaatlar sonucunda Başlangıçta bu konu ile ilgili “Harter Kanunu (Harter Act, 1893)” resmi olarak yürürlüğe girmiştir (Johnson. 1997). Milletlerarası hukuk kapsamında itaatsizlik depolamalarını sınırlı tutmak ve organize etmek kaydıyla gemisini deniz ticaretinde kullanan (donatan), taşıma işleri organizatörü ve sigortacı konsorsiyumların iştirak ettiği birçok konferanslar yapılmış ve “1921 de Harter Kanunu” örnek alınmak kaydıyla “Lahey Kaideleri” onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Taraflar, bu kuralların konşimentolarda hususi koşullar altında incelenmiş ve kabul görmemesi üzerine bu hükümler “1924 yılında Brüksel'de” mukavele şekline dönüştürülmüş ve uygulamaya konulmuştur. Bu anlamda mukavelenin uygulama kapsamında kabul edilen bu maddelere riayet edilmesi mecburiyet teşkil edilecektir (Çetingil. 1994).

1924 tarihli Brüksel sözleşmesinin bazı hükümleri 19-23 Şubat 1968 tarihli, Brüksel konferansında yürürlüğe girmiş ve kabul edilen bir sözleşmeyle güncellenmiştir.

Ancak hassasiyetle değerlendirilmelidir ki, Birleşmiş Milletlerin teşvikiyle, 1979 tarihinde Almanya'da toplanan Siyasi Konferansta, 1924 Brüksel Sözleşmesinin (Lahey Kaideleri) “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” olarak kabul edilmiştir (Cufley. 2003). Almanya Kaideleri olarak da bilinen bu mukavele, “Lahey Kaideleri” nden ayrı bir yöntemle uygulamaya alınmıştır. Bu mukavelede alıcının doğrudan sorumlu olmadığı hususlara sirayet ettiği gibi, alıcının, yük mukavelesi veya konşimentoya sorumlu olmadığı alanlarda beyan edilen hususlara imkânı hemen hemen kısıtlanmıştır. Bu itibarla herhangi bir alanda sorumluların yararına bir uygulama olarak getirilmiş sayılmaktadır (Bahl. 1996).

# 9. Taşıyanın Sorumluluk Taşıdığı Diğer Durumlar

## 9.1. Taşıyanın Geminin Başlangıç Aşamasından Denize, Sefere ve Navluna Uygunluğundan Dolayı Sorumlulukları

Taşıyan deniz aracının ilk aşamasından denize, sefere ve navluna uygunluğu kapsamında sorumluluğunu verimliliğe dönüştürmediği hususlarda, bu durumlardan meydana gelen zararlardan kusurludur. Deniz aracının sefere elverişsizliğinden navlunun hasarından dolayı bir gecikme zararı ortaya çıkmış olabilir. Burada herhangi bir verimlilik nedenlerinden ötürü alıcının hükümlülüğü uygun görülmemiştir (Giles.O.G.&Gaskeli. N.J.&Batissa. G.&Swatton. R.J. 1997).

Deniz aracını verimsiz duruma sevk eden hata ve kusurların belirlenmesinde alıcının veya gemi çalışanlarının hatalarının aranması gerekmemektedir. Uyumsuzluk ve uygunsuzluk nedenleri tahmin edilmeyen bir durum veya herhangi bir fiili vaka teşkil etmiş olabilir (Carver T.G.&Colinvaux R. 1982). Bu durumdan ötürü alıcının deniz aracının sefere uyumsuzluğundaki hatası, dikkatli bir alıcıdan beklenen itinalı tespiti söz konusu olabilir, uyumsuzluk nedeninin, gemi seferinin başlangıç noktasına kadar tespit edilmemiş olmakla birlikte bu kusurun gemi seferinin başlangıç noktasına kadar çözümlenmemiş olması durumunda meydana çıkmaktadır (Berlingieri. 2002).

Deniz aracının seferi başladıktan itibaren denize verimsizlik konumu oluşturması, bu husus özel sorumluluk kapsamı dışında kalmaktadır. Navlunun çeşitli limanlarda yükleme ve boşaltma organizasyonu durumunda, sefere uyumsuzluk açısından yolculuğun başlangıç aşamasından her navlun için farklı özellikler taşıyacaktır (Wildford, Coghlin ve Healty, 1989).

##  9.2. Taşıyanın Navluna Sorumluluktaki Kusuru Nedeniyle Navlun Hasarından Dolayı Sorumluluğu

Taşıyanın özen göstermemesi sebebiyle yükün hasarı için olan sorumluluğu yükün teslim alınmasıyla başlar, teslim edilmesine kadar devam eder. Bu zaman içinde alıcının genellikle navlunun operasyonu, ulaştırılması, taşınması, elleçlenmesi, yüklenilmesi ve boşaltılmasında güvenli bir taşıma işleri organizasyonun sorumluluğunu vermek durumundadır. Bu sorumluluk borcunun görev alanlarını zamanında tamamlaması neticesinde navlunun zarar ve hasardan alıcı sorumlu olmaktadır. Navluna itina verilmesindeki süreç gemi çalışanlarının ve kendi çalışanlarının kusurları alıcının kendi kusuru gibi kabul edilmektedir (Ulrik & Gregersen, 1992).

Gemi çalışanlarının kimlerden oluştuğu beyan edilmektedir. Bu kapsamda “gemi kaptanı, gemi zabitleri, tayfa” ve gemide istihdamı sağlanan diğer kişiler yönetmeliklerde gemi adamıdır veya gemi çalışanlarıdır. Taşıyanın kendi adamları ise taşıyanın nakliye işletmesinde çalışan ve gemi adamı sayılmayan diğer müstahdemlerdir (Kazaniz. 1975).

Hassasiyetle ifade edilmelidir ki, alıcı “gemi adamları” ile kendi çalışanlarının hatalarını, Türk Ticaret Kanunun ilgili maddesinde “gemi adamları” nın hatalarından ötürü gemi sahibinin sorumluluğu için değerlendirilme, daha detaylı bir şekilde temsil etmektedir. Genelde gemi sahibinin sorumluluğu için, zarar ihtiva eden gemi çalışanın hatalı davranışları ile iş tanımı ilişkisinde doğrudan bir korelasyonun mevcut olması gereklidir. Kusurun türü açısından, sevk ve teknik idare hatalarına karşıt kavramını navlunun muhafazası için bazı ve zorunlu tedbirlerdeki kusur olarak ticari kusur teşkil etmektedir (Ulrik.&Gregersen, 1992).

Taşıma işleri organizasyonun kusursuzluğunu yani kendi özel hatalarının mevcut olmadığı gibi gemi çalışanları ile kendi çalışanlarının da hataları mevcut olmadığını beyan etmekle sorumluluktan kaçınılamaz. Alıcının sorumluluktan kaçınması için, navlundaki hasarın dikkatli bir alıcının sorumluluk ve itinası ile önüne geçilemeyecek nedenlerden meydana geldiğini beyan etmesi gerekir. Bu sebeple, deniz seferine uygunsuzluktan meydana gelen sorumlulukta geçerli olduğu gibi, bazı hususlardan dolayı sınırlandırılmış olduğu halde de ağırlaştırılmış bir hatanın sorumluluğu söz konusudur (Bess. 2000).

# 10. Navlundaki Zayinin Tesbit ve İhbarı

Gönderilen navlunun mahiyetini yetkili makamlar ve bilirkişiler kanalıyla beyan etmekle mükelleftir. Bu durumda yapılan yasal beyan ile tazminat davasını gerektiren somut belge ve bilgi ile temin edilmiş sayılır. Bu durumda bir ispat yapılmadığı koşullarda taşıyanın navlundaki zarar ve hasarı zamanında teslimi yapılmadığı süreçte zarar tespit edilmemiş ise zamanında teslimden başlayarak en geç üç gün içinde alıcıya ihbar etmelidir (Livan. J.&Kleppa. A. 1978). Dolayısı ile bir ihbarın zamanında yapılmamış olması göndericinin tazminat talebine olanak vermektedir. Ancak ispat navlunu alıcı lehine olmak üzere konum değiştirebilir. Bu durumda, navlun konşimento da beyan edildiği koşullarda hasarsız olarak teslim edildiği, ancak malzemelerde bir zarar sabit olursa, bu hasardan alıcının sorumlu değildir (Göknil. 1991).

# Sonuç

Navlun sözleşmelerinde, karşılıklı akit taraf olmayan, taşıyan ile taşıtanın, bazı hallerde birbirlerine karşı hukuki ilişki içerisine girdikleri ve karşılıklı görevler yüklendikleri ve bazı şartları yerine getirmek sureti ile kullanabilecekleri haklar sağladıkları görülmektedir.

Navlun sözleşmeleri, birbirinden bağımsız olmakla birlikte, işin mahiyeti itibari ile bazı durumlarda, üçlü bir hukuki ilişkiyi ortaya çıkarmaktadır. Doktrinde, üçlü hukuki ilişkiler arasında sayılmamasına rağmen, "yardımcı kişilerin fiilinden sorumluluğunu da konumuz ile yakın ilgisi olduğu anlaşılmaktadır.

"Üçüncü şahıs yararına sözleşme" tek başına navlun sözleşmelerini açıklayamadığı ancak, bu sözleşmelerin üçüncü kişilere talep hakkı tanıyan hükümleri acısından, söz konusu olabildiği görülmektedir. Yine, bu arada incelenen, "üçüncü şahsı koruyucu etkili sözleşme", "üçüncü şahsı koruyucu etkili sorumluluktan kurtulma sözleşmesi", "üçüncü şahıs yararına ön sözleşme", "kurtarıcı borç üstlenme". "birlikte borç üstlenme", "ifa üstlenme", "üçüncü alacaklı yararına sözleşme" "üçüncü şahıs yararına sözleşme benzeri", gibi sözleşmeler de tek başlarına navlun sözleşmelerini açıklayamamakta, ancak yardımcı etken olabilmektedir.

Taşıyanın taşıma borcunun, bu sözleşmeye yabancı olan ve taşıtana karşı üçüncü şahıs konumunda bulunan taşıyan tarafından ifasının ise, hukuken "üçüncü şahıs tarafından ifa" olarak kabulünün mümkün olabileceği diğer taraftan "üçüncü şahsa ifa" müessesesinin de burada, üst taşıyanın, taşıtana karşı olan taşıma hükümlülüğünün taşıtan ve taşıyanın talebi ile taşıyan tarafından, taşıyanın yükünün taşınması olayında söz konusu olabileceği düşünülmektedir.

Alacağın temliki açısından konuya bakıldığında, navlun sözleşmesinin bir temlik sözleşmesi olmadığı, zira temlike ilişkin açık hüküm içermediği, ayrıca her ne kadar, incelenen sözleşmelerde temlik adı altında yer alan klozlar bulunmakta ise de alacağın temlikinde, temellük edenin haiz olduğu talep ve dava haklarının, burada taşıtan ve taşıtana, birbirlerine karsı doğrudan tanınmadığı görülmektedir.

Navlun sözleşmelerinin hukuki mahiyetini "borcun nakli" ile açıklamak da mümkün olmamaktadır. Borcun nakli için, alacaklılarla, borcu taahhüt eden arasında, ayrı bir sözleşmenin yapılması gerekmekte, bu navlun sözleşmelerinde yer alan, bu yoldaki hükümler ise, ancak, iç işlem veya borcun nakli taahhüdü olarak nitelendirilebilmektedir.

Navlun sözleşmelerinde, tarafların borçlarından, tediyeye ilişkin navlun ve teferruatının, havaleye, ancak şartları varsa, konu olabileceği, bunların dışında, alt sözleşmelerin getirdiği hak ve yükümlülüklerin açıklanmasında bu müessesenin de düşünü1emeyeceği görülmektedir.

Kefalet yönünden de bakıldığında, bunun kural olarak, para veya benzeri borçlarda söz konusu olması nedeniyle, taşıyanın taşıtana karsı olan taşıma borcunun ifasında, taşıyanın kefaleti düşünülememektedir. Ancak, navlun ve fer'ilerine ilişkin edimin ifasında bir an için düşünülebilirse de, kefalet akdinin niteliği itibarı ile yazılı olması gerekmekte, oysa, çalışmada incelenen navlun sözleşmesi formlarının hiç birinde, hukuken kefalet teşkil edecek bir hükme rastlanmamış bulunmaktadır.

Deniz Ticareti Hukukunda, yapılan bir çarter sözleşmesinden sonra, taşıtanın üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmesi yapması durumunda, asıl taşıyanın hak ve görevlerine ilişkin olarak özel bir düzenleme kanunda yer almamaktadır.

Bu sözleşmelerin mahiyeti ve üst alt taşıyanların sorumluluğu açısından, navlun sözleşmelerinin birbirinden bağımsız olduğu ve bu nedenle de alt taşıtan ile üst taşıyan arasında doğrudan doğruya hukuki bir ilişki bulunmadığı kabul edilmekte ve bu konuda doktrinde bir ihtilaf bulunmamaktadır. Navlun sözleşmelerinde, kural olarak, taşıyan taşıma borcunu ifa etmek zorunda olup, bunun ifası için de, taşıyanın tarafı olmadığı navlun sözleşmesini icra etmesini ve yükün gemi tarafından gereği gibi taşınmasını sağlamakla yükümlü olup, burada taşıyan, üstlendiği taşıma borcunu, taşıyan ve onun adamları vasıtası ile ifa etmektedir.

Türk Ticaret Hukukunda taşıyan ile taşıtan ve taşıyan karşılıklı sorumlulukları ile ilgili olarak, konunun, genellikle husumet yönünden değerlendirilmeye tabi tutulduğu gözlenmektedir. Yabancı yargı kararlarında da, navlun sözleşmesi ile devredilen yetkilerin mahiyetine ve konşimento tanzimine, bunun şartlarının belirlenmesi konusunda varılan mutabakata göre değerlendirme yapılarak çözüme ulaşılmaya çalışıldığı görülmektedir. Gerçekten de, navlun sözleşmesinde konşimento düzenlenmiş veya düzenlenmemiş olması, ‘konşimentonun taşıyan tarafından veya onun adına kaptan veya acentesi tarafından düzenlenmesi veya konşimentoların taşıyan tarafından kendi adına düzenlenmiş olması veya kaptan tarafından düzenlenip de burada taşıyanın zikredilmemiş olması veya aynı taşımada aynı yük için, navlun sözleşmelerinde ayrı ayrı konşimento tanzim edilmiş bulunması hallerinin, konu ile ilgili sorumluluğa büyük etkisi bulunmaktadır.

Bu gibi durumlarda, Alman Hukukunda, çarter sözleşmelerinin hukuki mahiyetine göre yapılan ayırım ile, taşıyan donatanın gemi üzerindeki ziliyetlik ve teknik ve ticari idare kontrol yetkilerinin devredilip devredilmemiş olması esasına göre sonuca gidilmekte ve bu kararlarda, yükletenin ve konşimento hamillerinin korunması ilkesi, kaçınılmaz bir esas olarak kabul edilmektedir.

Taşıyanın sorumluluğunda, onun, aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi sıfatını da taşıması, donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanmasını gerektirdiği gibi alt taşıtanın yük ile ilgili sıfatıyla, gemi alacaklısı hakkı sahibi olması da, bu sorumluluğa Türk Ticaret Hukukunun ilgili maddesinin uygulanmasına imkan vermektedir.

Navlun sözleşmelerinde "charterparty" ler dışında, konşimento veya benzeri belge ile yapılan taşımalara uygulanan Lahey Kuralları bu konuda daha az bir sınırlama getiren ve navlun ödenerek yapılan her türlü taşımalara uygulanabilen, Hamburg Kuralları acısından konuya bakıldığında, bu kurallardan Lahey kurallarının, taşıtana, taşımayı fiilen yapan taşıyan aleyhine dava hakkı verilmesi konusunda her hangi bir hüküm ihtiva etmediği görülmektedir.

 Türk Hukuku acısından kloza bakıldığmda, bir "ücüncü sahıs yararına sözleşme", "kurtarıcı borç üstlenme", "birlikte borç üstlenme", "ifa üstlenme", "borcun nakli", "kefalet", "başkasının edimini taahhüdün" ün burada söz konusu olamayacağı, “konşimento” da yer alan diğer klozunun tek başına vekaletin de unsurlarını taşımadığı, anlaşılmaktadır. Ancak, üst navlun sözleşmesinde yer alan ve taşıtan ve taşıyana yetki verilmesini sağlayan bir hükmün varlığı halinde, burada, bir "temsilin" söz konusu olabileceği sonucuna varılmaktadır. Bu durumda da, bu klozun geçerliği için, önce temsilin unsurlarından, yetki ve aleniyet yönünden, daha sonra, genel işlem şartları ile nihayet bu klozun emredici kurallar açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, lojistik ulaştırma sistemlerinde ve navlun unsurları içeren, konşimentoya bu malzemeleri yükleyen ve boşaltanın sorumluluğu taşıyanın, bu konuda donatanın sorumluluğu açısından yetkilendirilmiş olarak belirtilmesi ve konşimentonun da alıcı veya gönderici adına düzenlenmiş edildiğinin, konşimento kapsamından anlaşılması ve navlun ile durumunun daha olumsuz bir konuma getirilmemesi gibi gerekleri ifa eden, bir malzemenin, geçerliliği olacağı ve zorunlu kurallara aykırı olamayacağı hususuna varılmaktadır.

Navlun sözleşmesi uygulamasında, taşıyanın alt taşıtana karşı ileri sürebileceği haklar ve alt taşıtanın üst taşıyana karsı sorumlu tutulabileceği duruma gelince, burada, önce alt taşıtanın aynı zamanda gönderilen olmasının durumu etkilediği görülmektedir. Ayrıca burada, Türk Hukukun da, konuya donatanın kanuni rehin hakkı açısından bakılmakta ve bu hakkın doğacağına, yükün maliki ile navlun ve bağlılarının borçlusunun aynı şahıs olması bir şart olarak aranmamaktadır. Bu nedenle de, üst taşıyan konumundaki donatanın, taşıtandan olan alacaklarından dolayı, kendisine borçlu bulunmayan taşıtan veya başka birine ait yük üzerinde de rehin hakkı mevcut bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Alman hukukundan beri süre gelen ve sözleşmelerin şahsiliği yani, sadece taraflarına hak ve borç yüklemesi prensibinin, modern hukukta, "üçüncü şahıs yararına sözleşme ve benzeri' müesseseler ile yumuşatılmasına neden olan gereksinimlerin, inceleme konumuzu oluşturan alt sözleşmeler bakımından da doğduğu görülmektedir. Bu nedenle de, karşılıklı akit taraf olmayan taşıyan veya taşıtanlara borç yüklemesine ve bazen de haklar tanınmasına ilişkin, çeşitli klozların bu sahada kullanılan sözleşme formlarında yer aldığı gözlenmektedir. Bütün bunlara rağmen, konunun incelenmeye muhtaç olduğu ve önceki bölümlerde açıklanan şekilde bazı düzenlemeler getirilmesinin gerektiği kanaatine varılmaktadır.

# Kaynakça

Akıncı, S. (1968). *Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri).* İstanbul.

Akyol, S. (1976). *Tam üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*. İstanbul.

Arroyo, I. (1983). *International Maritime Conventions*. London.

Aybay, G. (1988). *Düzenlenen Adam Çalıştıranın Sorumluluğunun Karşılaştırılması*. İstanbul.

Aybay, G. (1999). *Borçlar Hukuku Dersleri*. İstanbul.

Bahl, S.D. (1996). *Schiffsgläubigerrechte Nach Deutschem Und Amerikanischem Recht* (Yayınlanmamış doktora tezi). Kiel.

Berlingieri, F. (2002). *Chartering and Shipping Terms*. Amsterdam.

Bess, J. (2000). *(Gram) On Chartering Documents.* (2nd ed.) London.

Carver, T.G., & Colinvaux, R. (1982). *British Shipping Laws; Carriage by Sea.* (13th ed.) London: Sweet & Maxwell Ltd.

Cufley, C.F.H. (2003). *Ocean Freights and Chartering*. London, New York.

Çağa, B. (2013). *Deniz Ticareti Hukuku cilt III, (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, Müruru Zaman, Deniz Hukukunda cebri icra).* İstanbul.

Çetingil, E. (1994). *Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu,* [Paper presentation]. İstanbul Deniz Kazaları Sempozyumu 1982, Ankara.

Diamond, A. (2004). *Kombine Taşımalarda Taşıyanın sorumluluğu*, [Paper presentation]. Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara.

Doğanay, I. (1999). Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlardan Dolayı Donatanın Sorumluluğu. *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi*, 13.

Feyzioğlu, B. (1993). Gayri Mahdut Sorumluluğu*.* *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi,*14.

Giles, O.G., Gaskell, N.J., Batista, G. & Swatton, R.J. (1997). The Carrier Cannot Use a "Demise clause" to Escape Liability. *Transportation Law Bulletin*, London.

Gold, E., Mlynarczyk, J. & Sandervarn, A. (1999). *International Maritime Law: Basic principles.* Malmö.

Gorton, L. & Ihre, N. (2011). *Shipbroking and Chartering Practice.* London,

Göğer, E. (1984). *Deniz Hukukunda Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar ihtilafı.* Ankara.

Göknil, M.N. (1991). Die İoc-Klausel Ein Argerniss Der Kautelarpra. *Transportrecht*, Heft 4, 990.

Hudson, N.G & Allon, J.O. (2003). *Maritime Claim Handbook*. London,

Ivamy, H.E.I. (1999). *Dictionary of Shipping Law*. London.

Izveren, A. (1973). *Deniz Ticareti Hukuku.* Ankara.

Johnson, A. (1997). *How Hamburg Rules Affect Carriers' Liability, Lloyds List*. London.

Kalpsüz, T. (1983). *Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması: Başlıca Modeller ve Türk Hukukunda Durum* [Paper presentation]. İstanbul Sempozyumu, Ankara.

Karahasan, R. (1981). *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku*. Ankara.

Kazaniz, I. (1975). *Problems Arising in The Assesment of Damages (UK) For Breach of Tomlinson 5 Charter*, [Paper presentation]. Documentation IX. International Congress Of Maritime Arbitrators, Hamburg.

Kender, R. (1984). *Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, [Paper presentation]. İstanbul Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara.

Keskin, Y*.* (1989). *Alacağın Temlikinin Benzer Üçlü ilişkiler Karşısındaki Teorik Sınırı Sorunu.* Ankara.

Kruse, F. (1988). *Charterparties and Cargo Claims Handling*. London: P&I International.

Livan, J. & Kleppa, A. (1978). *The Practice of Professional Shipping Business (Chartering), Book XIV*., Oslo.

Mac Murray, C.D. & Malcolm, M. (1978). *Charterparties of The World.* London: Reeder Und Charterer.

Meyer, G.C.L. (1985). *Borçlar Hukuku Dersleri, Borçların İfası İfa Edilmemesi sona Ermesi.* İstanbul.

Okay, S. (1965). *Deniz Ticaret Hukukuna ilişkin Yargıtay Kararları*. İstanbul.

Olgac, S. (1991). *Identity of Carrier, Taşıyanın kimliği.* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul.

Paşalıoğlu, O.S., Prüssmann, H. & Rabe, D. (1997). *Seehandelsrecht*. München.

Rabe, D. (1989). Die loc-Lösung Oder Diskussion Ohne Ende. *Transportrecht,* Mörz, Heft 3-989.

Reynolds, F.M.B. (1990). *The Demise Clause Again, Lloyd's Maritime and Commercial Law*. London.

Riehmer, E. (1989). *The Arrest of A. Timechartered Ship and It's Effects,* [Paper presentation]. IX. International Congress of Maritime Arbitrators, Hamburg.

Saymen, F.H. & Elbir, H.K. (1986). *Türk Borçlar Hukuku.* İstanbul.

Schmidt, K. (1989). Identity of The Carrier*. Transportrecht,* Februar, Heft 2-989.

Schulze, J. (1989). *The Exercise of Lien On cargo For Unpaid Hire*, [Paper presentation]. IX. International Congress of Maritime Arbitrators, Hamburg.

Stanton, L.F.H. (1984). *A Guide To The Merchant Shipping Acts Vol.II*, Glasgow.

Tandoğan, H. (1973). *Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısı ile Donatanın Sorumluluğu*, [Paper presentation]. İstanbul Sempozyumu Bildirisi, Ankara.

Tekil, F. (1989). *Deniz Ticaret Hukuku.* İstanbul.

Tuhr, V. (1988). *Marine Cargo Claims.* Montreal.

Tunçomağ, K. (1982). *Borçlar Hukuku Umumi Kısım, cilt* I-II *(Edege çevirisi)*. İstanbul.

Uiahl, A. (1984). *Deniz Ticaret Hukuku,* (Berker, K. Çev.*)*. Ankara.

Ulrik, A. & Gregersen, S. (1992). *Hamburg Rules Workshop*, [Paper presentation]. Conference C. 992/9, Oslo.

Utilson, J.F. (1992). *Carriage of Goods By Sea.* London.

Uygur, T. (1990). *Borçlar Kanunu: Genel Hükümler, Cilt 2*. Ankara.

Volker, L. (1989). *The Arrest of a Foreign Seagoing Vessel,* [Paper presentation]. IX. International Congress Of Maritime Arbitrators, Hamburg.

Waldron, A. (1991). The Hamburg Rules: A boon doggle for lawyers. *Journal of Business Law*, London.

Wildford, M., Coghlin, T. & Healty, N.I. (1989). *Time Charters.* London.

# Extended Abstract

THE EFFECT OF FREIGHT CONTRACTS PLANNING ON PERFORMANCE IN LOGISTIC TRANSPORTATION SYSTEMS

 Metin KAYA[[1]](#footnote-1)

It is considered that the performance of the carrier's carriage obligation by the carrier, which is foreign to this contract and which is in the position of a third party against the carrier, may be legally accepted as "performance by a third party", and on the other hand, the "performance to a third party" may be in question here, in the event of the carriage of the carrier's cargo by the carrier at the request of the carrier and the shipper of the carrier's carriage obligation to the shipper. In terms of assignment of receivables, it is observed that the freight contract is not an assignment contract, since it does not contain any explicit provisions on assignment, and although there are clauses under the name of assignment in the contracts examined, it is seen that the rights of claim and action of the assignor in the assignment of receivables are not directly granted to the shipper and the carrier against each other here.

In terms of suretyship, since it is generally applicable to money or similar debts, the suretyship of the carrier cannot be considered in the performance of the carrier's carriage obligation towards the shipper. However, although it may be considered for a moment in the performance of the freight and its accessories, the suretyship contract must be in writing due to its nature, whereas, none of the freight contract forms examined in this study has a provision that would constitute a suretyship in law. In the Maritime Law, there is no special provision in the law regarding the rights and duties of the carrier in the event that the carrier enters into a charterparty with third parties following a charterparty.

In terms of the nature of these contracts and the liability of the upper and lower carriers, it is accepted that freight contracts are independent from each other and therefore, there is no direct legal relationship between the lower carrier and the upper carrier and there is no dispute in the doctrine on this issue. In freight contracts, as a rule, the carrier is obliged to fulfil the carriage obligation, and for the fulfilment of this obligation, the carrier is obliged to ensure that the carrier performs the freight contract to which the carrier is not a party and that the cargo is properly carried by the ship, and here, the carrier fulfils the carriage obligation undertaken by the carrier and its men.

In the Turkish Commercial Law, it is observed that the issue regarding the mutual liability of the carrier, the shipper and the carrier is generally evaluated in terms of hostility. In foreign judicial decisions, it is observed that a solution is tried to be reached by evaluating according to the nature of the powers delegated by the freight contract and the agreement reached on the issuance of the bill of lading and the determination of the conditions thereof. Indeed, whether or not a bill of lading is issued in the freight contract, whether the bill of lading is issued by the carrier or by the master or his agent on behalf of the carrier, or whether the bills of lading are issued by the carrier in his own name, or whether they are issued by the master but the carrier is not mentioned therein, or whether separate bills of lading are issued for the same cargo in the same carriage in separate freight contracts, have a great impact on the liability in this respect.

When the matter is examined from the point of view of the Hague Rules, which are applied to the carriage made with a bill of lading or similar document, except for "charterparties" in freight contracts, and the Hamburg Rules, which impose a lesser limitation on this issue and can be applied to all kinds of carriage made by paying freight, it is seen that the Hague Rules do not contain any provision on giving the right of action to the carrier against the carrier who actually carries out the carriage.

 When the clause is examined from the point of view of Turkish Law, it is understood that a "contract for the benefit of a third party", "assumption of a salvific obligation", "joint assumption of obligation", "assumption of performance", "transfer of obligation", "suretyship", "undertaking the performance of another" cannot be in question here, and the other clause in the "bill of lading" does not carry the elements of attorneyship alone. However, in the presence of a clause in the overfreight contract, which provides for the authorisation of the shipper and the carrier, it is concluded that a "representation" may be in question here. In this case, for the validity of this clause, it is necessary to first evaluate the elements of representation in terms of authorisation and publicity, and then to evaluate the general terms of business and finally this clause in terms of mandatory rules.

 Consequently a material, which fulfils the requirements such as stating in the bill of lading, in logistic transport systems and containing freight elements, that the carrier of the responsibility of loading and unloading these materials is authorised in terms of the responsibility of the shipper, and that the bill of lading is issued on behalf of the consignee or the consignor, and that it is understood from the scope of the bill of lading that the bill of lading is issued on behalf of the consignee or the consignor, and that the freight and its situation is not brought to a more negative position, will be valid and cannot be contrary to mandatory rules.

As regards the rights that the carrier may assert against the sub-carrier and the situation in which the sub-carrier may be held liable to the superior carrier in the application of the freight contract, it is seen that the fact that the sub-carrier is also the consignee affects the situation. Moreover, in Turkish Law, the issue is considered from the point of view of the shipowner's statutory pledge right and it is not a condition that the owner of the cargo and the debtor of the freight and its attachments are the same person for this right to arise. Therefore, the shipowner, who is the supercarrier, has a pledge right on the cargo belonging to the shipper or another person who is not indebted to him, due to his receivables from the shipper.

The principle of the individuality of contracts, that is, the principle of imposing rights and obligations only on the parties, which has been in effect since the German law, has been softened in modern law with the "contract for the benefit of a third party" and similar institutions. For this reason, it is observed that various clauses regarding the imposition of obligations and sometimes the granting of rights to carriers or shippers who are not parties to the contract are included in the contract forms used in this field.

1. Esenyurt University, Logistics Department [↑](#footnote-ref-1)