



JOURNAL of SOCIAL and HUMANITIES SCIENCES RESEARCH (JSHSR)

Uluslararası Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Dergisi

Received/Makale Geliş 08.03.2022
Published/Yayınlanma 27.06.2022
Article Type/Makale Türü Research Article

Citation/Alıntı: Arslan, Z. (2022). Yolculuk çarteri sözleşmesinde gönderilenin navlun ücretinden sorumluluğunun şartları. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 9(84), 1148-1160.
<http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.3091>



Arş. Gör. Zeynep ARSLAN

<https://orcid.org/0000-0002-8714-9603>

Yalova Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı, Yalova/ TÜRKİYE

YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE GÖNDERİLENİN NAVLUN ÜCRETİNDEN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

CONDITIONS OF THE LIABILITY OF THE CONSIGNEE FOR FREIGHT CHARGE IN VOYAGE CHARTER CONTRACT

Issue/Sayı: 84

Volume/Cilt: 9

jshsr.org

ISSN: 2459-1149

ÖZET

Yolculuk çarteri sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında geminin bir kısmını ya da tamamını taşıyanın yüklerine tahsis etmek suretiyle denizde eşya taşımaya üstlendiği navlun sözleşmesidir. Sözleşmenin tam iki tarafa borç yükleyen karakteri gereği, taşıyan, yükü taşımaya ve boşaltma limanında gönderilene teslim etmeyi taahhüt ederken, taşıyan da bunun karşılığında navlun ödeme borcu altına girmektedir. Kural olarak navlun ücretinin borçlusu çarter sözleşmesinin tarafı olan taşıyandır. Bununla birlikte eşyanın üçüncü bir kişiye tesliminin kararlaştırıldığı çarter sözleşmelerinde gönderilenin de sözleşmeden kaynaklanan borçların muhatabı olması mümkündür. Sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişi gönderilenin hangi hâllerde söz konusu borçların muhatabı olacağı TTK m. 1203'te hüküm altına alınmıştır. İlgili düzenlemeye göre, gönderilenin ilk olarak eşyanın teslimini talep etmesi ve teslim talebinin dayanağı olan sözleşmede ya da denizde taşıma senetlerinde bu alacaklardan sorumlu olduğunun belirtilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada yolculuk çarteri sözleşmesi ve türleri genel hatlarıyla incelendikten sonra sözleşmeden doğan navlun ücretinden gönderilenin hangi hâllerde sorumlu olacağı ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yolculuk Çarteri Sözleşmesi, Navlun Ücreti, Gönderilen, Konişmento.

ABSTRACT

A voyage charter is the type of contract of affreightment in which the carrier undertakes to carry the shipper's goods by assigning partial or whole place on the ship in return for freight. Due to the nature of the synallagmatic of the voyage contract, the carrier undertakes to carry the cargo and deliver it to the consignee, while the shipper undertakes to pay the freight in return. As a rule, the debtor of the freight is the shipper who is the party of the contract. However, in charter contracts in which the delivery of the goods to a third party is agreed upon, it is possible that the consignee has also contractual obligations. When the third party who is not the contracting party will responsible for the contractual obligations was regulated in Art. 1203 of the Turkish Commercial Code. According to the regulation, the consignee must request the delivery of the goods first and it must be stated that the consignee is responsible for the contractual obligations in the contract of affreightment, bill of lading, or other transport documents which is the basis of the delivery request.

In this study, a comprehensive review of voyage charters and their types, we examined the conditions under which the consignee will be responsible for the freight arising from the contract in detail.

Keywords: Voyage Charter Contract, Freight Charge, Consignee, Bill of Lading.

1. YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

1.1. Tanım

Yolculuk çarteri sözleşmesi TTK m. 1138'de taşıyanın, navlun karşılığında eşyayı, geminin tamamını ya da belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Tanımdan da açıkça anlaşılacağı üzere yolculuk çarteri sözleşmesinde mühim olan bir geminin tahsis edilmesidir (Akıncı, 1961; Aytekin, 2019; Çağa ve Kender, 2010; Kara, 2020; Kayıhan, 2020; Sözer, 2014; Ülgener, 2017; Tekil, 2001; Wilson, 2008). Geminin tahsis edilmesi, taşıma işinin icrasında kullanılacak geminin ferden tayin edilmesi demektir (Akıncı, 1961; Çağa ve Kender, 2010; Kaner, 2019; Plomaritou ve Papadopoulos, 2018). Geminin isminin, tonajının, bayrağının yani geminin ferdine ilişkin her türlü özelliğın bir veya birkaçının belirtilmesi geminin ferden tayin edilmesi için yeterli olacaktır. Dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmesinde, taşıma borcunun kararlaştırılan gemi ile taşınması asli edim mahiyetinde olup, sözleşmenin tipini belirleyen de bu edim olmaktadır (Cumalıoğlu, 2008; Kaner, 2019).

Yolculuk çarteri sözleşmesinde kararlaştırılan geminin taşıyan tarafından değiştirilmesi mümkün değildir. Bu durum hem yolculuğun başlangıcındaki yükleme bakımından hem de yolculuğun devamı açısından geçerli olup; yolculuğun kararlaştırılan gemi ile tamamlanması gerekmektedir (Çağa ve Kender, 2010; Ülgener, 2017). Bununla birlikte, bu zorunluluğun sözleşmeye eklenecek ikame klozu ile bertaraf edilmesi her zaman mümkündür (Ülgener, 2017). İkame klozunun bulunmadığı yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyan, taşıtanın rızası olmaksızın eşyayı başka bir gemiye yüklerse TTK m. 1150/2'de öngörülen şartlarla meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Bununla birlikte TTK m.1150/2'ye göre tehlike durumunda ve yolculuk başladıktan sonra yapılan aktarmalar bu durumun istisnasını teşkil etmektedir.

1.2. Türleri

1.2.1. Tam Çarter- Kısmi Çarter Sözleşmesi

Geminin tamamının taşıtana tahsis edildiği sözleşme tam çarter sözleşmesidir (Çağa ve Kender, 2010; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, 2014, Kara, 2020; Kaner, 2018; Ülgener, 2017). Geminin tamamı ile kastedilen yük taşımaya elverişli olan yerlerin tümüdür. Dolayısı ile kamaralar bunun dışında kabul edilir ve kamaralara eşya ancak taşıtanın izni ile yükletilir (Kara, 2020).

Tahsisin geminin sadece bir kısmına şamil olması durumunda ise kısmi yolculuk çarterinin varlığından söz edilecektir (Çağa ve Kender, 2010; Kender ve diğerleri, 2014; Kara, 2020; Kaner, 2018; Ülgener, 2017). Bu durumda taşıyana geminin yarısı, dörtte biri, yüzde otuzu gibi belirli bir kapasitesi ya da 1 ve 3 numaralı ambarlar gibi belirli bir yeri tahsis edilmektedir.

1.2.2. Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi

Birden fazla yolculuk için geminin tahsis edilmesi durumunda mürekkep yolculuk sözleşmesi söz konusu olmaktadır (Çağa ve Kender, 2010; Kender ve diğerleri, 2014; Kaner, 2018; Kara, 2020; Ülgener, 2017). Klasik yolculuk çarteri sözleşmesinde bir sözleşmeye istinaden tek bir yolculuk yapılır. Bununla birlikte uygulamada, özellikle tanker taşımacılığı ile kuru yük taşımacılığında iki nokta arasında birden fazla yolculuğun yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaç, klasik yolculuk çarteri sözleşmesinin aksine, tek sözleşmeye istinaden yapılan ardışık birden fazla yolculuğun yapılmasına imkân veren mürekkep yolculuk sözleşmesi ile karşılanmaktadır (Ülgener, 2017). Bu sözleşmede aynı yolculuğun tekrar edilmesi mümkün olduğu gibi sözleşmeye eklenecek *renomination* klozunun taşıtana verdiği hakla taşıtan tarafından rotanın ve varma yerinin değiştirildiği farklı yolculukların yapılması da mümkündür (Todd, 2016; Ülgener, 2017)

TTK'da mürekkep yolculuk sözleşmesi belirli bir başlık altında düzenlenmiş değildir. Bununla birlikte bazı hükümlerde bahsinin geçtiği görülmektedir. Örneğin; TTK m. 1227'de düzenlenen hükümde, geminin birden fazla yolculuk için tutulduğu durumlarda, 1209 ile 1226. maddeleri arasında düzenlenen yolculuğun başlamasına ve devamına engel olan nedenler dolayısıyla sözleşmenin sona ermesine ilişkin hükümlerin sözleşmenin niteliği ve içeriği cevaz verdiği ölçüde uygulanabileceği düzenlenmiştir. Aynı şekilde TTK m. 1158'de yer alan hüküm, sözleşmeye göre birden fazla yolculuğun yapılacağı durumlarda yolculuk başlamadan önce fesih hakkının nasıl kullanılacağını düzenlenmiştir.

Mürekkep yolculuk sözleşmesinin bahsinin geçtiği kanun hükümlerinden anlaşılacağı üzere, kanun koyucu iki durumda bu sözleşmenin varlığını kabul etmektedir. İlk durum TTK m. 1227/1’de öngörüldüğü gibi geminin birden fazla yolculuk için taşıtana tahsis edilmesidir. Diğeri ise TTK m. 1227/2’de “*sözleşmeye göre yükleme limanına yolculuk yapmak zorunda olan gemi yükleme limanına varmışsa, bu yolculuk için donata 1210 uncu maddesinin ikinci fıkrasına göre hesap olunacak mesafe tazminatı ödenir*” şeklinde düzenlenen hüküm uyarınca geminin yükleme limanı için yolculuk yapmasının gerekli olduğu durumdur. Başka bir deyişle geminin sözleşmenin kurulduğu sırada yükleme limanında olmaması durumunda mürekkep yolculuk sözleşmesinin varlığından söz edilecektir.

Klasik yolculuk çarteri niteliği gereği mürekkep yolculuk sözleşmesinde de sözleşmenin ifası ikame klozu olmadığı sürece taraflarca ferdileştirilen gemi ile gerçekleştirilmek zorundadır. Ancak bu durum ferdileştirilen geminin zayı olması ihtimalinde sözleşmenin ifasının imkânsız hale getirmektedir (Kara, 2018; Turan, 2017).

Mürekkep yolculuk sözleşmesinde geminin birden fazla sefer yapması ve bu seferlerin fasılasız art arda olması onu yolculuk çarteri sözleşmesinin diğer türlerinden ayırmaktadır (Gorton, 2004; Amasya, 2010). Diğer bir deyişle, bu sözleşmede baskın olan unsur art arda fasılasız yapılan seferlerdir (Amasya, 2010; Gorton, 2004; Plomaritou ve Papadopoulos, 2018).

Mürekkep yolculuk sözleşmesinde zaman riski taşıyanın üzerindedir. Geminin performansının düşük olması ya da hava muhalefeti vb. sebeplerle seferlerin gecikmesi durumunda taşıyan daha az navluna hak kazanacaktır. Navlun zaman üzerinden değil, taşınacak yük üzerinden hesaplanacağı için taşıyanın yapacağı sefer sayısı önem arz etmektedir. Belirlenen seferlerin, taşınacak eşyanın mevcut olmaması sebebiyle yapılamamış olması ihtimalinde ise sorumluluk taşıtana ait olacaktır (Gorton, 2004).

1.2.3. Miktar Sözleşmesi

Miktar sözleşmesi, kararlaştırılan süre boyunca belirli miktardaki yükü taşıtmayı taahhüt eden taşıtan ile bu yükü taşıyacak kapasitedeki gemiyi temin eden taşıyan arasında yapılan sözleşmedir (Günay, 2013; Kara, 2018; Magklasi, 2015; Sözer, 2014; Ülgener, 2017; Yeşilova Aras, 2013). Miktar sözleşmesinde, mürekkep yolculuk sözleşmesinde olduğu gibi seferlerin art arda yapılmasına gerek olmadığı gibi yolculuk çarteri sözleşmesinin karakteristik özelliği olan geminin ferdileştirilmesine de gerek yoktur. Bu sözleşmenin amacı belirli bir miktar yükün taşınması olup; bu miktar bazı sözleşmelerde kesin olarak belirtilirken, bazılarında asgari ve azami sınırların belirtilmesi suretiyle belirlenmektedir (Ülgener, 2017; Yu ve Li, 2012).

Miktar sözleşmesi çoğunlukla uzun süreli ve büyük miktarda yüklerin taşınması için yapılmaktadır. Örneğin, 3 yıl boyunca 10 milyon ton petrolün taşınması için miktar sözleşmesi tercih edilmektedir. Genellikle uygulamada miktar sözleşmeleri için standart tip çarter partilerin kullanıldığı görülmektedir. Bunlardan en yaygını INTERTANKO tarafından hazırlanan ve tanker taşımacılığında kullanılan INTERCOA ve BIMCO tarafından hazırlanan ve kuru yük taşımacılığında kullanılan VOLCOA standart sözleşmeleridir (Gorton, 2004; Ülgener, 2017; Yeşilova Aras, 2013). Yine düzenli hat taşımacılığında kullanılmak üzere BIMCO tarafından hazırlanan SERVICON standart tip sözleşmesi mevcuttur.

Miktar sözleşmesi öğretilerdeki ağırlıklı görüşe göre, yolculuk çarteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilmektedir (Tekil, 2001; Cooke vd., 2014; Özgenç, 2014; Ülgener, 2017). Fakat yolculuk çarteri sözleşmesini diğer çarter sözleşmelerinden ayıran unsur ferdileştirilmiş bir geminin tahsis edilmesidir. Bununla birlikte miktar sözleşmesinde geminin ferdileştirilmesi söz konusu olmadığı gibi taşınacak eşya ile ilgili bir kıstas da sözleşmenin baskın unsurunu oluşturmaktadır: Belirli miktar yük (ya da belirli aralıktaki miktarda yük). Kanımızca bu durum miktar sözleşmesini kırkambar sözleşmesine yaklaştırmaktadır. Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyanın taşınması söz konusudur; bu eşyanın paket, koli, çuvallanmış eşya olması mümkün olduğu gibi hububat veya kömür gibi dökme yük olması da mümkündür (Akıncı, 1961). Her ne kadar miktar sözleşmesinde muhakkak ayırt edilmiş eşyanın taşınması söz konusu olmasa da sözleşmenin esaslı unsuru gemi üzerinden değil eşya üzerinden belirlenmiştir. Diğer bir deyişle, miktar sözleşmesinde taşınacak eşya merkezi konumdadır. Dolayısıyla kanımızca miktar sözleşmesi, yolculuk çarteri sözleşmesinin değil kırkambar sözleşmesinin bir türü olarak incelenmelidir (Cumalıoğlu, 2011; Yeşilova Aras, 2013).

1.3. Tarafları ve Yükle İlgililer

Yolculuk charteri sözleşmesinin tarafları taşıtan ve taşıyandır. Taşıyan, navlun ücreti karşılığında eşyayı deniz yolu ile taşımaya taahhüt eden taraftır. Taşıtan ise taşıyan ile charter sözleşmesi yapan ya da adına ve hesabına charter sözleşmesi yapılan ve taşımanın icrası karşılığında navlun ücretini ödemekle yükümlü olan gerçek veya tüzel kişidir (Süzel, 2014).

Taşınan yükle bağlantıları ve korunmaya değer menfaatleri olduğu için yükle ilgililer sıfatını haiz olan ve navlun sözleşmesinin tarafını teşkil etmeyen yükleten ve gönderilene kanun koyucu bazı hak ve yetkiler tanımıştır. Bu bağlamda yükleten, charter sözleşmesine istinaden yükü taşıyana teslim eden kimsedir (Çağa ve Kender, 2010). Çalışmamızın konusunu teşkil eden gönderilen ise navlun sözleşmesine ya da bu sözleşmeye istinaden düzenlenen taşıma senedine göre varma limanında eşyanın teslimini talep etme yetkisini haiz gerçek veya tüzel kişidir (Akıncı, 1961; Tekil, 2001; Çağa ve Kender, 2010; Seven, 2012; Kender ve diğerleri, 2014; Ağsakal, 2011; Smeele, 2019; Amasya, 2019; Kula, 2018; Djadjey, 2017; Aksoy, 2019; Karayazgan, 1993; Aikens, Lord ve Bools, 2016).

Gönderilen kavramı TTK'da tanımlanmamıştır fakat birçok hükümde dolaylı olarak tanımı ortaya çıkmaktadır. TTK m. 850 “*taşıyıcı ücret karşılığında eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi....*”; TTK m. 871’de “*Eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen,....eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir.*”; TTK m. 1185 “*Zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında....*”, TTK m. 1205 “*Eşyayı gönderilene teslim etmiş olan taşıyan...*” hükümlerinde geçen ifadelerden de anlaşılacağı üzere gönderilen, yükün teslim edileceği kişi olup, kanunda da bu kavram eşyanın teslimini isteme hakkı üzerinden izah edilmiştir. Bunun yanında TTK m. 1203’te üçüncü kişi gönderilenin durumu yan başlığı ile:

“Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu işlemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle üstüne düşen bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.”

şeklinde düzenlenen hükümde, eşyanın teslim edileceği kişi olarak gönderilen kavramı yerine taşıtandan başka bir kişi ifadesi yer almıştır.

Gönderilen taşıtan veya yükleten olabileceği gibi sözleşme ilişkisinden bağımsız üçüncü bir kişi de olabilir. Ancak TTK'da 1203 ila 1207. maddeleri arasında “*üçüncü kişi gönderilenin durumu*” üst başlığı ile düzenlenen hükümlere bakıldığında, kanun koyucunun gönderilenin taşıtandan başka bir kişi olma ihtimalini hesaba katarak hüküm sevk ettiği görülmektedir (Amasya, 2019).

Konışmentonun düzenlendiği taşımalarda TTK m. 1230 uyarınca senedin meşru hamili eşyayı teslim almaya yetkilidir (Çağa ve Kender, 2010). Dolayısıyla konişmentonun meşru hamili gönderilen sıfatını haizdir. Bununla birlikte, hamilin, kıymetli evrak niteliğini haiz konişmentoyu usulüne uygun devretmesiyle yeni hamili gönderilen kılması da mümkündür. Dolayısıyla konişmentonun düzenlendiği taşımalarda yükleme limanında taraflarca belirlenen gönderilen (şekli gönderilen) ile varma limanında eşyanın teslimini talep eden gönderilen (gerçek gönderilen) her zaman aynı olmayabilir. Bununla birlikte, navlun borcu açısından bizi ilgilendiren nihai olarak varma limanında eşyanın teslimini talep etme hakkına sahip olan gönderilendir ve navlun borcundan sorumlu olan da sadece bu gönderilendir.

TTK m. 1203’e göre diğer bir denizde taşıma senedinin düzenlendiği durumlarda, senede göre hak sahibi olan kişinin de eşyanın teslimini talep etme hakkı vardır. Dolayısıyla konişmento dışındaki denizde taşıma senetlerine göre, eşyanın teslimini talep hakkı tanınan kişi de gönderilen sıfatını haiz olacaktır (Aytekin, 2019). Bununla birlikte TTK m. 1242’de konişmentodan başka her türlü senedin aksi kanıtlanmadıkça navlun sözleşmesinin yapıldığını ve eşyanın senette yazılı olduğu şekliyle taşıyan tarafından teslim alındığını ispatladığı düzenlenmiştir. Dolayısıyla charter sözleşmesinin yapıldığına karine teşkil eden diğer taşıma senetleri, yine gönderilenin tespit edilmesinde de ispat vazifesi gerecektir (Seven, 2012).

Konışmentonun ya da başka bir denizde taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda gönderilen sıfatı charter sözleşmesine göre tespit edilecektir. Dolayısıyla gönderilenin eşyanın teslimini talep hakkı

da üçüncü kişi lehine sözleşme niteliğindeki charter sözleşmesine dayanacaktır (Çağa ve Kender, 2010; Kender ve diğerleri, 2014; Sunal Erguvan, 2007).

Eşya taşıma sözleşmelerinin temelinde çoğunlukla bir alım satım sözleşmesi yatmaktadır. Bilindiği üzere TBK m. 207 gereğince satıcı, sözleşmenin kurulmasıyla eşyanın mülkiyetini ve zilyetliğini alıcıya devir borcu altına girmektedir. Satım sözleşmesi akabinde yapılan taşıma sözleşmesi de aslında satıcının mülkiyeti ve zilyetliği devir borcunu ifa etmesine hizmet etmektedir. Dolayısı ile bu durumda gönderilen olarak karşımıza milletlerarası satım sözleşmesinin tarafı olan alıcı çıkmaktadır. Gönderilenin alıcı olması genellikle satıcının, malın alıcıya gönderilmesi için yaptığı her türlü masrafı, sigorta primini ve navlunu ödeyeceği anlamına gelen IIC (International Chamber of Commerce) tarafından hazırlanan INCOTERMS 2010 uyarınca deniz aşırı satışlar için öngörülen CIF (Cost, Insurance and Freight) satışın kararlaştırıldığı durumlarda görülmektedir (Seven, 2012). Bununla birlikte, taşıma sözleşmesinin bir alım satım sözleşmesi neticesinde yapılmış olması gönderilenin konumunda her daim alıcının olacağı anlamına gelmeyecektir (Aksoy, 2019). Başka bir deyişle gönderilen alıcı ya da alıcının acentesi olabileceği gibi taşıtanın acentesi ya da üçüncü kişi yükleten veya alıcıya kredi veren banka olarak da karşımıza çıkabilir. Bankaların gönderilen sıfatıyla uluslararası ticarete rol oynaması ise mesafeli satım sözleşmelerinde alıcı ile satıcı arasındaki güven sorununun bir tezahürüdür (Seven, 2012; Amasya, 2019). Taraflar arasındaki bu güvensizlik farklı ödeme yöntemlerinin kullanılması ihtiyacını doğurmuştur. Bunlardan biri olan vesaik mukabili ödemenin kararlaştırıldığı durumlarda banka, konişmento şekli gönderilen olarak yer almaktadır (Seven, 2012; Amasya, 2019).

1.4. Şekli

Çarter sözleşmesinin kuruluşu için kanunda bir şekil şartı öngörülmemiştir. Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sözleşmenin kurulması için kafidir (TBK m.1). Bununla birlikte TTK m. 1139 gereğince, taraflardan her biri, giderini vermek suretiyle, sözleşme şartlarını içeren yolculuk charter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.

Çarter sözleşmesi uygulamada çoğunlukla yazılı yapılmakta hatta tarafların vakitten tasarruf etmek amacıyla sözleşmenin ayrıntılarını belirlemek yerine BIMCO vb. kuruluşlar tarafından hazırlanan standart formlarla sözleşmeyi meydana getirdiği görülmektedir (Ulukaya, 2018; Arslan ve Aydın, 2013). İşte bu standart formlar charter parti olarak adlandırılmaktadır. Bu standart charter partiler nadiren olduğu gibi uygulansa da çoğunlukla *rider kloz* olarak adlandırılan taraflarca sonradan eklenen klozlarla düzeltilmektedir (Ülgener, 2017; Çalık, 2012). Bunun yanında tarafların karşılıklı görüşmeler sonucu hazırladıkları metne, diğer şartlar bakımından *incorporation* metodu (Arslan ve Aydın, 2013) ile birçok kuruluş tarafından hazırlanan standart charter parti hükümlerinin dahil edilmesi de mümkün olmaktadır. Bu durumda charter sözleşmesinin charter parti dışında yazılı hale geldiği söylenebilecektir (Ülgener, 2017).

Çarter sözleşmesi şekle bağlı olmadığı için, charter partinin buradaki fonksiyonu sözleşmenin varlığını ve şartlarını ispat etmektir (Ülgener, 2017; Kayıhan, 2020). Bununla birlikte sözleşmenin charter partinin hazırlanmasından önce kurulmuş olması durumunda charter partinin imzalanmamış olması sözleşmenin bulunmadığı anlamına gelmeyecektir. Sözleşmenin kurulmuş olduğunun teleks, faks, e-mail gibi metinlerle de ispatlanması mümkün olacaktır (Ülgener, 2017; Ulukaya, 2018).

1.5. Çarter Sözleşmesi-Konişmento İlişkisi

Konişmento, yükün taşınmak üzere teslim alındığını ve varma limanında senedin hak sahibi görünen hamiline senedin ibrazı karşılığında teslim edileceğini gösteren, taşıyan veya temsilcisi tarafından tek taraflı hazırlanıp imzalanan kıymetli evraktır (TTK m. 1228/1). Çarter sözleşmesinin akdedilmesinden sonra, taşınmak üzere teslim edilen veya gemiye yüklenen yük hakkında yükleten konişmento düzenlenmesini talep edebilir. Yükletenin talebi üzerine taşıyan konişmento düzenlemek zorundadır (Çağa ve Kender, 2010; Ülgener, 2017). Taşıyanın konişmento düzenlemesi, TBK m.133/2 uyarınca taşıyanın ifa uğruna yaptığı bir edim olarak değerlendirilmektedir (Çelikbaş, 2012). Konişmento charter sözleşmesinden doğan borcu sona erdirmez, dolayısıyla konişmentonun düzenlenmesiyle borcun yenilenmesinden de bahsetmek mümkün değildir (Karan, 2000). Diğer bir deyişle, konişmento düzenlendikten sonra da charter sözleşmesi konişmento ile beraber varlığını sürdürmekte olup, taşıyan her ikisinde de aynı eşyanın taşınmasını taahhüt etmektedir (Karan, 2000).

Konişmentonun, taşıyan tarafından düzenlenip yükletene verilmesiyle alttaki temel ilişkiden bağımsız, taşıyan ile yükleten arasında üçüncü kişi lehine sözleşme olarak nitelendirilebileceğimiz konişmento

alıp verme sözleşmesi ortaya çıkmaktadır (Çelikbaş, 2012; Çağa ve Kender, 2010; Karan, 2004; Silahtaroglu, 2011). Konişmento alıp verme sözleşmesi charter sözleşmesine istinaden yapılsa da bu iki sözleşme tamamen ayrı iki hukuki ilişki meydana getirmektedir (Çağa ve Kender, 2010; Smeele, 2019; Aksoy, 2019; Plomaritou ve Voudouris, 2019). Bunun sonucu olarak, alttaki temel ilişkinin yani charter ilişkisinin geçersiz olması, konişmento alıp verme sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyecektir.

TTK m. 1237 hükmü uyarınca konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkilerde –konişmentoda charter sözleşmesine bir atıf yoksa- münhasıran konişmento hükümleri taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide charter sözleşmesi hükümleri esas alınacaktır. Taşıtanın, aynı zamanda konişmentonun ilk ve son hamili olması durumunda yani taşıyanın karşısına gönderilen sıfatıyla çıkması durumunda hukuki durumda bir değişiklik olmayacak ve taşıtan ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkiye yine charter sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır (Çağa ve Kender, 2010; Atamer, 2011; Amasya, 2019). Bu durum, konişmentonun taşıtan tarafından üçüncü bir kişiden iktisap olunması durumunda da değişiklik göstermeyecektir (Çağa ve Kender, 2010; Amasya, 2019).

Konişmentoda charter sözleşmesine yapılacak atıf ile charter sözleşmesinin konişmentonun eki haline getirilmesi mümkündür. Bu nedenle konişmentoda yer verilen atıf klozunun charter partinin hangi hükümlerini kapsadığının tespit edilmesi önem arz etmektedir. Buna göre “*freight and all other conditions as per charterparty*” şeklinde yer alan bir kayıt genel sözleşme şartlarını konişmento için geçerli kılsa da atıf klozu ile konişmentoya dahil edilecek sözleşme şartları, konişmento şartlarını değiştirmeyen ve gönderilene karşı ileri sürülebilecek şartlarla sınırlıdır (Aikens ve diğerleri, 2016; Cooke ve diğerleri, 2014; Ülgener, 2017). Bunun haricindeki sözleşme şartlarının gönderilene karşı ileri sürülebilmesi bunun açıkça konişmentoda belirtilmesi halinde söz konusu olacaktır (Aikens ve diğerleri, 2016; Djadje, 2017; Girvin, 2011; Kalpsüz, 2003; Ülgener, 2017). Konişmentonun atıf yaptığı charter parti hükümlerinin, konişmento hükümlerinden farklı olması durumunda, konişmento hükümleri ile çelişen sözleşme hükümlerinin konişmento hamilini bağlamayacağı kabul edilmektedir (Aikens ve diğerleri, 2016; Arslan ve Aydın, 2013). Konişmentoda charter partinin bir veya birkaç maddesine, numaraları, başlığı veya içeriğini belirtmek suretiyle atıf yapılması durumunda bahsi geçen hükümlerin konişmentoya dâhilinde bir tereddüt söz konusu olmayacaktır. Bununla birlikte, charter partiye yapılan genel atıf durumunda charter partinin hangi hükümlerinin konişmentoya dahil edildiği konusunda bazı yorum farklılıklarının olduğu görülmektedir. Örneğin İngiliz mahkemesi kararlarında, atıf klozunda yer alan *conditions* ve *terms* kelimelerine farklı anlamlar yüklenmiştir. Buna göre atıf klozunda *conditions* kelimesinin yer alması durumunda, bunun charter partinin gönderilenin yükü teslim alması için yerine getirmesi gereken şartlarının konişmentonun eki haline geldiği, *terms* kelimesinin yer alması durumunda ise charter partinin tüm hükümlerinin konişmentonun eki haline geldiği şeklinde yorumladığı görülmektedir (Cooke ve diğerleri, 2014).

Uygulamada bazı standart charter parti formları, bağlantılı belirli konişmento formlarının kullanılmasını zorunlu kılmaktadır. Buna örnek olarak Gencon 94 charter partisi verilebilir. Gencon 94 kloz 10'da Congenbill 94 formunun kullanılmasını şart koştuğu görülmektedir. Bazı charter parti formlarında belirli türde bir konişmento olması şartı aranmamakta, sadece sözleşmeye hâle gelmemesi kaydını içeren konişmentoların imzalanmasına imkân veren kayıtlara rastlanmaktadır (Ülgener, 2017). Söz konusu bu kayıtlar ile konişmento şartlarının charter sözleşmesindeki şartlara aykırı olmaması kastedilmektedir (Ülgener, 2017).

2. GÖNDERİLENİN NAVLUN ÜCRETİNDEN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

2.1. Sözleşmede ya da Denizde Taşıma Senetlerinde Kararlaştırılmış Olması

Charter sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme niteliği gereği taşıyanın ve taşıtanın, aralarında yaptıkları bu sözleşme ile gönderileni navlunun borçlusu durumuna getirmeleri mümkün değildir. Bununla birlikte TTK m. 1203'ün gerekçesinde belirtildiği üzere *gönderilenin yükü teslim alma hakkı, yük üzerinde hapis hakkının doğumuna yol açmış olan bazı alacakların ödenmesi şartına tabi kılınabilecektir*. Başka bir deyişle, gönderilenin yükün teslimini talep hakkının şarta bağlanması ve bu şartın navlunun ödenmesi şeklinde belirlenmesi mümkündür (Ağsagal, 2011; Çağa ve Kender, 2010; Karayazgan, 1993; Smeele, 2019; Sözer, 2014; Şeker Öğüz, 2008; Ülgener, 2017). Dolayısıyla bu şartın yerine getirilmemesi yani navlunun ödenmemesi durumunda taşıyan eşyayı teslimden kaçınabileceği gibi navlun ödenmeden eşyayı teslim ederse kanuni borçlu olarak gönderileni takip de edebilecektir (Çağa ve Kender, 2010; Ülgener, 2017). Charter sözleşmesinde, navlun borcundan gönderilenin sorumlu olduğuna ilişkin bir düzenlemenin mevcut olmaması durumunda, gönderilenin eşyayı teslimi talep hakkının bir şarta bağlanmadığı kabul edilecektir.

Çarter sözleşmesine istinaden konişmento düzenlenmiş ise gönderilenin navlun ücretinden sorumlu tutulabilmesi için buna ilişkin bir hükmün konişmentoda yer alması gerekmektedir. Taşıtan olmayan konişmento hamili gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkilerde konişmento hükümleri esas alınır (TTK m.1237). Dolayısıyla konişmentonun düzenlendiği taşımalarda gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olması bunun konişmentoda açıkça belirtilmesi durumunda mümkün olacaktır. Konişmentoda, gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olduğu *freight payable, freight collect, before breaking bulk, payable on delivery, upon completion of discharge* gibi kayıtlarla belirtilmektedir (Yargıtay 11 HD, 10476/18249, 24.11.2014; Yargıtay 11 HD, 2261/4643, 24.05.2001). Konişmentoda yer alan bu kayıtların yanında gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olması için miktarının gösterilmesinin gerekip gerekmediğinin tespit edilmesi önemlidir. TTK m. 1240'ta

“1229 uncu maddenin birinci fıkrasının (1) bendi uyarınca navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine [...] ilişkin bir kaydı içermeyen konişmento, gönderilenin navlun [...] ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur. Bu karinenin aksi, navlun [...] hakkında böyle bir kayıt içermeyen konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz.”

şeklinde düzenlenen hüküm ve hükmün atf yaptığı TTK m. 1229/1-1'de konişmentonun “navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını” içermesi gerektiğine ilişkin hüküm lafzen yorumlandığında, konişmentoda *freight payable, freight collect* vb. kayıtların tek başına gönderileni bundan sorumlu tutmaya yeterli olmayacağı, bu kaydın yanında navlunun miktarının da yer alması gerektiği söylenebilecektir (Süzel, 2014). Bununla birlikte hükmün mehazı göz önüne alındığında bu yorumun mehaz Sözleşme (Hamburg Kuralları m.16/4) ile uyumlu olmadığı görülecektir. Dolayısıyla kanaatimizce gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olması için buna ilişkin kayıtlarının mevcudiyeti ve TTK m.1203/1'deki diğer şartın yerine getirilmesi yeterli olacaktır (Süzel, 2014).

Konişmentonun düzenlenmiş olduğu taşımalarda, konişmentoda doğrudan navlun ücretinden gönderilenin sorumlu olduğuna ilişkin bir düzenleme yapmak yerine çarter partinin bu yöndeki hükmüne atıfta bulunulması da mümkündür. Bu durumda yine üçüncü kişi gönderilen ilgili şartı yerine getirmek yani taşıtanın borçlarını üstlenmek şartıyla eşyanın teslimini talep edebilecektir (Ülgener, 2017). Bununla birlikte çarter partiye yapılan atfın, konişmento hamili gönderilene karşı ileri sürülmesi TTK m. 1237/3' te “*Konişmentoda, yolculuk çarter sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir*” şeklinde düzenlenen hüküm gereği, konişmento devredilerken, çarter partinin bir suretinin de gönderilene ibraz edilmiş olması durumunda mümkün olacaktır. Aksi takdirde, çarter partinin atf yapılan hükmü gönderileni bağlamayacaktır (Yargıtay 11 HD, 8794/6687, 29.11.2017). Uygulamada konişmentolarda, konişmentonun bir çarter partisine istinaden düzenlendiği ve navlunun bu sözleşme şartları çerçevesinde ödeneceği anlamına gelen “*freight payable as per charterparty*” klozu sıklıkla kullanılmaktadır (Ülgener, 2017).

Konişmentonun düzenlendiği taşımalarda, konişmentoda hamilin navlun ücretinden sorumlu olduğuna ilişkin bir kayıt yer almadığı gibi çarter sözleşmesinin bu yöndeki ilgili hükmüne yapılan bir atf da mevcut değilse ya da *freight prepaid* kaydı varsa burada artık konişmentodan doğan hakların bir şarta bağlanmadığı kabul edilir ve bu durumun yarattığı karinenin aksi TTK m. 1240 hükmü gereğince gönderilen dahil konişmentoyu devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz (Ülgener, 2017; Çağa ve Kender, 2010; Ağsakal, 2011; Karayazagan, 1993). Rotterdam Kurallarında “*Freight Prepaid*” başlıklı maddede de bu kaydın mevcudiyeti durumunda taşıyanın gönderilenden talepte bulunamayacağı ve kaydın aksinin ispat edilemeyeceği düzenlenmiştir.

TTK m. 1203'te yer alan düzenlemeye göre gönderilenin, konişmentonun dışında eşyanın teslimi talebinin dayanağını denizde taşıma senetleri de oluşturabilir. Diğer denizde taşıma senetleri TTK m. 1142'de şu şekilde düzenlenmiştir: *Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığı göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir.* TTK m. 1203'e göre taşıyanın eşyanın teslimini talep hakkı deniz yük senedine dayanıyorsa, aynı şekilde bu teslimin şarta bağlanıp bağlanmadığı da yine deniz yük senedine göre tespit edilir. Diğer bir deyişle, gönderilenin navlun ödemekle yükümlü olup olmadığı açısından deniz yük senetleri ispat fonksiyonu taşımaktadır. Dolayısıyla gönderilen deniz yük senedine göre eşyanın

teslimini istediğinde, senette yer alması durumunda navlun ücretinden de sorumlu olacaktır. Bununla birlikte konişmentonun düzenlendiği taşımalarda, gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkilere konişmento hükümlerinin uygulanacağına yönelik TTK m.1237/1'de yer alan hükme benzer bir düzenleme deniz yük senetleri için ihdas edilmemiştir. Netice itibarıyla bu durum ve TTK m. 1242'deki düzenleme birlikte değerlendirildiğinde, deniz yük senedinde gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olduğuna ilişkin düzenlemenin aksinin herkese karşı ispatı mümkün olacaktır (Aytekin, 2019).

2.2. Eşyanın Tesliminin Talep Edilmesi

2.2.1. Üçüncü Kişi Lehine Sözleşmelerde Edimi Kabul ve Gönderilenin Edimi Kabulü

Üçüncü kişi lehine sözleşmelerde, sözleşmenin taraflarınca sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişi yararına bir edim kararlaştırılmaktadır (Eren, 2018; Hatemi ve Gökyayla, 2012). Her ne kadar bu sözleşme ile üçüncü kişiye bir kazandırma yapılması söz konusu olsa da bu irade dışı durumun iradileştirilmesi gerekmektedir (Akyol, 2008; Aksoy, 2019). Dolayısıyla üçüncü kişi edimi kabul ederek sözleşmesel ilişkiye dahil olabileceği gibi reddederek bu durumu ortadan kaldırabilir ((Akyol, 2008; Aksoy, 2019). Bununla birlikte üçüncü kişinin edimi kabul beyanı onu sözleşmenin tarafı haline getirmeyecek fakat üçüncü kişi ile borçlu arasında sözleşme ilişkisine benzer bir edim ilişkisi meydana getirecektir (Aksoy, 2019).

Edimi kabul açıklaması, tek taraflı irade beyanı ile yapılır. Bu beyan şekle bağlı olmayıp açık veya örtülü yapılabilir (Akyol, 2008). Yenilik doğuran hak niteliğindeki kabul açıklamasının yapılmasıyla üçüncü kişi bu sözleşmesel ilişkiye dahil olur ve bu aşamadan sonra alacaklının edimi geri alma hakkı sona erdiği gibi üçüncü kişinin edimi ret hakkı da sona erer (Akyol, 2008).

Sözleşmede edimin kabulü, borç altına girme şartına bağlanmışsa, edimi kabul açıklamasıyla birlikte üçüncü kişi bu borçların muhatabı haline gelir (Aksoy, 2019). Bu durum üçüncü kişi aleyhine borç yaratılmaz ilkesinin istisnasını teşkil etmez; çünkü üçüncü kişi edimin kabulüne bağlı şartın varlığına rağmen kabul açıklamasıyla iradesini ortaya koymakta yani iradesi ile borç altına girmektedir.

Malum olduğu üzere eşyanın taşıtandan başka birine tesliminin kararlaştırıldığı çarter sözleşmeleri üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğindedir. Dolayısıyla gönderilenin eşyanın teslimini talep hakkı navlun ücretinin ödenmesi şartına bağlandıysa, gönderilenin navlun ücretinden sorumlu tutulması, lehine kararlaştırılan bu edimi kabul etmesi durumunda mümkün olacaktır. Bu açıdan gönderilenin eşyanın teslimini talep etmesi üçüncü kişi lehine sözleşme teorisi bakımından üçüncü kişi konumundaki gönderilenin edimi kabul etmesi anlamına gelmektedir (Seven, 2012; Aksoy, 2019; Yargıtay HGK, 408/917, 19.09.2019). Bu durumda gönderilenin eşyanın teslimi ile değil, teslim alma iradesi göstermesi ile borç altına girdiğini söylemek mümkündür. Başka bir deyişle, gönderilenin anılan alacaklardan dolayı borçlu sıfatını kazanması, taşıma senedinin ya da eşyanın teslimi gibi real bir davranışa bağlanmamış; teslim alma iradesinin varlığı yeterli kabul edilmiştir (Seven, 2012). Bu iradenin ortaya çıkmasından sonraki değişiklikler gönderilenin yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacaktır.

Her ne kadar çarter sözleşmesinin kurulması ile birlikte gönderilen lehine eşyanın teslimini talep hakkı doğsa da gönderilenin edimi kabul açıklamasını yapabileceği ilk an her zaman sözleşmenin kurulması anı olmayacaktır. Örneğin kıymetli evrak niteliğini haiz olmayan deniz yük senediyle yapılan eşya taşımalarında gönderilenin edimi kabul edeceği an eşyanın boşaltma limanına ulaştığı andır. Gemi seferde iken taşıtanın yük üzerinde tasarruf hakkı devam ettiği gibi gönderileni değiştirme hakkı da devam etmektedir. Dolayısıyla gemi seferde iken gönderilenin yapacağı edimi kabul açıklamasının TBK m. 129/2 hükmünün aksine taşıtanın tasarruf hakkını ortadan kaldırmayacağı açıktır (Aksoy, 2019). Netice itibarıyla deniz yük senediyle yapılan taşımalarda, gönderilenin gemi seferdeyken edimi kabulü teknik anlamda kabul sayılmayacaktır. Deniz yük senedi ve kıymetli evrak niteliğini haiz olmayan diğer denizde taşıma senetleri için geçerli olan bu durum konişmentonun düzenlendiği taşımalarda söz konusu değildir.

Konışmentonun düzenlendiği taşımalarda, TTK m. 1232/2'de yer alan hükme göre konişmentonun tüm nüshalarını ibraz eden hamilin eşyanın teslimini gemi boşaltma limanına varmadan önce talep edebileceği öngörülmüştür. Üçüncü kişi konişmento hamili, eşyanın teslimini talep hakkını, senedi önceki hamilden usulüne uygun şekilde devraldığı an kazanır. Bu andan itibaren eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olan yegâne kişi konişmento hamilidir. Dolayısıyla eşyanın teslimini talep hakkı da meşru hamil gönderilen için eşyanın varma limanına ulaştırılmasından bağımsızdır (Aksoy, 2019) ve

ona ara limanda dahi eşyanın teslimini isteme hakkı verir (TTK m. 1232/2). Bununla birlikte konişmentonun devralınması, konişmento hamili tarafından edimin kabul edildiği anlamına gelmeyecektir. Üçüncü kişi yararına sözleşmelerde edimin kabulü irade açıklamasının muhatabı borçlu vaat edendir (Akyol, 2008). Yolculuk charteri sözleşmesi bakımından da gönderilenin edimi kabulü için taşıtandan konişmentoyu devralması yeterli olmayacak ve geçerli bir edimin kabulü için TBK m. 129/2 uyarınca borçlu taşıyana edimi kabul ettiğini bildirmesi gerekecektir (Akyol, 2008; Aksoy, 2019).

Konişmentoyu ibraz etmeyerek ya da sessiz kalarak bir nevi edimi ret hakkını kullanan gönderilenin, sözleşmeden ya da denizde taşıma senetlerinden doğan alacaklardan sorumlu tutulması mümkün değildir (Aksoy, 2019).

2.2.2. Gönderilenin Edimi Kabul Anlamına Gelen Davranışları

2.2.2.1. Konişmentonun ve Diğer Yük Senetlerinin Taşıyana İbrazi

Gönderilenin konişmento ya da diğer denizde taşıma senetlerine hamil olması, navlun ücretinden sorumlu tutulması için tek başına yeterli değildir. Rotterdam Kuralları m. 58'de hamilin taşıtan olmadığı ve taşıma sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir hakkı kullanmadığı sürece sadece hamil sıfatı dolayısıyla sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiştir. Dolayısıyla kendisine tanınan hakkı kullanmak isteyen gönderilenin senedi ibraz etmesi ve meşru hamil sıfatını ispat etmesi gerekecektir. Bilhassa konişmentonun düzenlendiği taşımalarda, taşıyanın ancak senedin ibrazı karşılığında eşyayı teslim ile yükümlü olması konişmento hamili gönderilene buna mecbur bırakılmaktadır (Khandani, 2018). Konişmento hamili gönderilen, eşyanın teslimi talebini varma limanında taşıyanın acentesine başvurarak gerçekleştirir. Acente aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü protesto, ihtar, ihbar gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili adına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir (TTK m. 105). Dolayısıyla konişmentonun ibrazı da taşıyanın acentesine yapılabilecektir (Aksoy, 2019). Bununla birlikte taşınan eşyaya doğrudan zilyet olmayan acentenin, gönderilene konişmentonun ibrazı karşılığında eşyayı teslim etmesi mümkün değildir. Acentenin eşyanın fiilen teslim edilmesinde rolü yoktur. Acentenin bu aşamadaki görevi, konişmentoyu ibraz eden gönderilenden, ödemekle yükümlü olduğu navlun ve diğer tüm borçları tahsil etmektir (Aksoy, 2019; Göknil, 1952; Var, 2015). Bu sebeple acente öncelikle kendisine ibraz edilen konişmentoyu ve hamilin hak sahipliğini inceler ve sonrasında gönderilenin ödemekle yükümlü olduğu navlun ve diğer masrafları talep eder. Gönderilenin navlunu ve diğer masrafları ödemesinden sonra acente eşyanın teslimi için gerekli işlemleri yürütür. Liman işletmeleri ancak taşıyanın ya da acentesinin vereceği yazılı talimat üzerine yükü gönderilene teslim eder. Dolayısıyla gönderilenin yükü liman sahasından teslim alabilmesi taşıyanın ya da acentesinin bu yönde liman işletmesine yönelik bir talimat düzenlemesi ile mümkün olacaktır. Bu talimatın, gönderilenin, eşyayı bulunduğu limandan teslim almasında herhangi bir sakınca olmadığını ifade eden liman işletmesine hitaben yazılan bir belge olan ordino ile verilmesi mümkündür (Çam, 2016). Bunun yanında konişmentoya bu yönde bir şerh düşülerek konişmentonun talimata dönüştürülmesi suretiyle de liman işletmesine bu talimat verilebilecektir (Aksoy, 2019; Çam, 2016). Bir diğer imkân da liman işletmesine, taşıyanın acentesi tarafından konişmentonun içeriğini ve gönderilenin kimlik bilgilerini içeren bir talimat mektubu verilmesidir. Ordino ya da şerh düşülmüş konişmento veya talimat mektubu ile gümrük işlemlerini tamamlamasından sonra gönderilen limandan eşyayı teslim edebilecektir.

Deniz yük senedinin (*Seawaybill*) düzenlendiği taşımalarda da benzer bir durum söz konusudur. Gönderilen, deniz yük senedinin taşıyanın acentesine ibrazı ile yükün kendisine teslim edilmesini ister. Bununla birlikte, yükün teslimi için konişmentodan farklı olarak deniz yük senedinin ibraz edilmesine gerek yoktur. Diğer bir deyişle, yükün teslimi kıymetli evrak niteliğini haiz olmayan deniz yük senedinin ibrazına bağlı değildir. Bununla birlikte, hak sahipliğinin ispat edilmesi açısından deniz yük senedinin taşıyana ya da acentesine ibraz edilmesi önem arz etmektedir (Aksoy, 2019; Djadjey, 2017; Khandani, 2018).

2.2.2.2. Taşıma Ücretinin Ödenmesi

Uygulamada pek rastlanmasa da gönderilenin konişmentoyu ya da deniz yük senedini ibraz etmeden navlunu taşıyana ya da acentesine ödemesi mümkündür. Bu durumda gönderilenin amacının edimi kabul ederek sözleşme ilişkisine dahil olmak ve eşyayı teslim etmek olduğuna şüphe yoktur. Başka bir deyişle gönderilenin navlunu ödemesi edimi kabul anlamına gelir ve buna bağlı hukuki sonuçları doğurur (Arkan, 1982).

Bununla birlikte gönderilenin navlun ve üzerine düşen diğer borçları ödemiş olmasının edimi kabul anlamına gelmesi için gönderilenin edimi kabul hakkına sahip olması da gerekir. Özellikle konişmentonun düzenlenmediği taşımalarda, eşya seferde iken gönderilen edimi kabul edemez. Varma limanına ulaşmadan önce eşya üzerindeki tasarruf hakkı taşıtana aittir. Gönderilenin navlunu ödemiş olması bu durumu değiştirmez. Dolayısıyla konişmentonun düzenlenmediği taşımalarda, gönderilenin edimi kabul etmesi ya da edimi kabul yerine geçen davranışlar sergilemesi eşyanın varma limanına gelmesine müteakip olduğunda beklenen sonucu doğuracaktır. Bu sebeple eşya henüz seferde iken gönderilenin taşıyana ya da acentesine ödeme yapması edimi kabul olarak değerlendirilmeyecektir.

2.2.2.3. Doğrudan Gümrüğe Başvuru

Üçüncü kişi yararına sözleşmelerde edimi kabul açıklamasının muhatabı borçludur (TBK m.129). Yolculuk çarteri sözleşmesi açısından ise üçüncü kişi gönderilenin edimi kabul açıklamasını borçlu taşıyana yöneltmesi hukuki bir sonuç doğurur ve üçüncü kişi gönderilen TTK m. 1203'de belirtilen borçların muhatabı haline gelir. Bununla birlikte taşıyan yerine gönderilenin doğrudan gümrüğe başvurması ihtimalinde gönderilenin borçların muhatabı haline gelip gelmediğinin yani bu durumun edimi kabul olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceğinin tespit edilmesi gerekmektedir.

Kanımızca doğrudan gümrüğe başvuran gönderilenin bu davranışının edimin kabulü olarak değerlendirilmesi gerekir. Gümrüğe başvurarak beyanname tescil eden, eşyayı antrepoya alan ya da geçici depolama yerinden eşyanın kendisine teslimini talep eden ve bunun gibi gümrük işlemlerine girişen gönderilenin, taşıyana başvurarak teslimi talep etmediğini ve bu sebeple borçların muhatabı olmadığını belirtmesinin TBK m. 2 uyarınca korunmaması gerekir (Aksoy, 2019). Buna ilişkin verilen bir Yargıtay kararında limandan teslim alınmayan konteyner için demuraj ücreti talebiyle dava açılmış fakat mahkeme eşyanın teslimini talep etmeyen gönderilenin demurajdan sorumlu tutulmayacağı gerekçesiyle davayı reddetmiştir. Olayda yüklerin gümrükten çekilmesi ile ilgili Gümrük İdaresi'nden süre uzatım talebinde bulunulduğu ileri sürülmüştür. Bunun üzerine Yargıtay gönderilenin böyle bir başvuruda bulunmuş olup olmadığının incelenerek çıkan sonuca göre kararın verilmesi gerektiği gerekçesiyle hükmü bozmuştur (Yargıtay 11 HD, 15141/623, 14.11.2014).

Yukarıda defaatle belirttiğimiz üzere navlun sözleşmesinin bir türü olan yolculuk çarteri sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme niteliği gereği, gönderilen edimi kabul edene ya da edimi kabul anlamına gelen davranışlar sergileyene kadar sözleşmeden doğan borçlardan sorumlu tutulmayacaktır. Yargıtay kararına konu olan olayda olduğu gibi eşyanın teslimini talep etmeyen yani edimi kabul etmeyen gönderileni ne navlundan ne demurajdan ne de sözleşmeden doğan diğer borçlardan sorumlu tutmak mümkündür. Bununla birlikte edimi kabul etmesiyle navlun ve üzerine düşen borçları ödeme yükümlülüğü altındadır (TTK m. 1203). Dolayısıyla bahsi geçen Yargıtay kararında gönderilenin Gümrük İdaresi'ne başvurup süre uzatımı istemesinin edimi kabul manasına geldiğinin kabulü gerekir. Yine benzer şekilde gönderilenin GK m. 179 uyarınca eşyanın değerinin %1'i oranında cezayı ödeyerek tasfiye işlemlerini durdurması da edimin kabulü olarak değerlendirilmelidir (Aksoy, 2019).

2.2.2.4. Doğrudan Liman İdaresine Başvuru

Taşıyanın ifa yardımcısı statüsünde olan liman işletmeleri (Yargıtay 11 HD, 4787/6644, 28.11.2017), antrepolarına gümrük gözetiminde aldığı yükleri ancak taşıyanın acentesi tarafından düzenlenen yük teslim belgesi karşılığında teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyanın yük üzerindeki hapis hakkının korunması açısından, liman işletmelerinin, yük teslim talimatı karşılığında eşyayı teslim etmesinde kamu yararı vardır.

Liman işletmeleri de tıpkı acente gibi taşıyanın, taşımanın tamamlanması için hizmetlerinden yararlandığı, taşımanın ifasında doğrudan ya da dolaylı olarak yer alan ifa yardımcılardır. Dolayısıyla gönderilenin eşyanın teslimi talebiyle liman işletmesine başvurması da tıpkı acenteye başvurusunda olduğu gibi edimin kabulü sonucunu doğuracaktır. Bununla birlikte, gemiden tahliye edilen fakat henüz gönderilene teslim edilmeyen mallar üzerinde tasarruf yetkisi taşıyandadır. Dolayısıyla gönderilenin öncelikle taşıyana ya da acentesine başvurarak hak sahipliğini ispatlaması ve bunun neticesinde alacağı yük teslim belgesi ile liman idaresine başvurması gerekir. Başka bir deyişle gönderilenin doğrudan liman idaresine başvurması, edimi kabul ederek sözleşme ilişkisine dahil olması ve TTK m. 1203'teki borçların muhatabı haline gelmesi için yeterli olsa da eşyanın tesellümü için yeterli olmayacaktır.

2.2.3. Gönderilenin Birden Fazla Olması Halinde Sorumluluk

TTK m. 1204/3'te "Eşya tek bir navlun sözleşmesine istinaden taşınmış olup da birden çok konşimentoya veya diğer denizde taşıma senedine istinaden muhtelif gönderilenlere teslim edilecekse, hapis hakkı, her konşimentoya veya diğer denizde taşıma senedine isabet eden alacaklar için ayrı ayrı kullanılır." şeklinde düzenlenen hüküm uyarınca birden fazla gönderilenin olması durumunda, her bir gönderilen bütün alacaklar için değil sadece ibraz ettiği denizde taşıma senedine karşılık gelen alacaklar bakımından hapis hakkına katlanacaktır (Ağsagal, 2011). Dolayısıyla bu hükme istinaden, gönderilenin birden fazla olması durumunda, her bir gönderilenin navlun ücretinin tamamından değil, kendi alacağına karşılık gelen kısmından sorumlu olacağı söylenebilecektir.

3. SONUÇ

Yolculuk charteri sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olarak akdedilmesi neticesinde, limanda eşyanın teslimini isteyen gönderilen taşıtandan farklı bir kişi olacaktır. Tarafların anlaşarak üçüncü kişi gönderileni borç altına sokması mümkün olmadığı için üçüncü kişi lehine sözleşme olarak akdedilen charter sözleşmesine ya da düzenlenen deniz yük senedine istinaden yükü teslim hakkına sahip olan gönderilenin, taraflarca, bu hakkını kullanması bazı şartların yerine getirilmesi şartına bağlanabilecektir. Diğer bir deyişle, taraflar, eşyanın teslimini isteyen gönderilenin navlunu ödemekle yükümlü olduğunu kararlaştırabilecektir.

TTK m. 1203'te gönderilenin navlun ücretinden sorumluluğunun şartları düzenlenmiştir. Gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olması ilk olarak, gönderilenin kendisine istinaden eşyanın teslimini istediği belgenin, navlun ücretinin gönderilen tarafından ödeneceği kaydını içermesi gerekmektedir. Buna göre navlun sözleşmesinde ya da denizde taşıma senetlerinde veyahut konişmentoda gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olduğu açıkça belirtilmelidir. Konişmentonun düzenlendiği taşımalarda bu şart, konişmentoda charter partinin bu yöndeki hükmüne yapılan atıf ile de karşılanabilecektir. Bununla birlikte, charter partideki hükmün gönderilene karşı ileri sürülmesi konişmento ile birlikte charter partinin bir suretinin gönderilene teslim edilmesi gerekmektedir.

Gönderilenin navlun ücretinden sorumlu olmasının ikinci şartı eşyanın teslimini talep etmesidir. Üçüncü kişi yararına sözleşmelerde, üçüncü kişinin edimi kabul ederek sözleşme ilişkisine dahil olması mümkün olduğu gibi edimi reddetmesi de mümkündür. Dolayısıyla charter sözleşmesi ile kendine tanınan edimi kabul etmeyen gönderilenin navlun ücretinden sorumlu tutulması da mümkün olmayacaktır. Edimi kabul ederek bu ilişkiye dahil olması durumunda gönderilen navlun ücretinin borçlusu konumuna gelecektir. Gönderilenin edimi kabulü farklı şekillerde olabilir. Uygulamada pek vaki olmasa da taşıyana ya da acentesine edimi kabul ettiğini beyan edebilir. Konişmentoyu veya deniz yük senedini ibraz ederek eşyanın kendisine teslimini talep edebilir, doğrudan gümrüğe başvurabilir veya taşıyanın acentesine navlun ücretini ödeyerek de edimi kabul ettiğini gösterebilir. Bununla birlikte, konişmentonun düzenlenmediği taşımalarda gönderilenin edimi kabulü ancak taşıyanın varma limanına gelmesine müteakip mümkün olacaktır. Çünkü sefer boyunca yük üzerindeki tasarruf hakkı taşıtan da olup, gönderilenin edimi kabul etmesi bu durumu değiştirmeyecektir.

KAYNAKÇA

- Aikens, R., Lord, R. & Bools, M. (2016). *Bills of Lading*. London: Informa Law from Rutledge.
- Akıncı, S. (1961). *Deniz Hukukunda Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: Türkiye Ticaret Postası Matbaası.
- Aksoy, S. (2019). *Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Akyol, Ş. (2008). *Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Amasya, S. (2010). Rotterdam Kurallarında Miktar Sözleşmesi. *Legal Hukuk Dergisi*, 3511-3554.
- Amasya, S. (2019). Deniz Ticaret Hukukunda Gönderilen Kavram. C. SÜZEL içinde, *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I* (s. 39-54).
- Arkan, S. (1982). *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- Arslan, İ. & Aydın, S. (2013). Charter Partideki Tahkim Klotunun Konişmento Hamiline Etkisi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 17 (1-2),123-139.

- Ağsakal, İ. (2011). *Yük Alacaklısı Hakkı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Atamer, K. (2011). Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi. *Deniz Hukuku Dergisi*, 11 (1-4), 241-342.
- Aytekin, M. (2019). *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Cooke, J., Young, T., Ashcroft, M., Taylor, A., Kimball, J., Martowski, D. & Sturley, M. (2014). *Voyage Charters, 4th Edition*. London: Informa Law from Routledge.
- Cumalıoğlu, E. (2008). Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10 (2), 65-98.
- Cumalıoğlu, E. (2011). *Kırkambar Sözleşmesi*. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları.
- Çağa, T., & Kender, R. (2010). *Deniz Ticaret Hukuku II*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Çam, S. (2016). *Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu Çerçevesinde Deniz Yolu ile Taşınan Yükün Gönderilene Teslimi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çalık, A. (2012). Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Sorunlar. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18(2), 443-450.
- Çelikbaş, N. (2012). Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 1(8), 187-219.
- Djadje, I. (2017). *The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo (The Hague-Visby Rules)*. Springer.
- Eren, F. (2018). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Girvin, S. (2011). *Carriage of Goods by Sea (2nd Edition)*. Oxford: Oxford Press.
- Gorton, L. (2004). Volume Contract of Affreightment- Some Features and Principles. *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, 46, 62-91.
- Göknil, M. N. (1952). Deniz İşleri Acentlerinin Garp ve Türk Hukukundaki Durumları Konusunda Bir Araştırma. *İÜHFİM*, 17(3-4), 619-650.
- Gökyayla & Hatemi (2012). *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Günay, M. (2013). *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/ Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*. Ankara: Yetkin Yayınevi.
- Kalpsüz, T. (2003). Tahkim Anlaşması. *Bilgi Toplumda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan*, 1027-1054.
- Kaner, İ. (2018). *Deniz Ticaret Hukuku I-II*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Kara, H. (2018). *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul : Legal Yayıncılık.
- Kara, H. (2020). *Deniz Ticaret Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Karan, H. (2000). Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 20(4), 153-165.
- Karan, H. (2004). *Elektronik Konişmento*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Karayazgan, A. (1993). Deniz Hukukunda Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Bakımından İlgili Şahıslar, İstanbul Barosu Dergisi . *İstanbul Barosu Dergisi*, 67(4-5-6), 262-274.
- Kayıhan, Ş. (2020). *Deniz Ticaret Hukuku*. İstanbul: Umuttepe Yayınları.
- Kender, R., Çetingil, E., & Yazıcıoğlu, E. (2014). *Deniz Ticaret Hukuku (Temel Bilgiler)*. İstanbul: On iki Levha Yayıncılık.

- Khandani, K. M. (2018). *Rights and Liabilities of the Consignee/Endorsee: A Comparative Study of the Rotterdam Rules and English Law*. Unpublished PhD Thesis. University of Manchester, Manchester.
- Kula, N. (2018). *Türk Eşya Taşıma Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Magklasi, I. (2015). Volume Contracts and Third Parties: Red Hand Rule or Red Herring. *European Journal of Commercial Contract*, 1(2), 39-50.
- Özgenç, Z. (2014). *Milletlerarası Hukukta Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Plomaritou, E., & Papadopoulos, A. (2018). *Shipbroking and Chartering Practice*, 8. Bası. London: Informa Law from Rutledge.
- Plomaritou, E., & Voudouris, I. (2019). The Relationships of Bill of Lading, Charterparty and Other Transport Documents. *Journal of Economics, Management and Trade*, 24(6), 1-8.
- Seven, V. (2012). *Taşıma Hukukunda Gönderilen*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Silahtaroglu, E. (2011). *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi Gönderilen.: Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Smeele, F. (2019). *Bill of Lading Contracts Under European National Laws (Civil Law Approaches to Explaining the Legal Position of the Consignee under Bills of Lading), The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties*. London: Informa Law from Routledge.
- Sözer, B. (2014). *Deniz Ticareti Hukuku I*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Sunal Erguvan, S. (2007). *Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*. İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Süzel, C. (2014). *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Şeker Ögüz, Z. (2008). Gönderilenin Yükü Almasına Rağmen Demoraj (Konteyner İşgaliye) Ücretinden Sorumlu Olduğu Yönündeki Yargıtay Uygulaması Üzerine. *İÜHFMD*, 66(1), 337-342.
- Ulukaya, S. (2018). *Deniz Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Ülgener, M. F. (2017). *Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)*. İstanbul: Der Yayınları.
- Ünan, S. (2011). The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract. Meltem Deniz Güner Özbek (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly Sea (An Appraisal of the Rotterdam Rules içinde (s. 87-106)*. Berlin: Springer.
- Tangün, A. K. (2006). *Gemi İşletmeyen Taşıyan*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tekil, F. (2001). *Deniz Hukuku*. İstanbul: Alkim Yayınevi.
- Todd, P. (2016). *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. London: Routledge.
- Turan, K. (2017). *Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Var, K. (2015). *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Wilson, J. (2008). *Carriage of Goods by Sea*. London: Pearson Longman.
- Yeşilova Aras, E. (2013). Rotterdam Kuralları'nın Hacim Sözleşmeleri'ne İlişkin Hükmüyle Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür? *İÜHFD*, 71(1), 1429-1448.
- Yu, X. & Li, T. (2012). A Legal Analysis of The Provisions of Volume Contract Under Rotterdam Rules. *Frontiers of Law in China*, 7(4), 581-615.