

T.C.
YAŞAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK TİCARET KANUNU VE GÜMRÜK KANUNU ÇERÇEVESİNDE
DENİZ YOLU İLE TAŞINAN YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİMİ

Seçil Deniz ÇAM

Danışman
Doç. Dr. Ecehan YEŞİLOVA ARAS

İzmir, 2016

**T.C.
YAŞAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TÜRK TİCARET KANUNU VE GÜMRÜK KANUNU ÇERÇEVESİNDE
DENİZ YOLU İLE TAŞINAN YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİMİ**

Seçil Deniz ÇAM

**Danışman
Doç. Dr. Ecehan YEŞİLOVA ARAS**

İzmir, 2016

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre yüksek lisans derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. ELHAN ARAÇ



(Danışman)

Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre yüksek lisans derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. F. İtir Bingöl



Bu tezi okuduğumu ve görüşüme göre yüksek lisans derecesi için bir tez olarak kapsam ve nitelik açısından tam olarak yeterli olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. Emre Cevahirgözü



Doç. Dr. Çağrı Bulut

Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu Çerçevesinde Deniz Yolu İle Taşınan Yükün Gönderilene Teslimi” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

01.11.2016

Seçil Deniz ÇAM



ÖZET

Deniz ticaret taşımasına konu yükün taşıyan tarafından gönderilene teslim anı kanun hükümlerince belirlenmemiştir. Deniz ticaretinin dinamikleri göz önüne alındığında teslim anı için hazır bir formülün olmadığı, meydana gelen durumlara göre teslim yerinin ve teslim anının değişiklik gösterebileceği görülmektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde, çalışma konusunu aydınlatacak temel kavramlar ayrıntılarıyla ele alınmış, bu kapsamda liman, yük teslim belgesi kavramları ve taşıyan ile liman işletmesi arasındaki sözleşmeler işlenmiştir. Konu ile ilgili olarak liman işletmesi ve gümrük idarelerinin hukuki nitelik ve statüleri ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır.

İkinci bölümde, yükün taşıyan tarafından teslim alınması ve gönderilene teslimi aşamaları ele alınmış, konunun daha iyi aktarılması amacıyla teslim kavramı açıklanmış, teslim anının tespiti yapılmış ve gönderilenin yükü teslim almadaki temerrüdü açıklanmıştır. Ayrıca teslim konişmentosunun önemine değinilmiş ve konu gümrüklü mallar açısından da değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, gönderilenin yükü teslim almaması halinde yükün akıbeti, taşıyanın sorumluluğunun kapsamı, konunun Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu çerçevesinde düzenlemesi ve mevzuatın ne şekilde uygulama alanı bulduğu karşılaştırılarak incelenmiştir.

Sonuç bölümünde ise, tüm çalışmada elde edilen bilgiler hukuki çerçevede harmanlanarak tespitler yapılmış, bütüne dair çıkarımlar ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler : Deniz Ticaret Sözleşmeleri, Teslim, Hakimiyet, Taşıyan, Yük, Gönderilen, Teslim almama, Millileşme, Tasfiye, Demuraj, Sürestarya.

ABSTRACT

Statutes in shipping do not clearly define the delivery time of the goods to the shipper. Considering the dynamics of the shipping law, we cannot determine a generally applicable formula to answer the questions arising due to the place of delivery and the delivery time. Apparently, the formula differs according to the case and the situation.

In the first part of this work, we present the scope of the study with the basic concepts and the terminology necessary to continue with the analysis. Within this framework, terms such as the port, the cargo delivery receipt, and the agreements between the carrier and the port authority are studied and explained in detail.

In the second part, we discuss the term “delivery” with its complete process in order to explain the course of the stowage, and to determine the delivery time and the default. Furthermore, the importance of the bill of the lading received for shipment is expressed and the topic is examined for the goods subject to duty.

In the third part, we focus on the consequences occurring due to the non-acceptance of goods by the consignee. In this context, the history of the goods and the comprehensive liability of the carrier are addressed. The legal status and characteristic of the port authority and the customs office are explained in detail. These issues are then comparatively analyzed both in terms of the Turkish Commercial Code and the Turkish Customs Code.

In the final part, we subsume the relevant information gathered through the work along with the legal statutes, and draw conclusions about the delivery time.

Key Words: Delivery, Maritime Contracts, Actual Control, Goods, Shipper, Consignee, Non-acceptance, Nationalization, Liquidation, Demurrage, Extra lay days.

İÇİNDEKİLER

TÜRK TİCARET KANUNU VE GÜMRÜK KANUNU ÇERÇEVESİNDE DENİZ YOLU İLE TAŞINAN YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİMİ

TUTANAK	i
YEMİN METNİ	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	viii
GİRİŞ	
1. KONUNUN ÖNEMİ VE ÇALIŞMANIN AMACI	1
2. ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE SINIRLARI	3

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ YOLUYLA TAŞINAN YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİMİ İLE İLGİLİ TEMEL AÇIKLAMALAR

1. LİMAN	6
1.1 Liman ve Liman İşletmesinin Tanımı	6
1.2 Diğer Kavramlarla Karşılaştırılması	9
1.3 Tarihsel Gelişimi	10
1.4 Limanda Verilen Hizmetler	12
1.4.1 Gemiye Verilen Hizmetler	13
1.4.2 Yüke Verilen Hizmetler	14
1.4.3 Yolcuya Verilen Hizmetler	15
1.5 Limanların İşletilmesi	15

2.	YÜK TESLİM BELGESİ	16
3.	TAŞIYAN İLE LİMAN İŞLETMESİ ARASINDAKİ SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİKLERİ	26
3.1	Yükleme – Boşaltma İşlemleri İçin Akdedilen Sözleşmenin Hukuki Niteliği	26
3.2	Ardiye İşlemleri İçin Akdedilen Sözleşmenin Hukuki Niteliği	29
3.3	Taşıyan ile Liman İşletmesi Arasındaki Sözleşmelerin Birlikte Değerlendirmesi	38

İKİNCİ BÖLÜM

YÜKÜN TAŞIYAN TARAFINDAN TESLİM ALINMASI VE GÖNDERİLENE TESLİMİ

1. TESLİM	41
1.1 Kavram	41
1.2 Teslimin Tarafları	48
2. YÜKÜN YÜKLETENDEN TAŞIYANA TESLİMİ	51
2.1 Yükün Taşıyan Tarafından Teslim Alındığı Yer	51
2.2 Yükleme ve Taşıyanın Yükü Yükletenden Teslim Alması	52
2.3 Tesellüm Konişmentosunun Önemi	56
3. YÜKÜN TAŞIYANDAN GÖNDERİLENE TESLİMİ	58
3.1 Boşaltma ve Taşıyanın Yükü Gönderilene Teslim Etmesi	58
3.1.1 Çarter Sözleşmesi	62
3.1.2 Kırkambar Sözleşmesi	65
4. YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİM ANI	68
4.1 Teslim Anının Sigorta Hukuku Açısından Önemi	68
4.1.1 Uluslararası Satım Sözleşmesi Yönünden Sigorta	70
4.1.2 Deniz Yoluyla Taşıma Sözleşmesi Yönünden Sigorta	74

5. GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMADA TEMERRÜDÜ	75
5.1 Çarter Sözleşmeleri Açısından	77
5.2 Kırkambar Sözleşmeleri Açısından	84
6. GÜMRÜKLÜ MALLAR AÇISINDAN DEĞERLENDİRME	85
6.1 Gümrük İdaresi ile Antrepo İşleticisi Arasındaki İlişki	87
6.2 Taşıyan ile Liman İşletmesi Arasındaki İlişki	88

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMAMASI

1. YÜKÜN TESLİM ALINMAMASININ TÜRK TİCARET KANUNU AÇISINDAN SONUÇLARI	91
1.1 Gönderilenin Eşyayı Teslim Almaya Hazır Olduğunu Bildirip De Yüğü Teslim Almaması	92
1.2 Gönderilenin Eşyanın Teslimini İsteme Hakkını Kullanmaksızın Yüğü Teslim Almaması	93
1.2.1 Sürestarya (Demuraj) Alacağıнын Hukuki Niteliği	94
1.2.2 Konteyner Demurajı	97
1.2.3 Sürestarya Parası	102
2. YÜKÜN TESLİM ALINMAMASININ GÜMRÜK KANUNU AÇISINDAN SONUÇLARI	103
2.1 Eşyanın Millileşme Prosedürü	104
2.2 Tasfiye	106
2.2.1 Tasfiye Edilecek Eşya	106
2.2.2 Tasfiye Süreci ve Uygulanacak İşlemler	109
SONUÇ	114
KAYNAKÇA	117

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
Bkz.	Bakınız
CIF	Cost and Freight
CIM	Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tek Tip Kurallar (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail)
CMR	Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele (Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route)
E.	Esas
Ed.	Editör
FIO(S)(T)	Free in Out (Stowed) (Trimmed)
FOB	Free on Board
GK	Gümrük Kanunu
GY	Gümrük Yönetmeliği
H.D.	Hukuk Dairesi
ICC	International Chamber of Commerce
Incoterms	International Commercial Terms
IMEAK DTO	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

ISO	International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Örgütü)
K.	Karar
KDV	Katma Değer Vergisi
m.	Madde
OTT	United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
Ref.	Referans
RG	Resmi Gazete
S.	Sayı
s.	Sayfa
T.	Tarih
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDK	Türk Dil Kurumu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TY	Tasfiye Yönetmeliği
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı

GİRİŞ

1. KONUNUN ÖNEMİ VE ÇALIŞMANIN AMACI

Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinde, taşıyanın sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmü ile düzenlenmiştir. Hükmün ikinci fıkrası ile, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, söz konusu zıya, hasar veya geç teslimin eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şart koşulmuştur¹. Taşıyan tarafından yükün 'teslim alındığı anda başlayarak, gönderilene teslim edildiği ana kadar' geçen süre boyunca yük üzerindeki hakimiyetin taşıyanda olacağı ise hükmün üçüncü fıkrası ile açıklığa kavuşturulmuştur.

Deniz ticareti sözleşmelerinde tarafların sorumluluk geçişlerinin 'hakimiyet' esasına dayandığını ve hakimiyet konusunda belirleyici unsurun ise 'teslim' olduğunu söylemek mümkün olacaktır. O halde deniz ticaret hukukunda taşıyanın yükü teslim aldığı an ile gönderilene teslim ettiği anın tespiti büyük önem taşımaktadır.

Taşınan yüklerin hasara uğraması veya kaybolması olaylarının çoğu taşıma esnasında değil, taşıma öncesi veya sonrası taşıma ile bağlantılı faaliyetler sırasında ortaya çıkmaktadır². Bu nedenle, teslim anının tespiti birçok açıdan önem arz etmektedir. İlk olarak, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmü gereğince, taşıyanın sorumluluğunun sona erdiği anın tespiti konusunda 'teslim anı' belirleyici unsurdur³. İkinci olarak, madde 1188 hükmü gereğince, taşıma sözleşmesine konu olan yükün zıya veya hasara uğraması halinde, sorumlu olan tarafa açılacak tazminat davasının hak düşürücü süresinin tespiti açısından 'teslim anı' önem arz etmektedir⁴. Üçüncü olarak; madde 1185 hükmü gereğince, taşıma sözleşmesine konu yük üzerinde, taşıma esnasında, bir hasarın meydana gelmesi halinde, hasardan sorumlu olacak tarafa bu hasarın bildirilmesi açısından öngörülen ihbar süresinin

¹ YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013, s. 46.

² KUBİLAY, Huriye, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2001, s. 38.

³ AKINCI, Sami, Deniz Hukuku Navlun Makaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 1314, Hukuk Fakültesi No: 283, İstanbul, 1968, s. 165.

⁴ TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 303; AKINCI, s. 165.

teslim anından itibaren başlıyor olması konunun önemini vurgulayan bir başka konudur⁵.

Deniz taşımacılığı sözleşmelerinde, taşıma konusu yükün, taşıma nedeniyle zarara uğraması halinde, zarara neden olan tarafa karşı açılacak olan tazminat davasında ispat yükünün hangi tarafta olacağı ve istem sahibinin kanuni açıdan geçerli bir dava hakkının olup olmadığı noktasında bir takım karinelerin varlığı söz konusudur. Bu karinelerin gözetilmesi aşamasında da teslim anı olgusu karşımıza çıkmaktadır⁶.

Taşıyanın sorumluluğunun hangi anda başlayıp hangi anda sonra erdiği, sigorta hukuku açısından da önem arz etmektedir. Zira, deniz taşımacılığını sigorta hukukundan ayrı düşünmek söz konusu olamaz. Taşıma konusu yükü sigortalayan nakliye sigortacısı, taşınan yüke bir zarar gelmesi halinde, sigorta tazminatı ödemekle sorumlu olacaktır (TTK m. 1459). Taşınan yüke gelen zararı karşılayan nakliye sigortacısı, kanuni halefiyet gereğince hukuken sigortalının yerine geçecek ve zarardan sorumlu olan tarafa rücu etme hakkına sahip olacaktır (TTK m. 1471). Bu aşamada nakliye sigortacısının rücu hakkını kime karşı kullanacağı konusu da, tarafların sorumluluk geçişinde belirleyici olan teslim anına göre tespit edilir.

Teslim anının tespiti yukarıda izah edildiği üzere deniz ticareti konusunda büyük önem arz etmektedir. Buna karşın uygulamada, taşıma konusu yükün taraflar arasındaki teslim zamanları konusunda çoğu zaman net olmayan durumlar ortaya çıkarmaktadır. Bunun nedeni ise gerek yükün taşınacak gemiye yüklenmesi gerekse gemiden boşaltılması safhalarında sadece sözleşmenin tarafları olan taşıtan, taşıyan ve gönderilenin görev almaması, araya sözleşmeye taraf olmayan bazı işletme veya kişilerin girmesidir⁷. Bu işletme ve kişiler; yükleme – boşaltma işletmeleri, liman işletmeleri, ardiye işletmeleri, ülke dışından gelen yükler açısından gümrük idareleri ve gümrük müşavirleridir⁸. Özellikle gümrüklü malların, gümrük ardiyelerinde uzun zaman beklemesi halinde, orada bulunduğu sırada mallara zarar gelmesi halinde, bu

⁵ AKINCI, s. 165.

⁶ AKAN, Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007, s. 48.

⁷ SEVEN, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, s. 67.

⁸ KENDER, Rayegan, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26 – 27 Ocak 1984), Ankara, 1984, s. 247-260; SEVEN, s. 67.

zarardan kimin sorumlu olacağının hukuken belirlenmesi uygulamadaki ihtiyaçlar arasındadır. Bu hususta kanunda bir düzenleme bulunmamakta olup konu menfaatler dengesine uygun olarak düzenlenmelidir⁹.

Yük, yükleme limanında hemen gemiye yüklenmediği, boşaltma limanında da önce liman sahasındaki rıhtıma boşaltıldıktan sonra gönderilene teslim edildiği takdirde, araya çok kere liman işletmesi ve hatta gümrüklü mallar için gümrük idaresi girmektedir. Bu gibi hallerde yük ne zaman taşıyan tarafından teslim edilmiş ve ne zaman gönderilene teslim edilmiş kabul edilecektir¹⁰? Konunun önemi büyüktür, zira taşıyanın sorumluluğunun ne zaman başlayıp ne zaman sona erdiği ve Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1185 hükmü ile düzenlenen bildirim süresi ve madde 1188 hükmü ile düzenlenen bir yıllık hak düşürücü süresinin başlangıç tarihleri ve genel olarak yükün teslim ve teslimine ilişkin hükümlerin uygulama alanı ancak bu suretle tespit edilecektir¹¹.

Bu çalışmanın amacı; deniz ticareti açısından 'teslim' olgusunu incelemek, 'teslim anı'nı belirlemek, teslim olgusunun gerçekleşmediği durumları değerlendirmek, konuyla ilgili uygulamadaki sorunları ve şikayetleri ele almak, bu doğrultuda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 4458 sayılı Gümrük Kanunu'ndaki düzenlemeleri birlikte ve karşılaştırmalı olarak inceleyerek aksaklıkları ortaya koymak ve çözüme hukuki katkı sağlamaktır.

2. ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE SINIRLARI

Deniz yolu ile yapılan taşımacılık, kat edilen mesafe ve taşıma koşulları düşünüldüğünde, risk oranı oldukça yüksek bir taşıma türüdür. Buna ek olarak deniz taşımacılığına söz konusu olacak yükün de miktarca fazla olacağı göz önüne alındığında, olası bir risk anında zararın da aynı oranda yüksek olacağı ortadadır.

Böylesine fazlaca riskin ve zararın söz konusu olduğu bir taşımada, yüke gelecek zarardan kimin sorumlu olacağı konusu muallak olmayı kaldıramayacak kadar önemlidir. Taşıma konusu yükün taşıyanın hakimiyetinde kabul edildiği zamanın

⁹ AKINCI, s. 168.

¹⁰ AKINCI, s. 165.

¹¹ ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku II, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982, s. 175.

tespiti, teslim kavramının deniz ticaret hukuku çerçevesinde yorumu ile gönderilenin yükü teslim almaması durumunda taşıyanın sorumluluğun kapsamı ve gümrük mevzuatı gereği söz konusu olacak işlemler bu çalışmanın temel taşı oluşturulmaktadır. Bu çalışma, uygulamada yaşanan belirsizlikleri ortaya koymak ve hukuki bir çözüm getirebilmek amacıyla hazırlanmıştır. Bu çerçevede Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu'na bağlı kalarak, konu ile ilgili uzmanlık alanları taranmış, katkı sağlayacak yaklaşımlar tespit edilmiş ve uygulamadaki aksaklıklar araştırılarak mevzuata uyumu incelenmiştir.

Çalışmanın ilk bölümünde, çalışma konusunu aydınlatacak temel kavramlar ve açıklamalar ayrıntılarıyla ele alınmıştır.

İkinci bölümde, yükün gönderilene teslim aşamalarını açıklayabilmek amacıyla teslim kavramı ele alınmış, teslim anının tespiti yapılmış, teslimde temerrüt durumu açıklanmıştır. Konu gümrüklü mallar açısından da değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, gönderilenin yükü teslim almaması halinde yükün akıbeti, taşıyanın sorumluluğunun şümulü, konunun Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu çerçevesinde düzenlenmesi ayrı ayrı ele alınarak incelenmiştir. Konu ile ilgili olarak liman işletmesi ve gümrük idarelerinin hukuki nitelik ve statüleri ayrıntılı bir şekilde açıklanmış ve gönderilenin yükü teslim almaması konusu işlenmiştir.

Sonuç bölümünde ise, tüm çalışmada bütünüyle elde edilen bilgiler hukuki çerçevede harmanlanarak bir sonuç ortaya konulmuştur.

Çalışmanın teori ile ilgili kısımları; halen yürürlükte olan mevzuat, yürürlükten kalkmış bulunan mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ışığında hazırlanmıştır.

Çalışmanın uygulama ile ilgili kısımları ise; Yargıtay kararları ile liman işletmeleri, taşıyan acenteleri, gümrük idareleri ve bizzat gemi kaptanları ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde şekillenmiştir.

Deniz ticaret hukuku, uygulamanın yazılı kurallara dönüştürülmesi üzerine ortaya çıkmış bir hukuk dalıdır¹². Deniz ticaret hukuku tarihi incelendiği zaman

¹² KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine, Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler (Cilt – 1), On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2014, s. 2; KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 2; ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 9; AKAN, s. 3; SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2011, s. 524; TEKİL,

mevzuatın uygulamayı değil, uygulamanın mevzuatı yönlendirdiğini söylemek mümkün olacaktır¹³. Nasıl ki deniz ticaret hukukunu uygulamadan ayrı düşünmek mümkün değil ise deniz taşımacılığını da denizcilikten ayrı düşünmek söz konusu olamaz. Bu nedenle çalışmamızda hukuki terimlerin yanı sıra denizcilik terimlerine de sıkça yer verilecektir.

Çalışma kapsamımız genel olarak tüm deniz limanlarını kapsamaktadır.

s. 7; İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1994, s. 6; ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku I, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995, s. 7-8; KANER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku, Filiz Kitabevi, 2001, s. 2.

¹³ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 2; KENDER / ÇETİNGİL, s. 2; ÇAĞA / KENDER, I, s.9; AKAN, s. 3; SÖZER, s. 524; TEKİL, s. 7; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 6; ÇAĞA, I, s. 7-8; KANER, s. 2.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ YOLULA TAŞINAN YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİMİ İLE İLGİLİ TEMEL AÇIKLAMALAR

1 LİMAN

Dünyanın hızla globalleşmesiyle birlikte küresel ticaret hacmi de aynı oranda büyümektedir. Taşımacılık, ülkelerin ekonomik gelişmelerini etkileyen en önemli parametrelerden biridir¹⁴. Taşımacılık çeşitlerinden (hava yolu, demir yolu, kara yolu, deniz yolu, boru hattı) taşıma hacmi en büyük ve maliyet oranı en düşük olan, ayrıca küresel ticaret hacmine en çok katkı sağlayanının deniz yolu taşımacılığı olduğu düşünüldüğünde, liman işletmeciliğinin ve limanların önemi gün geçtikçe artmaktadır. Kesintisiz bir uluslararası ticarete, lojistik sektörünün önemi tartışılmazdır. Limanlar, lojistik faaliyetlerin gerçekleştirildiği düğüm noktaları olarak değerlendirildiğinde, liman işletmelerinin uluslararası ticaretteki önemi bir kez daha anlaşılacaktır¹⁵.

1.1 Liman ve Liman İşletmesinin Tanımı

Türk Dil Kurumu, limanları;

'Gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınaklar' olarak tanımlamıştır¹⁶.

Limanlar Yönetmeliği¹⁷'nin madde 4 hükmü limanı;

'Liman Tesisi: Sınırları idare tarafından belirlenen, gemilerin güvence içinde yük ve yolcu alıp verebilecekleri veya yatabilecekleri, barınabilecekleri, rıhtım, iskele, şamandıra demir yerleri ve yaklaşma alanları ile kapalı ve açık depolama alanlarını, atık alım tesislerini,

¹⁴ KÖSEOĞLU, Burak, Liman Modelleme ve Seyir: Optimizasyon Tekniklerinin Uygulaması, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2015, s. 3.

¹⁵ YERCAN, Funda, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, Mersin Ticaret Odası, Mersin, 1996, s. 26; ESMER, Soner, Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2010, s. 3.

¹⁶ http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.571bb89fe1d549.55604993

¹⁷ RG, T. 31.10.2012, S. 28453.

idare ve hizmet amacı ile kullanılan bina ve yapıları veya bunların bazı kısımları ve bu bölümlerin hepsine girişin kontrollü olduğu yerleri, diğer tüm yapıları, kullanımlı veya boş sahaları içine alan bölümleri içeren doğal ya da yapay deniz yerlerini ifade eder. ' şeklinde tanımlamıştır.

Limanlar; iskelelerine deniz taşıtlarının yanaşıp bağlanabildikleri, deniz sahalarına demirleyebilecekleri, deniz-kara, kara-deniz arası yük ve yolcu nakillerinin yapılabileceği, yüklerin karadaki sahalarda muhafaza edilebileceği sınırlandırılmış alanlardır¹⁸.

Limanlar, yük ve hizmetlerin bir taşımacılık çeşidinden diğerine (gemiden gemiye ya da gemiden başka bir taşıma sistemine) aktarımının yapıldığı yerlerdir. Limanlar; kara yolu, demir yolu ve deniz yolu arasında bir ara birim görevi üstlenerek kara taşımacılığı ile deniz taşımacılığı arasında bağlantı sağlarlar¹⁹.

Deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitiş noktasını limanlar oluşturur. Bu yüzden deniz taşımacılığı açısından limanı, '*deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitim noktası*' diye tanımlamak mümkündür²⁰.

Günümüzde limanlar, ekonomik birer varlık, uluslararası rekabetin yoğun yaşandığı endüstri merkezi ve taşımacılık çeşitlerinin birleştiği noktalar olarak tanımlanmaktadır²¹.

Liman, büyük veya küçük oluşu önem arz etmeksizin, gemilerin güvenle girip, kalabileceği ve güven içinde ayrılabilceği, taşınan yüklerin olduğu gibi kaptan ve diğer gemi adamlarının da güvenliğini koruyan, bünyesinde hukuksal açıdan tam yetkili bir liman otoritesi bulunan, içerisindeki trafik ve güzergah sisteminin bu otoritece belirlendiği bir yer olmalıdır²².

¹⁸ ALTINÇUBUK, Fikret, Liman İdare ve İşletmesi, Deniz Ticaret Odası (DTO), İstanbul, 1989, s. 9.

¹⁹ CARBONE, Valentina / MARTINO, Marcella De, The Changing Pole of Ports in Supply-Chain Management An Empirical Analysis, Maritime Policy and Management, Taylor & Francis, Volume 30, Issue 4, 2003, s. 305-320.

²⁰ AKTEN, Necmettin / ALBAYRAK, Mehmet Ali, Deniz Taşımacılığı Klavuzu, Ekim Matbaası, İstanbul, s. 67; GÖKHAN, Pelin, Liman Hizmetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Türk Limanlarındaki Uygulamalar, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s. 57.

²¹ KÖSEOĞLU, s. 3.

²² HILL, Christopher, Maritime Law, Lloyd's Practical Shipping Guides, Fourth Edition, London / Hong Kong, 1995, s. 528.

Aktarılan tanımları toparlamak ve bu çerçevede kabul ettiğimiz ‘liman’ tanımını açıklamak gerekir ise; liman, yük ve yolcuların bir taşımacılık türünden diğerine aktarımının yapıldığı, gemi, yük ve gemiadamlarının güvenliğinin sağlandığı, gemiye, yüke ve yolcuya hizmetlerin sunulduğu, deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktasını oluşturan sınırlı yerlerdir.

‘Liman işletmesi’ kavramı ise limanda sunulan hizmetleri gerçekleştiren tüzel kişiliği ifade etmektedir. Liman işletmesi, Uluslararası Ticarete Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi²³’nin 1(a) maddesinde;

‘Vazifesi esnasında, kendi kontrolü altında bulunan veya girme ya da kullanma hakkına sahip olduğu bir alanda taşımayla bağlantılı hizmetleri ifa etmek veya ifasını sağlamak amacıyla uluslararası taşımaya konu olan malları zilyetliği altında bulundurmaya üstlenen kişi’ olarak tanımlanmaktadır.

Sözleşmenin 1/d maddesinde; taşımayla bağlantılı hizmetler;

‘depolama, antrepoya koyma, yükleme, boşaltma, istif, yükü düzgün istif ederek gemiyi denk etme, ambardaki eşyanın ıslanmaması için altına ve yanına saman ve tahta konulması ve yükü bağlama gibi hizmetleri kapsar’

şeklinde sınırlandırıcı nitelikte olmayan²⁴ bir hizmetler listesi ile açıklanmıştır.

²³ United Nations Convention on The Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (OTT), Viyana 1991. Türkiye, Sözleşme Taslağı madde 11 paragraf 2 ile ilgili bir değişiklik önermiştir. Madde 11 paragraf 2’ye göre ‘Ziya veya hasar açıkça belli değilse, hiçbir durumda malları teslim almaya hakkı bulunan kişiye teslim edildiği günden sonra birbiriniz izleyen 60 günden daha geç olmamak üzere malların alıcıya ulaştığı günden sonra birbirini izleyen 15 gün içinde işleticiye ihbar edilmediği takdirde paragraf 1’in hükümleri uygulanır.’ Türkiye bu paragraftaki ‘15’ günün ‘7’ gün ve ‘60’ günün ‘30’ gün olarak değiştirilmesini önermiştir. Sözleşme için toplanan konferansın 14. Oturumunda, Türkiye tarafından önerilen bu değişiklik oy çoğunluğu ile reddedilmiştir. Türkiye Sözleşme Taslağı madde 12 paragraf 1’e ilişkin de değişiklik önerisinde bulunmuştur. Sözleşme Taslağı madde 12 paragraf 1’e göre ‘İki yıl içinde yargı veya tahkim yoluna başvurulmadığı takdirde bu Sözleşme’ye göre açılacak davalar zamanaşımına uğrar.’ Değişiklik önerisi ‘iki yıllık süre’nin ‘bir yıl süre’ ile değiştirilmesini içermektedir. Türkiye tarafından önerilen bu değişiklik de oy çoğunluğu ile reddedilmiştir. Bugün itibarıyla Türkiye, sözleşmeye taraf değildir. Sözleşme ve ‘taşıma terminali işleticisi’ kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. KUBİLAY, s. 40 - 55.

²⁴ KUBİLAY, s. 57.

1.2 Diğer Kavramlarla Karşılaştırması

Çalışmada kullanılan kavramlar konusunda doktrinde farklı kullanımlar bulunmakla beraber, çalışmada Türk Ticaret Kanunu'nda kullanılan terimler esas alınmıştır. Söz gelimi, çalışmada sıkça kullanılacak olan 'liman' terimi ile 'taşıma terminali' yahut 'rıhtım' terimleri arasında kavramsal olarak büyük farklılıklar bulunmamasına rağmen Türk Ticaret Kanunu'nda terim 'liman' olarak kullanıldığı için çalışmamızda da o şekilde yer almaktadır.

Doktrinde, özellikle 'terminal' terimi ile ilgili olarak kullanım farklılıkları bulunmaktadır. Kubilay; 'terminal' terimi; limanları kapsadığı gibi, iskeleler, yat limanları, balıkçı barınakları ve çekek yerleri gibi terminal hizmetlerinin gerçekleştirildiği tüm kıyı tesislerini içine alan daha geniş kapsamlı bir kavram olarak değerlendirmiştir²⁵. Buna karşılık Deveci, 'terminal' terimini liman içerisindeki bir bölüm olarak görerek, 'liman' terimi içerisinde iskele, rıhtım, terminal, istif ve depolama alanları, yanaşma kanalları, sundurma vb. gibi çeşitlik fiziksel olanları bulunduran daha geniş kapsamlı bir yer olarak yorumlamıştır²⁶. Aynı şekilde Esmer ve Karataş da 'terminal' terimini, yük türlerine ve işleticisine göre ayrılmış olan ve yüklerin yükleme/boşaltma için hazırlandığı, elleçlemenin yapıldığı ve depolandığı liman içerisindeki kara alanları olarak yorumlamıştır²⁷. Esmer ve Karataş'a göre yalnızca bir yük veya gemi türüne hizmet veren tesislere liman değil terminal demek daha doğru olacaktır; birden fazla terminali barındıran tesislere liman denilmelidir²⁸. Bu görüşe göre, sadece konteyner²⁹ yüküne hizmet veren MARPORT'a 'konteyner

²⁵ KUBILAY, Önsöz s. V.

²⁶ DEVECİ, Ali, Deniz Ulaştırması: İşletmeler ve İşlevler, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (23-34), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013.

²⁷ ESMER, Soner / KARATAŞ ÇETİN, Çimen, Liman İşletme Yönetimi, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (379-415), Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 381.

²⁸ ESMER / KARATAŞ ÇETİN, s. 379.

²⁹ Konteyner, Uluslararası Standartlar Örgütünce (ISO) kabul edilen tip ve ölçülere uygun her türlü deniz, kara ve hava taşıtları ile taşınabilen, devamlı kullanmaya imkan verebilecek şekilde hususi ve dayanıklı olan, bir veya birden fazla nakil vasıtalarına aktarma edilmesinde, yükleme/boşaltma kolaylığı sağlayan, özel tertibatı bulunan taşıma kaplarıdır. Bkz. RG, T. 12.05.2010, S. 27579, Ulusal Meslek Standardı: Liman Vinç Operatörü (RTG ve SSG); SAYGILI, Mehmet Sıtkı / ERDAL, Murat, Konteyner Türleri ve Yükleme, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 19; DENİZ, İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3069, Hukuk Fakültesi No: 669, İstanbul, 1982, s. 3.

terminali³⁰, birden fazla yük türüne hizmet veren örneğin TCDD Alsancak Limanına ‘liman’ demek gerekecektir.

1.3 Tarihsel Gelişimi

Limanların üstlendiği fonksiyonlar günümüze dek çeşitli değişimlere uğramıştır. Önceleri yalnızca gemi barınağı fonksiyonunu yerine getiren liman, zamanla hizmet verilen üretim merkezleri haline gelmiştir³¹.

Limanların tarihsel gelişimleri incelendiğinde, limanların önceleri yalnızca kara ve deniz arası bağlantı noktası olarak görüldüğü, ancak zamanla ticaret merkezi haline geldiği ve günümüzde uluslararası ticaretin en önemli halkası olarak tanımlandığı görülmektedir³².

1950’lerden önce (1. kuşak) limanlar; taşımacılık, teslimat ve depolama merkezleri rolü üstlenmektedir. Taşımacılık, teslimat, depolama gibi fonksiyonların yanı sıra 1. kuşak limanların gemiye güvenli sığınak sağlama, gemi seyrine yardım etme, gemilere demirleme ve bağlama hizmeti sunma gibi çeşitli fonksiyonları da mevcuttur. 1. kuşak limanların pazarlama açısından incelendiğinde müşteri memnuniyeti konusunda zayıf oldukları görülmektedir. Bu dönemde limanlar, liman dışı sektörlerle uyumlu çalışmadığından lojistik zincirin aktif üyesi değildir³³. Tarih boyunca hiç değişmediği gibi bu dönemde de en faal iki büyük limanımız İstanbul ve İzmir limanlarıdır³⁴.

1950’lerden 1980’lere kadar olan süreçte ise (2. kuşak) limanlar, yükleten ve taşıyanlara daha elverişli hizmetler sağlayan (katma değerli hizmetler, ticari mal ihracat ve ithalatı gibi birçok fonksiyonu yerine getiren) merkezler haline gelmekle birlikte hammadde kullanan sanayilerin (çelik, un fabrikaları, ağaç işleme, petrol rafinerileri) ve ithal malalrın olduğu (yeniden paketlenme, uzun süreli depolama) bir

³⁰ ESİN, Gökhan, Genel Konteyner Liman Yönetimi, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 62.

³¹ AKTEN, Necmettin, “Emin Liman”, “Emin Yaşama Yeri”. İstanbul Barosu Dergisi, Cilt No: 80, Sayı: 3, s. 1179-1193; ESMER, Soner, Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2010, s. 6.

³² KÖSEOĞLU, s. 3.

³³ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 60.

³⁴ TOPUZ, Hüseyin, Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Beta Yayınları, İstanbul, 2010, s. 25.

hizmet alanına doğru gelişmişlerdir³⁵. 2. kuşak limanlar 1. kuşak limanlardan farklı olarak zamanla lojistik zincirin bir unsuru haline gelmeye başlamıştır³⁶.

1980 yılından sonraki dönemi ifade eden 3. kuşak limanlar; tüm lojistik ağa dahil olabilen, teknoloji ve bilgi akışının gerçekleştiği merkezler haline gelmiştir. 1. ve 2. kuşak limanlar, zamanın teknolojik şartları gereği, alt yapının sağlanması amacıyla çalışmalar yürütür iken, 3. kuşak limanlar gemi sahipleri ve nakliyeciler taleplerine cevap verebilmek ve rekabet ortamında var olabilmek amacıyla daha çok hizmet sunma yönünde çalışmaktadırlar³⁷. Artan rekabet gereği, limanlar, gemileri cezbedebilmek adına daha çok kargoyu yönetmek zorunda kalmışlardır³⁸. 3. kuşak limanların temel amacı nakliyecilerin lojistik platformu haline gelmektir. Bu kapsamda 3. kuşak limanlarda çağa uygun olarak herşey elektronik olarak kayıt altındadır ve bu bilgiler yük ilgilileriyle paylaşılmaktadır³⁹. Elektronik Veri Değişimi⁴⁰ aracılığıyla uluslararası deniz ticaretinde elektronik veri değişimi hem yükle ilgililer tarafından hem de dünya limanları arasında an ve an paylaşılmaktadır.

Görüldüğü gibi birinci kuşak limanlarda daha çok emek yoğunken, ikinci nesil limanlarda sermaye yoğundur. Üçüncü nesil limanlardaki belirleyici faktör ise teknoloji ve bilgi birikimidir⁴¹. Günümüz dünyasında limanlar; ticari rekabete yön veren uluslararası üretim ve dağıtım ağlarının dinamik düğüm noktaları haline gelmiştir. Bu konumu itibarıyla limanlar, ürünlerin yalnızca bir taşıma modundan⁴² diğerine aktarıldığı yer olmanın ötesinde, kesintisiz ulaştırma zinciri içerisinde ve bu zincire birleşik lojistik merkezleri olarak gelişmektedir⁴³.

³⁵ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 60.

³⁶ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 60.

³⁷ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 61.

³⁸ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 61.

³⁹ ESİN, s. 75; GÖKHAN, s. 61.

⁴⁰ Electronic Data Interchange (EDI) = Elektronik Veri Değişimi

⁴¹ GÖKHAN, s. 61; ESMER / KARATAŞ ÇETİN, s. 382.

⁴² İngilizce'de taşımanın, yararlanılan altyapı, ya da fiziki unsur bakımından türlerinin ayırt edilmesi amacıyla 'mode' deyimini kullanılmaktadır: *Modes of Carriage* veya *Modes of Transportation*. İngilizce'deki bu kullanımın karşılığı olarak Türkçe'de mod terimi kullanılabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. SÖZER, Bülent, Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler, Sami DOĞRU, (Ed.), Çağ Üniversitesi Yayınları Yayın No:16, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu içinde (204-235), Adana, 2011.

⁴³ ESMER, s. 3.

1.4 Limanda Verilen Hizmetler

Limanların; ülke ekonomisi için hayati önem taşıyan, ticaretin artmasını sağlayan, istihdam ve endüstriyel faaliyetlerin gelişmesini sağlayan, ülkelerarası sosyal ve kültürel ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunan taşıma merkezleri olduğunu belirtmiştik. Limanların belirtilen bu rolleri üstlenebilmesini sağlayan ise limanların fonksiyonu ve limanlarda verilen hizmetlerdir⁴⁴.

Uluslararası yoğun rekabetin yaşandığı bir sektör olan deniz taşımacılığına bağlı olarak liman hizmetlerinde de tarih içerisinde önemli gelişmeler olmuştur. Yolcuların ve yükün taşıma sistemi içerisine girmesi ve çıkarılması, taşıma sistemi içerisindeki araçların yüklenmesi, boşaltılması, gerektiğinde yükün ısıtılarak yahut soğutularak depolanması, bir taşıma aracından diğerine aktarılması, yükün paketlenmesi, taşıma belgelerinin hazırlanması, yükün tartılması, yükün taşıma araçlarına yüklenmek üzere ekonomik şekilde gruplandırılması, limanda verilen hizmetlerden bazılarıdır⁴⁵.

Limana, gemi ve yük için bir hizmet ünitesidir. Duman; liman işletmelerini *'uluslararası ticarete ihraç ve ithal ürünlerinin yükleme, boşaltılması, gümrük vergileri ödeninceye kadar depolanması ve daha sonra taşıyanın talimatı ile sahiplerine teslimi gayesiyle kurulmuş bir hizmet müesseseleri'* olarak aktarmaktadır⁴⁶.

Limana hizmetleri temelde gemiye verilen hizmetler, yüke verilen hizmetler, yolcuya verilen hizmetler olmak üzere üç gruba ayrılır. Liman işletmesi tarafından sağlanan tüm bu hizmetler bir ücrete tabi olup bu ücret tutarları limana özgü tarifelerde yer almaktadır.

⁴⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. AKSOY, Ömer Emrah / TERZİ, Nuray, Liman Hizmet Tarifeleri, Liman Otoritesi ve Türkiye'deki Uygulama. In: Erdal, M.(Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 429; AKTEN / ALBAYRAK, s.3 ; ALTINÇUBUK, Fikret, Liman İdare ve İşletmesi, Deniz Ticaret Odası (DTO), Yayın No.12, İstanbul, 2006; TÜMİŞ, Oğuz, Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 97.; GÖKHAN, s. 68; YERCAN, s. 36.

⁴⁵ KUBİLAY, s. 4.

⁴⁶ DUMAN, Ruhi, Yük Taşımacılığı ve Teslimat, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazıları – Ağustos 2011, İstanbul, 2011, s. 4.

1.4.1 Gemiye Verilen Hizmetler

- Pilotaj ve römorkaj hizmetleri. Gemilerin, limanlara giriş – çıkışları ile boğaz ve kanal gibi bölgerden geçişleri sırasında o bölge sularını iyi bilen kılavuz kaptan pilot olarak geminin sevk ve idaresini ele alır⁴⁷. Geminin seyrini sağlayan kılavuz kaptan limana yanaşma veya kalma esnasında yön ve manevra sağlayabilmesi için römorkörlere emir ve talimat verir. Buradaki römorkör faaliyetine ‘römorkaj’, kılavuz kaptanın faaliyetine ise ‘pilotaj’ denir⁴⁸. İngilizce’de kılavuz kaptana ‘pilot’ denir. Bu nedenle kılavuz kaptan faaliyeti pilotaj olarak adlandırılır.
- Palamar hizmetleri; botun geminin yanına varması ile başlar ve geminin vereceği halatın rıhtım, iskele, mendirek veya şamandıralara bağlanması ve çözülmesi hizmetleridir⁴⁹.
- Şamandıra hizmetleri. Şamandıra, denizcilere seyirde yardımcı olmak üzere, deniz tabanına oturmuş bir ağırlık ile yeri sabitlenen, belirli özellikteki su üzerinde yüzen cisimlerdir⁵⁰.
- Yanaşma yeri, demir yeri kiralama hizmetleri
- Gemi ambar ve gladolarının açılıp kapatılması hizmetleri. Ambar, geminin güvertesinin altında kalan bölümünde yük taşımaya ayrılmış yerdir. Gladora (Tweendeck) ise, ambarı alt (lower tweendeck) ve üst (upper tweendeck) olarak iki kısma ayıran güvertedir⁵¹.
- Yükleme - Boşaltma ekipmanları tedarik hizmetleri.
- Gemilere malzeme, kumanya, tatlı su verilmesi hizmetleri.
- Gemiden çöp, balast suyu ve atıkların alınması hizmetleri.
- Gemi inşa ve onarım hizmetleri.

⁴⁷ SEVEN, s. 124.

⁴⁸ TÜMİŞ, Oğuz, Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 100; TEKİL, s. 164.

⁴⁹ TÜMİŞ, s. 100.

⁵⁰ (<http://cygm.meb.gov.tr>); GÖKHAN, s. 68.

⁵¹ GÖKHAN, s. 68.

1.4.2 Yüke Verilen Hizmetler

- Yükleme – boşaltma hizmetleri.
- Şifting hizmetleri. Şifting hizmetleri, bir gemideki eşyanın, bu geminin aynı veya diğer ambarları ile güverteleri arasında gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi hizmetlerini ifade eder⁵².
- Elleçleme hizmetleri. Liman – gemi arasındaki yük hareketinin tümü yükün elleçleme faaliyetine girmektedir. Limanlarda bu hizmetler doğrudan liman işletmesi tarafından verilebileceği gibi yük elleçleme müteahhitleri (stivedors) olarak adlandırılan işletmeler tarafından da verilebilir. Yük elleçleme müteahhitleri, genellikle gemi ve yüklere yönelik fiziksel operasyonları ve hizmetleri gerçekleştiren işletmelerdir. Limanlar, elleçleme işlerini bu şekilde dış kaynaklama yoluyla bu işletmelere yaptırabilmektedirler⁵³.
- Ölçü ve tartı hizmetleri.
- Aktarma hizmetleri.
- Montaj ve demontaj hizmetleri.
- Limbo hizmetleri. Limbo hizmeti, iki geminin, gerek açıkta gerekse rıhtımda, birbirine yanaşması suretiyle (aborda olarak), eşyanın bir gemiden boşaltılması ve diğer gemiye yükletilmesi hizmetlerini ifade eder⁵⁴.
- Antrepo hizmetleri. Antrepo; dış ticarete konu yüklerin kara, hava, demir ve deniz yolu taşımacılığında taşıma araçlarından boşaltılan yüklerin konulduğu ve koruma altına alındığı kapalı veya açık yerdir. Ticari değeri olan eşyaların muhafazası amacıyla yapılmış özel yapılardır. Antrepo, gümrük vergisine tabi olan yüklerin konulduğu, gümrük idarelerine yakın ve daimi olarak gümrük idarelerinin denetiminde olan yerlerdendir⁵⁵.

⁵² SÜGEN, Kaptan Yücel, Kaptanın Kılavuzu, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2003, s.299; TÜMİŞ, s. 115.

⁵³ DEVECİ, s. 23 - 34.

⁵⁴ YERCAN, s. 58.

⁵⁵ DUMAN, s. 5.

1.4.3 Yolcuya Verilen Hizmetler

Limanlarda yolcuya verilen liman hizmetleri genellikle, gemiye binecek veya gemilerden inecek yolcular içindir. Hizmet ücretlendirilmesi kişi başına yapılır⁵⁶. Hizmetin karşılığı ise taşıyan veya onun adına hareket eden kişilerden (gemi kaptanı veya gemi acentesi) alınır⁵⁷.

1.5 Limanların İşletilmesi

Ülkemizde liman işletmeciliği anlamında halen özel limanlar ve kamu limanları (belediyeler dahil) olmak üzere iki ayrı işletmeci sistemi mevcuttur. 2014 yılı verilerine bakıldığında ülkemizde 21 adet kamu limanı, 23 adet belediye limanı ve 128 adet özel liman olmak üzere toplam 172 adet liman işletmesinin bulunduğu görülmektedir⁵⁸.

Deniz taşımacılığı faaliyetleri genel olarak yükleyen, nakliyecisi, modlararası hizmet operatörleri, liman-terminal operatörleri, gönderilen vb. çok sayıda üyeyi kapsamaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığı yükleyen firma ya da kişiden gönderilene kadar çok uzun bir lojistik süreci kapsar.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre, 2014 yılı içerisinde Türkiye'deki limanlara toplamda 74 bin 766 gemi yanaşmış ve 383 milyon 120 bin ton yük ihraç veya ithalat olarak deniz yoluyla taşıma neticesiyle gümrüklerimizden geçmiştir⁵⁹.

Dünya ticaretinin %90'ı, ülkemiz ticaretinin ise %88'i deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır⁶⁰. Bu oran, deniz yolu taşımacılığının kara yolu taşımacılığına göre 6,5 kez, demir yolu taşımacılığına göre 3,5 kez daha ekonomik olmasının yanında, büyük miktardaki yüklerin tek seferde ve güvenli bir şekilde taşınmasının bir sonucudur.

⁵⁶ GÖKHAN, s. 69.

⁵⁷ GÖKHAN, s. 69.

⁵⁸ İMEAK DTO 2014 Deniz Sektöre Raporu, İstanbul, 2015, s. 120.

⁵⁹ T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti 2014 Yılı İstatistikleri, s. 21.

⁶⁰ T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Dairesi Başkanlığı, Türkiye Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, Ankara, 2010, s. 6.

8333 kilometre kıyı şeridinde sahip ülkemizde 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2 tanesi ise Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir⁶¹.

2 YÜK TESLİM BELGESİ

Yük, taşıyan tarafından teslim alınmasından başlayarak, gönderilene teslim anına kadar taşıyanın sorumluluğundadır⁶² (TTK m. 1178). Yükün taşıyandan gönderilene doğrudan tesliminin mümkün olmadığı durumlarda araya liman işletmesi girmektedir. Böylesi bir durumda liman işletmeleri, yükleri kimlerden teslim aldılar ise yine onların talimatıyla teslim ederler. Liman işletmeleri antrepolarına gümrük gözetiminde teslim aldıkları yükleri, taşıyanın acentesinin vereceği yazılı talimat üzerine gönderilene teslim ederler⁶³. Bu talimat üç şekilde gerçekleştirilebilmektedir:

- i. Gönderilen tarafından acenteye ibraz edilen konişmento arkasına yapıştırılan bir etiket (sticker) üzerine taşıyanın acentesi tarafından gönderilenin adını yazmak suretiyle konişmentonun talimata dönüştürülmesi yoluyla,
- ii. Taşıyanın acentesi tarafından liman işletmesine konişmento içeriğini ve gönderilenin adını belirten bir talimat mektubu verilmesi yoluyla,
- iii. Ulusal olarak teamül haline gelmiş veya getirilmiş Yük Teslim Belgesinin taşıyanın acentesi tarafından düzenlenmesi yoluyla, taşıyanın acentesi liman işletmesine hitaben yük teslim talimatını gerçekleştirebilmektedir.

Gönderilen, elindeki konişmentoyu ciro edip bizzat taşıyan veya acentesine ibraz edecek, taşıyan veya acentesinin de mübrez konişmentoyu sahteliği, ciro silsilesinin sağlamlığı, tarafları ve sonuçları bakımından inceleyip, gönderilenin gerçek muhatabı olarak kabul etmesini müteakiben, varsa navlun sözleşmesinden ve taşımadan kaynaklanan (navlun alacağı, demuraj ücreti, müşterek avarya katılım payı, kurtarma yardım alacağı, vb.) tüm haklarının karşılanmasından sonra, yükün gönderilene teslimi için taşıyan veya acentesi tarafından liman antreposuna onay ve

⁶¹ İMEAK DTO Deniz Ticareti Dergisi, Haziran 2015 sayısı, s. 3.

⁶² SEVEN, s. 63; AKINCI, s. 162.

⁶³ AKINCI, s. 165.

talimat verecektir⁶⁴. Taşıyanın bu talimatı ile liman işletmesi tarafından yükün gönderilene teslimi mümkün hale gelebilmektedir⁶⁵.

Bu teslim onay ve talimat belgesine uluslararası uygulamada ‘delivery order’ (teslim talimat belgesi) denilmektedir⁶⁶. Taşıyan veya acentesi tarafından paraflanmak suretiyle talimata dönüştürülenlere ‘ship’s delivery order’ denilmektedir⁶⁷. Yük teslim belgesi, konişmentonun taşıyana ibrazı ve konişmento hamilinin yetkili hamil yani gönderilen olduğunu ispatlaması karşılığında taşıyanın depocusu konumunda olan limana hitaben yazılan ve taşıyanın yük üzerinde hiçbir hak ve alacağıının kalmadığını, istenildiği takdirde yükün sahibine taşıyan adına teslim edilebileceğini belirten bir teslim talimatıdır. Teslim ordinosu, hamiline eşyanın teslimini talep ve dava hakkı sağlar ancak emtiayı temsil eden bir senet, kıymetli evrak değildir⁶⁸.

Deniz ticaret sözleşmesi gereğince taşınacak yükü teslim alan taşıyan, yükü taşınmak üzere teslim aldığı anda, yükün kendisi tarafından teslim aldığı veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşınmasını yüklediği yükü ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu anlamındaki bir kıymetli evrak olan konişmentoyu düzenlemektedir (TTK m. 1230).

Konişmento, yükün teslim alınarak gemiye yüklendiğini göstermek üzere 17. yüzyılın sonlarından beri tanzim oluna gelen bir senettir⁶⁹ ve bir kıymetli evrak olarak yükle ilgili şahısların taşınan yük üzerindeki haklarını temsil etmektedir⁷⁰ (TTK m. 1234). Taşınacak yükün tesellümünü ifade eden konişmento (Bill of Lading), Latince ‘cognoscere’ (tanımak) kelimesinden gelmektedir⁷¹. Nitekim İngilizce’de ‘konişmento’ karşılığı kullanılan ‘Bil of Lading’ ve İtalyanca ‘polizza di carico’ esasen ‘yük senedi’ anlamına gelmektedir. Demek ki konişmentonun gemi ile değil

⁶⁴ ÇALIK, Barış, Ordino veya Yük Teslim Belgesi, Denizden Merhaba içinde (19), İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisi, Sayı 1, İzmir, 2014, s. 19.

⁶⁵ CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Yayınevi, Ankara, 2011, s. 196-197; AKINCI, s. 164-165; ÇALIK, s.19.

⁶⁶ AYBAY, Rona / AYBAY, Aydın / AYBAY, Gündüz / AYBAY, Atilla, Deniz Hukuku, İstanbul, 1998, s. 604; TEKİL, s. 266; CUMALIOĞLU, s. 197.

⁶⁷ TEKİL, s. 266; CUMALIOĞLU, 197.

⁶⁸ CUMALIOĞLU, s. 197; TEKİL, 2001, s. 266; OKAY, Sami, Deniz Ticareti Hukuku, Sermet Matbaası, İstanbul, 1968, s.69.

⁶⁹ Konişmento önceleri bizzat kaptan tarafından imzalanmakta idi. Günümüzün hareketli ve geniş kapsamlı yüklemelerinde kaptanın artık bununla meşgul olmasına imkan kalmamıştır. Onun yerine taşıyanın acenteleri bu işi yerine getirmektedirler. Ayrıntılı bilgi için bkz. GÖKNİL, Mazhar Nedim, Deniz Ticareti Hukuku, Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1942, s. 211.

⁷⁰ GÖKDİMİR İŞİK, Nurser, Deniz Ticareti Hukuku, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (167-207), Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 195.

⁷¹ TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987, s. 128.

doğrudan doğruya yükün tesellümü ile ilgisi vardır. Diğer bir deyişle, konişmento yükü temsil etmektedir⁷².

Bu durumda konişmentoyu elinde tutan kişi de yükü elinde tutan kişi gibi addedilir. Taşınır bir malın mülkiyetini başkasına devretmek isteyen bir kişi, nasıl ki elindeki taşınırını karşısındakine (mülkiyetini devretmek amacıyla) teslim etmekle mülkiyeti geçirmiş oluyor ise, yükü temsil eden konişmentoyu ciro etmek suretiyle başkasına veren kişi de konişmentoya yansıyan yükün mülkiyetini karşısındakine geçirmiş olur⁷³. Konişmento aracılığıyla deniz yolu ile taşınan yük gönderen tarafından satılabilir veya rehin edilebilmektedir.

Konişmento, taşıyan tarafından düzenlenir ve taşınan yükün mülkiyetini temsil eden bir kıymetli evraktır (TTK m 1228/2, 1230, 1234). Konişmentonun bir kıymetli evrak olması nedeniyle, boşaltma limanında yükün teslimini talep eden kişinin, taşıyana bu evrakı ibraz etmesi (konişmentonun ibraz fonksiyonu, TTK m. 1236); taşıyanın da bu evraktan yükü teslim almaya hakkı olduğu anlaşılan kişiye yükü teslim etmesi gerekmektedir (konişmentonun teşhis fonksiyonu, TTK m. 1230)⁷⁴. Aksi takdirde sonradan konişmentonun ciro edilmesi ile konişmentoyu elinde bulunduran kişinin taşıyandan yükün teslimini talep etmesi halinde taşıyanın bu talebi yerine getirememesi söz konusu olacaktır ki, bu durumda taşıyan teslim edilemeyen yük tam zıya'a uğramışcasına tazminat ödemek zorunda kalacak, daha da önemlisi taşıyanın sigortacısı olan P&I Klubü de konişmentosuz teslim sebebiyle meydana gelen bu zararı, kurallara aykırı olması sebebiyle himaye etmeyecektir⁷⁵.

Uygulamada taşıyan veya onu temsil eden acentesi, geminin geliş ihbarını gönderilenlere, navlun sözleşmesinde belirtilen şartlara göre bildirir⁷⁶. Gemi, navlun sözleşmesine göre belirlenen program çerçevesinde tahliye limanında liman işletmesine yanaşır ve devamında:

⁷² AKINCI, s. 258.

⁷³ DUMAN, s. 6.

⁷⁴ YEŞİLOVA, Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2006, s. 43; AKINCI, s. 226.

⁷⁵ ÜLGENER, Fehmi, Yükün Konişmento Verilmeksizin Teslimi, ULGENER LC/LO (<http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/02.Konolmadanyukunteslim.pdf>), s. 4; HILL, s. 199.

⁷⁶ DUMAN, s. 7.

- i. Yük doğrudan gönderilene teslim edilir (supalan) veya
- ii. Gönderilen yükü almaya hazır olmadığında yük liman antreposuna, teslim edilir⁷⁷.

Yükleme limanında yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından düzenlenen konşimento, gönderilen tarafından yükün teslim alınabilmesi için taşıyanın acentesine ibraz⁷⁸ edilir. Yük o sırada antrepo veya geçici depo işletmesindedir ve gönderilenin antrepodan yükünü teslim alabilmesi için taşıyan⁷⁹:

- i. Yük Teslim Belgesi tanzim eder veya
- ii. Konşimento içeriği ile gönderileni belirten bir talimat mektubu hazırlar veya
- iii. Konşimento arkasına bir etiket (sticker) yapıştırıp ve üzerine gönderilenin adını yazarak konşimentoyu talimata çevirir.

Gönderilen, taşıyanın acentesinden almış olduğu bu belgeyi, yükünün bulunduğu antrepo veya geçici depo işleticisine ibrazı ile yükünü teslim alabilir⁸⁰.

Bu durumda taşıma konusu yükü teslim almak isteyen gönderilen, elinde bulundurduğu konşimentoyu ilk olarak taşıyanın acentesine ibraz edecektir⁸¹. Taşıyanın acentesi, konşimentoyu ibraz edenin konşimentonun yetkili hamili olup olmadığını yani yükü teslim yetkili kişi olup olmadığını denetleyecektir. Bu denetimin üzerine gönderilene taşıyanın acentesi tarafından, bir yük teslim belgesi verilecektir.

Gümrük idaresinin aynı zamanda antrepo işletmeciliği yapmakta olduğu 1615 sayılı Gümrük Kanunu'na bağlı Gümrük Yönetmeliğinin muhtelif maddelerinde (208,209,211,259,260,681) günümüzde kullanılan yük teslim belgesi ile aynı amaca hizmet eden 'ordino'ya ilişkin çeşitli hükümler bulunmaktaydı. Mülga kanun zamanında, antrepoculuk faaliyeti nedeniyle Gümrük İdaresi tarafından işlemlerin yapılması için 'ordino' talep edilmekteydi. Gönderilenin, hamili olduğu konşimentoyu

⁷⁷ DUMAN, s. 7

⁷⁸ Bu ibraz işlemi gönderilenin taşınan yükü teslim almaya hazır olduğu anlamına gelmektedir.

⁷⁹ DUMAN, s. 7.

⁸⁰ AKINCI, s. 165.

⁸¹ AKINCI, s. 165.

taşıyanın acentesine ibraz etmesi karşılığında aldığı ordinoyu, gümrük idaresine sunması ile, gümrük idaresi taşıyanla yükün ilişkisinin sona erdiğini kabul ediyor ve buna dayanarak ithalat işlemlerini tamamlıyor daha sonra da bu durumu yardımcı şahsı olan liman işletmesine bildiriyor idi.

Ülkemizin Avrupa Birliği ile gümrük birliğine girmiş olması nedeniyle gümrük mevzuatını AB gümrük mevzuatı ile uyumlu hale getirmek amacıyla hazırlanan 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile gümrük işlemlerinde kullanılan belge sayısının azaltılması amaçlanmış ve bir kısım belgeler kaldırılmış, bir kısmı da topluluk standartlarına uyumlu hale getirilmiştir⁸².

Gümrük İdaresinin antrepoculuk faaliyetinden çekilerek, sadece asli görevi olan gümrükleme (yükün ithalinin yasal koşulları ve vergilendirilmesi) işlemleri yapması esasına dayanan 4458 sayılı Gümrük Kanunu, sadece antrepoculuk sahasını ilgilendiren ordino belgesinin gümrükçe aranılmasını zorunlu olmaktan çıkartmıştır⁸³. Günümüzde gümrük idareleri, antrepo işletmeciliği rolünü bırakarak yük üzerindeki zilyet konumunu sonlandırdığı için yükün teslim yükümlülüğü de sonlanmıştır. Yükün gönderilene teslimi aşamasında gümrük idareleri taraf değildir, gümrük idareleri sadece gümrük vergi ve rüsumlarını almak için konişmento ile ilgilenmektedir. Bu nedenle ordinonun artık gümrük ile bir ilişkisi kalmamaktadır. Kısaca bu konu artık gümrük idaresini ilgilendirmemektedir. Ordinonun hizmet amacı, taşıyan adına yükün konişmentonun yetkili hamiline teslim edilmesinin sağlanmasıdır. Artık bu teslim gümrük idaresi tarafından değil, liman işletmesi tarafından gerçekleştirilmektedir.

İşin antrepo boyutu ile ilgili olarak taşıma ilişkisi bakımından, liman antrepo işletmesinin emtiayı alıcısına teslim edebilmek için taşıyanın teslim muvafakati beyanı anlamına gelen bir belge araması temel bir hukuksal zorunluluk olup⁸⁴, taşıyanın yükle ilişkisinin kesilmesi noktasında herhangi bir uyuşmazlığın söz konusu olmadığına belgelenmesi uygulamada yıllardan beri devam etmektedir.

⁸² Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Genel Gerekçesi (<http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0602.pdf>)

⁸³ ÇALIK, s. 19.

⁸⁴ ÇALIK, s. 19.

Liman işletmesi tarafından gemilerden tahliye edilerek, ardiye sahasına alınan ve gönderilen tarafından fiilen teslim aldığı ana kadar sorumluluğu taşıyan üzerinde kalmaya devam eden eşyanın, gönderilen tarafından teslim alınarak limandan çıkartılabilmesi için aşağıda belirtilen iki ayrı işlemin gerçekleştirilmesi zorunludur⁸⁵:

- i. Yükün taşıyan ile ilişkisinin kesilerek taşıyan tarafından serbest bırakılması (Taşıyan ile ilişkisinin kesilmesi)
- ii. İthal edilecek yüklerin gümrük işlemlerinin tamamlanması ve gümrük tarafından serbest bırakılması (Gümrük ile ilişkisinin kesilmesi)

Bu işlemler yükün tahliyesine göre geminin limana yanaştığı gün içerisinde ve aynı anda olacak şekilde yapılabilir.

Yükün taşıyanla ilişkisinin kesilmesi; hukuki ilişkinin son bulması veya zilyetliğin iradi olarak son bulması şeklinde tanımlanabilir.

Yükün gümrük ile ilişkisinin kesilmesi ise, gümrük denetimine tabi yükün sorumlu olduğu tüm gümrük vergilerinin ödenmiş olması ve gümrük idaresinin artık yük üzerinde bir kamu gücünü kullanamayacak olması şeklinde tanımlanabilir.

Yük üzerinde yalnızca ithalat işlemlerini tamamlamak kişiyi gönderilen haline getirmez, o kişiyi sadece 'ithalatçı' konumuna getirebilir. Liman işletmesi ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki gereğince liman işletmesi, yükü taşıyanın teslim iradesinin olduğu kişiye yükü teslim edilebilir. Bu nedenle taşıyan tarafından düzenlenen yük teslim belgesi liman işletmesince kontrol edilir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, Türk Ticaret Kanunu açısından taşıyandan yükün tesliminin talep edilebilmesi için konişmentonun taşıyana ibrazı zorunludur (TTK m. 1236). Bu anlamda taşıyanın senedin meşru hamilini tespit ettikten sonra yükün tesliminde sakınca olmadığını şerh düşmesi kıymetli evrak hukukunun bir gereğidir. Bunun adı ister ordino ister etiket (sticker) ister yük teslim belgesi olsun sonuç fark etmeyecektir. Gümrük mevzuatında ordininin kaldırılmış olması Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1230 ve 1236 hükümler karşısında konişmentonun ibraz zorunluluğunu ortadan kaldırmaz.

⁸⁵ AKINCI, s. 165.

Uygulamadaki uyuşmazlıklar açısından konunun önemi büyüktür. Uygulamada sıkça rastlandığı üzere, gönderilen, gümrüklü yükünü teslim almak için taşıyandan yük teslim belgesi almaksızın liman işletmesine başvurmakta ve hatta ihtarname yollamaktadır. Liman işletmesinden yükünü teslim almak isteyen gönderilenler tarafından, Gümrük Kanunu madde 3, 69 ve Gümrük Yönetmeliği madde 130 hükümleri dayanak gösterilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nin eşyanın ithalat ve ihracat işlemlerini düzenlediği, taşıma ilişkisinin ise Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlendiği noktasıdır. Bahsettiğimiz gibi yükün gönderilene teslimi için, yükün hem taşıyan ile hem de gümrük ile ilişkisinin kesilmesi gereklidir. Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği yalnızca yükün gümrük ile ilişkisinin kesilmesi noktasında düzenleyicidir. Yükün yalnızca gümrük ilişkisinin kesilmesi teslim için yeterli olmayacak taşıyanla ilişkisinin kesildiğinin bir göstergesi olan taşıyan tarafından düzenlenen Yük Teslim Belgesinin ibrazı da yükün teslimi için mutlak suretle gerekli bulunmaktadır. Kanaatimizce bahsedilen bu uyuşmazlığın çıkış sebebi taşıyanın yük teslim belgesini bir ücret karşılığı yük sahibine vermesi noktasıdır. Yükünü teslim almak isteyen gönderilenin bu ücreti ödemek istememesi ve taşıyandan yük teslim belgesi almaksızın yükü liman işletmesinden teslim almayı istemesi uygulamada uyuşmazlıklara sebep olmaktadır. Gönderilenin yük teslim belgesini alabilmek için taşıyanın belirlediği ücreti ödemek zorunda bırakılması uygulamada yük tarafı kişilerin mağduriyetlerine sebep olmaktadır.

Konunun çözüme kavuşturulması maksadıyla, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla toplantı ve görüşmeler gerçekleştirmiştir. Bu görüşmeler neticesinde varılan noktada bir mutabakat sağlanmış ve yük teslimi ile ilgili olarak, konişmentonun taşıyana ibraz edilmesi gerektiği ve karşılığında taşıyanlardan yük teslim belgesi alınması gerektiği ile ilgili Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 'Deniz Yolu İle İthal Edilen Yüklerin Teslimi' başlıklı 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı genel yazı ve konu ile ilgili uygulaması İMEAK Deniz Ticaret Odasının tüm üyelerine ve limanlara gönderilmiştir.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 'Deniz Yolu İle İthal Edilen Yüklerin Teslimi' başlıklı 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı genel yazısı gereğince deniz yolu ile ithal edilerek, geçici depo veya antrepolara teslim edilen yüklerin alıcılarına tesliminde uyulacak hususlar;

- *'Taşıtan (İthalatçı firma veya Konışmento'ya göre malın alıcısı), yükleyici tarafından gönderilen Orijinal Konışmentoyu ciro ederek, taşımayı gerçekleştiren taşıyan, taşıyan temsilcisi acente veya taşıma işleri komisyoncusuna ibraz edecektir.*
- *Taşıyan (taşıyan temsilcisi acente veya taşıma işleri komisyoncusu) alıcının ibraz ettiği cirolu konışmento karşılığında 'Yük Teslim Talimat Formu'nu tanzim ederek alıcıya verecektir.*
- *Taşıtan, yükün gümrük vergilerini ödeyerek gümrükle ilişkisini kesmesi sonrası Yük Teslim Talimat Formunu geçici depo veya antrepo işleticilerine ibraz edecektir.*
- *Depo ve antrepo işleticileri Yük Teslim Talimat Formunun ibrazı karşılığında, yükü alıcısına teslim edecektir.'*

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğünün bu genel yazısı için; hukuka aykırı olduğu, antrepodaki uygulamalara ilişkin düzenleme yapma yetkisinin Gümrük Bakanlığına ait olduğu, Ulaştırma Denizcilik Bakanlığının bu konuda düzenleme yapma yetkisinin bulunmadığı, eşyanın bulunduğu gümrüklü sahada yetkili idarenin Gümrük Müsteşarlığı olduğu ileri sürülmek kaydıyla iptali istenmiştir. İptal istemi ilk derece mahkemesi sıfatıyla Danıştay 10. Daire Başkanlığı tarafından 2011 / 9380 E. 2015 / 4632 K. sayılı dosyasında değerlendirilmiştir.

Danıştay 10. Daire Başkanlığı tarafından yapılan yargılama neticesinde; Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün ithalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında uluslararası alanda sektörel ihtiyaca cevap verecek şekilde deniz ticaretinin gerektirdiği tüm tedbirleri ve gerekli düzenlemeleri yapma yetkisinin bulunduğunu sonucuna varmış ve iptal isteminin reddine karar vermiştir⁸⁶.

⁸⁶ T.C. Danıştay 10. Daire 27.10.2015 tarihli ve 2011 / 9380 E. 2015/4632 K. sayılı kararı gereğince; "Dava konusu düzenleyici işlemin tesis edildiği tarihte yürürlükte bulunan 491 sayılı (mülga)

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü'nün bu genel yazısı doğrultusunda uygulama zorunlu hale gelmiştir. Ordino veya onun yerini

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinde, 'Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve içsular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak, Deniz ve iç sularla liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel kişilerin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak' Denizcilik Müsteşarlığının; 7/A maddesine ise 'Deniz acente, brokerlik ve komisyonculuğu gibi işleri yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik, çalışma usul ve esaslarını tespit etmek, belgelendirmek ve denetlemek, ithalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında Türk deniz ticaret filosunun daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, bu hususta ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek' Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında sayılmıştır.

618 sayılı Limanlar Kanun'un 4. maddesinde, 'Liman reisliğinden resmi izin alınmadıkça deniz kıyılarında, iskele, rıhtım, kızak, kayıkthane, tamirhane, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumi deniz hamamları yapılamaz liman reisliğinin yasak ettiği yerlere pasekül, moloz, safra ve süprüntü ve emsalı gibi şeyler atılamaz.' Hükümüne yer verilmiştir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanun'un 1203. maddesinde, 'Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kulduğu bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.'; 1228. maddesinde de, '(1) Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. (2) Yükleenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için "tesellüm konişmentosu" düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada "yükleme konişmentosu" düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento "yükleme konişmentosu" hükmündedir. Konişmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir. (3) Konişmento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son hâlde "emre" yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir. (4) Konişmentonun bütün nüshaları aynı metni içermeli ve her birinde kaç nüsha hâlinde düzenlendiği gösterilmelidir. 11240 (5) Yükleten, istem üzerine, konişmentonun kendisi tarafından imzalanmış olan bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır.' hükümleri yer alır.

'Denizyoluyla İthal Edilen Malların Teslimi' başlıklı dava konusu düzenleme ile, taşıtan (ithalatçı firma veya konişmentoya göre malın alıcısı), yükleyici tarafından gönderilen orijinal konişmentoyu ciro ederek, taşımayı gerçekleştiren taşıyan, taşıyan temsilcisi acente veya taşıma işleri komisyoncusuna ibraz edeceği, taşıyan (taşıyan temsilcisi acente veya taşıma işleri komisyoncusu), alıcının ibraz ettiği cirolu konişmento karşılığında yük teslim talimat formunu tanzim ederek alıcıya vereceği, taşıtan, yükün gümrük vergilerini ödeyerek gümrükle ilişkisini kesmesi sonrası yük teslim talimat formunu geçici depo veya antrepo işleticilerine ibraz edeceği, depo veya antrepo işleticileri yük teslim talimat formunun ibrazı karşılığında yükü alıcısına teslim edeceği öngörülmüştür.

491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname uyarınca Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün ithalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında tedbirleri ve gerekli düzenlemeleri yapma yetkisinin bulunduğu sonucuna varılmıştır.

Bu kapsamda, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen ve koruyan bir düzenleme olmaması nedeniyle denizyoluyla ithal edilen malların teslimi sırasında, taşıtan, taşıyan, alıcı ve geçici depo veya antrepo işleticilerinin sorumluluklarının düzenlenmesine yönelik dava konusu işlemde kamu yararı ve hizmet gereklerine aykırılık bulunmamaktadır.'

tutan yük teslim belgesi, taşıyan tarafından liman işletmesine hitaben düzenlenen ve yükün bu belgede belirtilen alıcısına teslim edilmesi yönünde teslim talimatı olup, bu belge gümrük mevzuatını ve gümrük idaresini değil sadece taşıma – depolama ilişkisini ve liman (antrepo) işletmesini ilgilendiren bir belgedir⁸⁷. Bu nedenle, yerinde bir uygulama ile İdare tarafından yeknesak bir Yük Teslim Belgesi formu hazırlanmış ve limanlarca yük teslimi için bu belgenin aranılması zorunluluk haline getirilmiştir⁸⁸. Böylece bir yandan yükün fiili teslim anına kadar hasar veya ziyadan sorumlu olan taşıyanın hakları güvence altına alınırken, diğer yandan bilhassa sahtecilik ve buna dayalı kaçakçılığın önü kesilerek gerçek ithalatçının korunması suretiyle ileride liman işletmeleri ve gümrük idaresinin muhtemel hukuki ve cezai sorumlulukları önemli ölçüde bertaraf edilmiş olmaktadır⁸⁹. Zira özünde İdare'nin düzenlemiş olduğu Yük Teslim Belgesi uygulaması, anılan nedenler ile sadece taşıyanları değil muhtemel hatalı teslimlerin önüne geçmek suretiyle yük alıcılarının da menfaatlerini koruyan bir uygulama olmuştur⁹⁰.

İthal eşyanın alınabilmesi için öncelikle konişmentonun mutlak surette taşıyana ibraz edilmesi gerektiği ve konişmentoyu elinde bulunduran hamilin kendisi konişmentonun yasal hamili olduğunu ve elindeki konişmentonun gerçek bir konişmento olduğunu taşıyana ispat etmesi ve daha sonra taşıyandan yükün teslim alınabilmesi için yük teslim belgesi alması gerekmektedir⁹¹. Zira konişmentonun gerçek bir konişmento olup olmadığını, konişmento üzerindeki ciro silsilesinin doğru olup olmadığını bilebilecek tek kişi taşıyanın kendisidir. İşbu konuda örnek vermek gerekir ise, konişmento gibi kıymetli evrak olan çekte, çek yaprağının gerçek bir çek yaprağı olup olmadığını bilebilecek tek kişi çek yaprağını basan bankadır. Konişmentoda da, konişmentonun gerçek mi yoksa sahte bir konişmento yaprağı mı olduğunu bilebilecek ve anlayabilecek tek kişi konişmentoyu basan ve keşide eden taşıyandır.

Özetle; taşıyan, taşımasını üstlendiği yükü kendisinin düzenlediği konişmento karşılığında teslim edecektir. Taşıyan yükü teslim etmeden önce kendisine getirilen

⁸⁷ ÇALIK, s. 19.

⁸⁸ ÇALIK, s. 19.

⁸⁹ ÇALIK, s. 19.

⁹⁰ ÇALIK, s. 19.

⁹¹ ÇAĞA, II, s. 180 - 289; ÜLGNER, Makale, s. 4; DOĞRUCU, Muhittin, Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması, Prof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı içinde (536 – 545), Çizgi Basım Yayın, İstanbul, 2007, s. 536; AKINCI, s. 165.

konişmentonun, o yükle ilgili olarak kendisinin hazırladığı konişmento olup olmadığını ve konişmentoyu kendisine teslim eden kişinin konişmentonun yetkili hamili olup olmadığını denetleyecektir⁹². Aksi halde konişmentonun yetkili hamiline karşı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır⁹³.

3 TAŞIYAN İLE LİMAN İŞLETMESİ ARASINDAKİ SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİKLERİ

3.1 Yükleme – Boşaltma İşlemleri İçin Akdedilen Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Uygulamada, boşaltma aşamasından önce, gemi henüz daha seferdeyken, taşıyan tarafından, gemi ve yüklerle ilgili bütün bilgiler (geminin adı, geliş tarihi -gün ve saat-, boşaltılacak yükün cins ve miktarı vb.) hem boşaltma limanındaki taşıyanın kendi acentesi hem de boşaltma işleminin yapılacağı liman işletmesinin operasyon merkezine elektronik sistem üzerinden bildirilmektedir. Gelen bilgiler taşıyanın acentesi tarafından imzalanıp kaşelenerek özet beyan (manifesto) haline getirilir.

Taşıyan tarafından liman işletmesine bildirilen bu bilgiler sayesinde, liman işletmesi ne zaman hangi gemi gelecek, gemiden hangi yükler indirilecek, bu yüklerin içerisinde neler var bilmektedir. Limandaki operasyon bölümü boşaltması yapılacak yükleri sıraya koyarak hazırladığı listeyi yükleme – boşaltma servisine iletmekte ve bu liste uyarınca liman çalışanları yükleri numaralarına göre gemiden boşaltmaktadır.

Liman işletmelerinin varlık amacı, deniz yoluyla taşınan yüklerin gemilerden tahliye edilmesi ve antrepolara konulması işlemlerinin gerçekleştirilmesidir⁹⁴. Liman işletmeleri uluslararası sözleşmelerde belirtilen kurallara göre bu işlemleri gerçekleştirir ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için liman işletmesine başvurmak yeterlidir. Taşıyanın acentesi tarafından bu kuralların kabul edildiğini bildiren

⁹² WILSON, John Furness, Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Pearson Longman, Southampton, 2010, s. 82.

⁹³ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 234.

⁹⁴ DUMAN, s. 7.

yükleme – boşaltma talep mektubunun⁹⁵ verilmesi başvuru mahiyetinde olup taraflar arasındaki hukuki ilişkinin kurulması açısından yeterlidir⁹⁶. Bu kurallar, liman işletmelerinin ulusal olarak belirlenen çalışma şartları ve ücretleri olup liman acentesi tarafından bilinmek durumundadır⁹⁷.

TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi 2011’in yukarıda aktarılan 1.3.8 numaralı maddesinin 2. Fıkrası liman işletmesinin boşaltma işlemini üstlendiği geminin üzerindeki yükleri gemide taşıyandan teslim alacağını düzenlemektedir. Peki liman işletmesi ile taşıyan arasındaki yükleme ve boşaltma işlemlerinin ifasından doğan ilişkinin hukuki mahiyeti nedir?

Boşaltma; yükün, boşaltma limanında gemiden karaya veya layterlere çıkarılmasıdır⁹⁸. Yükleme ise, işlem olarak boşaltmanın karşılığıdır. Yükleme ve boşaltma işlemini yapan vinç yere sabittir bu nedenle yapılan iş taşımadan ziyade yer değiştirme kapsamındadır. Bu nedenle yükleme ve boşaltma işlemleri ayrı bir taşıma sözleşmesi değil, taşıma sözleşmesi içerisindeki başka bir edimin yerine getirilmesidir.

Liman işletmesinin, taşıma konusu yükleri gemiye yüklemesi veya gemiden boşaltması liman işletmesi ile taşıyan arasındaki ‘*eser sözleşmesi*’ne dayanmaktadır⁹⁹.

Türk Borçlar Kanunu’nun madde 470 hükmü gereğince:

‘Eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmelerdir.’

Eser kavramına nelerin gireceği konusu tartışmalı olmakla birlikte, kabul edilen görüşe göre, insan emeği ürünü olup bir bütün görünümü sergileyen ve iktisadi değeri bulunan her hukuki varlık, maddi nitelikte olsun veya olmasın, eser sayılmaktadır¹⁰⁰.

⁹⁵ Gemi kaptan veya taşıyan acentesi veya eşya sahibi tarafından hizmetlin yapılacağı günden en az bir gün önce, en geç saat 15.00’e kadar yazılı olarak iş isteğinde bulunulması, tarife gereğince ödenmesi gereken ücretlerin karşılığının ödenmesi, gemi limana yanaşmadan 24 saat önce, gemi ve gemiye yükletilip / boşaltılacak eşyaya ilişkin belgelerin liman işletmesine verilmesi zorunludur. (TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi 2011 madde 1.3.1) Boşaltma belgesi ile kargo planları verilmedikçe, liman işletmesi boşaltma hizmetini yapmaya zorunlu değildir. (TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi 2011 madde 1.3.7/4)

⁹⁶ DUMAN, s. 7.

⁹⁷ DUMAN, s. 7.

⁹⁸ ÇAĞA, II, s. 67; ÇAĞA / KENDER, II, s. 57; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 204; DENİZ, s. 38.

⁹⁹ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 341 ; ÇAĞA, II, s. 176.

¹⁰⁰ ZEVLİLİLER, Aydın / HAVUTÇU, Ayşe, Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri), Seçkin Yayınevi, Ankara, 2007, s. 305; AYDOĞDU, Murat / KAHVECİ, Nalan, Türk Borçlar Hukuku Özel Borç

Eser sözleşmeleri, konusunu insan emeğinin oluşturduğu sözleşmelerdendir¹⁰¹. Eser sözleşmesinin konusu, belirli bir bedel karşılığında belirli bir işin yerine getirilmesi veya eserin¹⁰² meydana getirilmesidir¹⁰³.

Eser sözleşmeleri, iş görme borcu doğuran sözleşmelerden sonuç taahhüdü içeren sözleşmeleri grubuna girmektedir¹⁰⁴. Liman hizmetleri nesnel varlığı olmayan fakat bir bütün oluşturan bir sonuç olarak nitelendirilebilir. Yaratılan sonuç, bağımsız bir hukuki varlık olarak bir bütün oluşturmaktadır¹⁰⁵. Liman işletmelerinin hizmetlerinde; örneğin yükleme, boşaltma, istif, depolama gibi işlerde bu bütünlüğü görmek mümkündür¹⁰⁶. Nitekim, deniz yolu ile eşya taşıma (navlun) sözleşmelerinin de eser sözleşmesi niteliğinde oldukları kabul edilmektedir¹⁰⁷.

Aksine adet veya anlaşma olmadıkça yüklenici, eserin meydana getirilmesi için kullanılacak olan araç ve gereçleri kendisi sağlamak zorundadır¹⁰⁸ (TBK m. 471/4). Yüklenici, iş sahibine bir sonuç taahhüdü verir, şayet yüklenici bu sonucu sağlayamaz ise sözleşmedeki ücrete de hak kazanamaz (TBK m. 483/1).

İlişkileri, Adalet Yayınevi, İzmir, 2014, s. 748; YAVUZ, Cevdet / ACAR, Faruk / ÖZEN, Burak, Borçlar Hukuku Dersler Özel Hükümler, Beta Baım, İstanbul, 2014, s. 956; ZEVKLİLER, Aydın / GÖKYAYLA, Emre, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Turhan Kitabevi, Ankara, 2015, s. 487; EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 588; ARAL, Fahrettin, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, s. 325; AKINTÜRK, Turgut / ATEŞ, Derya, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler – Özel Borç İlişkileri, Beta Yayınevi, İstanbul, 2016, s. 305; ZEVKLİLER, Aydın / ERTAŞ, Şeref / HAVUTÇU, Ayşe / AYDOĞDU, Murat / CUMALIOĞLU, Emre, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler ve Özel Borç İlişkileri Ana İlkeler, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2013, s. 588. Farklı görüşte: GÜMÜŞ, Mustafa Alper, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2015, s. 286. Yazara göre, eser sözleşmesinin konusu meydana getirilen maddi varlığı olan şeylerle sınırlıdır. Maddi olmayan iş görme sonuçlarının meydana getirilmesini konu alan sözleşmelerin bir eser sözleşmesi değil, sui generis sözleşme olarak nitelendirilmelidir. TANDOĞAN, Haluk, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Cilt II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010, s. 19; Yazara göre, maddi bir şeyde varlık bulmayan fikir, sanat veya spor çalışmalarına veya gösterilere ilişkin sözleşmelere eser akdine değil vekalet akdine ilişkin hükümler uygulanmalıdır.

¹⁰¹ RUMİ, Ahmet Cemal, Sözleşmeler Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2013, s. 602; ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 488; AKINTÜRK / ATEŞ, s. 305.

¹⁰² Eser, insan emeğinin bir mahsulü olup hukuki bir bütün olan ve iktisadi değer taşıyan maddi, manevi her şeydir.

¹⁰³ ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s. 304; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 961; ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 458; EREN, s. 583; ARAL, s. 336; AKINTÜRK / ATEŞ, s. 305; ZEVKLİLER / ERTAŞ / HAVUTÇU / AYDOĞDU / CUMALIOĞLU, s. 588.

¹⁰⁴ KUBİLAY, s. 143; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s. 311; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 957.

¹⁰⁵ AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 748; AKINTÜRK / ATEŞ, s. 306; ZEVKLİLER / ERTAŞ / HAVUTÇU / AYDOĞDU / CUMALIOĞLU, s. 589.

¹⁰⁶ KUBİLAY, s. 144.

¹⁰⁷ KUBİLAY, s. 143; SÖZER, s. 528; ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 12.

¹⁰⁸ ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s. 315; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 984; GÜMÜŞ, s. 295; EREN, s. 610; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 754; ARAL, s. 343; ZEVKLİLER / ERTAŞ / HAVUTÇU / AYDOĞDU / CUMALIOĞLU, s. 595.

Kural olarak bu anlaşmanın geçerliliği, her hangi bir şekle bağlı değildir¹⁰⁹. Sözleşmenin kurulabilmesi için öneri ya da kabulün örtülü (yükleme – boşaltma talep mektubu) olarak yapılabilmesi mümkündür¹¹⁰. Örtülü irade açıklamalarıyla kurulmuş bir sözleşmenin varlığı durumunda ise, ücret tarife üzerinden veya yapılan işin değerine ve yüklenicinin giderine göre belirlenecektir¹¹¹.

Liman işletmesi çalışanı olan vinç operatörü, boşaltma işlemini gerçekleştirdiği sırada konteyner, vincin bağlı olduğu aparatlardan çıkarak düşer veya bu işlem nedeniyle yük bir zarara uğrarsa, liman işletmesinin taşıyana karşı sorumluluğu sözleşmesel anlamda eser sözleşmesine dayanacaktır.

Son olarak yükleme ve boşaltma işlemlerini navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirecek olursak; yükleme ve istif işleri, özel istifçiler ve yükleme ve boşaltma müteahhitleri tarafından yerine getirilse bile kaptan yükleme ve istifin denizcilikte geçerli olan usul ve örfelere uygun bir tarzda yapılmasına dikkat etmek zorundadır (TTK m. 1091). Kaptanın yüklemeye ilişkin görev ve yetkileri, taşıyanın temsilcisi olarak yerine getirdiği yükümlülüklerdendir. Kaptan, taşıyanın temsilcisi sıfatıyla, yükleme işinin kime ait olduğuna bakılmaksızın¹¹², yüklemenin denizcilik örf ve usullerine göre yapılmasını, geminin aşırı derecede yüklü olmamasını¹¹³ ve gerektiğinde yeteri kadar safranın gemide bulunmasını sağlamak zorundadır (TTK m. 1091).

Taşıyanın, yüklerin yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında gerekli özenin gösterilmesinden (TTK m. 1178) (due diligence¹¹⁴) doğan sorumluluğu (ex recepto¹¹⁵) emredici nitelikte düzenlenmiştir (TTK m. 1243).

¹⁰⁹ ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s. 308; GÜMÜŞ, s. 288; EREN, s. 596; ARAL, s. 333; TANDOĞAN, s. 28; AKINTÜRK / ATEŞ, s.305.

¹¹⁰ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 961; ARAL, s. 333; TANDOĞAN, 29.

¹¹¹ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 962; TANDOĞAN, s. 296.

¹¹² Sözleşmeye konulan klozlarla yükleme işi taşıyandan başka şahıslara bırakılmış olabilir.

¹¹³ Gemilere aşırı derecede yük yüklenmesinin önlenmesi amacıyla Uluslararası Yüklem Sınırları Sözleşmesi (International Convention On Load Lines) düzenlenmiştir. Türkiye bu Sözleşme'nin 1930 ve 1966 tarihli metinlerine katılmıştır.

¹¹⁴ Due diligence, makul, gerekli ihtimam borcu anlamında olup donatan veya taşıyanın geminin sefere elverişliliğinden doğan sorumluluğunun yanı sıra yükleme, istif, taşıma, elden geçirme ve boşaltma esnasında yükün muhafazası yönünden olan sorumluluğu bakımından da bir ölçü teşkil eder. Due diligence ile söz konusu olan, bir netice borcu değil, ancak objektif olarak takdire tabi tutulması gerekli bir iktidar borcu, yani bir özen borcudur. Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, s. 521.

¹¹⁵ Ex recepto sorumluluğu, yükün teslim alındığı gibi teslim edilmesi borcundan doğan sorumluluğa verilen addır. . Taşıyan bu sorumluluktan zararın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1244/1.c hükmü uyarınca, taşıyana, eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen yükümlülükler Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1243 hükmünün kapsamı dışında bırakılmıştır¹¹⁶. Emredici hükümlerin uygulandığı alanı belirlemek amacıyla taşıma üç safhaya ayrılabilir¹¹⁷:

- i. Yüklemeden önce
- ii. Yüklemeden boşaltmaya kadar olan taşıma safhası
- iii. Boşaltmadan sonra

Emredici hükümlerin uygulanacağı taşıma safhası yükleme ve boşaltma işlemlerini de içermektedir (TTK m. 1178/1, 1243). Bu nedenle, yükün yükleme veya boşaltma aşamalarında vinçten düşmesi emredici hükümlere tabi iken yükün henüz gemiye yüklenmemiş olan kısımları ile gemiden boşaltılmış olan kısımları emredici nitelikte bir düzenlemeye tabi değildir¹¹⁸. Bu nedenle tarafların aksine sözleşme yapmaları mümkündür.

3.2 Ardiye İşlemleri İçin Akdedilen Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Taşınan yükün liman sahası içerisine boşaltılması ile yük taşıyanın zilyetliğinde olmak üzere liman işletmesi sahasında bulunacaktır (TTK m. 1174 Gerekçesi). Taşıyan yükü gönderilene teslim edene kadar yük liman işletmesinde bulunacaktır. Bu durumda liman işletmesi ile taşıyan arasında yük ile ilgili bir sözleşmenin akdedildiği kabul edilmektedir.

Yükün taşıyan tarafından limana boşaltılması ile, liman işletmesi ve taşıyan arasında Türk Borçlar Kanunu'nda düzenlenen bir *saklama sözleşmesi* gerçekleşmektedir.

Türk Borçlar Kanunu'nun madde 561 vd. hükümlerinde, önce genel saklama sözleşmesi, ardından 570 vd. hükümlerinde, saklama sözleşmelerinin bazı özel türleri düzenlenmiştir¹¹⁹. Bunlar; misli şeylerin saklanması (TBK m. 570), ardiyeciyeye bırakma (TBK m. 571 – 575), konaklama yeri, garaj, otopark ve benzeri yerleri

geçilebilecek bir sebepten ileri geldiğini kanıtlamadıkça sorumluluktan kurtulamaz. Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL, s. 314.

¹¹⁶ ÇAĞA, II, s. 181.

¹¹⁷ KUBİLAY, s. 164.

¹¹⁸ KUBİLAY, s. 164.

¹¹⁹ AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 793; ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 683; YAVUZ, s. 1345.

işletenlere bırakma (TBK m. 576 – 580) sözleşmeleridir. Bu sözleşmelerin ortak özelliği, taraflardan birinin saklama borcu altında olmasıdır¹²⁰. Genel saklama sözleşmesine ilişkin hükümler, genel hüküm niteliğindedir ve özel bir düzenleme bulunmayan hallerde, sözleşmelere bu hükümler uygulanır¹²¹.

Liman işletmesi ile taşıyan arasındaki bu sözleşme ‘saklama sözleşmesi’ nin bir türü olan ‘*ardiyeciye bırakma*’ olarak Türk Borçlar Kanunu’nda yer bulmaktadır¹²². Liman işletmesi ile taşıyan arasındaki ilişkide Türk Borçlar Kanunu’nun ‘Ardiyeciye bırakma’ başlıklı madde 571 ila 575 hükümleri uygulanacaktır. Genel saklama sözleşmesine ilişkin hükümler, genel hüküm niteliğinde olması nedeniyle ‘ardiyeciye bırakma’ başlıklı hükümlerde düzenleme bulunmayan hallerde, sözleşmelere ‘Genel saklama sözleşmesi’ başlıklı 561 ila 569 hükümleri uygulanacaktır¹²³.

Liman işletmesi, yükler için, onların sorumluluğunu aldığı andan onları teslim almaya yetkili kişiye devrettiği ana kadar ‘ardiyeci’ olarak sorumludur¹²⁴. Bu düzenlemede kullanılan ‘ardiyeci’ terimi, ‘*umumi mağaza işleten*’ anlamındadır¹²⁵. Umumi mağaza terimi Türk Ticaret Kanunu madde 832 hükmünde şu şekilde tanımlanmıştır.

‘Makbuz senedi ve varant verme karşılığında serbest veya gümrüklenmemiş mal ve hububatı, saklama sözleşmesi uyarınca kabul etmek ve tevdi edenlere de bu senetlerle tevdi olunan mal ve hububatı satabilmek veya rehnedebilmek imkanı vermek amacıyla kurulan mağazalara - umumi mağaza - denir.’

Ardiyeci, kendisine bırakılan yükleri bir komisyoncu gibi özenle saklamak ve yüklerde ayrıca önlem alınmasını gerektiren bir değişiklik olursa, durumu imkân ölçüsünde saklatana bildirmekle yükümlüdür¹²⁶. Ardiyeci, saklatana, yüklerin durumunu incelemesi ve örnek alması için, alışılmış iş zamanlarında; gerekli koruma önlemlerini alabilmesi için de her zaman izin vermek zorundadır (TBK m. 572).

¹²⁰ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 683.

¹²¹ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 683; YAVUZ, s. 1346.

¹²² AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 793.

¹²³ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 683; YAVUZ, s. 1346.

¹²⁴ KUBİLAY, s. 60.

¹²⁵ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 1348.

¹²⁶ EREN, s. 750.

Bu sözleşme, üçüncü şahıs (alacaklı) yararına bir sözleşme tarzında (TBK m. 129) yapılmak gerekir¹²⁷. Bu sözleşmenin gerçekleşebilmesi için tarafların karşılıklı birbiriyle uyumlu rızalarının birleşmesi yeterlidir, sözleşmenin geçerliliği herhangi bir şekilde uyulmasına bağlı değildir¹²⁸.

Saklama sözleşmesi ile saklayan, sözleşmeye konu taşınır eşyayı güvenli bir yerde saklama borcu altına girer, aksi halde saklatana teminat ödemek zorunda kalır¹²⁹. Saklayan, saklama konusu şeyin maliki olmayıp *fer'i zilyetidir*¹³⁰. Saklama sözleşmesine göre saklatan saklama konusu yükü her zaman geri isteyebilir¹³¹. Bu durum Türk Borçlar Kanunu'nun madde 564 hükmünde şu şekilde düzenlenmiştir:

'Saklama sözleşmesinde bir süre belirlenmiş olsa bile saklayan, saklatanın her zaman ileri sürebileceği istemi üzerine, saklanamı bütün çoğalmalarıyla birlikte geri vermekle yükümlüdür.'

Saklama sözleşmesi ile taşıyan, yükü saklanmak üzere liman işletmesine teslim etmekte, liman işletmesi ise talep halinde yükü taşıyana geri teslim etmekte yahut taşıyanın talimatı üzerine üçüncü bir kişiye teslim etmektedir.

Liman işletmesi ve taşıyan arasındaki bu sözleşme, gönderilen lehine bir sözleşme değildir, gönderilene liman işletmesine karşı yükün teslimini isteme hakkını ancak taşıyanın bu yoldaki talimatı (yük teslim belgesi) kazandırabilmektedir¹³².

Ardiyeci, kararlaştırılmış veya alışılmış olan ardiye ücretini ve saklamadan doğmayan bakım, taşıma ve gümrük gibi bütün giderlerini isteyebilir. Bu giderler hemen; ardiye ücreti ise her üç ayda bir ve her hâlde yüklerin tümünün veya bir bölümünün geri alınması sırasında ödenir. Ardiyeci, yüklere zilyet bulunduğu veya eşyayı temsil eden herhangi bir senet vasıtasıyla onlar üzerinde tasarruf etme yetkisine

¹²⁷ OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ., M. Turgut, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 358 - 359; GÜMÜŞ, s. 496.

¹²⁸ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 1339; GÜMÜŞ, s. 502; EREN, s. 749; AKINTÜRK / ATEŞ, s. 324.

¹²⁹ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 683; ZEVKLİLER / HAVUTÇU, s. 363-364; GÜMÜŞ, s. 502; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 794.

¹³⁰ Fer'i zilyet; malikin asli zilyetliğini kabul ederek ve malikin hakkını tanıyarak, eşya üzerinde aynı hak veya şahsi hak iddiasıyla doğrudan fiili hakimiyet tesis eden kimsedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. REİSOĞLU, Safa, Eşya Hukuku: Zilyetlik – Tapu Sicili, Sevinç Matbaası, Ankara, 1965, s. 29 ; OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY – ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2015, s. 57; ERTAŞ, Şeref, Eşya Hukuku, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2015, s. 34 ; SİRMEN, Lale, Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s.57; EREN, s. 750; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 1341.

¹³¹ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 1341; AKINTÜRK / ATEŞ, s. 324.

¹³² ÇAĞA, II, s. 177.

sahip olduğu sürece, alacakları için bu yükler üzerinde hapis hakkına sahiptir (TBK m. 574).

Bir eşyanın ardiyeci olarak alınmasında, ardiyeci eşyaya fiilen egemen olmakta fakat bir başkasını o şeyin maliki olarak kabul etmektedir¹³³. Buradaki egemenlik, ‘o şeyi kendi mülki imiş gibi saklamak niyeti’ ile değil, ‘o şeyi bir diğeri adına elinde bulundurmaya niyeti’ iledir. Bu durumda kendisi için zilyetlikten değil, başkası için zilyetlikten söz edilir¹³⁴.

Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı üzere, liman işletmeleri, antrepo ve geçici depo sahipleri, hukuken ardiyeci konumundadırlar¹³⁵. Liman işletmeleri, ulusal ve uluslararası hukuk çerçevesinde gemiden tahliye edilen yükü teslim alırlar ve taşıyanın talimatına uygun olarak yükün sahibine teslim ederler¹³⁶. Liman işletmelerinin görevleri budur¹³⁷.

Taşıyan ile liman işletmesi arasındaki saklama sözleşmesi ile birlikte liman işletmesi *taşıyanın yardımcı şahsı* (bağımsız bir temsilcisi¹³⁸) rolüne bürünmektedir¹³⁹. Bu durumda, yük liman işletmesinin zilyetliğinde bulunmasına rağmen, gönderilene teslimi anına kadar *taşıyanın sorumluluğunda* olmaya devam edecektir¹⁴⁰. Bu durumda yükün sundurma veya antrepoda bulunduğu anlarda meydana gelebilecek zararlardan da yine taşıyan sorumlu olacaktır¹⁴¹. Taşıyan böylesi bir durumda öncelikle aralarındaki navlun sözleşmesi gereğince taşıtana, sonra yük üzerinde tasarruf hakkı sahibi olan yükletene ve nihayet gönderilene, özellikle yükün teslimini isteme hakkına sahip olan, konişmentonun meşru hamiline karşı sorumlu olmaktadır¹⁴².

¹³³ KUBİLAY, s. 170.

¹³⁴ KUBİLAY, s. 170.

¹³⁵ DUMAN, s. 8.

¹³⁶ DUMAN, s. 8.

¹³⁷ DUMAN, s. 8.

¹³⁸ ÇAĞA, II, s. 141.

¹³⁹ KUBİLAY, s. 137 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIĞ, s. 242; ÜLGNER, Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, Der Yayınları, İstanbul, 2000, s. 26; YAZICIOĞLU, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul, 2000, s. 94 ; KENDER, s. 250 ; AKAN, s. 59; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; ÇAĞA, II, s. 176, SEVEN, s. 74; AKINCI, s. 162.

¹⁴⁰ AKINCI, s. 162.

¹⁴¹ Taşıyan, antrepo işleticisinin kendisinin ifa yardımcısı olması sebebiyle, işleticinin faaliyetlerinden sorumludur. İfa yardımcılardan dolayı sorumluluk için bkz. ŞENOCAK, Zarife, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Dayımlarlı Yayıncılık, Ankara, 1995, s. 115; SEVEN, s. 63.

¹⁴² ÇAĞA, II, s. 181.

Yük, taşıma sonunda boşaltmayı takiben gönderilene teslim edilir ya da taşıyanın temsilcisi ve bu sebeple geminin alonju olduğu kabul edilen liman işletmesine bırakılır¹⁴³. Yük liman işletmesinde bulunduğu sürece taşıyanın hakimiyet alanında sayılmaktadır. Gönderilenin yükün teslimini esas alan taleplerinde muhatap ancak taşıyan olabilir. Taşıyanın talimatı olmadan Liman İşletmesi yükü teslim edemez. Liman İşletmesi taşıyan adına ve hesabına hareket etmektedir. Bu halde; yükte meydana gelecek olan zarardan liman işletmesi kusuru varsa taşıyana karşı sorumlu olacaktır. Taşıyanın liman işletmesine karşı bu sözleşmeye dayanarak doğan alacak ve dava haklarını yükle ilgili olan gönderilene temlik etmesi de mümkündür.

Taşıyanın, kendi talimatıyla hareket eden liman işletmesinin fiillerinden dolayı yükle ilgililere karşı sorumluluğu Türk Borçlar Kanunu'nun madde 116 hükmüne tabidir¹⁴⁴. Taşıyanın kullandığı kimseler ne gemi adamı ne de kendi adamı kavramına giriyorsa bu gibi durumlarda Türk Borçlar Kanunu'nun madde 116 hükmü uygulanmalıdır¹⁴⁵. Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk konusu Türk Borçlar Kanunu'nun madde 116/1 hükmünde şu şekilde düzenlenmiştir:

'Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar gibi yardımcılara kanuna uygun surette bırakılmış olsa bile, onların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür.'

Söz konusu zararlar açısından, liman işletmesi ile taşıyan arasındaki saklama sözleşmesi gereğince, liman işletmesinin taşıyana karşı sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Yükün taşıyan tarafından liman işletmesine teslim edilmesi deniz ticaret sözleşmesi kapsamında bir teslim değildir. Burada bahsedilebilecek tek teslim, saklama sözleşmesi gereğince bir teslimdir, ki bu durumda taşıyanın liman işletmesine rücu etmesi halinde uygulama alanı bulacak olan kanun genel çerçevede Türk Borçlar Kanunu'dur.

¹⁴³ DENİZ, s. 81.

¹⁴⁴ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 242.

¹⁴⁵ DENİZ, s. 62.

Taşıyan ile liman işletmesi arasındaki ilişkide taşıyan nezaret eden konumundadır¹⁴⁶. Taşıyanın ilgili acentesi boşaltma işleminde sonra liman işletmesinin yükle ilgili tüm işlerine nezaret eder. Burada kullanılan 'nezaret etme' kavramı önem arz etmektedir. Nezaret etmek; gözetmek, denetlemek anlamında kullanılmıştır. Bu durumda yükün liman işletmesi zilyetliğinde bulunduğu sırada, taşıyanın deniz ticaret sözleşmesi gereğince yükle ilgililere karşı sorumluluğu devam ederken, liman işletmesinin de saklama sözleşmesi gereğince taşıyana karşı sorumluluğu devam etmektedir.

Bu konuda son olarak değinmek istediğimiz nokta; yüke gelen hasar veya ziyanın yükün taşıyanın zilyetliğinde mi yoksa liman işletmesinin zilyetliğinde bulunduğu sırada mı gelip gelmediği konusunun nasıl aydınlatılabileceğidir.

Liman işletmeleri, kuruluş amacı ve yapısı doğrultusunda, deniz yoluyla gelen yükleri gümrük gözetiminde gemiden teslim alarak antrepolara yerleştirirler¹⁴⁷. Yüklerin gemiden teslim alınması sırasında yüklerde meydana gelen hasarlar için, gemi kaptanı ve işletme tarafından rezerve tutanağı tanzim edilir ve tutanak liman işletmesi görevlisi ile birlikte imzalanır¹⁴⁸. Yükün sahibine teslimi sırasında bu tutanağın bir nüshası da yükle birlikte teslim edilir¹⁴⁹. Yükün sahibi antrepodan yükü teslim alırken yükte bir zarar meydana gelmiş ise bu durumu ihtirazi kayıt olarak tutanağa eklemelidir aksi halde emtianın sağlam teslim edildiğine dair bir karine söz konusu olacaktır¹⁵⁰.

Uluslararası Ticarete Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğu Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'ne göre ise; liman işletmesi, yükün zilyetliği kendisine

¹⁴⁶ DEVECİ, Ali / ÇETİN, İsmail Bilge, Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri: İşlevler ve Hizmetler, , Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (473-501), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 473.

¹⁴⁷ DUMAN, s.9.

¹⁴⁸ DUMAN, s. 9.

¹⁴⁹ DUMAN, s. 9.

¹⁵⁰ Yargıtay 11. H.D. 22.10.2014 tarih ve 2014 / 10772 E. 2014 / 16178 K. 'Dava, nakliyat emtia sigorta poliçesine dayalı rücuen tazminatın tahsili amacıyla girilen icra takibine itirazın iptali istemine ilişkindir. Taşımacı, yükü alıcıya teslim etmekle edimini ifa etmiş sayılır. Bu andan sonraki hasar ve ziyadan sorumlu olmaz. Taşınan emtia davalı şirket tarafından antreposundan diğer davalı taşıyıcıya ihtirazi kayıt konulmaksızın teslim edilmiştir. Bu durum, davalı şirket antreposundan davalı E.'e emtianın sağlam teslim edildiğine dair karine oluşturur ve yurt içi taşımayı üstlenen davalı E. uğranılan ziya ve hasardan sorumlu olacaktır. Bu suretle, davalı Ul. Taş. Tur. San. ve Tic. Ltd. Şti. hakkındaki davanın reddine karar verilmesi gerekir.'

geçtiği andan yükü teslim ettiği ana veya yükü teslim almaya yetkili olan kişinin zilyetliğine bıraktığı ana kadar sorumludur.(Sözleşme m. 3) Sorumluluğun dayanağını düzenleyen 5. madde;

'İşletici, kayıp, hasar veya gecikmeye neden olan olay işleticinin yük için sorumlu olduğu süre içinde gerçekleşmişse, adamlarının, temsilcilerinin veya taşımayla bağlantılı hizmetlerin ifası için hizmetlerin yararlandığı diğer kimselerin gerçekleşen olaydan ve bu olayın sonuçlarından kaçınmak için makul ölçüde gerekli olan bütün önlemleri aldıklarını kanıtlamadıkça, yükü teslim etmede gecikmeden olduğu gibi yükün kaybindan veya hasarlanmasından dolayı uğranılan zarardan sorumludur.'

Liman işletmesi görevlileri boşaltma esnasında tahliyesi yapılan yükü denetlemelidir. Aksi halde ileride oluşabilecek herhangi bir şikayetin liman sorumluluğuna girmesi söz konusu olabilecektir.

Her konteynerin bir numarası ve dolu ise mührü vardır¹⁵¹. Dolu konteynerlere takılmakta olan mühür¹⁵², liman işletmesinin konteynerin açılmadığı yönünde güvence sağlayacağı tek araçtır¹⁵³. Saklama sözleşmesi gereğince saklananın teslim alındığı gibi teslim edildiğine dair ispat yükünün saklayanda olduğu¹⁵⁴ düşünüldüğünde konteyner üzerindeki mühür ve buna ait belge ispat konusunda oldukça önemlidir. Konteynerdeki mühür genellikle kapı kolunun deliklerinden ve kilitleme braketinden geçirilmiş ve sonrasında bir ucu diğer ucundaki bir kilit halkasının veya bilyesinin içinden geçirilmiş metal bir şerit şeklindedir ve her mührün bir numarası bulunur¹⁵⁵. Mühür farklılıklarında veya olmaması durumunda liman işletmesi görevlilerince mutlaka tutanak tutulmalı ve bu tutanak gemi kaptanına imzalatılmalıdır. Mührün herhangi bir sebeple olmaması durumunda içindeki eşyaların emniyetini sağlamak üzere konteynere yeni mühür takılmalı ve bu mühür numarasının ilgili birimlere ve geminin acentesine bildirilmesi gerekir. Belirttiğimiz üzere yük üzerinde taşıyanın yük ilgililerine karşı sorumluluğu devam etmektedir.

¹⁵¹ SAYGILI / ERDAL, s. 42.

¹⁵² Mühür, beklenmeyen hal veya mücbir sebep nedeniyle, eşyanın veya taşıtların korunmasını sağlamak için sökülmesi veya inhası zorunlu olmadıkça, yalnız gümrük idareleri tarafından veya bu idarelerin izni ile sökülebilir ya da imha edilebilir (GK. m. 68).

¹⁵³ TÜMİŞ, s. 109.

¹⁵⁴ GÜMÜŞ, s. 508.

¹⁵⁵ SAYGILI / ERDAL, s. 42.

Yüklerin özelliklerine göre ısıtmalı veya soğutmalı konteyner kullanılabilir. Bu gibi durumlarda ise, tahliyesi yapılacak olan soğutmalı (reefer) konteynerin öncelikle liman operasyon yetkililerince teslim alınmadan önce sıcaklık dereceleri kontrol edilmelidir¹⁵⁶. Konteyner sıcaklık derecesinin işaretlendiği çizelgelere ‘partlow chart’ denilmektedir¹⁵⁷. Günümüzde ısı derecesini hafızasında tutan konteynerler bulunmakta ve bu yolla dijital ortamdan kontrol edilebilmektedir¹⁵⁸. Konteynerin içindeki eşyaya bağlı olarak yüklemeye önce ayarlanmış derecenin doğru olup olmadığı, seyir süresince konteynerin sıcaklık derecesindeki olası bir duruş veya hatanın söz konusu olup olmadığı kontrol edilmelidir¹⁵⁹. Eğer konteynerde arıza varsa teknisyenlere haber verilmelidir. Ayarlanmış derece ve gerçek derece arasında fark varsa, soğutmalı konteynerin hangi derecede teslim alındığını gösteren bir tutanak düzenlenmeli ve bu tutanağın gemi kaptanına imzalatılmalıdır¹⁶⁰. Bu tutanak ısı farklılığına bağlı olarak yükte bir hasar meydana gelmesi durumunda ileride oluşabilecek bir şikayetin liman işletmesi sorumluluğuna girip girmeyeceği noktasının belirlenmesinde önemli olacaktır.

Navlun sözleşmesi gereğince taşıyanın yük üzerindeki sorumluluğu, yükün gönderilen yükü teslim alana kadar devam eder. Bu durumda liman sahası¹⁶¹ içerisindeki yük ile ilgili olarak taşıyanın yük sahibine karşı sorumluluğu devam etmektedir. Bu nedenle taşıyan gemiden tahliye edilen ancak henüz gönderilene teslim edilmeyen ısıtmalı veya soğutmalı (reefer) konteynerin ısı kontrolünden ve konteynerin elektrik bağlantısının olup olmamasından da taşıyan sorumludur. Bu amaçla liman sahası içerisinde bulunan taşıyan liman acentelerinde monitör sistemi bulunmaktadır. Acente görevlileri bu monitör sistemi aracılığıyla ısıtmalı veya soğutmalı konteynerin iç derecesini takip ederler.

Taşıyan ile liman işletmesi arasındaki sözleşmeleri değerlendirdiğimiz bu bölümde son olarak taşıyan ve taşıyan arasındaki navlun sözleşmesi ile liman işletmesi ve taşıyan arasındaki sözleşmelerin hukuki ilişkisine değinmek istiyoruz.

¹⁵⁶ TŪMİŞ, s. 108.

¹⁵⁷ TŪMİŞ, s. 124

¹⁵⁸ TŪMİŞ, s. 124.

¹⁵⁹ TŪMİŞ, s. 108.

¹⁶⁰ TŪMİŞ, s. 108.

¹⁶¹ Liman Sahası: Her türlü limancılık iş ve işlemleri ile faaliyetlerinin yapıldığı, gümrük ve acentelik ve benzeri hizmetlerin sunulduğu tüm kıyı tesislerini ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanlarıdır. Bkz. Limanlar Yönetmeliği madde 4/s.

Maktu konişmento klozlarından ‘tanımlar’a ilişkin birinci maddeye göre;

‘Alt sözleşmeler: Konişmentoda adı geçen taşıyandan başka geminin maliklerini ve işletenlerini, taşımanın ifası için taşıyan tarafından görevlendirilen yükleme ve boşaltma müteahhitlerini, terminal işleticilerini, demir yolu ve kara yolu taşıma işleticilerini ve her bağımsız sözleşeni ifade eder.’

Konışmentoda yer alan bu hüküm uyarınca taşıma terminali işleticileri, alt sözleşmenin tarafıdır¹⁶². Bu durumda, taşıyanla taşıtan arasındaki navlun sözleşmesi ‘asıl sözleşme’, taşıyanla liman işletmesi arasındaki sözleşme ‘alt sözleşme’ olarak nitelendirilmektedir¹⁶³.

3.3 Taşıyan ile Liman İşletmesi Arasındaki Sözleşmelerin Birlikte Değerlendirmesi

Uygulamada, boşaltma limanına yanaşacak olan geminin taşıyanı tarafından, gemi henüz daha seferdeyken gemi ve yüklerle ilgili bütün bilgilerin boşaltma işleminin yapılacağı liman işletmesinin operasyon merkezine elektronik sistem üzerinden bildiriliğini, bu bilgiler sayesinde, liman işletmesi geminin ne zaman geleceğini ve hangi yüklerin indirileceğini bildiğini ve bu bilgiler ışığında boşaltma işlemini gerçekleştirdiğini belirtmiştik.

Bu şekilde tahliyesi yapılan yükler çoğunlukla liman işletmesi tarafından antrepolara alınmakta ve gönderilenin yükü teslim alıncaya kadar burada saklanmaktadır. Bu aşamada kurulan antrepoculuk sözleşmesi çoğu zaman taşıyanla liman işletmesi arasında ayrıca bir sözleşme olarak gerçekleşmemektedir. Lojistik sürecin süratle işlemesi nedeniyle boşaltılan yük çoğunlukla doğrudan antrepolara alınmakta ve taşıyanın tek bir irade beyanıyla iki ayrı sözleşme (eser sözleşmesi ve saklama sözleşmesi) gerçekleşmektedir.

Borçlar Hukukuna göre, sözleşme yapacak kişiler; yasalarda düzenlenmiş bulunan sözleşme çeşitlerini aynen seçmeyerek, bunların bir kaçını bir araya toplamak suretiyle bağımsız bir sözleşme kurabilirler¹⁶⁴. Aynı şekilde tarafların, yasalarda

¹⁶² KUBİLAY, s. 140.

¹⁶³ KUBİLAY, s. 140.

¹⁶⁴ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 18; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 38; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 22.

düzenlenmiş bulunan sözleşmelerin değil de, onlardan belirli öğeleri seçmek suretiyle bir araya getirip bağımsız bir sözleşme yapmaları da mümkündür¹⁶⁵. Bu durumlarda 'karma sözleşmeler' veya 'bileşik sözleşmeler'den söz edilir.

Karma sözleşmeler, yasalarda düzenlenmiş bulunan çeşitli sözleşme tiplerine ilişkin değişik öğeleri, yasada öngörülmeleyen biçimde bir araya toplayarak oluşturulan sözleşmelerdir¹⁶⁶. Bu çeşit sözleşmeler, her ne kadar değişik sözleşme tiplerine özgü öğeleri içermekteyse de; kendileri öğelerini taşıdıkları sözleşme tiplerinden bağımsız bir sözleşme niteliği taşırlar¹⁶⁷.

Bileşik sözleşmeler ise, hukuki nitelikleri itibariyle tamamen birbirinden ayrı ve bağımsız olan sözleşme tiplerinin, öğelerini değil, bütünlerini (bütün unsurlarını) bir araya getirerek bunları içeren yeni bir sözleşme oluşturulması durumunda meydana gelen sözleşmelerdir¹⁶⁸. Bu sözleşme içinde yer alan sözleşme tiplerinin her biri diğerleriyle bağlantılı olmakla birlikte, kendilerine özgü özelliklerini değiştirmeksizin kendi bağımsızlıklarını da korurlar¹⁶⁹. Birleşik sözleşmelerin karakteristik vasfı, onu teşkil eden sözleşmelerin ortak bir amaç etrafında toplanmış ve kendilerine özgü vasıfları değişmeden birbirine bağlanmış olmasıdır¹⁷⁰.

Bileşik sözleşmelerle ilgili bir uyumsuzluk olması halinde, bu sözleşmeyi oluşturan her sözleşmeye, kendisine özgü yasa kuralları uygulanır¹⁷¹.

Taşıyan ile liman işletmesi arasındaki sözleşmeler açısından, çeşitli sözleşmelere ilişkin öğelerin bir araya gelerek değil, farklı sözleşme türlerinin bütünüyle bir araya gelerek yeni bir sözleşme oluşturduğunu söylemek mümkündür. Bu durumda liman işletmesi ile taşıyan arasında, tek bir irade beyanı sonucunda, eser sözleşmesi ve saklama sözleşmesinin birlikte kurulduğunu kabul ettiğimiz hallerde, taraflar arasında bileşik sözleşmenin meydana geldiğini kabul etmiş oluyoruz. Taraflar

¹⁶⁵ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 18; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 38; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 22.

¹⁶⁶ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 18; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 38; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 24.

¹⁶⁷ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 18; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 38; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 24; GÜMÜŞ, s. 6.

¹⁶⁸ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 21; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 41; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 22.

¹⁶⁹ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 21.

¹⁷⁰ YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 22.

¹⁷¹ ZEVKLİLER / GÖKYAYLA, s. 22; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 41; YAVUZ / ACAR / ÖZEN, s. 24; GÜMÜŞ, s. 5.

arasındaki eser sözleşmesi ve saklama sözleşmeleri tüm ögeleriyle geçerlidir. Sözleşmelerin ifa edildiği süreç içerisinde yükte meydana gelecek herhangi bir hasar veya ziyadan halinde yine bu sözleşme hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Yapılan açıklamalar liman işletmesinin boşaltma işlemini gerçekleştirdiği yüklerin antrepoculuk faaliyetlerini de üstlenmesi halinde geçerlidir. Taşıyanın boşaltmadan sonra yükü saklanmak üzere liman işletmesine değil de, antrepoculuk faaliyeti üstlenen başka bir kişiye bırakması halinde bileşik sözleşme söz konusu olmayacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

YÜKÜN TAŞIYAN TARAFINDAN TESLİM ALINMASI VE

GÖNDERİLENE TESLİMİ

1 TESLİM

1.1 Kavram

Teslim iki taraflı hukuki bir işlemdir¹⁷². Teslim, eşya üzerindeki fiili hakimiyetin karşılıklı irade uyuşması neticesinde ele geçirilmesi ile gerçekleşir¹⁷³. Aynı zamanda; fiili hakimiyetin ele geçirilmesi zilyetliğin devri anlamına da gelmekle beraber (TMK m. 973), eşyanın etki ve kontrolünün iki tarafın da iradesi sonucunda taraflardan birinden diğerine geçmesi olarak da tanımlanabilir¹⁷⁴.

Çalışmamızın temel kavramını oluşturan ‘teslim’, Çağa / Kender ve Okay tarafından, taşıyanın taşımak üzere aldığı yükü yolculuğun sonunda gönderilenin rızasıyla onun dolaysız zilyetliğine terk etmesi olarak tanımlanmıştır¹⁷⁵.

Coşgun’a göre teslim; gönderilen ve taşıyanın birbirlerine uygun iradeleri ile eşya üzerinde var olan taşıyan hakimiyetini sona erdirmelerini ve eşyanın zilyetliğini gönderilene geçirmelerini ifade eden çift taraflı bir hukuki işlemdir¹⁷⁶.

Kender ve Çetingil’e göre, teslim iki tarafın iradesine dayanan bir işlem olup, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüğü ancak bu suretle sona erer¹⁷⁷.

İzveren’e göre, ‘Yükün teslimi’ sözleşmenin icra aşamasını kapayan nihai bir hukuki işlem olup navlun sözleşmesinden doğan borç ilişkisi de bu hukuki işlem, yani yükün teslimi ile sona erer¹⁷⁸.

¹⁷² ÇAĞA, II, s. 174; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61; SÖZER, s.488; AKAN, s. 45; TEKİL, s. 303; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208-209; OKAY, s. 130; KARAMAN COŞGUN, Özlem, Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan, Beta Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 499 – 521; SEVEN, s. 73; AKINCI, s. 161.

¹⁷³ SÖZER, s. 488; OKAY, s. 130; ÜLGENER, Çarter, s. 262; AKINCI, s. 161.

¹⁷⁴ YETİŞ ŞAMLI, s. 47; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61; AKAN, s. 45.

¹⁷⁵ ÇAĞA / KENDER, II, s.61; OKAY, s. 130.

¹⁷⁶ KARAMAN COŞGUN, s. 499 – 521.

¹⁷⁷ KENDER / ÇETİNGİL, s. 125.

¹⁷⁸ İZVEREN, Adil, Deniz Ticaret Hukuku, Doğuş Yayınları, Ankara, 1960, s. 136.

Deniz ticaret hukuku, çoğunlukla uluslararası taşımacılığa konu olması nedeniyle, tüm aşamalarda, yük, birden fazla kişi veya kurumun fiili hakimiyetinde bulunur. Tüm bu kişi ve kurumların hukuki mahiyetlerini anlamak, olası uyuşmazlıklarda çözüm yolunu bulmak açısından aydınlatıcı olacaktır.

Taşıyanın taşımayı, antrepo işleticisinin depolamayı üstlendiği eşyalar üzerindeki ve gümrük idaresinin işlemlerini gerçekleştirdiği sırada denetimi altında bulundurduğu eşya üzerindeki hakimiyetin mahiyetini eşya hukuku çerçevesinde açıklamayı gerekli buluyoruz.

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmünde taşıyanın, eşyanın zıya veya hasara uğramasından veya geç tesliminden sorumlu olması için, zararın eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmiş olması durumu şart olarak belirtilmiştir. Türk Medeni Kanunu'nun madde 973 hükmünde zilyetlik, bir şey üzerindeki fiili hakimiyet olarak tanımlanmaktadır. Bu çerçevede, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmünde söz edilen 'hakimiyet' kavramının eşya hukuku çerçevesinde 'zilyetliği' ifade ettiğini söylemek mümkündür¹⁷⁹.

Konuyu daha iyi açıklayabilmek adına 'zilyetlik' ve 'fiili hakimiyet' kavramları üzerinde duracağız.

Mülkiyet, eşya üzerinde hukuki bir hakimiyeti ifade ederken, zilyetlik eşya üzerinde fiili bir hakimiyet olarak tanımlanmaktadır¹⁸⁰.

Zilyet sözcüğü; Arapça kökenli 'sahip' anlamına gelen 'zi' ile 'el' anlamına gelen 'yed' kelimelerinin bir araya gelmesiyle oluşmakta ve 'elsahipliği' anlamına gelmektedir¹⁸¹.

Taşınır mallarda aynı hakların sağladığı hakimiyetin dışa açıklanış şeklini ifade eden zilyetlik¹⁸², bu kamuya açıklık fonksiyonunun dışında¹⁸³, ister bir hakka dayansın ister dayanmasın bir hakimiyet durumu olarak hukuki sonuç doğurmaktadır¹⁸⁴.

¹⁷⁹ YETİŞ ŞAMLI, s. 46; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61, AKAN, s. 45; OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY – ÖZDEMİR, s. 47 vd.

¹⁸⁰ ERTAŞ, s. 28; TEKİNAY, Selahattin Sulhi, Eşya Hukuku, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970, s.29.

¹⁸¹ ÜNAL, Mehmet / BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku, (Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili), Savaş Yayınevi, Ankara, 2015, s. 79; SEROZAN, Rona, Taşınır Eşya Hukuku I, (Eşya Hukukunun Temel Kavramları ve İlkeleri – Taşınır Eşyada: Zilyetlik – Mülkiyet – İntifa – Rehin Uygulama Çalışmaları), Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 101.

¹⁸² AKİPEK, Jale / AKINTÜRK, Turgut, Eşya Hukuku, Beta Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 101.

Türk Medeni Kanunu madde 973 ile birlikte zilyetlik *bir eşya üzerinde fiili hakimiyet sahibi olma hali* olarak tanımlanmıştır.

Maddede geçen fiili hakimiyet kavramından ne anlaşılacağı Kanun'da açıklanmamıştır¹⁸⁵. Bu tanım ışığında eşyaya sadece fiilen hakim olan kimsenin zilyet olduğunu söylemek mümkün olacaktır¹⁸⁶. O halde, bir pastanede oturan müşteri oturduğu masaya yahut umumi bir alanda elini yıkayan kimse kullandığı lavaboya zilyet mi olacaktır? Bu sorular değerlendirildiğinde sadece fiili hakimiyetin yeterli olmayacağı, buna bir de *zilyetlik iradesinin* eklenmesi gerektiğini söylemek yerinde olacaktır.

Bu durumda zilyetliğin iki unsuru olduğunu söyleyebiliriz¹⁸⁷: Fiili hakimiyet (corpus) ve zilyetlik iradesi (animus).

Fiili hakimiyet, kişinin eşya üzerindeki maddi (fiziki) ve doğrudan doğruya mevcut hakimiyetini ifade etmektedir¹⁸⁸. Fiili hakimiyet kavramını, 'temas ilişkisi' olarak tanımlayabiliriz. Burada bahsedilen temas ilişkisi fiziki bir temasla sınırlı değildir¹⁸⁹. Giydiğimiz ayakkabıda olduğu gibi kişi ile eşya arasında sıkı bir temas olabileceği gibi, kapının önündeki arabada veya denizde kıyıya bağladığı sandalı üzerinde olduğu gibi¹⁹⁰ fiziki olarak sıkı bir temas hali olmadan da eşyaya fiili hakimiyet halinden söz etmek mümkün olacaktır¹⁹¹. Şahıs ile eşya arasında belirli bir mesafenin bulunması fiili hakimiyet bağını mutlak olarak imkansız kılmaz¹⁹². Burada önemli olan bu hakimiyetin belirli ölçüde devamlılık taşıması¹⁹³ ve her an fiili hakimiyet kurulabilecek olmasıdır.

¹⁸³ ÜNAL / BAŞPINAR, s. 95; SEROZAN, s. 104.

¹⁸⁴ OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY - ÖZDEMİR, s. 54.

¹⁸⁵ OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY - ÖZDEMİR, s. 47; AKİPEK / AKINTÜRK, s. 109.

¹⁸⁶ SİRMEN, s.46.

¹⁸⁷ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 109; TEKİNAY, s. 32; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 83.

¹⁸⁸ REİSOĞLU, s. 24.

¹⁸⁹ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 109.

¹⁹⁰ ERTAŞ, s. 29; REİSOĞLU, s. 24.

¹⁹¹ TEKİNAY, s. 32; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 84-85.

¹⁹² REİSOĞLU, s. 24; AKİPEK / AKINTÜRK, s. 112.

¹⁹³ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 112; GÜRİSOY, Kemal Tahir / EREN, Fikret / CANSER, Erol, Türk Eşya Hukuku, Sevinç Matbaası, Ankara, 1978, s. 82; AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku I, Zilyetlik ve Tapu Sicili, Mimoza Yayınevi, Konya, 2013, s. 41; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 86; SEROZAN, s. 101; REİSOĞLU, s. 24.

Zilyet sayılabilmek için, 'fiili hakimiyet' unsurunun mutlaka eşya üzerinde maddi (fiziki) hakimiyet şeklinde ortaya çıkması gerekmez¹⁹⁴. Şahıs ile eşya arasında ekonomik faydalanma yoluyla meydana gelen bir bağlantı dahi fiili hakimiyetin mevcut olması için yeterlidir¹⁹⁵. Bir ayni (rehin) veya şahsi hak (kira) dolayısıyla bir şeyi başkasına veren şahıs da, o şey üzerinde doğrudan doğruya bir maddi hakimiyete artık sahip olmadığı halde, o şeyin zilyedir¹⁹⁶. O halde, fiili hakimiyet unsurunun maddi hakimiyeti olduğu kadar, bir takım manevi hakimiyeti de kapsamaktadır¹⁹⁷.

Zilyetlik iradesi, bir eşya üzerinde devamlı bir hakimiyet kurma, malik gibi hareket etme iradesi olarak tanımlanabilir¹⁹⁸. Zilyet olma isteği, zilyetliğin unsuru olan fiili hakimiyetin kurulmasına ve bu hakimiyetin kullanılmasına ilişkin istektir¹⁹⁹. Kişinin zilyet olma iradesi olmadıkça eşyanın zilyedi olması mümkün değildir²⁰⁰. Bu nedenle bir kimse cebine gizlice konulan esrarın²⁰¹, bir pastanede oturan müşteri oturduğu masanın²⁰² yahut umumi bir alanda elini yıkayan kimse kullandığı lavabonun zilyedi değildir. Zilyetlik için fiili hakimiyet unsuru için devamlılık aranırken zilyetlik iradesi için süreklilik taşıması zorunlu değildir, zilyetliğin kurulması anında zilyetlik iradesinin bulunması yeterlidir²⁰³. Zilyedin eşyadan bir yarar dağlaması zilyetlik iradesi için bir koşul değildir, bu nedenle taşıyan ve antrepocu da zilyetlik kavramına dahil olmaktadır²⁰⁴.

Türk Medeni Kanunu'nun madde 974 hükmü ile zilyetliğin iki türü olan 'asli ve fer'i zilyetlik' düzenlenmiştir. Buna göre, zilyet bir sınırlı ayni hak veya bir kişisel hakkın kurulmasını ya da kullanılmasını sağlamak için şeyi başkasına teslim ederse, bunların ikisi de zilyet olur. Bir şeyde malik sıfatıyla zilyet olan asli zilyet, diğeri fer'i zilyettir.

¹⁹⁴ REİSOĞLU, s. 25.

¹⁹⁵ REİSOĞLU, s. 25.

¹⁹⁶ REİSOĞLU, s. 25.

¹⁹⁷ REİSOĞLU, s. 25.

¹⁹⁸ TEKİNAY, s. 35.

¹⁹⁹ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 116.

²⁰⁰ GÜRSOY / EREN / CANSEL, s. 83; AYAN, s.44. İstisna: Zilyet olma iradesinin tek istisnası zilyetliğin miras yoluyla kazanılmasıdır. Mirasçılar mirasbırakanın ölümünden ve terekede yer alan malların varlığından haberdar olmasalar dahi onların zilyetliğini kazanırlar.

²⁰¹ OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY - ÖZDEMİR, s. 47; TEKİNAY, s. 38; ERTAŞ, s. 30.

²⁰² ERTAŞ, s. 30; TEKİNAY, s. 33.

²⁰³ AYAN, s. 43; REİSOĞLU, s. 26.

²⁰⁴ ERTAŞ, s. 31.

Türk Medeni Kanunu'nun madde 975 hükmü ise yine zilyetliğin bir türü olan dolaylı ve dolaysız zilyetliği düzenlemektedir. Buna göre, bir şeyde fiili hakimiyetini doğrudan doğruya sürdüren kimse dolaysız zilyet, başka bir kişi aracılığı ile sürdüren kimse dolaylı zilyettir.

Deniz taşımacılığında, taşıyan, akdettiği navlun sözleşmesi neticesinde yükün nakliyesini üstlenir. Yükün taşınması aşamasında, yükün fiili hakimiyeti taşıyanın üzerindedir. Buna ek olarak taşıtanın, yükü taşıyana teslim ederken onu zilyet kılma, taşıyanın da zilyet olma iradesi bulunur²⁰⁵. Bu durumda taşıyan, yükü teslim almakla onun dolaysız – fer'i zilyedi, kaptan ise taşıyan için hakimiyet icra ettiği ve onun talimat ve emirlerine uymak zorunda olduğu için zilyet yardımcısı olur²⁰⁶.

Liman işletmesinin yükü fiziki temasa geçtiği anda, yükü 'zilyetliğinde' bulundurma durumunun başladığı varsayılır²⁰⁷. Liman işletmesi, yükün zilyetliğini taşıyandan teslim ile devren kazanır²⁰⁸. Yani işletmenin zilyetliği, önceki zilyedin rızasına dayanır²⁰⁹. Yük taşıma terminali işleticisinin zilyetliğinde iken, malikin (konişmentoyu teslim alan kimsenin) zilyetliği dolaylı zilyetlik²¹⁰, işletmenin zilyetliği dolaysız zilyetliktir²¹¹. Buna ek olarak, antrepocu ve taşıyan aynı zamanda birer *emin sıfatıyla zilyet*²¹² durumundadır²¹³. Emin sıfatıyla zilyet, eşya malikinin veya temsilcisinin, kendisinin veya temsil ettiği kimsenin zilyetliğini devam ettireceği inancı ile eşya bıraktıkları güvenilen kimselerdir.

²⁰⁵ SEVEN, s. 69.

²⁰⁶ ÇAĞA, II, s. 3; SÖZER, s. 507; ÇAĞA / KENDER, II, s. 3; TEKİNAY, s. 61; GÜRSOY / EREN / CANSEL, s. 87; AYAN, s.61; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 113; SEROZAN, s. 114.

²⁰⁷ KUBİLAY, s. 171.

²⁰⁸ Zilyetliğin devren kazanılmasının en basit şekli eşyanın teslimi suretiyle zilyetliğin devredilmesidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret, Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 61 ; SİRMEN, s. 64.

²⁰⁹ KUBİLAY, s. 136.

²¹⁰ Bir kimse bir eşya üzerindeki fiili hakimiyetini bir başka kişi aracılığı ile sağlıyorsa, bu kişinin o eşya üzerindeki zilyetliği dolaylı zilyetliktir. Bir başka kişi olmaksızın doğrudan eşya üzerinde fiili hakimiyet sağlanabiliyor ise dolaysız zilyetlikten bahsedilecektir. Örneğin kişi kiraya verdiği evi üzerinde dolaylı zilyet iken, kiracı ev üzerinde dolaysız zilyet olacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. REİSOĞLU, s. 30 ; OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY – ÖZDEMİR, s. 60 ; ESENER / GÜVEN, s. 61; AKİPEK / AKINTÜRK, s. 128 ; ERTAŞ, s. 35 ; SİRMEN, s.58; SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – I, (Ders Kitabı), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, s. 281; GÜRSOY / EREN / CANSEL, s. 89; AYAN, s. 56; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 105; SEROZAN, s. 109.

²¹¹ KUBİLAY, s. 136; ÇAĞA, II, s. 14.

²¹² Emin sıfatıyla zilyet, eşya malikinin veya temsilcisinin, kendi zilyetliğinin devam ettireceği inancıyla eşyayı bıraktıkları güvenilen kişilerdir. Bir taşımının emin sıfatıyla zilyedinden o şey üzerinde iyiniyetle mülkiyet veya sınırlı aynî hak edinen kimsenin edinimi, zilyedin bu tür tasarruflarda bulunma yetkisi olmasa bile korunur (Türk Medeni Kanunu m. 988).

²¹³ KUBİLAY, s. 137.

Türk Medeni Kanun'un madde 980 hükmü:

'Bir taşıyıcıya veya umumî mağazaya bırakılmış emtiayı temsil eden kıymetli evrakın teslimi, emtianın teslimi gibi sonuç doğurur.' şeklinde düzenlenmiştir.

Maddede sözü edilen eşyayı temsil eden kıymetli evraklar; makbuz senedi veya varant, taşıma senedi yahut konişmento olmak üzere üç çeşittir²¹⁴. Makbuz senedi ve varant, umumi mağaza niteliğindeki antrepolar tarafından düzenlenip eşya sahibine verilen senettir²¹⁵. Makbuz senedi mal üzerindeki mülkiyet hakkını temsil eder, varant ise eşyanın rehin edilmesini sağlar²¹⁶. Taşıma senedi, kara yolu ile eşya taşımacılığında taşıyıcı tarafından düzenlenerek gönderene verilir (TTK m. 856). Konişmento ise bilindiği üzere deniz yolu ile eşya taşımada düzenlenen kıymetli evraktır (TTK m. 1230).

Bu belgelerin kıymetli evrak olması nedeniyle, senet ile senet tarafından temsil edilen hak arasında çok sıkı bir bağ vardır²¹⁷. Eşyayı temsil eden senetlerin teslimi asli zilyetliği nakletmekte, fer'i zilyetlik taşıyanda veya ardiyecide kalmaktadır²¹⁸. Senet tarafından temsil edilen hak, senet olmaksızın ileri sürülemeyeceği gibi senetten ayrı da devredilemez. Bu nedenle senetler üzerinde yapılan tasarruf işlemleri doğrudan olarak senet tarafından temsil edilen eşya üzerinde tasarruf edildiği anlamı taşıyacaktır. Bu belgeler aracılığı ile, söz konusu eşyanın nakli sırasında yahut antrepoda bekletildiği zaman diliminde mülkiyetlerinin devri veya rehin edilmeleri mümkün olabilmektedir²¹⁹.

Türk Medeni Kanun'un madde 980 hükmündeki düzenlemeye göre, bir antrepoya veya nakliyeciyeye teslim edilmiş olan yükü temsil eden kıymetli evrakın teslimi söz konusu yükün da teslimi demektir. Yani eşyayı temsil eden senetlerin teslimi yoluyla zilyetliğin nakli özü itibariyle bir zilyetlik havalesidir; senetlerin teslimi sonucunda sadece *asli – dolaylı zilyetlik*²²⁰ devredilmektedir²²¹. Bu durumda,

²¹⁴ AYAN, s. 73.

²¹⁵ AYAN, s. 73; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 142.

²¹⁶ AYAN, s. 73; OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY - ÖZDEMİR, s. 78; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 142.

²¹⁷ AYAN, s. 74.

²¹⁸ TEKİNAY, s. 61; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 142.

²¹⁹ AYAN, s. 74; AKINCI, s. 260.

²²⁰ Bir kimse bir eşya üzerinde ki fiili hakimiyetini bir başka kişi aracılığı ile sağlıyorsa, bu kişinin o eşya üzerindeki zilyetliği dolaylı zilyetliktir. Bir şeye malik sıfatıyla veya malik olma iradesi ile zilyet olan kimse asli zilyettir. Asli ve fer'i zilyetlik ayrımı en az iki kişinin zilyed olması ve fer'i zilyedin asli

konişmentonun ibraz edilmesi, yetkili hamile konişmentonun temsil ettiği yük üzerinde dolaylı – asli zilyetlik ve bununla birlikte mülkiyet hakkı iddiasını beraberinde sağlayacaktır. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus, konişmentonun otomatik olarak mülkiyet hakkını temsil ettiği değil *mülkiyet hakkı iddiasını* temsil ettiği noktasıdır.

Konişmento yükü temsil etmektedir, ancak her zaman yükün mülkiyetini ifade etmemektedir. Konişmento, isteğe bağlı olmakla beraber²²², uygulamada çoğunlukla üç nüsha olarak düzenlenmektedir. Konişmentonun doğrudan yükün mülkiyetini ifade ettiği bilgisi, bizi, üç nüsha konişmento gereğince yükün üç ayrı maliki olduğu sonucuna götürür, ki bu da oldukça hatalı bir değerlendirme olacaktır.

Kıymetli evrak olan konişmentoda vücut bulan hak ‘talep hakkı’dır²²³. Bu talep hakkı yükü çekme hakkı olarak da nitelendirilebilir. Buradaki hak aynı hak değil, şahsi haktır. Talep hakkı kullanılmaksızın yalnızca konişmentoyu elinde bulundurmakla, konişmento hamili ne rehin hakkını ne de mülkiyet hakkını haiz olur.

Konişmento, yetkili hamiline; yükün teslimini talep etme hakkı (şahsi bir haktır) ve yük üzerinde mülkiyet hakkı (aynı bir haktır) kazandırmaktadır. Yükün teslimini talep etme hakkı, bütün konişmento hamilleri için; yük üzerinde mülkiyet hakkı ise konişmentoyu taşıyana ilk olarak sunup yükü çeken için geçerli bir haktır (TTK m. 1235).

Yukarıda aktardığımız Medeni Kanun’un madde 980 hükmünde düzenlenen eşyayı temsil eden senetlerin devredilmesi suretiyle zilyetliğin kazanılması durumunda, bu senetlerin devri için sadece teslim yeterli olmayacak, senedin türüne göre Türk Ticaret Kanunu’nda belirtilen usullere de uyulmak gerekecektir. Ancak devir keyfiyetinin taşıyana yahut antrepocuya ihbarı konusunda bir zorunluluk bulunmamaktadır²²⁴. Bu nedenle antrepocunun yahut taşıyanın yükü senedi elinde bulundurandan başka bir kişiye teslim etmesi de her zaman mümkün olabilecek bir durumdur. Böyle bir durumda yükü elinde bulunduran ile senedi elinde bulunduran

zilyedin hakkını kabul etmesi ve kendisini bir aynı hak veya şahsi hak iddiasıyla zilyet addetmesi halinde söz konusu olur. Ayrıntılı bilgi için bkz. REİSOĞLU, s. 29 ; AKİPEK / AKINTÜRK, s. 135; ESENER / GÜVEN, s. 61 ; ERTAŞ, s. 34 ; SİRMEN, s.57.

²²¹ AYAN, s. 74; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 142-143.

²²² AKINCI, s. 261.

²²³ AKINCI, s. 229.

²²⁴ AYAN, s. 74.

kişinin menfaatleri çatışacaktır. Peki böyle bir ihtimalde kim tercih edilecektir? Türk Medeni Kanun'un madde 980 hükmünün ikinci fıkrası;

'Kıymetli evrakı iyiniyetle teslim alan kimse ile emtiayı iyiniyetle teslim alan kimse arasında uyumsuzluk çıkarsa emtiayı teslim alan tercih olunur.'

demek suretiyle, eşyayı iyiniyetle kazanmış olan kişi ile eşyayı temsil eden senedi iyiniyetle kazanmış kimsenin menfaatlerinin çakışması halinde, eşyayı fiilen hakimiyetinde bulunduran kişinin tercih edileceğini düzenlemiştir. Bu çözüm Medeni Kanun'un madde 988 hükmü ile de uyumludur²²⁵:

'Bir taşınırın emin sıfatıyla zilyedinden o şey üzerinde iyiniyetle mülkiyet veya sınırlı aynı hak edinen kimsenin edimi, zilyedin bu tür tasarruflarda bulunma yetkisi olmasa bile korunur.'

Emin sıfatıyla zilyedin (taşıyan, liman işletmesi veya antrepocunun), dolaylı zilyedi, zilyet olarak tanıdığı sürece dolaylı zilyetlik devam eder²²⁶. Emtia senetlerinin eşyayı temsil niteliği bu süreçte varlığını sürdürür. Emin sıfatıyla zilyedin, eşyayı kendisine bırakmış olanın dolaylı zilyetliğini tanımayarak, eşyayı başkasına teslim etmiş olması halinde, dolaylı zilyedin zilyetliği de sona ermiş olur²²⁷.

Tüm bunlarla beraber, yük sadece konişmentonun ibrazı halinde teslim edilebileceğinden (TTK m. 1236), yetkili hamilin kıymetli evrakı ibraz etmesinden önce yükü bir başka kişiye teslim eden taşıyan, kıymetli evrakı elinde bulunduran yetkili hamile karşı sorumlu olacaktır.

1.2 Teslimin Tarafları

Taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti eşyanın gönderilene teslim edildiği ana kadar devam etmekte olup, bu hakimiyet süresince eşyanın zıyı veya hasarı yahut geç tesliminden taşıyan sorumlu olacaktır (TTK m. 1178/3-a). Buradaki teslim kavramı yükün gümrük idaresine veya liman işletmesine teslimini değil, bizzat gönderilene veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiye teslimini ifade etmektedir. Keza Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Sözleşmelerini düzenlediği

²²⁵ AYAN, s. 75.

²²⁶ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 158.

²²⁷ AKİPEK / AKINTÜRK, s. 158.

hükümlerinde yer alan ‘teslim’ kavramı, yükün taşıyan veya taşıyanın yardımcı şahsı tarafından, gönderilen veya gönderilenin yardımcı şahsına teslim edilmesini ifade etmektedir. Diğer bir deyiş ile Türk Ticaret Kanunu, Deniz Ticareti Sözleşmelerinde yer alan teslim olgusunu taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişki olarak düzenlemiştir. Şöyle ki;

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1174 hükmü ile gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almaktan imtina etmesi veya gönderilenin yükü teslim almakta gecikmesi durumunda, taşıyanın, gönderilene haber verdikten sonra, yükü umumi bir ambara veya emniyetli her hangi bir yere tevdi edebileceği düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1176 hükmü ile kırkambar sözleşmesinde gönderilenin, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlü olduğu düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1185 hükmü ile yükte hasar ve zıya olması durumunda gönderilenin yükü teslim aldığı tarihten itibaren en geç üç gün içerisinde zıya ve hasarı taşıyana ihbar etmesi ve/veya yük üzerinde tespit yapması gerektiği düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1188 hükmü ile eşyanın hasar, zıya ve geç tesliminden kaynaklanan her türlü tazminat hakkının, eşyanın taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği veya teslim edilmesi gerektiği tarihten başlayarak bir yıl içerisinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşeceği düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1193 hükmü ile navlun bedelindeki tereddüt halinde navlunun gönderilene taşıyan tarafından teslim edilen yük miktarı üzerinden hesap edilmesi düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1203 hükmü ile gönderilenin yükün teslimini istemesi ile navlun ve teferruatları ile sürastarya ücretinden sorumlu olacağı düzenlemiştir.

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1205 hükmü ile yükü gönderilene teslim etmiş olan taşıyanın gönderilene karşı haiz olduğu alacaklarını taşıyandan isteyemeyeceği düzenlemiştir.

Görüldüğü üzere Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre teslim kavramı gönderilen ile taşıyan arasındaki bir ilişkidir. Keza, hiçbir Türk Ticaret Kanunu hükmünde yükün varma limanında taşıyan tarafından gümrük idaresine veya başka bir kişi veya kuruma teslim edileceği ve yükün daha sonra onlar tarafından gönderilene teslim edileceği hususu yer almamaktadır.

Yükün liman işletmesi tarafından gönderilenin zilyetliğine geçirilmesiyle teslim de gerçekleşmiş olacaktır²²⁸.

Yükün liman işletmesine bırakılması halinde ihbar süresi, gönderilenin liman işletmesinden yükü teslim almasından itibaren başlayacaktır.

Hukukumuzda, boşaltmada liman işletmelerinin kural olarak taşıyanın istek ve talimatı ile harekete geçtiği, bu sebeple liman işletme ve idarelerinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu, eşya liman işletmesi tarafından gönderilene teslim edilinceye kadar taşıyanın yükle ilişkisinin devam ettiği, dolayısıyla eşyanın liman işletme veya idaresince gönderilene teslim edildiği anda teslim bağlanan hukuki sonuçların doğduğu ve bu anda yüke özen borcunun sona erdiği kabul edilmektedir²²⁹. Gönderilenin boşaltmadan sonra eşyayı liman işletmesinden teslim alıncaya kadar eşya üzerinde tasarrufta bulunma imkanına sahip olmaması, eşyanın liman işletmesine tesliminin gönderilene teslim sayılmamasını haklı kılmaktadır.

Başka bir anlatımla, eşyanın süresinde teslim edilip edilmediği meselesinde, gönderilenin eşyayı liman işletme veya idaresinden teslim alabileceği an esas alınmalıdır²³⁰.

²²⁸ DENİZ, s. 82.

²²⁹ YAZICIOĞLU, s. 94 ; KENDER, Sempozyum, s. 250 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 26; ÜLGENER, Çarter, s. 262; AKAN, s. 59; ÇAĞA, II, s. 176; SEVEN, s. 74.

²³⁰ YAZICIOĞLU, s. 94; KENDER, Sempozyum, s. 250; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 26; AKAN, s. 59.

2 YÜKÜN YÜKLETEN TARAFINDAN TAŞIYANA TESLİMİ

2.1 Yükün Taşıyan Tarafından Teslim Alındığı Yer

Teslim yeri, taşıtan veya yükletenin teslim yükümlülüğünü yerine getirdiği ve bu noktadan sonra taşıma sözleşmesinden beklenen sonucun gerçekleşmesinin artık taşıyanın sorumluluğunda olacağı yerdir.

Konteyner taşımacılığı uygulamasında, nakliyesi üstlenilen yük, çoğu zaman taşıyan tarafından sağlanan konteynerlerle, yükletenin fabrika veya depo sahasından teslim alınarak, taşıyan tarafından liman sahasına getirilmektedir²³¹. Bu durumda taşıyanın yük üzerindeki hakimiyeti, yükün yükletenin deposundan teslim alınması ile başlayacağı için taşıyanın sorumluluğu da bu anda başlayacaktır (TTK m. 1178). Uluslararası uygulamada '*pick up and delivery service*' olarak adlandırılan ve yükün yükletenin deposundan teslim alınıp gönderilenin deposuna teslim etmeyi ifade eden hizmet süresi de taşıyanın sorumluluk süresine dahildir²³². Hizmetin bağımsız bir kara taşımacılığı niteliğinde olması halinde taşıyan sıfatıyla sorumluluk sona erecektir²³³.

Burada önemli olan bir diğer nokta, yükleme ister yükletenin fabrika veya deposunda ister de rıhtımda gerçekleşmiş olsun; eşyanın taşıyana ait konteynere yüklenmesi ile gemiye yüklenmesi arasında bir fark bulunmamaktadır²³⁴. Burada belirleyici olan yükün kimin fiili hakimiyetinde bulunduğu noktadır. Taşıyan teslim aldığı yük üzerinde ne kadar tasarrufa sahipse, gemiye henüz bindirilmemiş konteynerize yük üzerinde de o kadar tasarruf imkanına sahiptir²³⁵. Bu iki durum da aynı hukuki esaslara ve hükümlere tabi olacaktır. Yükün konteynere yüklendiği anda kapatılıp mühürlendiği ve gemiye geldiği anda kapalı ve mühürlü olduğu göz önünde tutulursa bunun yerinde bir değerlendirme olduğu sonucuna varılacaktır.

²³¹ YETİŞ ŞAMLI, s.53.

²³² YETİŞ ŞAMLI, s.53.

²³³ YETİŞ ŞAMLI, s.53.

²³⁴ YETİŞ ŞAMLI, s. 48 – 49; DENİZ, s. 72-73.

²³⁵ DENİZ, s. 72-73.

2.2 Yükleme ve Taşıyanın Yükü Yükletenden Teslim Alması

Teslim alma, taşıyanın taşımak üzere eşyayı kabulü ile eşya üzerinde *dolaylı veya dolaysız zilyetliği*²³⁶ elde etmesidir²³⁷. Bunun için iki taraflı hukuki işlem olarak zilyetliğin devri gerekir²³⁸. Eşyanın, taşıyan tarafından teslim alındığı anda taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti ve buna bağlı olarak da taşıyanın sorumluluğu başlamaktadır (TTK m. 1178). Buradaki taşıyan kavramı, onun adamları veya görevlilerini de kapsadığından, eşyanın taşıyanın adamları ve görevlileri tarafından teslim alınması taşıyan tarafından teslim alınması hükmündedir²³⁹.

Teslim alma işleminin mutlaka gemi bordasında olması, yükleme ile aynı ana tesadüf etmesi şart değildir; yüklemekten önce karada da olabilir²⁴⁰. Nitekim kırkambar taşımalarında genellikle, seferden belli bir süre önce taşıyana veya acentesine yahut aralarındaki sözleşme gereğince bir ambara veya liman işletmesine teslim edilmektedir²⁴¹.

Taşıyanın yolculuğa hazırlık yaptığı sırada, taşıtana düşen görev yükü gemiye kadar getirmektir²⁴². Yükün taşıtan veya yükleten tarafından gemiye getirilmesi ve gemi (kaptan, taşıyan, taşıyanın acentesi) tarafından da teslim alınması 'yükleme'yi teşkil eder²⁴³. Yükün gemiye teslimi bir borçlu edası değil, borçlunun (taşıyanın) borcunu ifa edebilmesi için alacaklının önceden yapması gereken bir işlemdir²⁴⁴ (TBK m. 106).

Yükleme aşamasında, taşıtan veya yükleten yükleme limanındaki gemi acentesinden alacağı yükleme ordinosunu ibraz etmedikçe ve liman işletmesine gerekli vergi ve masrafları yatırmadıkça yükleme işlemine başlanmaz²⁴⁵.

²³⁶ Çalışmanın ikinci bölümde yer alan 'Teslim - Kavram Olarak' başlıklı bölümünde ayrıntılı bilgi yer almaktadır.

²³⁷ ÇAĞA, II, s. 174; SÖZER, s. 485; ÇAĞA / KENDER, II, s. 3; YAZICIOĞLU, s. 93; SEVEN, s. 68; DENİZ, s. 81.

²³⁸ YETİŞ ŞAMLI, s. 47; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61; AKAN, s. 45; ÇAĞA, II, s. 174; SÖZER, s.488.

²³⁹ YAZICIOĞLU, s. 90; YETİŞ ŞAMLI, s. 47.

²⁴⁰ YETİŞ ŞAMLI, s. 48; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61; YAZICIOĞLU, s. 90; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 241; SEVEN, s. 69; ÇAĞA, II, s. 127; AKINCI, s. 114.

²⁴¹ SÖZER, Ders, 2013, s. 356; SEVEN, s. 69.

²⁴² ÇAĞA, II, s. 26; ÇAĞA / KENDER, II, s. 23.

²⁴³ ÇAĞA / KENDER, II, s. 23; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 147; KENDER, ÇETİNGİL, s. 116.

²⁴⁴ ÇAĞA, II, s. 26; ÇAĞA / KENDER, II, s. 23.

²⁴⁵ KENDER, Sempozyum, s. 249; ÇAĞA, II, s.130; SEVEN, s. 71.

Yükleme giderleri ile ilgili olarak taraflar sözleşmeye aksi yönde bir kayıt eklememiş ise ve yükleme limanı düzenleri ve böyle bir düzenleme yoksa yerel teamül ile aksi öngörmemiş ise, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir (TTK m. 1143).

Yükleme esnasında iki şekil ortaya çıkmaktadır. Birincisinde yük liman idaresinde bulunan ardiyeye konulmakta ve sonradan liman idaresi tarafından gemiye yüklenmektedir²⁴⁶. İkinci yolda ise yük doğrudan yükleten tarafından yükleme günü gemiye teslim edilmektedir. Bu iki yolda da söz konusu olan, yükün geminin yanına kadar getirilmesidir. Oradan gemiye yükleme işlemi, navlun sözleşmesindeki²⁴⁷ anlaşmaya göre ya liman idaresi kendi vinçleri ile yahut taşıyan geminin vinçleri ile gerçekleştirilecektir²⁴⁸.

Yukarıda açıklanan bu iki durumda yük taşıyana ne zaman teslim edilmiş olmaktadır sorusu ortaya çıkmaktadır. Burada liman işletmesinin kimin başvurusu ile harekete geçtiği, başka bir deyişle kimin yardımcı şahsı olarak faaliyette bulunduğu noktası belirleyici olacaktır²⁴⁹. Yükün önceden liman işletmesinde bulunan ardiyeye konulması ve sonradan liman işletmesinin araçlarıyla geminin yanına kadar götürülmesi halinde, liman işletmesi yükün ardiye alınması veya yükün liman içinde gemiye kadar olan transfer işlemleri konusunda, liman işletmesi yükletenin talebi ile harekete geçmekte ise liman işletmesi yükletenin yardımcı şahsı olarak kabul edilecek ve taşıyanın eşya üzerindeki hakimiyeti eşyayı liman işletmesinden teslim aldığı anda başlayacaktır²⁵⁰. Eşyanın, taşıyan tarafından daha önce teslim alınmış ve daha sonra yine taşıyan tarafından liman işletmesine teslim edilmiş olması halinde, liman işletmesi taşıyanın yardımcı şahsı kabul edilecek ve eşya teslim alındığı andan itibaren taşıyanın hakimiyeti altında sayılacaktır²⁵¹.

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178/3 hükmü konuya şu şekilde açıklık getirmektedir: Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın

²⁴⁶ YETİŞ ŞAMLI, s. 51.

²⁴⁷ Navlun sözleşmesi bir akittir ki, bununla taraflardan biri (taşıyan) deniz yoluyla eşya (yük) taşımayı, diğer taraf (taşıtan) da bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA / KENDER, II, s. 32; SUNAL ERGUVAN, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İzmir, 2007, s. 20.

²⁴⁸ SEVEN, s. 57.

²⁴⁹ YETİŞ ŞAMLI, s. 51.

²⁵⁰ ÇAĞA, II, s. 79; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; SEVEN, s. 71.

²⁵¹ YAZICIOĞLU, s. 92.

taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan itibaren taşıyanın sorumluluğu başlamaktadır.

Eşya yüklemeyen önce karada veya yükleme anında ya da gemide teslim alınabilir²⁵². Yükleme esnasında teslim alınıyor ise, parça ve partilerden oluşan eşyalarda, yükleme işlemini gerçekleştirecek olan vincin kancasına (koçaya) takıldığı an teslim anı olarak kabul edilmelidir²⁵³. Yükleme taşıyan tarafından mavna veya layter aracılığıyla yapılacak ise eşyanın mavna veya laytere yüklendiği an esas alınmaktadır²⁵⁴. Zira eşya bu anda taşıyanın hakimiyetine girmektedir²⁵⁵. Yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif, yükleme ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacağından kaptan, yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etme görev ve sorumluluğuna sahiptir²⁵⁶.

²⁵² YAZICIOĞLU, s. 90; YETİŞ ŞAMLI, s. 48; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61.

²⁵³ YETİŞ ŞAMLI, s.48; SEVEN, s.71; DENİZ, s. 72.

²⁵⁴ YETİŞ ŞAMLI, s. 49; AKAN, s. 55; TEKİL, 2001, s. 304.

²⁵⁵ YETİŞ ŞAMLI, s. 49; AKAN, s. 55.

²⁵⁶ Yargıtay 11. H.D. 16.09.2014 tarih 2014 / 5832 E. 2014 / 13842 K. 'Dava, deniz yoluyla yapılan taşıma nedeniyle sigortanın taşıyıcıdan rücuen tazminat istemine ilişkindir.

Mahkemece, hasarın yüklerin tahliyesi sırasında oluştuğu, konşimentodaki "Free Out" kaydı nedeniyle davalı taşıyıcının yükün gemiden boşaltılması hususunda yükümlülüğü bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Konşimentodaki "Free Out" klotuna rağmen şayet, geminin varış limanında buna aykırı olarak tahliyeyi taşıyıcı üstlenmiş ise, artık, taşıyan konşimentodaki "Free Out" klotuna dayanarak tahliyedeki hasardan sorumlu olmadığını ileri süremez. Bir başka deyişle, "Free Out" klotuna uygun bir tahliye yapılması durumunda, taşıyanın tahliye sırasında yükte meydana gelen hasarlardan sorumlu olmayacağı ilke olarak doğrudur.

Mülga 6762 sayılı TTK'nın 1061. maddesi (6102 sayılı TTK'nın 1178. maddesi) "taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür" derken, yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dahildir. (Çağa/Kender, Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi Sayfa 135). Sözleşmeye konulacak "fio" veya "fios" şartı ile mülga 6762 sayılı TTK'nın 1061. maddesinde (6102 sayılı TTK'nın 1178. maddesinde) sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yükü ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz (a.g.e sayfa 135-136).

Somut olayda, dosyaya sunulan konşimentoda "Free Out" kaydı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir (Prof Dr. Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, Sayfa 526). Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nın 975. maddesi (6102 sayılı TTK'nın 1091. maddesi) uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun bulunduğu gözetilmelidir. Ancak survey raporundaki boşaltmanın gemi vinci ile yapıldığı şeklindeki belirleme mahkemece hiç değerlendirilmemiştir. Mahkemece, öncelikle survey raporunda yapılan bu belirleme gözetilerek, yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde davalı taşıyıcının sorumluluğu değerlendirilerek, hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçeyle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamıştır.'

Kırkambar sözleşmelerine dayalı taşımalarda eşyanın teslimi, dolayısıyla hukuken yüke dair zilyetliğin nakli genellikle karada gerçekleşmektedir. Çarter sözleşmelerinde ise, sözleşmeye aksi kayıt konulmamışsa, yük çoğunlukla geminin yanına kadar getirilmekte ve buradan teslim alınmaktadır²⁵⁷.

Taşınması taahhüt edilen eşya birden çok parça veya partilerden oluşuyorsa, teslim anı, diğer bir ifadeyle sorumluluk süresinin başlangıcı, her bir parça veya parti bakımından farklı olarak ele alınacaktır²⁵⁸. Dökme ve sıvı yüklerde ise, bir zaman süreci içerisinde, devam eden bir teslim söz konusudur. Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178/3 hükmünde yüklemenin başladığı andan değil, teslim almadan söz etmektedir. Bu nedenle sıvı yükler bakımından yükün tamamının gemiye pompalandığı an teslim anı olarak kabul edilmelidir²⁵⁹.

Uygulamada, yükleme aşamasında taşıtan veya yükleyen yükleme limanındaki gemi acentesinden alacağı yükleme ordinosunu yükün cins, miktar, marka gibi bilgilerini yazarak doldurduktan sonra bununla liman işletmesine başvurarak gerekli ücreti yatırmaktadır. Gemiye getirilen yük liman işletmesinin elamanları ile gemiye yüklenmektedir. Yükleme bitince, yükleme ordinosu gemi (kaptan) tarafından – yükün teslim alınmış olduğunu doğrulamak amacıyla – mühürlenip imzalanmaktadır²⁶⁰. Taşıyanın acentesi yükleme ordinosu karşılığında konişmentoyu düzenleyerek gönderene vermektedir. Taşıma konusu yükün ihracata konu olması halinde gümrük formalitelerinin tamamlanmış olması gerekmektedir. İşlemlerin gerçekleşme şekline göre, liman işletmesi yükletenin başvurusu üzerine harekete geçmekte ve taşıyan yükü liman işletmesi aracılığı ile gemide teslim almakta, taşıyanın yük üzerindeki hakimiyeti ve hakimiyet gereği sorumluluğu da bu anda başlamaktadır²⁶¹.

<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/GelismisDokumanAraServlet>

²⁵⁷ ÜLGENER, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul, 1991, s. 67.

²⁵⁸ YAZICIOĞLU, s. 90; YETİŞ ŞAMLI, s. 54-55; SEVEN, s. 69; ÇAĞA, II, s. 127.

²⁵⁹ YAZICIOĞLU, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, s. 55. Farklı görüşte: AKAN, s. 51. Yazara göre, sıvı haldeki dökme yüklerde teslim, yükün geminin hortum bağlantılarından çıkarak hortumuna girdiği anda gerçekleşmiş kabul edilir.

²⁶⁰ ÜLGENER, s. 68.

²⁶¹ ÇAĞA, II, s. 179; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; SEVEN, s. 71.

2.3 Tesellüm Konişmentosunun Önemi

Konışmento, yükle ilgili şahısların taşınan yük üzerindeki haklarını temsil etmektedir²⁶² (TTK m. 1234). Konışmentonun gemi ile değil doğrudan doğruya yükün tesellümü ile ilgisi vardır. Diğer bir deyişle, konışmento yükü temsil etmektedir²⁶³.

Bu durumda konışmentoyu elinde tutan kişi de yükü elinde tutan kişi gibi addedilir. Taşınır bir malın mülkiyetini başkasına devretmek isteyen bir kişi, nasıl ki elindeki taşınırı karşısındakine (mülkiyetini geçirmek niyetiyle, istenciyle) teslim etmekle mülkiyeti geçirmiş oluyor ise, yükü temsil eden konışmentoyu ciro etmek suretiyle başkasına veren kişi de yükü teslim etmiş gibi, konışmentoya yansıyan yükün mülkiyetini karşısındakine geçirmiş olacaktır²⁶⁴. Konışmento aracılığıyla deniz yolu ile taşınan yük gönderen tarafından satılabilir veya rehin edilebilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu hükümleri, tesellüm ve yükleme konişmentosu olmak üzere iki tür konışmento düzenlenmiştir (TTK m.1228). Düzenlendiği anın, yükün gemiye yüklenmesinden önce veya sonra olmasına göre söz konusu ayırım yapılmıştır.

Tesellüm konişmentosu, taşıyanın yükü teslim almasını takiben fakat ürünün gemiye yüklenmesinden önce, yükletenin izniyle düzenlenen konışmentoya verilen isimdir²⁶⁵ (TTK m. 1228). Yükleme konişmentosu ise yük gemiye yüklendikten sonra düzenlenen konişmentodur²⁶⁶. Konışmentonun normal şeklini yükleme konişmentosu teşkil etmektedir²⁶⁷. Bu konışmento, yük gemiye yüklenir yüklenmez, taşıyanın gönderilenden yükü teslim aldığı sırada düzenleyip vermiş olduğu makbuz veya varsa tesellüm konişmentosunun iadesi karşılığında düzenlenmektedir²⁶⁸.

Tesellüm konişmentosunun esas fonksiyonu yükün yüklenmek üzere taşıyıcıya teslim edildiğini göstermektir²⁶⁹. Tesellüm konişmentosu bir tarih göstermeyip, yüklemenin yapıldığına da delalet etmez. Şu durumda yükün teslim alınmış olmasının (alındı belgesinin) yüklemenin tamamlandığına dair yeterli bir delil teşkil etmemektedir.

²⁶² GÖKDEMİR IŞIK, s. 195.

²⁶³ AKINCI, s. 258.

²⁶⁴ DUMAN, s. 6.

²⁶⁵ AKINCI, s. 205.

²⁶⁶ KENDER / ÇETİNGİL, s. 126; AKINCI, s. 206.

²⁶⁷ KENDER / ÇETİNGİL, s. 126.

²⁶⁸ KENDER / ÇETİNGİL, s. 126.

²⁶⁹ AKINCI, s. 205.

Tesellüm konişmentosunun tanzim edilebilmesi için yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesi şarttır; buradaki zilyetlik vasıtalı zilyetlik de olabilir²⁷⁰.

Tesellüm konişmentosu görünüş ve biçim açısından maktu bir konişmentoya benzemesine rağmen 'On Board²⁷¹' kaydı taşımadığı için akreditifli²⁷² ödemelerde yükleme evrakı olarak kabul görmemektedir.

Akreditif işlemlerinde, geçerli bir konişmento sunmak amacıyla tesellüm konişmentosuna sonradan yükleme yapılan geminin adı, yükleme tarihi ve yükleme limanı gibi bilgiler eklenmek kaydıyla tesellüm konişmentosu yükleme konişmentosuna dönüştürülebilmektedir²⁷³ (TTK m. 1228).

Tesellüm konişmentosu, sıklıkla yükün hangi gemi ile boşaltma limanına taşınacağına belirlenmediği durumlarda kullanıldığı için daha çok düzenli hat taşımalarında²⁷⁴ kullanılmaktadır. Şöyle ki, tarife gereği gemi limanda kısa bir süre kalacağından taşıyanın daha önceden taşınacak yükü teslim alması gerekmektedir²⁷⁵. Ancak bu şekilde gemi limana gelince yüklemeyi kısa sürede tamamlayabilmek mümkün olabilecektir. Tesellüm konişmentosunun verilmesi, taşıyan lehine olarak yükle ilgililerin yükünü önceden getirmeleri konusunda teşvik edici bir rol oynamaktadır.

²⁷⁰ ÇAĞA, II, s. 79; AKINCI, s. 206.

²⁷¹ Konişmento üzerinde kargonun gemiye veya taşıma aracına yüklendiğini gösteren ifade. Akreditif şartları gerektiğinde konişmentoda belirtilir. Bkz. ERDAL, Murat / ALKAN, Mustafa, Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü, İstanbul, 2004, s. 288.

²⁷² Akreditif (letter of credit), dış ticarete ihracatçı açısından garantili bir ödeme şeklidir, şartlı bir banka kredisi yani taahhüttür. Akreditif, uluslararası ticarete, ihraç edilen ürünlerin bedelinin tahsil edilmesinde, ihracatçıya güven veren, bankaların aracılığıyla işlemin gerçekleşmesini sağlayarak belli şartların yerine getirilmesinden sonra ödemenin yapılacağına ilişkin bir teminat işlevi gören, belli şekil şartlarında tanzim edilmiş bir evraktır, belgedir. Akreditif, hem ihracatçıyı hem de ithalatçıyı koruyan bir şartlı ödeme taahhüdüdür. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZALP, Abdurrahman, Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekilleri, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2004, s.53; YILMAZ, Mutlu, Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekilleri. UTKULU, Utku, AYDEMİR, İsmail (Ed.), Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması içinde (23 – 57), Gazi Kitabevi, Ankara, 2009, s. 23 – 57; YILMAZ, Mutlu / ÖZKEN, Ahmet, Dış Ticarete Giriş, Gazi Kitabevi, Ankara, 2013, s. 117 ; KÜÇÜK, Orhan, Uluslararası Lojistik, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012, s. 84.

²⁷³ AKINCI, s. 206.

²⁷⁴ Düzenli hat taşımacılığı, önceden belirlenmiş ve ilan edilmiş sefer programlarına bağlı olarak belirli limanlar arasında genel yükler için sunulan düzenli hizmetlerdir. Genel yüklerin taşındığı düzenli hat deniz taşımacılığı, navlun oranlarının sürekli dalgalandığı düzensiz hat deniz taşımacılığına kıyasla, sabit bir tarife ile yüklerin belirli limanlar arasında taşınmasını içermektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. DENKTAŞ ŞAKAR, Gül, Deniz Ulaştırması: Yükler, Gemiler, Rotalar, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (35-57), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 247.

²⁷⁵ KENDER / ÇETİNGİL, s. 127.

Tesellüm konişmentosunun bu faydalarının yanı sıra bazı sakıncaları da bulunmaktadır. Tesellüm konişmentosunun hamili, yükün gemiye yüklenip yüklenmediği ve yüklendi ise ne zaman yüklendiği konusunda herhangi bir bilgi sahibi olamaz²⁷⁶. Yükün taşıyanca teslim alınmasından sonra depoda veya rıhtımda yahut yükleme sırasında bir zıya veya hasara uğraması söz konusu olabilmektedir. Tesellüm konişmentosu bu konuda da hamiline bir fikir vermeyecektir. Bu sakıncalardan dolayı, tesellüm konişmentosu denizaşırı alım satımlar ve akreditif işlemlerinde ifa olarak kabul görmez²⁷⁷. Buna ek olarak tesellüm konişmentosuna karşılık kredi temini de mümkün olmayacaktır. Tüm bu sakıncalardan ötürü yükletene, yükün gemiye yüklenmesinden sonra tesellüm konişmentosunu ibraz etmesi halinde yükleme konişmentosunun verilmesi hakkı tanınmıştır. Bu hak yükletenle taşıyan arasındaki akdi ilişkiden doğmaktadır ve yükletenin talebi halinde düzenlenmesi zorunludur²⁷⁸.

3 YÜKÜN TAŞIYANDAN GÖNDERİLENE TESLİMİ

3.1 Boşaltma ve Taşıyanın Yükü Gönderilene Teslim Etmesi

Boşaltma; yükün, teslim alması için gönderilenin emrine hazır tutmak amacıyla boşaltma limanında gemiden karaya veya layterlere çıkarılmasıdır²⁷⁹. İşlem olarak boşaltma, yüklemenin karşılığıdır²⁸⁰.

Boşaltma giderleri ile ilgili olarak taraflar sözleşmeye aksi yönde bir kayıt eklememiş ise ve boşaltma limanı düzenleri ve böyle bir düzenleme yoksa, yerel teamül ile aksi öngörmemiş olması kaydıyla, eşyanın gemiden çıkarılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri (yükün mavnalarla rıhtıma veya antrepolara ulaştırılması gibi işlere ilişkin masraflar²⁸¹) ise gönderilene aittir (TTK m. 1167).

Navlun sözleşmesinde taşıyanın esas borç edimi olan, yükün deniz yolu ile taşınması işi, yükün gönderilene teslimi ile son bulur²⁸². Boşaltma, maddi bir ameliye,

²⁷⁶ KENDER / ÇETİNGİL, s. 127; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.215.

²⁷⁷ KENDER / ÇETİNGİL, s. 127; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s.215.

²⁷⁸ ÇAĞA / KENDER, II, s. 67 – 68.

²⁷⁹ ÇAĞA, II, s. 67; ÇAĞA / KENDER, II, s. 57; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 204; DENİZ, s. 38.

²⁸⁰ ÇAĞA / KENDER, II, s. 57; SÖZER, Ders, s. 363.

²⁸¹ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 205.

²⁸² KENDER / ÇETİNGİL, s. 124; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208.

teslim ise hukuki bir işlemdir²⁸³. Taşıyanın, esas borç edimi olan yükün deniz yolu ile taşınması işlemini tamamlaması yani deniz seferini bitirip yükü boşaltma limanına nakletmesi taşıyanın sorumluluğunun bittiği anlamına gelmemektedir²⁸⁴. Taşıyan ile gönderilen arasında bir rızai anlaşma gerektiren 'yükün teslimi', sözleşmenin icra safhasında yer alan nihai bir hukuki işlem olup navlun sözleşmesinden doğan borç ilişkisi de bu hukuki işlem, yani yükün teslimi ile sona ermektedir²⁸⁵.

Taraflar arasındaki navlun sözleşmesinde veya konişmentoda aksine bir kayıt bulunmaması halinde, taşınan yükün teslimi taşıyanın görevi²⁸⁶, bir başka deyişle taşıma sözleşmesinden kaynaklanan borcunun ifasıdır²⁸⁷.

Teslim, taşınan yük üzerindeki doğrudan zilyetliğin gönderilene, başka bir deyişle yükü teslim almaya yetkili olan kişiye, devredilmesi demektir²⁸⁸. Bu durumda eşyanın teslim edilmesi, taşıyanın zilyetliği devrederek, yetkili gönderilenin eşya üzerinde dolaylı veya dolaysız zilyet olmasını sağlamasıdır²⁸⁹. Eşyanın teslim alınması gibi, teslim edilmesi de iki taraflı bir hukuki işlemdir²⁹⁰. Bir taraftan taşıyanda yük üzerindeki doğrudan zilyetliği gönderilene devir etme iradesi ve diğer taraftan da gönderilenin yük üzerinde doğrudan zilyetliği devir alma iradesi bulunmalıdır; ancak iki iradenin karşılıklı mutabakatı sonucu teslim gerçekleşebilir²⁹¹. Gönderilene bir beyanda bulunmak suretiyle taşıyanın tek taraflı olarak zilyetliği bırakması teslim değildir²⁹².

Çağa ve Kender'e göre teslim farklı zamanlarda olabilir²⁹³:

i. Boşaltmadan Önce Gemide Teslim

Taraflar arasındaki anlaşma hükümlerine²⁹⁴ göre gönderilen, yükü kendi araçları ile gemiden boşaltacak ise teslim; geminin boşaltma yerine yanaşarak

²⁸³ TEKİL, 2001, s. 303.

²⁸⁴ PAYNE, William / IVAMY, E. R. Hardy, Carriage of Goods By Sea, Thirteenth Edition, Lexis Law Pub, London, 1989, s. 168.

²⁸⁵ İZVEREN, s. 136; KENDER / ÇETİNGİL, s. 124; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208.

²⁸⁶ PAYNE / IVAMY, s. 163.

²⁸⁷ SÖZER, s. 488; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208.

²⁸⁸ SÖZER, s. 488.

²⁸⁹ YAZICIOĞLU, s. 93; ÇAĞA, II, s. 174; SÖZER, s. 485; ÇAĞA / KENDER, II, s. 3; SEVEN, s. 68.

²⁹⁰ ÇAĞA, II, s. 174; ÇAĞA / KENDER, II, s. 61; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208-20; SÖZER, s.488; AKAN, s. 45.

²⁹¹ SÖZER, s. 488.

²⁹² ÇAĞA, II, s. 175; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208, 241; AKAN, s. 45; AKINCI, s. 167.

²⁹³ ÇAĞA / KENDER, s. 61.

boşaltmaya hazır olduğunun gönderilene bildirilmesiyle, yani boşaltmadan önce gemide gerçekleşecektir²⁹⁵.

ii. Boşaltmayı Takiben Teslim

Gönderilen veya temsilcisinin bildirim üzerine derhal gelip boşaltmayı takiben yükü hemen teslim alması halinde söz konusu olacaktır. Çarter sözleşmesinde veya konişmentoda teslimin 'supalan²⁹⁶' teslim olacağı belirtilmiş ise taşıyanın sorumluluğu, birden çok parça veya partiden oluşan eşyalarda her bir parça ve partinin boşaltma donanımının çözüldüğü an teslim anıdır. Dökme yüklerde ve petrol gibi sıvı yüklerde, yükün gemiden karadaki dolum tankına boşaltılmasının tamamlandığı an, teslim anı olarak kabul edilmelidir²⁹⁷.

iii. Boşaltmadan Bir Süre Sonra Teslim

Kırkambar taşımalarında çok kez olduğu gibi, gönderilen yükü teslim almaya limana derhal gelmez ise konişmento hükümleri veya mevzuat icabı taşıyan yükü tek taraflı olarak limana boşaltacak ve bundan sonra liman işletmesi yükü gönderilene teslim edecektir²⁹⁸.

Deniz taşımasının neticesinde yükleme aşamasından önce olduğu gibi, boşaltma işlemi gerçekleştirilen yükün taşıyan tarafından gönderilene teslimi aşamasında da limanların rolü bulunmaktadır. Liman işletmesince yükün gönderilene verilmesiyle teslim de gerçekleşmiş olur²⁹⁹.

²⁹⁴ Sözleşmeye 'FIO' klozu eklenmiş ise, teslim boşaltmadan önce gemide gerçekleşir. Eşya birden çok parça ve partiden oluşuyorsa her bir parça veya partinin boşaltma donanımına bağlandığı anda taşıyanın sorumluluğu sona erer.

²⁹⁵ İZVEREN, s. 136; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 209.

²⁹⁶ Sous palan – İthal edilen gümrüklü eşyanın ambarlama yerine konulmaksızın eşya sahibine teslimine 'Supalan İşlemi' denir. Supalan teslimde yük, taşımayı yapan gemiden boşaltıldığı anda gönderilene teslim edilir. Bu teslimde yük direk gönderilenin sağladığı kara ve deniz taşıtlarına boşaltma işlemi yapılır. Mülga 1615 sayılı Gümrük Kanunu madde 53'de belirtilen; eşyanın geçici depolama veya antrepoya boşaltılmaksızın bulunduğu aracın üzerinde muayene edilerek sahibine teslim edilmesi işlemine *supalan* denir. Eşyanın bulunduğu taşıtın cinsine göre supan işlemi, deniz üstü, kamyon üstü ve vagon üstü olarak da adlandırılabilir. Belirli eşyaların supalan yapılması söz konusuydu ve supalan talebi bir dilekçe ile yapılmaktaydı. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre supalan isminde bir gümrük faaliyet bulunmamakla birlikte, Seri No: 16 Gümrük Genel Tebliğ (Gümrük İşleri)'inde düzenlenen Tam Beyanlı Yaygın Basitleştirilmiş Usule Tabi Tutulacak Eşya başlıklı 3. madde ile *supalan* sistemi 'Araç Üstü Gümrük İşlemi' adı ile devam etmektedir. Ancak, herhangi bir liste olmayıp, firmaların gümrük idaresince onaylanmış statüde olmaları veya eşyanın tebliğde sayılan vasıflara uyması gerekmektedir.

²⁹⁷ YAZICIOĞLU, s. 90; YETİŞ ŞAMLI, s. 50.

²⁹⁸ ÇAĞA, II, s. 71; CUMALIOĞLU, s. 193.

²⁹⁹ DENİZ, s. 82.

Hukukumuzda, liman işletmelerinin boşaltmada kural olarak taşıyanın istek ve talimatı ile harekete geçtiği, bu sebeple eşya işletme tarafından gönderilene teslim edilinceye kadar taşıyanın yükü ile ilgili devam ettiği, işletmenin eşyayı gönderilene teslim ettiği anda teslim bağlanan hukuki sonuçların doğduğu ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu kabul edilmektedir³⁰⁰.

Taşınan eşyanın gemiden boşaltılması ile liman işletmesi veya antrepeoda teslimi arasında meydana gelebilecek zıya veya hasar yüzünden doğacak zararlar taşıyana aittir³⁰¹ (TTK m. 1178).

‘Teslim etme’, yükün terminal işleticisinin deposundan verilmesi suretiyle ve taşıyanın veya gönderilenin emrine verilmesi suretiyle gerçekleşmişse, ‘teslim anı’, liman işletmesinin yükü zilyetliğinden veya kontrolünden çıkartıp gönderilenin zilyetliğine bırakıldığı andır³⁰².

‘Teslimin Tarafları’ başlıklı kısımda belirttiğimiz üzere, Türk Ticaret Kanunu düzenlemesinde teslim kavramı taşıyan ile gönderilen arasındaki bir ilişkidir. Keza, Türk Ticaret Kanunu’nun hiçbir hükmünde yükün varma limanında taşıyan tarafından gümrük idaresine veya başka bir kişi veya kuruma teslim edileceği ve yükün daha sonra onlar tarafından gönderilene teslim edileceği hususu yer almamaktadır.

Bir an için yükün taşıyan tarafından varma limanında gümrük idaresine veya liman işletmesine teslim edileceğini ve taşıyanın yük üzerindeki tüm yetki ve sorumluluğunun biteceğini var sayarsak, buna göre eğer yükte bir ziya veya hasar var ise Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1185 hükmüne göre gönderilenin 3 günlük ihbar süresi taşıyanın yükü gümrük idaresine teslim ettiği anda başlayacaktır ve gönderilen tahliye tarihinden itibaren 3 gün içerisinde gümrük işlemlerini tamamlayıp yükü teslim alamayacağından ve yükün muayenesini yaptıramayacağından ötürü yükteki zıya ve hasardan ötürü 3 günlük ihbar süresi kaçırılmış olacaktır³⁰³.

Ayrıca ‘reefer’ olarak tabir edilen soğultmalı konteynerlerin tahliye limanında, liman sahasında fiilen gönderilene teslim edilene kadar, iç derecesinin taşıyan tarafından kontrol edilmesi yükümlülüğü bulunmaktadır. Yükün gümrük idaresine

³⁰⁰ YAZICIOĞLU, s. 94 ; KENDER, Sempozyum, s. 250 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 242; ÜLGNER, Çarter, s. 26; AKAN, s. 59; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; SEVEN, s. 74; AKINCI, s. 162.

³⁰¹ İZVEREN, s. 136; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 209.

³⁰² KUBİLAY, s. 171.

³⁰³ AKAN, s. 47-48.

teslimi ile taşıyanın yük üzerindeki tüm yetkisinin ve sorumluluğunun biteceğini varsayar isek, bu sefer taşıyanlar soğutmalı konteynerleri de gümrük idaresine teslimi ile sorumluluktan kurtulacak ve liman sahasındaki tüm soğutmalı konteynerlerin iç hava soğukluğunu kontrol etmesi gereken makam gümrük idaresi olacak ancak gümrük idaresinin hangi konteynerin kaç derece soğuklukta olacağını bilebilmesinin mümkün olmaması nedeni ile (hangi konteynerin kaç derecede olacağı taşıma sözleşmesi ile belirlenmektedir) liman sahasında gümrük idaresine teslim edilen tüm soğutmalı konteyner yükleri bozulacaktır.

Yukarıdaki açıklamalar limandan limana yapılan taşımalar esas alınarak yapılmıştır. Kapıdan kapıya yapılan taşımalarda, yükün limanda gönderilen tarafından teslim alınması söz konusu değildir. Deniz yoluyla taşınan yük, taşıyan tarafından daha sonraki taşıyıcıya varma yerine nakletmek üzere teslim edilecektir. Deniz ticareti açısından sorumluluk buradaki teslim anıyla birlikte sonlanmış olacaktır. Bu andan sonra gerçekleşebilecek zararlar Deniz Ticaret Hükümlerine bağlı olmayacaktır³⁰⁴.

Konuyu charter sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri açısından ayrı ayrı değerlendirmek yerinde olacaktır.

3.1.1 Charter Sözleşmesi

Bu sözleşmelere charter parti (charter party) de denilmektedir³⁰⁵. Charter parti deyimini Latince ‘carta partita’ (bölünmüş senet) sözünden gelmektedir³⁰⁶. Böyle bir deyim kullanılmasının nedeni, söz konusu sözleşmeyi doğrulayan senedin geçmiş yüzyıllarda ortadan bölünerek her parçasının taraflardan birinde kalması şeklindeki uygulamadır³⁰⁷. Charter sözleşmeleri günümüzde ‘tip sözleşme’ tarzındadır ve esas olarak deniz hukukuna özgü gemi kiralama sözleşmesini belgeleyen bir senettir.

Charter sözleşmesinin ayırt edici özelliği, taşıma taahhüdünün yanı sıra tahsis taahhüdünü de içermesidir³⁰⁸. Eğer navlun sözleşmesiyle yükün taşınması için belirli bir geminin tamamı veya bir kısmı tutulmuşsa ortada bir yer tahsisi, yani charter

³⁰⁴ DENİZ, s. 82.

³⁰⁵ ÜLGENER, Fehmi, Sürestarya Süresi ve Ücreti, İstanbul, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1993, s. 66.

³⁰⁶ TEKİL, s. 351.

³⁰⁷ TEKİL, Konvansiyon, s. 351.

³⁰⁸ SÖZER, s. 534; SEVEN, s. 58; KENDER / ÇETİNGİL, s. 109; AKINCI, s. 15.

sözleşmesi vardır³⁰⁹. Çarter sözleşmesinin bir tarafı olan taşıyan elinde bulundurduğu hacmi, diğer bir ifadeyle yük taşıma kapasitesini taşıtana tahsis etmek ve buraya konacak olan yükü denizde taşıma taahhüdü altına girmekte, bunun karşılığında da navlun ücretine hak kazanmaktadır³¹⁰. Çarter sözleşmelerinde taşıyanın taşıma taahhüdünü belirleyen, ferdileştiren konu taşınacak maldan ziyade araçtır, sözleşmede belirtilen gemidir³¹¹.

Çarter sözleşmeleri, taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre *tam çarter* ve *kısmi çarter* olarak ikiye ayrılmaktadır³¹². Tam çarter sözleşmesi ile geminin tamamı tutulur ki çarter sözleşmelerinde en çok rastlanan şekil budur³¹³. Kısmi çarter sözleşmelerinde ise geminin yarısı, üçte biri gibi belirli bir kısmı veya 3 numaralı ambar gibi belirli bir yeri tahsis olunur³¹⁴.

Çarter sözleşmeleri geminin kullanılma tarzına göre de yolculuk (sefer) çarteri ve zaman çarteri olarak ikiye ayrılmaktadır³¹⁵. Yolculuk (sefer) çarteri, bir geminin belirli bir veya birkaç yolculuk için (mesela Türkiye'den İtalya'ya mermer taşımak üzere) taşıtana tahsis edildiği çarter sözleşmesi türüdür³¹⁶. Yolculuk çarteri gerek tam gerekse kısmi çarter de olabilir³¹⁷. Zaman çarteri ise, geminin belirli bir süre için (mesela bir yıl) taşıtana tahsis edildiği çarter sözleşmesi türüdür³¹⁸.

Türk Ticaret Kanunu'nda boşaltmaya ilişkin hükümler madde 1166 – 1175 hükümlerinde düzenlenmiş olup, ilgili düzenlemeler tam yolculuk çarteri hakkında geçerlidir³¹⁹. Kısmi çarter sözleşmelerine ilişkin düzenleme madde 1175 ve kırkambar sözleşmelerine ilişkin düzenlemeler ise madde 1176 hükümlerinde düzenlenmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1166 hükmü gereğince; kaptan, eşyayı boşaltmak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirlemektedir. Teslim, taraflarca belirlenen limanda gerçekleşmektedir³²⁰. Boşaltmanın belli bir günde

³⁰⁹ ÇAĞA, II, s. 8.

³¹⁰ ÜLGNER, Çarter, s. 38.

³¹¹ ÇAĞA, II, s. 8; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110; SÖZER, s. 534.

³¹² ÇAĞA, II, s. 8; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110.

³¹³ ÇAĞA, II, s. 8; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110.

³¹⁴ ÇAĞA, II, s. 8; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110; SÖZER, s. 534.

³¹⁵ ÇAĞA, II, s. 8.

³¹⁶ ÜLGNER, Çarter, s. 39; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110; SÖZER, s. 544.

³¹⁷ ÇAĞA, II, s. 8; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110.

³¹⁸ ÜLGNER, Çarter, s. 39; KENDER / ÇETİNGİL, s. 110; SÖZER, s. 535.

³¹⁹ ÇAĞA / KENDER, II, s. 8; SÖZER, s.534.

³²⁰ PAYNE / IVAMY, s. 28.

başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkilisi, kararlaştırılan demirleme yerinde gönderilene ‘Hazırlık Bildirimi’ (Notice of Readiness) nde bulunur (TTK m. 1168).

Sözleşmede yalnızca, geminin boşaltma yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmamışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında boşaltma yerinin belirlenmesini bekler (TTK m. 1166/2).

Böylesi bir durumda taşıyan, demirleme yerinin belirlenmesini beklemek amacıyla gemiyi demirlediği yerde gönderilene ‘Hazırlık Bildirimi’nde bulunur. Hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye boşaltma yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. Bu aşamada liman yönetiminin talimatı, gönderilenin talimatı hükmündedir (TTK m. 1168/3).

Hazırlık bildirimi; kaptan, taşıyan veya acentesi tarafından gönderilene, gönderilen birden fazla ise hepsine yapılır³²¹ ve bir şekle tabi değildir. Gönderilen belirlenmemiş ise – konişmentonun emre yazılı olup bir ihbar adresi (notify adress) içermemesi³²² ve yasal hamilinin de kendiliğinden ortaya çıkmaması halinde durum böyledir – veya bildirim almaktan kaçınırsa bu durum derhal taşıtana bildirilir. Bu takdirde hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır (TTK m. 1168/4).

Hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer boşaltmaya fiilen başlanmış ise o andan itibaren boşaltma süresi işlemeye başlar (TTK m. 1169/1). Boşaltma süresi sözleşme ile belirlenmemişse, boşaltmanın yirmi dört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, boşaltma süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, boşaltmanın yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, boşaltma tesis ve araçları ve eşyanın niteliği ile birlikte, boşaltma limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur (TTK m. 1169/2).

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1168 hükmü gereğince gönderilene hazırlık bildiriminde bulunabilmek için geminin boşaltma yerine yanaşmış olması şart değildir. Geminin boşaltma limanına ulaşmış olması veya boşaltma süresi başlangıcına karar

³²¹ Her gönderilene yapılan ihbarda onun yükünün fiilen boşaltma zamanı esas almak gerekir.

³²² ÜLGNER, Çarter, s. 264.

boşaltma yerine ulaşabilecek durumda olması gerekli ve yeterlidir³²³. Geminin boşaltmaya hazır olarak kabulü için, boşaltma yerine yanaşmış veya demirlemiş olması, boşaltma teçhizatlarının boşaltmanın başlamasına engel olmayacak bir durumda hazır bulunması ve gerekli resmi formalitelerin tamamlanmış olması gerekmektedir³²⁴.

Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya (demuraj) süresi³²⁵” denir (TTK m. 1170/1).

Navlun sözleşmesinin tarafları, navlun sözleşmesinde sürestarya süresini belirleyebilirler, ancak taraflar çoğunlukla demurajın süresini değil günlük oranını belirleme yoluna gitmektedir. Taraflar demurajın süresi hakkında bir belirleme yoluna gitmemişler ise olası bir uyuşmazlıkta Kanun’daki düzenleme uygulama alanı bulacaktır³²⁶.

Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür ve sürastarya süresi boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın işlemeye başlayacaktır (TTK m. 1170/2-3).

Boşaltma faaliyet ve masrafları konusunda aksine bir sözleşme³²⁷, liman nizamları veya yerel uygulama yoksa yükün gemiden vinçle çıkarılması (veya küpeşteden dökülmesi) işi ve bunun masrafları taşıyana, rıhtım veya mavnada vinçten teslim alınması işi ve bunun masrafları (mavna ve mavna istif masrafları dahil) gönderilene aittir (TTK m. 1167).

3.1.2 Kırkambar Sözleşmesi

Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1138 hükmü gereğince kırkambar sözleşmesinde taşıyan, ayırt edilmiş eşyayı taşımayı üstlenmektedir. Kırkambar

³²³ ÇAĞA / KENDER, II, s. 59.

³²⁴ ÇAĞA / KENDER, II, s. 59.

³²⁵ Sürestarya süresi için taşıyana ‘sürestarya parası’ ödenir. Sözleşmede sürestaryadan veya sürestarya parasından söz edilmiş olup da sürestarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. Sürestarya süresi boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın işlemeye başlar (TTK m. 1170).

³²⁶ SCHOFIELD, John, Laytime and Demurrage, Second Edition, Lloyd’s Shipping Law Library, London, 1990, s. 292.

³²⁷ Örnek olarak navlun sözleşmesine veya konişmentoya eklenecek bir ‘FIO’ şartı ile boşaltma faaliyet ve masrafları bakımından kanundakinden ayı bir düzen kabul edilmiş olur.

sözleşmelerinde charter sözleşmelerinden farklı olarak geminin bir kısmının veya tamamının tahsisi söz konusu değildir³²⁸.

Kırkambar sözleşmelerinde genellikle bir navlun sözleşmesi akdedilmeksizin konişmento düzenlenir. Konişmentonun varlığı, navlun sözleşmesinin varlığının kanıtıdır³²⁹.

Taşıma sözleşmesinin konusu parça yük olan kırkambar sözleşmelerinde, charter sözleşmelerinde olduğu gibi geminin taşıtana tahsisi söz konusu olmadığından kanuni bekleme (starya) süresi yoktur³³⁰. Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1176 hükmü gereğince; kırkambar sözleşmelerinde gönderilen kaptanın daveti (bildirimi) üzerine gecikmeden (derhal) yükü teslim almakla yükümlüdür.

Bildirim, kaptan veya uygulamada çok defa olduğu gibi taşıyanın acentesi tarafından yapılır ve özel bir şekle tabi değildir³³¹. Gönderilen bilinmiyorsa (emre yazılı konişmentolara genellikle böyledir) bildirim, yerel teamül üzere ilan yoluyla yapılacaktır (TTK m. 1176/1). Uygulamada gönderilenin tanınmaması durumunda taşıyan, söz konusu ilanı taşımayı gerçekleştirdiği geminin tahmini geliş - varış tarihlerini internet sitesinden yayınlamaya çalışarak gerçekleştirir. Bildirim anında gemi boşaltmaya hazır olmalıdır; aksi halde bildirim hükümsüz olacaktır.

Kanun koyucu, taşıyanın charter sözleşmelerinde hazırlık bildiriminde (notice of readiness) bulunacağını düzenlerken, kırkambar sözleşmelerinde böyle bir bildirim zorunlu tutmamıştır. Bildirimin yapılması gereği konişmentoya eklenecek bir hükümle kaldırılabilir. Düzenli hat taşımacılığı³³² yapan gemilerde bildirim gerek yoktur, zira geminin varma zamanı tarife ile belli edilmiştir³³³. Gönderilen, taşıyanın internet sitesinden yahut varsa başka bir yolla gerçekleştirilen ilan vasıtasıyla, konteynerin gelecek olduğu geminin geliş tarih ve saatini öğrenir. Gönderilenin ilanda belirtilen tarih ve saatte taşınan yükü almak için yükün teslim edileceği yerde hazır bulunması gerekmektedir.

³²⁸ CUMALIOĞLU, s. 11; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 169; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 140; SÖZER, Ders, s.306; OKAY, s. 87; SEVEN, s. 58.

³²⁹ PAYNE / IVAMY, s.82.

³³⁰ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 211.

³³¹ ÇAĞA / KENDER, II, s. 60.

³³² CUMALIOĞLU, s. 11.

³³³ ÇAĞA / KENDER, II, s. 60.

Kırkambar sözleşmelerine konu taşımalarda eşyanın teslimi, boşaltmadan önce güvertede, ambar da ya da eşya gemiden boşaltıldıktan sonra supalan teslim yoluyla gerçekleşebilir³³⁴. Uygulamada genellikle taşıyan eşyayı boşalttıktan sonra liman işletmesine teslim eder³³⁵. Taşıyanın acentesi veya temsilcileri her bir konişmentoya göre alt özet beyan verir ve gönderilenleri varış ihbarnamesi ile yüklerini almaya davet ederler³³⁶. Gönderilenler ise, orijinal konişmentoyu ibraz etmek ve duruma göre varsa navlun vesair masrafları ödemek suretiyle acenteden aldığı yük teslim belgesi ile formaliteleri tamamlayarak eşyayı liman işletmesinden teslim almaktadırlar³³⁷.

Bu durumda, gönderilene teslimin hangi anda gerçekleşeceği; yani yükün liman işletmesine teslim edildiği anda mı yoksa yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden teslim aldığı anda mı gerçekleşeceği sorusu ortaya çıkar. Bu sorunun cevabı, yükün liman işletmesine bırakıldığı andan gönderilene teslim edildiği ana kadar uğrayacağı ziya veya hasardan kimin sorumlu olacağına belirlenmesi açısından önemlidir. Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmü uyarınca, taşıyan, yükün teslim alınmasından gönderilene teslim edildiği ana kadar geçen dönem içinde ortaya çıkacak ziya veya hasardan sorumludur. Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1185 hükmünün uygulanması bakımından da teslim anının belirlenmesi önem taşımaktadır.

Doktrinde hakim olan görüşe ve yargı kararlarına göre, yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden alınması anı teslim anı olarak kabul edilmektedir³³⁸. Bizim de katıldığımız bu görüş uyarınca, teslim iki tarafın birbirine uygun iradelerinin birleştiği bir hukuki işlem olduğundan yükün zilyetliği devralmak kastı ile gönderilen veya yetkili temsilcisine teslim edilmesi gerekir. Temsil yetkisi de ya temsil olunanın rızası ile temsilciye verilir veya kanundan doğar. Mevcut mevzuatımızda, liman işletmelerine gönderileni temsilen yükü teslim alma yetkisini veren bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda, yükün liman işletmesine bırakılması anından gönderilen tarafından alınması anına kadar oluşan ziya veya hasardan taşıyan sorumlu tutulmaktadır³³⁹. Böyle olunca Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1185 hükmünde

³³⁴ CUMALIOĞLU, s. 193.

³³⁵ CUMALIOĞLU, s. 193; AKINCI, s. 162.

³³⁶ DOĞRUCU, s. 541.

³³⁷ CUMALIOĞLU, s. 193; SEVEN, s. 76; AKINCI, s. 165.

³³⁸ KENDER, Sempozyum, s. 271; İZVEREN, s. 136; YAZICIOĞLU, s. 94; ÜLGNER, s. 26; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 26; ÇAĞA, II, s. 141; DENİZ, s. 88; AKAN, s. 59; SEVEN, s. 79.

³³⁹ KUBİLAY, s. 173; SEVEN, s. 76.

belirtilen hasar bildirimi de yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden teslim alınmasından sonra yapılabilecektir³⁴⁰.

Yükün gönderilen tarafından liman işletmesinden alınması anı teslim anı olarak kabul edildiğine göre yükün sundurma veya antrepoda bulunduğu anlarda meydana gelebilecek zararlardan da yine taşıyan sorumlu olacaktır³⁴¹. Bu durumda gönderilenin aylarca yükü teslim almadığını kabul edersek, taşıyanın yük üzerindeki sorumluluğu bu süre zarfında devam edecek midir? Akıncı, yükün liman işletmesine teslimi halinde gönderilenin bu yerlerde yükün zilyetliğine ulaşması mümkün olan ilk ana kadar taşıyanın sorumluluğunun devam etmesi gerektiği değerlendirmesini yapmıştır³⁴². Bu durumda gönderilenin yükü teslim alma konusunda gerçekleşen işlemleri günü gününe takip etmesi gerekmektedir³⁴³. Kanaatimizce bu değerlendirme menfaatler dengesine uygundur.

4 YÜKÜN GÖNDERİLENE TESLİM ANI

4.1 Teslim Anının Sigorta Hukuku Açısından Önemi

Gerçek kişiler doğumlarından ölümlerine kadar, tüzel kişiler kuruluşlarından sona ermelerine kadar çok sayıda ve değişik türde riskle karşı karşıyadırlar. Sigorta, kişi ve kurumların çeşitli olaylar sonucunda karşılaşılabilecekleri zararlara karşı korunması düşüncesine dayanmaktadır³⁴⁴. Sigorta, kişilerin malvarlıklarındaki azalmayı karşılamayı amaçlayan hukuki bir müessesedir³⁴⁵. Bu hukuki ilişkide taraflardan biri rizikoyu üzerine almakta, diğeri ise bunun karşılığında prim ödemektedir.

İnsanlık tarihi, deniz ticaretinin kara ticaretinden önce başladığını göstermektedir. Bu nedenle ki, sigortanın doğup geliştiği yer de denizlerdir.

³⁴⁰ KUBİLAY, s. 174.

³⁴¹ Taşıyan, antrepo işleticisinin kendisinin ifa yardımcısı olması sebebiyle, işleticinin faaliyetlerinden sorumludur. İfa yardımcılarında dolayı sorumluluk için bkz. ŞENOCAK, s. 114-115; SEVEN, s. 63.

³⁴² AKINCI, s. 168.

³⁴³ AKINCI, s. 168.

³⁴⁴ ÇEKER, Mustafa, 6102 Sayılı TTK'ya göre Sigorta Hukuku, Karahan Kitabevi, Adana, 2012, s. 1.

³⁴⁵ KENDER, Rayegan, Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2011, s. 2; KULA DEĞİRMENCİ, Nil, Deniz Sigorta Hukuku, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (211-243), Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 211.

Denizciğe ilişkin çok sayıdaki riziko, sigortanın önemini her geçen gün daha da arttırmaktadır³⁴⁶.

Uluslararası ticaret yapan bir satıcı ile malı almak isteyen bir alıcı öncelikle bir satım sözleşmesi akdetmektedir. Bu satım sözleşmesinde, taraflar, malın satıcıdan çıkıp alıcıya teslimine kadar geçen süredeki tarafların sorumluluklarının sınırını belirlemektedirler. Daha sonra taraflar, belirlenen sorumluluk sınırına bağlı kalmak kaydıyla, satım sözleşmesine konu eşyayı sigorta ettirmektedirler. Böylesi bir durumda, satım konusu malın bir hasara uğraması durumunda oluşacak zararı, zarardan sorumlu olan taraf, kendi sigortacısından tazmin etme yoluna gidecektir. Oluşan zararı tazmin eden alıcı veya satıcının sigortacısı ise sigorta sözleşmesi gereğince tazmin ettiği zarar bedelini zarardan sorumlu olan taşıyandan rücu etme yoluna gidecektir. Bu rücu sonucunda taşıyan sorumlu olduğu zararı yük ilgisinin sigortacısına ödeyecek ve ödediği kadar bedeli de deniz sigortası kapsamında kendisini, gemisini ve taşıdığı yükleri sigorta altına aldığı P&I kulübünden³⁴⁷ temin edecektir³⁴⁸.

Özetle, yüke zarar gelmesi halinde;

- i. Mal üzerinde sorumluluğu söz konusu olan satım sözleşmesi tarafı zararı sigortacısından tazmin edecek,
- ii. Malda meydana gelen zararı tazmin eden yük ilgilisi sigortacısı, zararın meydana gelmesinde sorumlu olan taşıyana rücu edecek,
- iii. Taşıyan, sorumlu olduğu zararı tazmin ettikten sonra, malvarlığında meydana gelen kaybı kendi sigortası olan P&I Kulübünden temin edecektir.

Bu durumda uluslararası ticarete konu eşya hem satım sözleşmesi gereğince hem de taşıma sözleşmesi gereğince ayrı ayrı sigortalanmaktadır. Bu iki sigortayı, çalışma kapsamında kalmak kaydıyla, ayrı ayrı ele alacağız.

³⁴⁶ KUBİLAY, Sigorta, s. 101.

³⁴⁷ Kulüp sigortaları, açılımı Protection and Indemnity (Koruma ve Tazminat) olan, denizcilik rizikolarını konu alan sigorta türleridir. Ayrıntılı bilgi için 2.3.2 Deniz Yoluyla Taşıma Sözleşmesi Yönünden Sigorta bölümündeki açıklamalara bakınız.

³⁴⁸ KULA DEĞİRMENCİ, s.238.

4.1.1 Uluslararası Satım Sözleşmesi Yönünden Sigorta

Uluslararası ticarete öncelikle taraflar aralarında bir satım sözleşmesi akdetmektedir. Bu sözleşme ile taraflar, hak ve yükümlülüklerini karşılıklı irade beyanı ile belirlemektedirler. Uluslararası ticaretin tüm dünyada yeknesaklaşması amacıyla, Uluslararası Ticaret Odası³⁴⁹ olarak 1920 yılında bir standartlaşma çalışmasına başlamıştır³⁵⁰. Bu çalışma neticesinde 1936 yılında Incoterms³⁵¹ adı altında³⁵² çalışmalarını yayınlamışlardır.

Incoterms'ün amacı uluslararası ticaret alanında uluslararası kurallar oluşturmaktır. Böylelikle ticaret alanında en yaygın kullanılan terimlerin değişik ülkelerde yapılan farklı yorumlanmasının oluşturacağı belirsizlikler ortadan kalkmış olacaktır³⁵³.

Taraflar aralarındaki satım sözleşmesine Incoterms'ü dercetmeleri halinde, tarafların satılan malların teslimine ilişkin hak ve yükümlülükleri, satıcının malları alıcının tasarrufuna bırakma ve hasarın geçişini Incoterms'de belirlendiği gibi kabul etmiş olacaktırlar³⁵⁴.

Ayrıca Incoterms'de belirlenen teslim türlerinden tarafların hangisini kullandığı, diğer sözleşmeleri de etkileyecektir. Örneğim satım sözleşmelerinde taraflarca teslim şeklini Incoterms'ce belirlenen CIF şeklinde belirlenir ise, satıcı malını deniz yolu haricindeki bir taşıma şekli kullanarak gönderemeyecektir³⁵⁵.

Satım sözleşmesi gereğince, taraflarca belirlenen sorumluluk geçişi zamanına göre taraflar, kendi sorumluluk alanları için satım konusu eşyayı sigortalayacaklardır.

Yük sigortası, yükün; kara, deniz, hava veya demir yoluyla bir yerden başka bir yere taşınması sırasında karşılaşılabileceği olası rizikolara karşı güvence altına alınmasını sağlayan sigorta türüdür.

³⁴⁹ International Commercial of Commerce (ICC).

³⁵⁰ KUBILAY, Sigorta, s. 27.

³⁵¹ Incoterms terimi, 'International Commercial Terms' ibaresinin ilk iki sözcüğünün ilk heceleri ve son sözcüğünün birleşmesinden oluşmaktadır.

³⁵² Çalışmanın resmi adı 'Ticari Terimlerin Yorumu İçin Uluslararası Kurallar'dır. (International Rules for the Interpretation of Trade Terms)

³⁵³ ÖZALP, s. 9; YILMAZ, Dış Ticaret, s. 26.

³⁵⁴ YILMAZ, Dış Ticaret, s. 27; ÖZALP, s. 7.

³⁵⁵ YILMAZ, Dış Ticaret, s. 27.

Deniz taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun hangi anda başlayıp hangi anda sonra erdiği, sigorta hukuku açısından bu noktada büyük önem arz etmektedir. Yükün yükletenden teslim alındığı andan başlayarak, gönderilene teslim edildiği ana kadar olan süreçte söz konusu olacak olan taşıyanın sorumluluğunun alanı; sigorta tazminatını ödemiş olan nakliye sigortacısının, kanuni halefiyet gereğince taşıyana rücu edip edemeyeceği noktasında belirleyici olacak olan noktadır³⁵⁶.

Kanuni halefiyet çerçevesinde sigortalının maruz kaldığı zararlar için geçerli bütün talep hakları, ödenmiş olan sigorta tazminatı sınırları içinde olmak kaydıyla, sigortalıdan sigortacıya geçecektir. Taşıtan ile taşıyan, akdettikleri navlun sözleşmesine, yükleme öncesi ve boşaltma sonrası meydana gelecek zararlar açısından sınırlayıcı bir hüküm koymuş iseler, bu sınırlama taşıyan tarafından rücu davasında sigorta şirketine karşı da ileri sürülebilecektir. Yüklemeden önce veya boşaltmadan sonraki safhalarda araya giren liman idaresi veya gümrük idaresine karşı ileri sürülebilecek talepler de sigortacıya intikal edecektir.

Sigorta ettirenin taşıtan olduğu emtia nakliyat sigortalarında³⁵⁷, sigorta ettiren taşıtanın taşıyana müracaat hakkının bulunmadığı hallerde sigorta şirketinin de rücu davası açma hakkı olmayacaktır³⁵⁸. Taşıyanın kısmen kusurlu olduğu hallerde

³⁵⁶ Bir malın bir yerden alınıp poliçede gösterilen varış yerine ulaşıncaya kadar, yolda veya gümrükte oluşacak zarar ve ziyanı teminat altına alan sigortalar *emtia nakliyat sigortalarıdır*. Başkasına ait malları taşıma taahhüdü altına giren bir kişinin bu malları emtia sigortası ile değil de taşıyıcının mali sorumluluk sigortası ile sigorta ettirmesi gerekir.

³⁵⁷ ÇEKER, s. 199.

³⁵⁸ Yargıtay 11. H.D. 04.03.1996 tarih ve 1996 / 414 E. 1996 / 1325 K. sayılı kararına göre; '*Davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat poliçesi ile sigortalı emtianın davalı tarafından taşınırken hasarlanması nedeniyle sigortalıya (140.239.254) lira tazminat ödendiğini ileri sürerek bu meblağın reeskont faizi ile davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.*

TTK'nın 781. maddesi hükmüne göre, taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği andan, gönderilene teslim edildiği ana kadar geçen süre içinde meydana gelen ziyan ve hasardan sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulması, ancak anılan maddede belirtilen kurtuluş beyyinesini ispatlamasıyla mümkündür. Davalı taşıyıcı her ne kadar, istif ve yüklemenin göndericiye ait olduğunu, hasarın kötü ambalaj ve istifleme hatasından kaynaklandığını, hatta istiflemeye nezaret görevinin yapılmadığını savunmuş ise de, gönderen hatalı yükleme konusunda yanlış ve talimat vermiş olsa bile taşıyıcının malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere her türlü tedbiri alması, hatalı yüklemeye karşı çıkması gerektiğinden basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunmaması nedeniyle sorumluluğu vardır. Taraflar arasındaki sevkiyet belgesinin 18. maddesinde de, taşıyıcının kamyon üzerindeki yükün bağlanmasından ve emniyetinden mesul olacağı yükleme ve boşaltma ile ilgili talimat verebileceği belirtilmiştir.

Öte yandan, yükleme ve istiflemenin, göndericiye ait olduğu ihtilafsız olup, akarlı maddeyi taşımak için seçilen varillerin mukavemetli ve standartlara uygun olduğu anlaşılmalı ise de, paletlerin üst üste koymaya uygun olmadığı, birbiri üzerinden koyarak serbest hareket edebilir şekilde istif edildiği, araç sarsıntularına karşı palet alt yüzeylerinin boyuna enine çitalarla takviye edilmediği ve bu nedenle hasarın doğduğu dosya kapsamı ve incelenen fotoğraflardan anlaşılması göre göndericinin de

tazminattan indirim yapılması söz konusu olmaz ve tazminat ödeme yükümlülüğü devam eder³⁵⁹.

Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları'nın konuya ilişkin maddesi şu şekildedir:

Madde 8-Sigorta, malların, donatan veya gemi kiracısı tarafından, nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa muvakkaten muhafaza olunmak üzere, teslim edildiği anda başlar. Sigortanın akidi malları, donatan veya gemi kiracısına rihtim idaresi veya benzeri bir müessese marifetiyle teslim ettiği takdirde, bunlar malların teslimü bakımından, donatanın veya gemi kiracısının mümessili sayılır. Bu maddedeki muvakkat muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza halleri kastedilmiştir.

İşbu sigortanın hükmü, malların tahmil, tahliye esnasında, buna mahsus olan liman merakibinde buldukları esnada da aynen mer'i kalacaktır.

Sigorta, malların teslim yerinde mürselünileyhine teslim edildiği anda ve eğer teslim keyfiyetine mani bir hal tahaddüs ederse, malların usulüne tevfikan depo edildiği veya satıldığı zaman ve her halükarda en geç tahliyeyi takip eden on beşinci günün hitamında sona erer.

olayda müterafik kusurlu olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim aynı emtianın devamı ve benzeri taşımalarındaki hasarlanmalar ve uyuşmazlıklarda da dairemizin 18.12.1995 tarih 8434-9297 sayılı kararında olduğu gibi aynı görüş benimsenmiştir.

Bu durumda mahkemece, gönderici ve taşıyıcının eşit kusurlu ve sorumlu olduklarının kabulü ile bu çerçevede değerlendirme yapılarak bir karar vermek gerekirken yazılı olduğu şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş bu nedenle davalı vekilinin karar düzeltme isteminin kabulü ile hükmün bozulması gerekmiştir.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

³⁵⁹ Yargıtay 11. H.D. 01.11.1999 tarih ve 1999 / 6608 E. 1999 / 8533 K. sayılı kararı taşıyanın sorumluluğunu şu nedenlerle kabul etmiştir: 'Davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalı yaş sebzenin davalıların malik ve sürücüsü bulunduğu kamyon ile Tarsus'tan İstanbul'a taşınması sırasında meydana gelen trafik kazasında hasara uğradığını ileri sürerek müvekkilince sigortalısına ödenen 633.645.000.- liranın 25.6.1997 tarihinden itibaren reeskont oranında faiziyle birlikte davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsilini talep ve dava etmiştir.

TTK.nun 781/1. maddesi hükmü gereğince, taşıyıcı eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçer süre zarfında uğradığı ziya ve hasardan sorumludur. Yargılama sırasında davalılar TTK.nun 781/2. maddesindeki sorumluluktan kurtulmasını gerektiren hallerin mevcudiyetini iddia ve ispat etmiş değildir. Kusur yönünden yaptırılan bilirkişi incelemesi sonunda, olayın meydana gelmesinde davalı sürücünün %75 oranında kusurlu olduğu tespit edilmiştir. Taşıyıcının olayın meydana gelmesinde kısmen kusurlu olması, tazminatın, kusur oranına göre tahsilni gerektirmez. taşıtana kusur izafesi mümkün olmadığı sürece, taşıyan, kısmen kusurlu olarak taşıma sırasında neden olduğu hasarın tamamından sorumludur. Hal böyleyken, mahkemece kusur oranı esas alınarak tazminata hükmedilmesi doğru olmadığından, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

Tahliye keyfiyeti, sigortanın akidi veya mürsil veyahut mürselünileyh tarafından makbul sebep olmaksızın geciktirilirse, sigorta gecikme olmasaydı tahliye ne gün bitecek idiyse onu takip eden on beşinci günün hitamında nihayet bulur.

Eğer nakliyat bir nakliyeciyi müesseseye tevdi edilmiş bulunursa -ki bu takdirde sigortanın akidi bu müessesenin ismini de bildirmekle mükelleftir- sigorta, mezkur müessesenin malları teselmüm ettiği anda başlar ve bunları teslim yerinde mürselünileyhe teslim ettiği anda, fakat en geç tahliyeyi takip eden otuz günün inkizasında (bu iki şıktan herhangi birinin diğerlerinden evvel tahakkuk etmesiyle) sona erer.

Madde metni her ne kadar eski dille yazılmışsa da, yükleme aşamasında taşıyanın sorumluluğu ile sigortacının sorumluluğunun her zaman aynı anda başlamayabileceği anlaşılabilir.

İlk fıkrada iki halden bahsedilmiştir. Birinci durumda yükün taşıyan tarafından bizzat teslim alınması hali düzenlenmiştir, burada taşıyanın da sigortacısının da sorumluluğu teslim anıyla birlikte başlamaktadır. İkinci durumda ise, yükün liman idaresi veya benzeri bir müessese marifetiyle teslim alınması durumudur, ki bu durumda da araya giren liman işletmesi yahut üçüncü kişinin yükün tesellümü bakımından taşıyanın mümessili olarak kabul edileceği belirtilmiştir. Bu durumda yükün liman idaresine teslimi ile sigortacının sorumluluğu başlayacaktır.

Yukarıda belirtilen ilgili genel şart maddesinin ikinci fıkrası, yükün gemiye yüklenmek üzere liman işletmesinin vasıtalarıyla taşındığı sırada dahi sigortanın aynen devam edeceğini düzenlemiştir.

Nakliyat sigortacısının halefiyetten tam olarak yararlanabilmesi için sorumlulukların başlama ve bitiş zamanlarının birebir örtüşmesi gerekmektedir.

Aksi takdirde;

- Sigortacının sorumluluğu daha önce başlar ve/veya daha sonra biter ise, örtüşmenin olmadığı yani taşıyanın sorumluluğunun olmadığı zamanlarda yükte meydana gelecek hasar veya zıyanın tazminini sigortacı sigorta sözleşmesi gereğince tazmin edecek ancak halefiyet gereğince rücu hakkını kullanamayacaktır.
- Sigortacının sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğundan sonra başlar ve/veya önce biter ise yük sahibi sigorta bakımından tam bir korumaya sahip olamayacak, bu

örtüşmeyen zamanlarda yükte meydana gelecek zarar veya zıyanın tazminini sigortacıdan talep edemeyecektir.

Bu nedenlerden ötürü emtia nakliyat sigortalarında, sigortacı ile taşıyanın sorumluluğunun başlama ve bitiş anlarının birbirleriyle örtüşmemesi istenen ve ihtiyaca uygun olan durumdur.

4.1.2 Deniz Yoluyla Taşıma Sözleşmesi Yönünden Sigorta (Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar)

Deniz sigortası, sigortalının ekonomik menfaati olan geminin, yükün ve navlunun maruz kalabileceği rizikoların güvence altına alan ve bunun karşılığında da güvence sağlayan sigortacıya bir prim ödemeyi taahhüt eden iki taraflı bir özel sigorta türüdür³⁶⁰.

Müşterek tehlikeden doğacak zarara katılma prensibine dayanan bir güvence kurumu olarak deniz sigortası, sigortaların en eskisidir³⁶¹. Deniz sigortasının konusu; gemi, navlun ve yüküdür. Deniz sigortalarındaki başlıca önemli rizikolar ise³⁶²; batma, gaiplik, karaya oturma, çatma, yangın ve patlamalardır.

Deniz sigortalarının yanında bunlardan farklı ancak yine denizcilik sahasında uygulanan, belirli deniz rizikolarını güvence altına alan ve Klüp Sigortası olarak adlandırılan sigorta türünün de bu kapsam içinde ele alınması gerekir. Bunlar donatanların tekne sigortası kapsamına girmeyen sorumluluk ve masraflarını güvence altına alan ve daha çok karşılıklı sigorta kuruluşlarıdır³⁶³.

‘P and I Clup’ olarak adlandırılan bu kuruluşların isimlerindeki P, Protection (koruma); I da Indemnity (tazminat) sözcüklerini ifade etmektedir.

Kulüp sigortası, menşei İngiliz sigorta hukukunda açık bir tanımla düzenlenmemekle birlikte, doktrinde ‘üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta

³⁶⁰ EROL, Sercan, Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde Risk Unsuru Olarak İnsan Faktörünün Değerlendirilmesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşleme Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2009, s. 32, KULA DEĞİRMENCİ, s. 232.

³⁶¹ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 408.

³⁶² İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 428.

³⁶³ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 449.

ilkeleri gereğince sigortaladığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü³⁶⁴, şeklinde tanımlanmaktadır.

Türkiye menşei bir P&I Kulübü bulunmadığından, Türk donatanlar yabancı kulüplere sigorta yaptırmaktadırlar³⁶⁵. Türkiye’de hemen hemen bütün P&I kulüplerin muhabirleri ve bu konuda brokerlik yapan yerli ve yabancı şirketler faaliyet göstermektedir. Söz konusu sigorta sözleşmeleri tamamen yabancı hukuka göre kurulmakta, bunlarla ilgili uyuşmazlıklar da yabancı ülke mahkemeleri veya tahkiminde çözülmektedir³⁶⁶. Bu sektörde, hukukumuza nazaran çok ciddi farklılıklar barındıran İngiliz hukuku egemendir³⁶⁷.

Kulüp sigortaları denizcilik rizikolarına karşı üye donatanları sigortalamaktadır³⁶⁸. Kulüp, taşınan yüke gelen zararlara, yükleme ve boşaltma işlemini gerçekleştiren liman işletmesi ile taşıyan arasındaki ilişkilerden doğan sorumluluklara, taşıyanın acentesi faaliyetlerine güvence veren bir sigortacı konumundadır. Üyelerin maruz kaldığı hukuki masraflar da güvence kapsamındadır³⁶⁹.

Kulüp sigortası, İngiltere dahil hiçbir ülkede kanunlarla düzenlenmemiştir³⁷⁰. Mevzuatımızdaki sigorta türlerine göre bir değerlendirme yapmak gerekir ise mali mesuliyet sigortası kapsamındaki kulüp sigortası; nitelik itibariyle bir deniz sigortası, zarar sigortası ve sorumluluk sigortasıdır. Buna ek olarak kulüp sigortası; özel, karşılıklı, değişik primli, isteğe bağlı ve kendi hesabına bir sigorta türüdür³⁷¹.

5 GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMADA TEMERRÜDÜ

Denizde yük taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) uyarınca; taşıyan, deniz yolu ile eşya taşımayı, taşıtan yani sözleşmenin karşı tarafı ise navlun yani taşıma ücretini ödemeyi üstlenir (TTK m. 1138). Bu durumda taşınan yükün teslim edilmesi taşıyan açısından bir yükümlülüktür. Taşıma konusu yükün teslim alınması ise

³⁶⁴ ANGANTÜRK LIGHT, Didem, Kulüp Sigortası, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2006, s. 23.

³⁶⁵ KULA DEĞİRMENCİ, s. 241.

³⁶⁶ ACAR, Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, Vedat Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 1.

³⁶⁷ KULA DEĞİRMENCİ, s. 238.

³⁶⁸ KULA DEĞİRMENCİ, s. 241.

³⁶⁹ KUBİLAY, Sigorta, s. 107.

³⁷⁰ ACAR, s. 14.

³⁷¹ ANGANTÜRK LIGHT, s. 77.

gönderilen açısından ise bir haktır³⁷²; kıymetli evrak olan konişmento ona bu hakkı vermektedir³⁷³. Konişmento düzenlenmeyen hallerde ise gönderilene navlun sözleşmesine dayanılarak bu hak tanınmaktadır; navlun sözleşmesi Türk Borçlar Kanunu'nun madde 129 hükmü anlamında üçüncü kişi yararına bir sözleşme sayılmaktadır³⁷⁴.

Türk Borçlar Kanunu'nun madde 129 hükmünde üçüncü şahsın, yararına kurulan sözleşmeden borçluya karşı doğrudan bir alacak (talep) hakkı elde edip etmeyeceğine göre ikili bir ayırım yapılmıştır³⁷⁵: Üçüncü kişi yararına eksik sözleşme ve üçüncü kişi yararına tam sözleşme³⁷⁶. Buna göre, üçüncü kişi yararına sözleşmede, üçüncü kişi borçludan ifayı talep hakkına sahip olabilir veya olmayabilir³⁷⁷. Üçüncü kişinin ifayı bizzat isteyemediği, ona ifada bulunulmasını sadece alacaklının isteyebildiği sözleşmelere 'üçüncü kişi yararına eksik sözleşme'; ifayı üçüncü kişinin borçludan bizzat isteyebildiği sözleşmelere ise 'üçüncü kişi yararına tam sözleşme' denir³⁷⁸. Navlun sözleşmelerinde, gönderilen bizzat taşıyandan yükün teslimini talep edebilmektedir. Bu durumda navlun sözleşmeleri Türk Borçlar Kanunu madde 129/2 hükmünde yer alan üçüncü kişi yararına tam sözleşmedir³⁷⁹.

Üçüncü kişi yararına tam sözleşmede, sözleşmenin yapılmasıyla birlikte üçüncü kişi bir alacak hakkı kazanmaktadır³⁸⁰. Buradaki alacak hakkı üçüncü kişiye 'ifa alacaklısı' veya 'edim alacaklısı' sıfatı kazandırmaktadır³⁸¹. Burada üçüncü kişi taraf olmadığı bir sözleşmeden dolayı alacak hakkı kazanmaktadır. Üçüncü kişinin bu hakkı alacaklı ve borçlu arasındaki sözleşmeye dayalı, doğrudan kazanılmış ve geri alınabilir bir haktır³⁸².

³⁷² Bu hak, eğer taraflar arasında konişmento düzenlenmiş ise buna, konişmento düzenlenmemiş ise üçüncü kişi lehine bir sözleşme olarak navlun sözleşmesine dayanak bir haktır.

³⁷³ ÇAĞA / KENDER, II, s. 5.

³⁷⁴ ÇAĞA / KENDER, II, s. 5.

³⁷⁵ AKYOL, Şener, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 21.

³⁷⁶ Akyol, bu ayrımı 'tam üçüncü şahıs yararına sözleşme' ve 'basit üçüncü şahıs yararına sözleşme' olarak nitelendirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. AKYOL, s. 21.

³⁷⁷ OĞUZMAN / ÖZ, s. 430.

³⁷⁸ OĞUZMAN / ÖZ, s. 430; AKYOL, s. 21.

³⁷⁹ ÇAĞA / KENDER, II, s. 5.

³⁸⁰ Üçüncü kişinin alacak hakkını aslen veya devren değil, tesisen kazandığı söylenebilir. Bu duruma kurucu halefiyet de denilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. OĞUZMAN / ÖZ, s. 443; AKYOL, s. 111.

³⁸¹ AKYOL, s. 173-174.

³⁸² AKYOL, s. 177.

Navlun sözleşmesi gereğince taşınan yükün teslimi, yükü alacak olan şahsın da rıza ve iştirakini gerektiren iki taraflı hukuki bir işlem olduğuna göre; bunun yapılamaması halinde *alacaklının temerrüdü* durumu ortaya çıkacaktır³⁸³.

Gönderilenin yükü teslim almaması halini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü de Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan 'alacaklının temerrüdü' hükümlerine atıf yaparak gönderilenin yükün teslimi ilişkisinde alacaklı konumunda olduğunu ve oluşan durumun alacaklının temerrüdü olduğunu doğrulamaktadır.

Gönderilenin yükü teslim almaması yani alacaklının temerrüdü durumuyla ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu ikili bir ayrıma gitmiştir³⁸⁴:

- i. Gönderilen yükü teslim alacağını bildirmiş ancak tesellümde gecikmiş, yani charter sözleşmesi ise bekleme süresi, kırkambar sözleşmesi ise derhal teslim almamıştır. Bu takdirde taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra, yükü umumi bir ambara veya diğer emniyetli bir yere tevdi edebilecektir – fakat buna mecbur değildir (TTK m. 1174/1).
- ii. Gönderilen yükü teslim almayacağını bildirmiş veya Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1168 hükmü uyarınca yapılan bildirim karşılığında sükut etmiş yahut bulunamamıştır. Bu takdirde kaptan yükü umumi bir ambara veya diğer emniyetli bir yere tevdi etmeye (yalnızca yetkili değil) mecburdur ve beraberinde gönderilen ile birlikte taşıtanı da durumdan haberdar edecektir (TTK m. 1174/2).

Navlun sözleşmelerinin, charter sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri olmak üzere iki türü vardır. Uygulamada çoğunlukla kırkambar sözleşmeleri kullanılmasına rağmen, Türk Ticaret Kanunu hükümleri charter sözleşmelerini esas alarak düzenlenmiştir.

Konuyu charter sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri açısından ayrı ayrı değerlendirmek yerinde olacaktır.

³⁸³ İZVEREN, s. 136; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210; ÇAĞA, II, s. 54; ÜLGENER, Charter, s. 263; SEVEN, s. 77.

³⁸⁴ ÇAĞA / KENDER, II, s. 62.

5.1 Çarter Sözleşmeleri Açısından

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü; gönderilenin, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyanın, gönderilene haber verdikten sonra, Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 ilâ 109 hükümlerinde öngörülen hakları kullanabileceğini düzenlemiştir.

Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 ilâ 109 hükümlerinde 'Bir Şeyin Teslimine İlişkin Edimlerde Alacaklının Temerrüdü' hallerini düzenlemektedir. Alacaklının temerrüdü halinde borçlunun tevdi hakkını düzenleyen Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 hükmü:

'Alacaklının temerrüde düşmesi durumunda borçlu, hasar ve giderleri alacaklıya ait olmak üzere, teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulabilir.

Tevdi yerini, ifa yerindeki hâkim belirler. Bununla birlikte ticari mallar, hâkim kararı olmadan da bir ardiyeye tevdi edilebilir.' demektedir.

Deniz taşımacılığına konu olan yükler çoğunlukla ticari mallardır. Bu nedenle Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 hükmünün ikinci fıkrası burada uygulama bulacaktır. Bu durumda ifaya hazır olan borçlu karşısında mütemerrit alacaklının durumu söz konusu olduğuna göre Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü, alacaklının temerrüdüne ilişkin Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 hükmü genel kuralının deniz ticaretine ilişkin özel bir uygulama biçimidir³⁸⁵.

Sonuç olarak, liman işletmesi maddede düzenlenen yükün tevdi edildiği birim olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada taşıyan, tevdi eden, yükün tevdi edildiği kişi tevdi edilen, gönderilen veya üçüncü şahıs ise tevdiden yararlandır³⁸⁶.

Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya hazırlık bildirimini üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez yahut bulunamazsa taşıyan, Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 hükmü gereğince taşıdığı yükü limana tevdi edebilir. Böyle bir durumda taşıyan durumu taşıtana bildirmek zorundadır. Kaldı ki, borçlunun yükün tevdi edildiğini alacaklıya haber vermesi dürüstlük kuralı icabıdır (TMK m. 2).

³⁸⁵ İZVEREN, s. 137; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210.

³⁸⁶ KUBİLAY, s. 174.

Burada önemli olan nokta tevdi ile birlikte taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi ve sorumluluğun taşıyan veya gönderilene geçmesi noktasıdır³⁸⁷. Tevdi, deniz ticaret hukuku anlamında bir teslim değildir³⁸⁸. Fakat Kanun tevdi müsaade etmekle taşıyanın durumunu kolaylaştırmak istemiştir³⁸⁹. Gönderilen yükü teslim almaktan kaçınır veya süresinde teslim almazsa yükün tevdi edilmesi ile taşıyanın sorumluluğu sona erecek, yükün risk ve hasarı taşıyan veya gönderilene geçecektir³⁹⁰. Yükün tevdi edilmesi neticesinde taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi, yükün tevdi edildiği yani liman işletmesine teslim edildiği anda vuku bulacaktır³⁹¹.

Yükün tevdi edilmesi ile ambarda meydana gelecek hasar ve ziyalar konusunda taşıyanın sorumluluğu sona erecektir³⁹². Zira tevdi durumunda antrepo işleticisi taşıyanın yardımcı şahsı olamayacaktır³⁹³. Taşıyan yalnızca tevdi edilen yeri seçmedeki kusurundan sorumludur³⁹⁴. Söz gelimi, yaş meyvenin frigofirik (ısı kontrol) tesisatı olmayan bir ambara tevdi edilmesi durumunda taşıyan yüke gelen hasar ve ziyadan sorumlu olacaktır³⁹⁵. Bir başka örnek olarak, taşıyan, demir yükü için açık bir saha tedarik etmiş ise, hava şartlarından ve özellikle yağmurdan dolayı bu yükün paslanması kaçınılmaz olacaktır ki bu durumda da oluşan zarardan taşıyan sorumlu olacaktır³⁹⁶.

Tevdi kural olarak borçluya tanınan bir hak olmakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmünde yükümlülük niteliğindedir.

Taşıyan yükü boşalttıktan sonra, gönderilen gelip yükü alıncaya kadar taşıyan yükü bir antrepoya ve liman işletmesinin antreposuna tevdi edebilmektedir. Böyle bir durumda liman işletmesi yükü antrepopu olarak teslim almaktadır. Yükü tevdi alan liman işletmesi taşıyana o yükün alındığına dair bir belge vermektedir. Aynı zamanda liman işletmesinin tevdi aldığı yükü antreposuna koyduğu takdirde taşıyana vereceği

³⁸⁷ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64 ; KENDER / ÇETİNGİL, s. 125; TEKİL, 2001, s. 305; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210.

³⁸⁸ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64; OKAY , s.134; SEVEN, s. 79-80.

³⁸⁹ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64.

³⁹⁰ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64 ; KENDER / ÇETİNGİL, s. 125; TEKİL, 2001, s. 305; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210.

³⁹¹ PAYNE / IVAMY, s. 168;

³⁹² ÇAĞA / KENDER, II, s. 64 ; KENDER / ÇETİNGİL, s. 125; TEKİL, 2001, s. 305; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210.

³⁹³ KENDER / ÇETİNGİL, s. 125; ÜLGNER, s. 264; SEVEN, s. 80; AKINCI, s. 163.

³⁹⁴ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 211; ÜLGNER, Çarter, s. 264; SEVEN, s. 80; AKINCI, s. 163.

³⁹⁵ ÇAĞA / KENDER, II, s. 64; KENDER / ÇETİNGİL, s. 125; SEVEN, s. 80.

³⁹⁶ ÜLGNER, Çarter, s. 264.

depo giriş fişi de yükün ne zaman taşıyandan teslim alındığı konusunda delil niteliğindedir.

1615 Sayılı (Mülga) Gümrük Kanunu zamanında antrepo işletmeciliğini gümrük idareleri yapmaktaydı. Gümrük idareleri yüke zilyet olması nedeniyle teslim aşamasında da yetkili ve görevliydi. Yük, taşıyandan, aynı zamanda antrepo işletmecisi olan Gümrük İdaresi tarafından teslim alınır ve gönderilene teslim edilirdi. Limana tahliye edilen bir yükün liman sahası içerisinde hasara uğraması halinde bu hasardan liman işletmesi ve gümrük idaresi birlikte sorumlu idi. Yük sahibi ister liman işletmesine ister gümrük idaresine (Maliye ve Gümrük Bakanlığı'na) zararın tazmini için dava açabiliyordu³⁹⁷.

Avrupa Birliği – Türkiye Ortaklık Konseyinin 6 Mart 1995 tarihli toplantısında kabul edilen 1/95 sayılı, Ortak Konseyi Kararı (Gümrük Birliği Kararı) ile Türkiye ile Avrupa Birliği arasında gümrük birliği tesis edilmiştir³⁹⁸. 05.02.2000 tarihinde yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanunu, gümrük işlemlerini basitleştirmek ve gümrük mevzuatını Avrupa Birliği gümrük mevzuatı ile uyumlu hale getirmek amacıyla gümrük işlemlerinde kullanılan belge sayısını azaltma ve bir kısım belgeleri kaldırma yoluna gitmiştir. 4458 Sayılı Gümrük Kanun ile yapılan bu değişiklikler ile birlikte gümrük idaresinin yüke fiilen zilyet olması artık sona ermiştir. Eski kanun

³⁹⁷ T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 1999 / 3778 E. 1999 / 8693 K. 04.11.1999 'Mahkemece, iddia savunma, dosyadaki kanıtlar ve bilirkişi raporuna göre, davacıya sigorta ettirilen yükün davalı C.. Nakliyat Ltd. Şirketince taşınarak sağlam olarak Gümrük Antrepasına teslim edildiği, gönderilen yükü gümrükten çekebilmesi için gerekli ordinoyu verdiği, taşımanın bitmesinden sonra antrepoda çıkan yangında malın hasarlanmasında taşıyıcı firmanın sorumluluğunun bulunmadığı, davalı Bakanlığın, eşyanın konulduğu gümrük ambarını, yük ilgilileriyle BK.nun 463 ve devamı maddeleri çerçevesinde yapacağı saklama veya ardiye sözleşmeleri uyarınca ve ücret mukabilinde emtia saklanmak amacıyla değil, Gümrük Kanunu uyarınca yurda girişi yapılacak malların Gümrükten çekilmesine kadar geçecek süre içinde devletin gözetimi altında bulundurmamak amacıyla işlettiği, Gümrük Sundurmaları ve antrepoların Gümrük Kanunu 51 ve 100. Maddeleri gereğince devletin gözetimi altında ve kanunda düzenlenen rejim altında hizmet veren yerlerden olduğu bu nedenle gümrük sundurması ve antrepolarında bulunan malların hasarlanması olayında idarenin hizmet kusurundan kaynaklanan sorumluluğunun doğabileceği ve davanın idari yargıda görülmesi gerektiği sonucuna varılarda davalı C.. Nakliyat Ltd. hakkındaki davanın reddine, davalı Bakanlık hakkındaki davanın görev yönünden reddine karar verilmiştir.

1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 109. Maddesine göre, gümrük deposuna konulan mallar Gümrük İdaresi'nin sorumluluğunda olup, eşya sahibi ile gümrük idaresi arasında yasadan kaynaklanan zorunlu bir ardiyecilik ilişkisi doğmuştur.

Dava konusu olayın Gümrük İdaresi'nin yürüttüğü kamu hizmeti ile doğrudan ilgisi yoktur. Ardiyecilik sözleşmesinden kaynaklanan davalar adli yargının görev alanına girmektedir. Mahkemece bu husus gözetilmeden yazılı şekilde görevsizlik kararı verilmesi doğru görülmemiştir.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

³⁹⁸ Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Genel Gerekçesi (<http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0602.pdf>)

zamanında gümrük idaresi yüke fiilen zilyet konumunda idi. Liman işletmeleri ise niyabeten yani gümrük idaresinin yardımcı şahsı niteliğinde çalışmakta idi. Ancak yürürlükte bulunan Gümrük Kanunu ile gümrük idareleri artık; saklama ve koruma amaçlı temas eden bir kurum olmaktan çıkmış, yalnızca doküman üzerinde risk analizi yapan, yüke mümkün olduğu kadar az temas eden, gerektiğinde incelemek ve denetlemek amaçlı temas eden bir kurum haline gelmiştir. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nun madde 153 hükmü gümrük idarelerinin gözetimini düzenleme konusu yapmıştır.

'Madde 153 – 1. Serbest bölgelerin sınırları ile giriş ve çıkış noktaları gümrük idarelerinin gözetimine tabidir.

2. Bir serbest bölgeye giriş veya çıkış yapan kişiler ve nakil araçları gümrük idaresi tarafından kontrol edilir.

3. Gümrük idareleri, serbest bölgeye giren, burada kalan veya çıkan eşyayı muayene edebilirler. Muayenenin yapılmasını sağlamak üzere eşyaya giriş veya çıkışlarda eşlik etmesi gereken taşıma belgesinin bir nüshasının gümrük idaresine verilmesi veya tetkike hazır tutulması gerekir. Muayene gerektiği takdirde, eşya gümrük idarelerine sunulur.'

Gümrük Kanunu'nun gümrük idarelerinin yük üzerindeki zilyetliğini kaldırması sonucu yük üzerindeki sorumluluğun kamusal yönü de ortadan kalkmıştır. Bu değişikliğin neticesinde liman sahası içerisinde yüke gelecek olası bir zarardan gümrük idaresinin sorumluluğu da son bulmuştur, yalnızca liman işletmesi açısından özel hukuk anlamında sorumluluk baki kalmıştır.

Sonuç olarak; alacaklının temerrüdü hallerinin oluşması durumunda taşıyan yükü liman işletmesine tevdi edebilmektedir. Gümrük idaresi, liman işletmesine gümrüklü alanda yükleme, tahliye ve saklama işlemi yetkisini veren bir gözetmen konumundadır. Liman işletmesi kendi nam ve hesabına çalışmaktadır. Limana tevdi edilen yük gümrük idaresinin gözetimi altında ancak liman işletmesinin zilyetliğindedir. 1615 Sayılı Gümrük Kanunu'nun uygulamasında liman işletmesi gümrük idaresinin yardımcı şahsı niteliğinde olduğu için liman işletmesine tevdi edilen yüke bir hasar gelmesi halinde gümrük idaresi de bu hasardan sorumlu olmakta idi.

Çarter sözleşmelerinde alacaklının temerrüdü halinin söz konusu olması halinde Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan düzenleme, genel hükümlere atıf yapmakta

ve genel hükümler çerçevesinde taşıma konusu yük liman işletmesine tevdi edilmektedir.

Deniz yoluyla yapılan taşımacılığın uluslararası boyutu ve kendine özgü özellikleri gereği denizcilikte seri olmak hayati önemdedir³⁹⁹. Taşımayı yapan geminin duracağı limanda fazladan bir gün beklemesi, gemiyi işleten taşıyanı yüklü zarara uğratacaktır. Bunun dışında boşaltma yapan bir geminin limanda hesapta olmayacak şekilde fazladan kalması, taşıyana doğuracak liman işgaliye masraflarının yanı sıra, liman işletmesinin bütün operasyon işlemlerini de sekteye uğratacaktır. Daha da önemlisi uzun süreli bir bekleme taşıyanın bir sonraki seferi⁴⁰⁰ açısından ticari kayba neden olacaktır⁴⁰¹. Bu nedenle tevdi müessesesi deniz taşımacılığı açısından bir çözüm niteliğindedir. Taşınan yükün gönderilen tarafından teslim alınmaması halinde taşıyan yükü beklemeyecek, tevdi işlemlerini tamamlayıp seferine devam edecektir.

Çarter sözleşmeleri ile gemimin tamamının veya belirli bir yerinin tahsisi söz konusu olduğu için çarter sözleşmesine konu yük genellikle dökme yük olmakla birlikte gerek hacim olarak gerek paha anlamında büyük yüklerdir⁴⁰². Her ne kadar Türk Ticaret Kanunu hükmü ile atıf yaptığı Türk Borçlar Kanunu hükmü taşıyana tevdi hakkını tanımakta ise de, çarter sözleşmeleri uygulamasında, gönderilenin yükü teslimden kaçınması ve taşıyanın yükü limana tevdi ederek seferine devam etmesi sık yaşanan hadiseler değildir.

Burada son olarak üzerinde durmak istediğimiz konu 'teslimi zorunlu makam veya üçüncü kişi' kavramıdır. Çalışma konumuzun çıkış noktası olan Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmü şu şekilde düzenlenmiştir:

'(1) Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.'

³⁹⁹ SÖZER, s. 524.

⁴⁰⁰ T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2002 / 12510 E. 2003 / 4689 K. 12.05.2003 'Davacı vekili..., geminin tahliye limanında bekletilmesinden dolayı liman işgaliye ücreti ödendiğini, davalı tarafından ödenmeyen demuraj, işgaliye ücreti ve müteakib sefer gecikme cezası toplamı 5.548.USD'nin tahsili amacıyla başlatılan icra takibine davalının itiraz ettiğini ileri sürerek, itirazın iptaline, % 40 icra inkar tazminatının tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

⁴⁰¹ EDKINS, Malcolm / DUNKLEY, Ray, Laytime and Demurrage in The Oil Industry, Lloyd's Practical Shipping Guides, London, 1998, s. 7.

⁴⁰² SEVEN, s. 58.

(2) Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.

(3) Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan;

a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya

b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da

c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana,

kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.

(4) Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.

(5) Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir.'

Kanun, denizyoluyla taşınan yükün taşıyan tarafından kendilerine teslimi zorunlu makam veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar, taşıyanın yük üzerindeki hakimiyetinin devam edeceğini düzenlemiştir. Kanun'da 'teslimi zorunlu makam veya üçüncü kişilerin' kim olduğuna dair herhangi bir açıklama yoktur. Peki denizyoluyla taşınan yükün gönderilene teslimi aşamasında taşıyanın yükü teslimi zorunlu olduğu herhangi bir makam veya üçüncü kişi var mıdır?

Yukarıda açıkladığımız üzere; gönderilen, yükü teslim almayacağını bildirmiş veya Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1168 hükmü uyarınca yapılan bildirim karşı sükut etmiş yahut bulunamamış ise kaptan, yükü umumi bir ambara veya diğer emniyetli bir yere tevdi etmek zorundadır (TTK m. 1174/2). Tevdi kural olarak

borçluya tanınan bir hak olmakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmünde yükümlülük niteliğindedir.

Denizyoluyla taşınan yükün gönderilene teslimi aşamasında taşıyanın yükü teslimi zorunlu olduğu tek hal Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmü gereğince tevdi durumudur. Tevdi hakkının düzenlendiği Türk Borçlar Kanunu'nun madde 107 hükmü, alacaklının teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulacağını düzenlemektedir. Aynı şekilde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun 1178 hükmü gereğince de yük, teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılacak yani taşıyanın yük üzerindeki sorumluluğu, yükün teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslimi ile sona erecektir. İki düzenleme de birbiriyle uyum halindedir.

Sonuç olarak, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmünde geçen 'teslimi zorunlu makam veya kişi' söylemi Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmünün uygulanması halinde taşıyanın yükü tevdi etmek zorunda olduğu tevdi makamını ifade etmektedir. O halde, yükün Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmü gereğince liman işletmesinin antreposuna tevdi edilmesi halinde, liman işletmesi 'teslimi zorunlu makam veya üçüncü kişi' olarak karşımıza çıkmaktadır.

5.2 Kırkambar Sözleşmeleri Açısından

Boşaltmanın hiç veya süresinde yapılmamasına dair Türk Ticaret Kanunu madde 1174 hükmü kırkambar sözleşmelerinde de uygulanır.

Gönderilen eşyayı teslim almaya hazır olduğunu bildirmiş olmasına rağmen gecikmeden (TTK m. 1176) eşyayı teslim almamışsa taşıyan eşyayı bir antrepoya veya emniyetli bir yere tevdi edebilir, tevdi işlemi yapılmadan önce (TTK m. 1174) ve yapıldıktan sonra durumu yerel adete göre ilan ettirmek suretiyle gönderilene bildirir⁴⁰³. Bildirime rağmen eşyayı süresinde almayan gönderilen alacaklı temerrüdüne düşmüş sayılır⁴⁰⁴.

⁴⁰³ CUMALIOĞLU, s. 198.

⁴⁰⁴ ÇAĞA / KENDER, s. 62 ; CUMALIOĞLU, s. 198.

Düzenli hat taşımacılığında⁴⁰⁵, sözleşmelere çoğunlukla taşıyana gemi varma limanına gelir gelmez yükü boşaltarak ambarlama yetkisi tanıyan özel koşullar (wharf clause) konulmaktadır⁴⁰⁶. Bu durumda teslim ya da tevdi için geminin beklemediği, teslimin acente tarafından yük teslim belgesi verilmesini takiben yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda, hükmün uygulama alanı pek görülmemektedir⁴⁰⁷.

6 GÜMRÜKLÜ MALLAR AÇISINDAN DEĞERLENDİRME

Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış gümrük kapılarından yapılır (GK m. 33). Türkiye gümrük bölgesine giren ve çıkan taşıtlar gümrük gözetimine tabidir (GK m. 34/1). Taşıtlar gibi Türkiye gümrük bölgesine giren yükler de gümrük gözetimine tabidir. Gümrük gözetimi, gümrük yükümlülüğünü (GK m. 2/8-b) ifade etmektedir. Gümrüklü mal deyimi, gümrük kontrolüne ve gümrük vergilerine tabi mal anlamına gelmektedir.

Ülke dışından gelen ve gümrük işlemlerine tabi yükün varma limanında boşaltılması aşamasından sonra, gönderilene teslimi aşamasında, gümrük idaresi ile ona izafeten ve ona karşı sorumlu olan antrepo işletmeleri devreye girmektedir.

Yükün gemiden boşaltılması dahil olmak üzere liman işletmesi içerisindeki her türlü işlem gümrük idaresinin izni ve gözetimi altında gerçekleştirilir (GK m. 45).

Tüm bu işleyiş göstermektedir ki, ithal veya ihraç edilen bir eşya, Türkiye gümrük sahasına giriş veya çıkışı sırasında birçok prosedüre tabidir⁴⁰⁸. Bu işleyişteki aksamalar veya süresi içerisinde bir takım işlemlerin tamamlanmaması eşyanın tasfiye prosedürüne tabi tutulmasına neden olmaktadır⁴⁰⁹. Bu konu ikinci bölümde ayrıntı olarak açıklanacaktır.

Türkiye gümrük sahasına gelen ve burada taşıma aracından boşaltılan eşyanın gümrükte kalma süresi sınırsız değildir⁴¹⁰. Bu eşyalar için belirli süreler içinde

⁴⁰⁵ CUMALIOĞLU, s. 11.

⁴⁰⁶ ÇAĞA; II, s. 63-64; İZVEREN / FRANKO, ÇALIK, s. 211; ÇAĞA / KENDER, II, s. 63.

⁴⁰⁷ CUMALIOĞLU, s. 199.

⁴⁰⁸ KARAMAN COŞGUN, Özlem, Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Sorumluluk, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 1 – 2, İstanbul, s. 2.

⁴⁰⁹ KARAMAN COŞGUN, s. 2.

⁴¹⁰ KARAMAN COŞGUN, s. 3.

gümrükçe onaylanmış bir işlem ya da kullanım belirlenmesi gerekmektedir. Bu belirleme verilecek olan gümrük beyanı ile yapılacaktır. Süreler özet beyanın verildiği tarihten itibaren işlemeye başlayacak olup, deniz yolu ile gelen eşyalar bakımından bu süre 45 gündür (GK m. 46). Gümrük işlemleri tamamlanarak gümrük antrepo rejimine tabi tutulmuş olan bir eşya süresiz olarak bu rejim altında antrepoda kalabilecektir.

Gümrük antrepoları, gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan yerlerdir (GK m. 93/2). İthal mallar, gümrük işlemlerinin tamamlanması için gümrük antrepolarına teslim edilecektir⁴¹¹. Gümrük işlemlerinin tamamlandıktan sonra ilgililer yükü bu antrepolardan teslim alabilmektedir⁴¹².

Gümrük antrepoları gümrük idarelerinin yanı sıra, kamu kuruluşları, belediyeler, gerçek ve tüzel kişiler tarafından da işletilebilmektedir⁴¹³. Ülkemizde çoğunlukla bu antrepolar liman içerisinde liman işletmesi tarafından işletilmektedir. Bu nedenle, bu konu ile ilgili açıklamalar antrepoyu liman işletmesinin işlettiği durum baz alınarak yapılacaktır.

Sonuç olarak gümrüklü malların tesliminde üç yol izlenebilir⁴¹⁴.

Tahliye edilen yük;

- i. Liman tesisinin antrepo veya geçici depolarına alınır.
- ii. Yükün durumuna göre vagon, deniz veya kara vasıtasına alınır.
- iii. Yük sahibi doğrudan yükünü almak istediğinde, sahibi tarafından alınır.

İlk durumdaki yüklerde, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun madde 58 hükmü uyarınca, gümrük işlemlerinin uygulanması sırasında bekletilmek üzere gümrüklü yükler belirli ardiyelere alınacaktır⁴¹⁵. İkinci durum genelde multimodel taşımacılıkta söz konusu olmaktadır. Üçüncü olarak belirtilen yol ise, supalan denilen ve gümrüklü eşyanın ambarlama yerine konulmaksızın eşya sahibine teslim edildiği teslim biçiminin söz konusu olması halinde, gümrük idaresi tarafından teslimine onay verilen eşyaların gerekli formalitelerin yerine getirilmesi şartı ile, gemiden boşaltıldığı anda

⁴¹¹ KARAMAN COŞGUN, s.9.

⁴¹² AKINCI, s. 165.

⁴¹³ KARAMAN COŞGUN, s.9.

⁴¹⁴ DUMAN, s. 7.

⁴¹⁵ Gümrük rejimi beyanına kadar eşyanın muhafaza edildiği yer ve ardiyeye 'sundurma' denilmektedir.

yük sahibine teslim edildiği yoldur⁴¹⁶. Bu teslim biçiminde, yük gümrük idaresince kabul edilmiş ‘Supalan İstek Kağıdı’, gümrük makbuzu ve taşıyanın acentesinin yük teslim belgesi karşılığında gönderilenin deniz veya kara vasıtalarına boşaltmayı takiben gönderilene teslim edilir⁴¹⁷.

Yüklerin gemiden boşaltılması, sundurmaya, vagon, deniz veya kara taşıma aracına alınması veya doğrudan sahibine teslim edilmesi liman işletmesi tarafından gümrük idaresi gözetimi altında gerçekleşir⁴¹⁸.

Gümrüğe tabi malların gönderilene teslimi aşamasında gümrükleme sürecisini kısaca sıralamak gerekirse, sırasıyla şu aşamalar gerçekleşmektedir⁴¹⁹:

- i. Gümrüğe gelen yükün ilgili gümrük idaresine indirilmesi yapılır (Antrepo veya Supalan).
- ii. Gümrüğe gelen yükün beyanı ve gümrük beyannamesi düzenlenir.
- iii. Tescil işlemi yapılır (Vesaik – Gümrük Beyannamesi).
- iv. Muayene yapılır (Fiziki Muayene – Belge Muayene).
- v. Gümrüğe gelen yükün gümrük vergi hesaplanması yapılır (Bilgisayar sistemi vergilerin hesaplanmasını otomatik yapar).
- vi. Vezneye veya yetki verilen bankaya vergilerin ödemesi yapılır (Gümrük Vergisi – KDV – ÖTV – Anti Damping).
- vii. Eşyanın gümrük idaresi izni ve gözetiminde gönderilene teslimi yapılır.

6.1 Gümrük İdaresi ile Antrepo İşleticisi Arasındaki İlişki

Gümrük idaresince ardiyeye alınan yüklerle ilgili olarak uygulamada karşımıza çıkan önemli bir sorun; eşyanın antrepoda iken uğrayacağı zararlar için gönderilene karşı kimin sorumlu olacağıdır. İşletmeler ile eşya sahipleri arasındaki ardiyecilik faaliyetiyle ilgili uyuşmazlıklarda, genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. Gümrük işlemlerinin uygulanması gönderilene düşen bir yükümlülüktür⁴²⁰. Ancak eşyayı antrepoya koyan gönderilen değildir; kaldı ki bu aşamada eşya, gönderilenin elinde

⁴¹⁶ TEKİL, s. 304.

⁴¹⁷ ÇAĞA, II, s. 180 ; TEKİL, s. 304.

⁴¹⁸ DUMAN, s. 8.

⁴¹⁹ GÜRSOY, Yaser, Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi, Ekin Yayınevi, Bursa, 2015, s. 209.

⁴²⁰ SEVEN, s. 76; AKINCI, s. 165.

bile değildir⁴²¹. Burada kanunun emri sebebiyle liman idaresi ve gümrük idaresi tarafından eşya antrepoya alınmaktadır⁴²². Hal gereği işletme ile yük sahibi arasında akdi bir ilişki söz konusu olamaz, buradaki ilişki kanundan doğan ve kanunun tesis ettiği bir hukuki ilişkidir.

Eşyanın antrepo rejimi altında kalış süresi sınırsızdır (GK m. 101/1). Gümrük rejimi beyanı yapıldıktan sonra eşya, gümrük işlemlerinin ifası için antrepoya alınmaktadır. Gümrük Kanunu'nun madde 94 hükmüne göre: Gümrük antreposu, genel antrepo veya özel antrepo olabilir. Genel Antrepolar, eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen; özel antrepolar, yalnız antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla kurulan gümrük antrepolarıdır.

Antrepo ve geçici depolara, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'ndan izin almak şartıyla eşya konulabilir. Bu yerler daimi olarak gümrük idarelerinin gözetimi altında çalışırlar. Antrepo işleticisi, eşyanın gümrük antreposunda bulunduğu süre içerisinde eşyanın gümrük gözetimi altında bulunmasını sağlamaktan sorumludur. Antrepo işleticisi, antrepoya ilgili tüm kayıt ve işlemleri her zaman gümrüğün denetlenmesine hazır halde bulundurmaya zorundadır (GK m. 96 ve 99).

Antrepoda eşya değiştirilmesi halinde, antrepo işleticileri ve/veya kullanıcıları, antrepolarına alınan eşyanın girerken gümrük idaresince tespit edilen miktarı üzerinden ve eğer tespit yapılmamışsa belgelerinde yazılı miktarları üzerinden, gümrük idaresine karşı mali bakımdan sorumludur (GK m. 106).

6.2 Taşıyan ile Liman İşletmesi Arasındaki İlişki

Gemi ve yük ile ilgililer için liman işletmesi tesislerini kullanma mecburiyeti yoktur⁴²³. Fakat tesislerden yararlanmak istendiği takdirde bu ancak liman işletmesine başvurmakla mümkün olabilmektedir. Her kim liman işletmesine başvurur ise, isteğinin kabulü üzerine liman işletmesi ile arasında bir sözleşme meydana gelmektedir. Taşıyan ile liman işletmesi arasında kurulan sözleşmeleri daha önce incelemiştik.

⁴²¹ SEVEN, s. 76.

⁴²² SEVEN, s. 76.

⁴²³ ÇAĞA, II, s. 176.

Hukukumuzda, kural olarak, liman işletmelerinin yükleme ve boşaltmada taşıyanın istek ve talimatı ile davrandığı; taşıyanın yükle ilişkisinin yükün teslim alındığı andan yükün teslim edildiği ana kadar sürdüğü, böylece yükün gönderilene teslim edildiği anda teslim bağlanan hukuki sonuçların ortaya çıktığı ve liman işletmesinin taşıyanın *yardımcı şahsı*⁴²⁴ durumunda olduğu kabul edilmektedir⁴²⁵. Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında taşıma terminali işleticilerinin hizmetlerinden yararlanabilir ve bu konuda yükle ilgili kişilerin herhangi bir bilgisi de bulunmayabilir⁴²⁶.

Yükleme limanında yükü kabul konusunda liman işletmesi çok kere yükletenin talebi üzerine harekete geçmekte ve bu doğrultuda taşıyanın temsilcisi değil, yükletenin görevlisi konumuna bürünmektedir⁴²⁷.

Boşaltma limanında ise durum farklıdır; burada liman işletmesi, taşıyanın istek ve talimatı üzerine harekete geçer. Yükün boşaltılmasından sonra liman işletmesinin kendi araçlarıyla ve ardiyesinde muhafaza edilmesi ve gönderilene teslim faaliyetlerini liman işletmesi, taşıyanın yardımcı şahsı olarak gerçekleştirmektedir⁴²⁸.

Devlet tarafından, işletilmek üzere kuruluşlara verilen limanların, kıyı tesislerinde ve deniz alanlarında yapılacak iş ve hizmetlerin, ücret ve koşullarını düzenleyen, 15.02.2011 tarihinde yürürlüğe giren, TCDD Liman Hizmetleri Tarifesi 2011'in 'Eşyanın Teslim Alınması ve Teslim Edilmesi' başlıklı 1.3.8 numaralı maddesi konuyu şu şekilde düzenlemektedir:

“Eşyanın teslim alınması, teslim edilmesi işlemleri aşağıda gösterilmiştir.

1. Gemilere yükletilecek eşya, daha önceden İşletmenin geçici depolama yerlerine alınmış ise, gemiye teslimi İşletme tarafından, daha önceden İşletmenin geçici depolama yerlerine alınmamış ise, gemiye

⁴²⁴ İfa yardımcısı, borçlunun bilgisi ve iradesi dahilinde, borçluya ait bir yükümlülüğü ifa eden ya da ifa faaliyetlerine katılan kişiyi ifade eder. İfa yardımcısı tarafından, bir borcun ifası tamamen kendisine bırakılan kişi olabileceği gibi, ifa faaliyetlerinin yalnızca bir kısmına katılan kişi de olabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. ŞENOCAK, s. 104 ; KUBİLAY, s. 137 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 242 ; ÜLGENER, Çarter, s. 26.

⁴²⁵ KUBİLAY, s. 137 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 242; ÜLGENER, Çarter, s. 26; YAZICIOĞLU, s. 94 ; KENDER, Sempozyum, s. 250 ; AKAN, s. 59; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; ÇAĞA, II, s. 176; SEVEN, s. 74; AKINCI, s. 162.

⁴²⁶ KUBİLAY, s. 138.

⁴²⁷ SEVEN, s. 71.

⁴²⁸ ÇAĞA, II, s. 176 ; KUBİLAY, s. 137 ; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 242 ; ÜLGENER, Çarter, s. 26; YAZICIOĞLU, s. 94 ; KENDER, Sempozyum, s. 250 ; AKAN, s. 59; YETİŞ ŞAMLI, s. 51; AKINCI, s. 162.

teslimi eşya sahibi tarafından yapılır. İşletmeye ait deniz vasıtası kullanılarak yükletilecek eşya İşletmece sahibinden deniz vasıtasında teslim alınır. Deniz vasıtasındaki bu eşya gemi kaptanınca teslim alınmadığı takdirde; İşletme, Deniz vasıtasının staryaya müddetinin bitmesini beklemeden eşyayı geçici depolama yerlerine boşaltabilir. Bu hizmete ilişkin her türlü ücretler eşya sahibinden ayrıca tahsil olunur. Bu durumda eşya sahibi, staryaya müddeti ile ilgili herhangi bir talepte bulunamaz.

2. Gemiden boşaltılacak eşya, gemide kaptan veya acentesinden İşletmece teslim alınır.

Bu eşya;

a. Geçici depolama yerlerine alınacaksa, geçici depolama yerlerinin çıkışında,

b. Geçici depolama yerlerine alınmayacaksa, deniz veya kara vasıtasında,

eşya sahibi veya temsilcisi tarafından teslim alınır.

7 Eşya ve konteynerler, İşletmece dış görünüşleri veya ambalajları itibariyle teslim alınır ve teslim edilir. Orijinal mühürleri bozulmamış konteynerlerin belgelerinin muhteviyatı ve ağırlığından dolayı İşletme sorumlu değildir.

Ancak, konteynerlerin orijinal veya en son çıkış limanındaki Gümrük İdaresince vurulan mühürlerin bozulmadığı Acente ve İşletme yetkililerince boşaltma esnasında düzenlenecek tutanakla tespit edilir.

İşletmece teslim alınan eşya veya konteyner hasarlı ya da noksan ise, rezerve tutanağı düzenlenir.

8 Eşya veya konteyner, belgede gösterilen ya da ciro edilen kişiye teslim edilir. Eşyanın veya konteynerin tesliminden sonra, **yük teslim belgesi** İşletmece alıkonulur.”

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GÖNDERİLENİN YÜKÜ TESLİM ALMAMASI

Çalışmamızın bu bölümünde, deniz yolu ile taşınan yükün gönderilen tarafından teslim alınması gerekirken, gönderilenin hiç ortaya çıkmaması veya yükü teslim almaktan imtina etmesi halini hukuki çerçevede ele alacağız.

Navlun sözleşmesine dayanak taşınan yükün teslim alınmaması halinde meydana gelecek hukuki durum ve süreci, Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu'nda yer alan hükümler açısından olmak üzere iki farklı şekilde ele alarak inceleyeceğiz.

1 YÜKÜN TESLİM ALINMAMASININ TÜRK TİCARET KANUNU AÇISINDAN SONUÇLARI

Çalışmanın ikinci bölümde yer alan 'Teslimde Temerrüt' başlıklı kısımda yükün gönderilen tarafından teslim alınmaması konusuna değinmiştik.

Konişmento hamili veya navlun sözleşmesine göre gönderilen sıfatını haiz olan kimse taşıma konusu yükün kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir. Gönderilen eğer teslim almada gecikirse, bu gecikmede bir kusuru bulunmasa dahi temerrüde düşer. Taşıyan ise bir an önce yükü boşaltıp başka işlere, yeni taşımalara yetişmek ister⁴²⁹. Geminin yük altında limanda beklemesi gönderilenin de borçlarını arttıracaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü, bu durumda neler yapılacağını düzenlemiş ve özü itibariyle her iki tarafın zararlarının çoğalmasına engel olacak bir çözüm olarak yükün boşaltılmasına müsaade etmiştir⁴³⁰.

Kanun, bu durumda gönderilenin yükü teslim alacağını bildirmiş fakat gecikmiş olması ile, teslim almayacağını bildirmiş olması veya hiç bulunamamış olması hallerine göre ikili bir düzenlemeye tabi tutulmuştur:

⁴²⁹ DOĞRUCU, s. 543; ÇAĞA, II, s. 62; AKINCI, s. 162.

⁴³⁰ DOĞRUCU, s.543.

1.1 Gönderilenin Eşyayı Teslim Almaya Hazır Olduğunu Bildirip De Eşyayı Teslim Almaması

Çalışmanın ikinci bölümünde yer alan ‘Teslimde Temerrüt’ başlıklı kısımda ayrıntılı olarak açıkladığımız üzere; Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1174/1 hükmü, gönderilenin, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyanın, gönderilene haber verdikten sonra, Türk Borçlar Kanunu’nun madde 107 ilâ 109 hükümlerinde öngörülen hakları kullanabileceğini düzenlemiştir.

Türk Borçlar Kanunu’nun madde 107 ilâ 109 hükümlerinde ‘Bir Şeyin Teslimine İlişkin Edimlerde Alacaklının Temerrüdü’ hallerinin düzenlendiğini ve madde 107 hükmü ile alacaklının temerrüdü halinde borçlunun tevdi hakkının düzenlendiğini daha önceki açıklamalarda belirtmiştik.

Deniz taşımacılığına konu olan yüklerin çoğunlukla ticari mal olması nedeniyle Türk Borçlar Kanunu’nun madde 107 hükmünün ikinci fıkrası burada uygulanabilecektir.

Sonuç olarak, gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almaz ise, taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra liman işletmesine yükü tevdi etme yetkisine sahiptir.

Bu durumda ifaya hazır olan borçlu karşısında mütemerrit alacaklının durumu söz konusu olduğuna göre Türk Ticaret Kanunu’nun bu hükmü, alacaklının temerrüdüne ilişkin Türk Borçlar Kanunu’nun madde 107 hükmü genel kuralının deniz ticaretine ilişkin özel bir uygulama biçimidir⁴³¹. Bu takdirde taşıyan, hasar ve giderleri gönderilene ait olmak üzere teslim edeceği yükü tevdi ederek teslim borcundan kurtulur (TBK m. 107).

Kanundaki düzenlemenin aksine charter sözleşmelerinde taşıyanın yükü tevdi etmesi uygulamada pek yaşanmamaktadır. Çoğunlukla dökme yükler için kullanılan charter sözleşmelerinin konusu yük tonlarca ağırlıkta metal hurda, hububat vb. yükler olmaktadır. Böylesi bir durumda taşıyan tonlarca ağırlıktaki bu yükü tevdi suretiyle

⁴³¹ İZVEREN, s. 137; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 210.

liman sahasına bırakıp gitmemektedir. Kaldı ki bu tarz yüklerin muhafazasına elverişli donanımına sahip liman işletmesine de sıklıkla rastlanılamamaktadır.

Kırkambar sözleşmelerinde ise; kanunen bir bekleme süresi olmadığı için gönderilen, yapılacak bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür⁴³² (TTK m. 1176). Taşıyan tarafından yapılacak olan bu bildirim özel bir şekle tabi değildir⁴³³. Uygulamada taşıyanın çoğunlukla ilan suretiyle bildirimde bulunduğu görülmektedir. İlan üzerine gönderilen gecikmeden eşyayı teslim almaz ise alacaklının temerrüdü oluşmaktadır.

Çarter sözleşmelerinde boşaltma hiç veya süresinde yapılmamasına dair Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü kırkambar sözleşmelerinde de uygulanır.

Gönderilen eşyayı teslim almaya hazır olduğunu bildirmiş olmasına rağmen gecikmeden (TTK m. 1176) eşyayı teslim almamışsa taşıyan eşyayı bir antrepoya veya emniyetli bir yere tevdi edecektir. Tevdi işlemi yapılmadan önce (TTK m. 1174) ve yapıldıktan sonra durumu yerel adete göre ilan ettirmek suretiyle gönderilene bildirir.

1.2 Gönderilenin Eşyanın Teslimini İsteme Hakkını Kullanmaksızın Eşyayı Teslim Almaması

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmü; gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması veya hazırlık bildirimine rağmen eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmemesi yahut hiç bulunamaması durumunda taşıyanın yükü tevdi etmek ve durumu taşıyana bildirmek zorunda olduğunu düzenlemiştir. Burada madde 1174/1'in aksine bir zorunluluktan bahsedilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1207 hükmü; gönderilenin eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmaması durumunda, taşıtanın, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlü olduğunu düzenlemiştir.

Bu durumda eşyanın taşıtan tarafından teslim alınmasında boşaltmayla ilgili hükümler, gönderilen yerine taşıtan geçmek suretiyle uygulanacaktır (TTK m. 1207/2).

⁴³² ÇAĞA / KENDER, II, s. 60.

⁴³³ ÇAĞA / KENDER, II, s. 60.

Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse (gönderilen), bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento uyarınca *eşyanın teslimini istediğinde*, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur (TTK m. 1203).

Kanunda yazılı ‘navlun ve diğer alacaklar’ kavramlarıyla ilgili uygulamada en çok problem yaşanan alacak kalemi ‘sürestarya’ yani ‘demuraj’ alacağıdır.

Taşıyan, eğer sözleşmede kararlaştırılmışsa, boşaltma limanında, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen süreye ‘sürastarya (demuraj) süresi⁴³⁴’ denir (TTK m. 1170/1).

Sürestarya süresi için taşıyana ‘sürestarya parası’ ödenir. Boşaltma limanında doğan sürestarya parasının borçlusu taşıtandır (TTK m. 1171). Sözleşmede sürestaryadan veya sürestarya parasından söz edilmiş olup da sürestarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. Sürestarya süresi boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın işlemeye başlar (TTK m. 1170).

Bir başka ifade ile, demuraj, aracın kargo operasyonları (yükleme ve boşaltma) için izin verilen süreyi aşması⁴³⁵ neticesinde meydana gelen hukuki bir vakıadır.

1.2.1 Sürestarya (Demuraj) Alacağının Hukuki Niteliği

Konuyu daha iyi yorumlayabilmek adına sürestarya alacağının hukuki niteliği belirlenmelidir. Sürestaryanın hukuki niteliği konusunda farklı görüşler söz konusudur⁴³⁶:

1 – Tazminat fikri. İngiliz ve Belçika mahkeme kararlarında benimsenen görüştür⁴³⁷. Bu görüşe göre gönderilenin süresi içerisinde boşaltmayı yapmamış olması

⁴³⁴ Sürestarya sözcüğü Fransızca’da bekleme süresi anlamına gelen ‘surestaries’ kelimesinden gelmektedir. Demuraj sözcüğü ise İngilizce’deki ‘demurrage’ kelimesinden gelmektedir.

⁴³⁵ EDKINS / DUNKLEY, s. 7.

⁴³⁶ TEKİL, s. 298-299; OKAY, s. 115; ÜLGNER, Çarter, s. 414; ÜLGNER, Sürestarya, s. 104.

⁴³⁷ TEKİL, s. 298-299.

sözleşmeye aykırılık teşkil eder⁴³⁸. Bu nedenle sözleşmeye aykırılık nedeniyle tazminat ödenmektedir.

2 – Cezai şart fikri⁴³⁹. Bu görüşe göre sürestarya alacağı doğrudan doğruya sözleşmede öngörülmüş cezai şarttan doğar⁴⁴⁰.

3 – Ek navlun fikri⁴⁴¹. Fransız ve Amerika mahkeme kararlarında benimsenen görüştür⁴⁴². Bu görüşe göre navlun sözleşmesi bir kira sözleşmesi mahiyetindedir⁴⁴³. Bu nedenle de sürestarya ücreti uzayan kira süresinin karşılığını ifade eden ek navlun niteliğindedir⁴⁴⁴.

4 – ‘Sui generis’ fikri. Alman doktrininde hakim olan görüştür⁴⁴⁵. Bu görüşe göre sürestarya ücreti ne tazminat ne de ek navlundur⁴⁴⁶. Bu ücret, sözleşmeye dayalı, taşıyanın fazla beklemesine karşılık ödenen kanuni bir ücrettir⁴⁴⁷.

6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun ‘sürestarya ücreti’ başlıklı madde 1035 hükmünün gerekçesindeki açıklamada ‘*sürestarya parasının istenebilmesi için zararın meydana gelmesi şart değildir*’ denilmiştir⁴⁴⁸. Bu nedenle 1951 tasarısındaki tazminat sözü çıkarılmış ve yerine ücret ifadesi konulmuştur⁴⁴⁹.

Demuraj ücreti ne tazminat ne de cezai şarttır⁴⁵⁰. Sürestarya ücreti hukuk sisteminde kabul edilen görüşe göre yük ile ilgili şahsa ait sözleşmeden doğan bir edimdir⁴⁵¹. Sürestarya ücretinin mahiyeti; sui generis yani kendine özgü (nev’i şahsına münhasır⁴⁵²) bir durumdur. Zira, deniz hukukuna özgü kaidelerin çoğu sui generis yapıdadır⁴⁵³.

⁴³⁸ TEKİL, s. 298-299; OKAY, s. 115.

⁴³⁹ ÜLGNER, Sürestarya, s. 109.

⁴⁴⁰ HILL, s.230.

⁴⁴¹ ÜLGNER, Sürestarya, s. 110.

⁴⁴² OKAY, s. 117.

⁴⁴³ OKAY, s. 117; ÜLGNER, Sürestarya, 110.

⁴⁴⁴ OKAY, s. 117.

⁴⁴⁵ OKAY, s. 117; ÜLGNER, Çarter, s.414.

⁴⁴⁶ OKAY, s. 117.

⁴⁴⁷ OKAY, s. 117.

⁴⁴⁸ TEKİL, s. 299.

⁴⁴⁹ TEKİL, s. 299.

⁴⁵⁰ OKAY, s. 117; ÜLGNER, Çarter, s. 414; ÇAĞA, II, s. 48; AKINCI, s. 129.

⁴⁵¹ ÜLGNER, s. 114; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 211; TEKİL, s. 297; ÜLGNER, Çarter, s. 415; AKINCI, s. 129.

⁴⁵² OKAY, s. 117.

⁴⁵³ TEKİL, s. 4, OKAY, s. 117.

Demurajın sözleşmeden doğan bir edim olmasının sonucu olarak da; demuraj ücretinin oluşmasında kusur veya alacaklı temerrüdü aranmaz⁴⁵⁴. Boşaltma limanında gönderilenin yükü teslim alma konusunda bir gecikmesi varsa veya yükü almaktan imtina ediyorsa, kusuru bulunmasa dahi⁴⁵⁵ kendisi temerrüde düşer⁴⁵⁶. Taşıyanın bekleme yüzünden bir zarar görmesi de şart değildir, taşıyanın o süreyi beklemiş olması yeterlidir⁴⁵⁷.

Son olarak, boşaltmanın süresinde tamamlanmaması taşıyandan kaynaklanan bir nedene dayanıyor ise demuraj söz konusu olmayacaktır⁴⁵⁸.

⁴⁵⁴ İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 211; TEKİL, 2001, s. 297; ÜLGENER, s. 120; ÇAĞA, II, s. 48; AKINCI, s. 129.

⁴⁵⁵ T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2014 / 5867 E. 2014 / 11885 K. 23.06.2014'Davacı vekili, müvekkilinin davalıya ait 588 karton emtianın deniz taşımalarını yaptığını, malların Türkiye'de limana getirilmesini müteakip davalının müvekkili ile irtibata geçmeyip emtiayı almak ve konteynırı boşaltmak için çaba göstermediğini, mallar davalı tarafından alınmayınca demoraj masraflarına ilişkin faturanın kesildiğini, fatura bedeli de ödenmeyince davalı aleyhine takip başlatıldığını, davalının takibe haksız ve yersiz itiraz ettiğini ileri sürerek itirazın iptalini, icra inkar tazminatının tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, yapılan savcılık soruşturması kapsamında ve mahkeme kararına istinaden dava konusu mallara el konulduğunu, iade taleplerinin mahkeme tarafından kabul edilmediğini, mallara el konulmasında müvekkilinin bir kusurunun bulunmadığını, masrafların gümrük idaresinden istenebileceğini savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, yükün davacı tarafından davalı adına İ. B. K.'ya 13.10.2010 tarihinde teslim edildiği, ancak teslimden sonra gümrük yetkililerinin gümrük mevzuatı gereğince işlem yaptığı ve yüke el koyduğu, taşıma sözleşmesi gereğince yükün teslim edilmesi ile sözleşme hükümlerinin ifa edilmiş olduğu, gümrük idaresince yapılan el koyma gümrük mevzuatına ilişkin olup gönderilenin gümrük mevzuatı gereğince yük üzerinde tasarruf hakkını kullanamamasının yükün teslim edilmediği anlamına gelmeyeceği, gönderilen davalının TTK'nın 1069'uncu maddesi gereğince malı teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ödemekle yükümlü bulunduğu, konteynerin haksız işgali nedeniyle konteyner malikinin uğramış olduğu zararı isteyebileceği gerekçesiyle davanın kabulüne, itirazın iptaline, asıl alacağın % 40'ı oranında icra inkar tazminatının davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

...

Sonuç: Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davalı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, temyiz harcı davalıdan peşin alındığından başkaca harç alınmasına mahal olmadığına, 23.06.2014 tarihinde oybirliği ile, karar verildi.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

⁴⁵⁶ ÜLGENER, s. 120; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 211; TEKİL, s. 297; OKAY, s. 132, ÇAĞA, II, s. 48.

⁴⁵⁷ TEKİL, 2001, s. 297; SÖZER, Ders, 362; OKAY, s. 112, AKINCI, s. 129.

⁴⁵⁸ SCHOFIELD, s. 307.

1.2.2 Konteyner Demurajı

Fransızca kökenli bir kelime olan konteyner⁴⁵⁹ Türk Dil Kurumu'na göre kısaca 'taşımalık' olarak ifade edilmiştir. Daha detaylı bir tanımlamaya göre ise;

'Taşımacılık işlerinde kullanılan, 1972 Konteyner Sözleşmesine uygun imal edilmiş, konteyner onay plakasına sahip, sürekli ve uzun süreli kullanılacak şekilde sağlam (büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri) bir kompartıman teşkil edecek şekilde kısmen veya tamamen kapalı, yol boyunca aktarmaya gerek gösterilmeden, bir veya daha fazla taşıt tarafından eşya naklini kolaylaştıracak şekilde özel olarak yapılmış, kolay yükleme ve boşaltma yapılabilir, iki taşıt arasında aktarmaya müsait, iç hacmi en az bir metreküp olan araç; eşya taşımak için kullanılan ve su sızdırmaz şekilde uluslararası standartlara göre yapılan büyük madeni sandık⁴⁶⁰' olarak tanımlanabilir.

Konteyner demurajı ise; kırkambar sözleşmelerinde gönderilenin yükü zamanında almaması sonucunda işleyen ve taşıyanın konteynerini ticari hayatta kullanamaması nedeniyle meydana gelen zararını ifade eden, kırkambar sözleşmelerine özgü bir sürestarya ücreti olarak tanımlanabilir.

Konteyner demurajını yalnızca konteynerin sahibi talep edebilir. Konteyner numaralarının başında uluslararası kodlar (MAEU, MSCU gibi) bulunmaktadır⁴⁶¹. Bunlar konteynerin hangi taşıma şirketine yani hangi taşıyana ait olduğunu gösterir⁴⁶². Konteyner numaralarının başındaki uluslararası kodların hepsinin sonu 'U' ile biter, bu 'unit'i ifade eder. Söz gelimi konteyner numarasının başında MAEU var ise, bu konteynerin Maersk Line'a ait olduğu anlaşılacaktır. Buna rağmen konteyner demurajı başka bir taşıyan talep edilir ise, demurajı talep edenin konteynerin işleteni ise bunu ispatlaması gerekmektedir. Demuraj faturasını acente kesse bile acente doğrudan demuraj talep edemeyecektir. Ancak, konteynerle ilgili işlemleri (gümrük vs. işlemlerini) o acente yapmışsa demurajı 'izafeten' talep edebilecektir.

⁴⁵⁹ YAĞAN, Haldun, Konteyner Taşımacılığına İlişkin Gümrük Mevzuatı, ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde (529-565), Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 529.

⁴⁶⁰ YILMAZ, Ejder, Hukuk Sözlüğü, Yetkin Yayınları, Ankara, 2011.

⁴⁶¹ SAYGILI / ERDAL, s. 42.

⁴⁶² SAYGILI / ERDAL, s. 42

Navlun sözleşmesinin taraflarının bir araya gelmesini ve söz konusu sözleşmenin ortaya çıkmasını sağlayan taşıma işleri komisyoncuları (broker), ortaya çıkan sürestarya ücretinin hiçbir şekilde alacaklısı durumuna gelemeler⁴⁶³. Bunun nedeni adı geçen şahısların navlun sözleşmesinin tarafını teşkil etmemeleridir⁴⁶⁴.

Aynı şekilde, alt taşıma sözleşmelerinde, konteyner sahibi fiili taşıyan, kendi tarafı olduğu taşıma sözleşmesinin taşıtanına karşı konteyner demurajı isteme hakkına sahip iken, asıl sözleşmenin taşıyanı olan taşıma işleri komisyoncusu konteyner demurajı talep etme hakkına sahip olamayacaktır. Demurajı istenen konteyner fiili taşıyan tarafından sağlanmıştır ve konteynerin geç tesliminden dolayı ticari hayatta kullanamayan ve zararı söz konusu olan fiili taşıyandır. Fiili taşıyan bu nedenle konteyner demurajını kendi sözleşmesinin taşıtanı (asıl taşıma sözleşmesinin taşıyanı) olan taşıma işleri komisyoncusundan talep edebilecektir. Bu alacak kalemini tazmin eden taşıma işleri komisyoncusu ödediği tutarı kendi sözleşmesinin (asıl taşıma sözleşmesinin) taşıyanı olan tarafa rücu etmek isteyecektir. Ancak taşıma işleri komisyoncusunun malik olmadığı konteynerin demurajını isteme hakkından söz edilemeyeceği için taşıma işleri komisyoncusu neye dayanarak asıl taşıyana rücu edebilecektir? Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü; sürestarya süresi dolduktan sonraki gecikmeler nedeniyle taşıyanın, *uğradığı bütün zararın* tazminini isteyebileceğini düzenlemektedir. Bu durumda taşıma işleri komisyoncusu zararını Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmü gereğince isteme hakkına sahiptir.

Kırkambar sözleşmesi akdedilirken taraflar konteynere de demuraj uygulanmasına karar vermiş ise, bu irade konişmentonun arkasında bir kayıt olarak yer alacaktır. Taraflar arasındaki bu anlaşma olası bir uyuşmazlıkta çözüm yolu olacaktır⁴⁶⁵. Eğer ki taraflar arasında böyle bir anlaşma yok ise o zaman bu boşluk esasa uygulanacak hukukun (lex causae) kanunu ile doldurulacaktır. Şayet esasa

⁴⁶³ ÜLGNER, Sürestarya, s. 185.

⁴⁶⁴ ÜLGNER, Sürestarya, s. 185.

⁴⁶⁵ Yargıtay 11. H.D. 03.06.2013 tarih ve 2012 / 12133 E. 2013 / 11552 K. '... Dava, konteyner demuraj ücreti istemine ilişkindir. Mahkemece taraflar arasındaki sözleşmede demurajla ilgili hüküm olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak taraflar arasındaki sözleşmede her ne kadar demuraj konusunda düzenleme yok ise de, davalının imzasını inkar etmediği 4.2.2009 tarihli taahhütnamede açıkça oluşabilecek konteyner gecikme bedeli (demuraj), ardiye ve benzeri gecikmeyle ilgili her türlü giderin karşılanacağı taahhüt edilmiş olup, mahkemece bu belgeyle ilgili herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın yazılı gerekçeyle karar verilmesi yerinde görülmemiş, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir.'

uygulanacak hukuk Türk Hukuku ise Türk Ticaret Kanunu uygulama alanı bulacaktır. İşte bu durumda Türk Ticaret Kanunu'nda konteynerin sürestaryası ile ilgili tamamlayıcı bir hüküm bulunmaması nedeniyle charter sözleşmelerine özgü sürestarya hükümleri kıyasen söz konusu kırkambar sözleşmesine de uygulanacaktır. Özetle demuraj ücreti, sözleşme ile kararlaştırılmış ise buna göre, böyle bir kararlaştırma olmadığı takdirde de rayice göre belirlenecektir⁴⁶⁶. Sözleşmede sürestaryadan veya sadece sürestarya parasından söz edilmiş olup da sürestarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür (TTK m. 1170/2).

Sarya süresinin bitmesi ile sürestarya süresi herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın kendiliğinden başlamakta (TTK m. 1170/3) ve başladıktan sonra da boşaltma işlemi tamamlanıncaya kadar kesintisiz devam etmektedir⁴⁶⁷. Bu durumda konteyner demurajı da boş konteynerin taşıyana iadesi anına kadar kesilmeden devam etmektedir. Uluslararası arenada bu durum 'Once on demurrage, always on demurrage' şeklinde ifade edilmektedir⁴⁶⁸.

Konteyner demurajı, konteynerin haksız ve fuzuli olarak işgal edilmesi sonucu oluştuğu için uygulamada konteyner demurajı 'konteyner fuzuli işgal bedeli' (konteynerin haksız işgal bedeli) olarak da anılmaktadır⁴⁶⁹.

⁴⁶⁶ Yargıtay 11. H.D. 08.03.2010 tarih ve 2008 / 10839 E. 2010 / 2527 K. '... Konteyner vasıtasıyla taşıma, deniz taşımalarının yerleşik taşıma türüdür. Bu taşıma türünde konteyner ya taşıyan ya da emtia ilgilisi tarafından tahsis edilmektedir. Ancak, kim tarafından temin edilirse edilsin taşıma kabı olarak kullanılan konteynerin tahsis edilene iadesi gerekmektedir. Aksi halde, konteyner ilgilisi iade edilmeyen zamanla bağlantılı olarak demuraj adı altında bir bekleme ücretine hak kazanacaktır. Bu bekleme ücretinin kaynağı genelde konşimento veya sözleşmedir. Ancak, sözleşme olmasa bile, deniz ticaret uygulaması bakımından zamanında iade edilmeyen konteyner nedeniyle konteyner ilgilisi demuraja hak kazanacaktır. Mahkemenin kabulünün aksine, yazılı bir sözleşme bulunması da şart değildir. Ayrıca, yine mahkemenin kabulünün aksine demuraj ücreti, sözleşme ile kararlaştırılmış ise buna göre, böyle bir kararlaştırma olmadığı takdirde de rayice göre belirlenecektir.'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

⁴⁶⁷ HILL, s. 231; SÖZER, Ders, s. 365; ÇAĞA, II, s. 43; AKINCI, s. 127; ÜLGENER, Sürestarya, s. 169.

⁴⁶⁸ EDKINS / DUNKLEY, s. 8; HILL, s. 231; SCHOFIELD, s. 314.

⁴⁶⁹ Yargıtay 11. H.D. 26.02.2015 tarih ve 2014 / 4789 E. 2015 / 2631 K. '... Dava ve Karar: Davacı vekili, müvekkili tarafından düzenlenen M. L.'a ait konşimento tahtında, 23.10.2009 tarihinde İzmir Limanı'na ulaşan ve 02.03.2011 tarihinde liman sahasına indirilen konteynerin, davalı şirketin talebi üzerine İzmir 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2009/354 E. sayılı dosyasında verilen karar gereğince boşaltıldığını, bu konteynerin 23.09.2009-02.03.2010 tarihleri arasında haksız ve fuzuli olarak işgal edildiğini, bu nedenle demuraj alacaklarının oluştuğunu, TTK'nın 1059 uncu maddesi gereğince davalının malları gecikmeden almaya mecbur olmasına rağmen almadığını, bu malları teslim alabilmesi için de demuraj alacağını ödemesi gerektiğini, aksi halde müvekkilinin kanuni rehin hakkını kaybedeceğini ileri sürerek, TTK'nın 1077 nci maddesi uyarınca müvekkiline yük üzerinde kanuni rehin hakkı tanınmasını ve 41.670 USD demuraj alacağının davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.'

Navlun sözleşmesinin tarafları, navlun sözleşmesinde sürestarya süresini belirleyebilirler, ancak sözleşme olmasa bile deniz ticaret uygulaması bakımından zamanında iade edilmeyen konteyner nedeniyle konteyner ilgilisi demuraja hak kazanacaktır⁴⁷⁰.

Kırkambar sözleşmelerinde, uygulamada çoğunlukla taşıtana konteyneri taşıyan sağlamaktadır. Taşıyan, boşaltma limanına geldiğinde taşıdığı yükü kapalı konteyneri ile birlikte tahliye eder. Konteyner taşıyana ait dahi olsa, taşıyan konteyneri açamaz, yükü boşaltıp konteynerini geri alamaz. Taşıyan; kendisine konişmento aslı sunmayan kimsenin talebiyle harekete geçemez, yetkili hamil olduğunu ispatlamayan kimsenin talebiyle konteyneri açamaz, konteynerini geri alamaz. Aksi halde taşıyanın yük sahibine karşı sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Taşıyan, tahliyeden sonra yükün teslim alınıp konteynerinin kendisine teslimi için yük tarafına bir süre tanır. Bu süre taşıyan ile taşıtan arasında düzenlenen konişmentoda yazılıdır. Bu süre içerisinde konteyner taşıyana iade edilmez ise taşıyanın konteynerini ticari hayatta kullanamamasından dolayı bir zararı ve bu doğrultuda da bir alacak hakkı doğacaktır. İşte bu alacak kalemine uygulamada 'konteyner demurajı' denilmektedir.

Demuraj yani sürestarya Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Bölümü olan Deniz Ticaret Hukuku hükümleri kısmında yer alan madde 1170 hükmünde düzenlenmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti hükümleri 'ticaret gemileri' hakkında uygulama alanı bulmaktadır (TTK m. 935). Türk Ticaret Kanunu'nda 'gemi' tanımı yapılmış olup konteyner bu tanıma dahil olmamaktadır (TTK m. 931). Bu durumda çarter sözleşmeleri için düzenlenen ve yükün teslim alınmaması halinde geminin boşaltma limanındaki bekleme süresi nedeniyle meydana gelen 'sürestarya' alacağının, kırkambar sözleşmelerine yorumlamak kaydı ile konteynerler için de

⁴⁷⁰ T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2008 / 10839 E. 2010 / 2527 K. 08.03.2010 '*Konteyner vasıtasıyla taşıma, deniz taşınmasının yerleşik taşıma türüdür. Bu taşıma türünde konteyner ya taşıyan ya da emtia ilgilisi tarafından tahsis edilmektedir. Ancak, kim tarafından temin edilirse edilsin taşıma kabı olarak kullanılan konteynerin tahsis edilene iadesi gerekmektedir. Aksi halde, konteyner ilgilisi iade edilmeyen zamanla bağlantılı olarak demuraj adı altında bir bekleme ücretine hak kazanacaktır. Bu bekleme ücretinin kaynağı genelde konişmento veya sözleşmedir. Ancak, sözleşme olmasa bile, deniz ticaret uygulaması bakımından zamanında iade edilmeyen konteyner nedeniyle konteyner ilgilisi demuraja hak kazanacaktır. Mahkemenin kabulünün aksine, yazılı bir sözleşme bulunması da şart değildir. Ayrıca, yine mahkemenin kabulünün aksine demuraj ücreti, sözleşme ile kararlaştırılmış ise buna göre, böyle bir kararlaşdırma olmadığı takdirde de rayice göre belirlenecektir.*'

Sinerji Mevzuat ve İçtihat Programı

geçerli olacağını kabul edip kanun hükmünü ‘konteyner demurajı’ adı altında konteynerlere de uygulamanın ne derece doğru olduğu tartışılması gereken bir konudur.

Sürestarya süresinin düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1170 hükmü, charter sözleşmelerini esas alarak düzenlenmiş bir hükümdür. Bu nedenle sürestarya kavramının objesi gemidir. Geminin boşaltma süresinden fazla beklediği süre sürestarya süresidir. Kırkambar sözleşmeleri için boşaltma işlerinin düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1176 ve 1177 hükümlerinde sürestarya kavramı yer almamaktadır. Konteyner demurajı olarak nitelendirilen kavram, charter sözleşmeleri için düzenlenen sürestarya kavramının kıyas yoluyla kırkambar sözleşmelerine de uygulanması neticesinde meydana gelmiştir.

Kırkambar sözleşmesi ile taşıyan ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımaya üstlenir (TTK m. 1138). Taşıyan, taşıtana konteyner temin etsin veya etmesin taşıyanın başlıca görevi yükün denizde taşınması işlemidir. Kanaatimizce, taşıyanın konteyner temin etmesi taşıyan ile taşıtan arasındaki başka bir irade uyumuşmasıdır. Denizyoluyla taşıma söz konusu olmaksızın da taşıyanın taşıtana konteyner sağlaması mümkündür. Bu durumda taraflar arasında iki farklı konuda irade uyumuşması vardır: yükün denizyoluyla taşınması ve yük için konteyner temin edilmesi. Bu iradelerden ‘yükün denizyoluyla taşınması’ edimi Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticareti hükümlerince düzenlenmektedir. Ancak ‘yük için konteyner temin edilmesi’ edimi Türk Borçlar Kanunu hükümleri gereğince düzenlenmelidir. Konteynerin temin edilmesi illaki bir navlun sözleşmesine bağlı olmak zorunda değildir. Taraflar kara taşımacılığı için dahi konteyner temin edebilirler. Konteynerin deniz taşımacılığı için temin edilmiş olması, konteyneri sürestarya kavramının objesi haline getirmeyecektir.

Kanaatimizce, taşıyanın konteyner temin etmesi ve konteynerin gönderilen tarafından zamanında taşıyana iade edilmemesi halinde Türk Borçlar Kanunu’nu hükümleri uygulanmalıdır. Konunun; Borçlar Hukuku çerçevesinde değerlendirilmesi bir başka çalışmanın konusu olacak kadar kapsamlı olmakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin konuyu düzenlemediği kanaatindeyiz.

Konteyner demurajı uygulaması ile konteyner adeta ‘gemi’ yerine geçerek sürestaryaya konu olmakta, yükünü teslim almakta geciken gönderilen ise kusuru olsun olmasın yüksek miktarda demuraj ödemek durumunda kalmaktadır. Şayet

demuraj ödemek istenmemesi halinde ise yük teslim alınamamaktadır. Bu işleyiş yük tarafı kişileri mağdur etmekte ve kişilerin konteyner bedelini ve hatta içindeki yük bedelini dahi aşan yüklü miktarda ücret ödemelerine neden olmaktadır. Konteyner demurajı adı altında sürdürülen bu uygulamanın yerini taraflar arasındaki Borçlar Hukuku'na konu sözleşmelere bırakması bu mağduriyetleri de sonlandıracaktır.

1.2.3 Sürestarya Parası

Sürestarya süresi için taşıyana 'sürestarya parası' ödenir. Boşaltma limanında doğan sürestarya parasının borçlusu taşıtan, alacaklısı ise taşıyandır⁴⁷¹ (TTK m. 1171).

Deniz Ticaret Hukukunda taşıtan kavramının yalnızca navlun borçlusu olarak addedilmesi mümkün değildir. Taşıtan, navlun borçlusu haricinde taşıyana, taşıma ile ilgili rezervasyon yapan yani 'booking party' olarak adlandırılan taraf da olabilmektedir. Bu nedenle konişmentonun sağ üst köşesinde yer alan 'booking number'dan taşıtanın kim olduğu da tespit edilebilmektedir⁴⁷². Taşıyan acenteleri bu numaradan rezervasyonu yapanı tespit etmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nda sözleşmenin akdi sıfatıyla taşıtan, kural olarak borçludur. Bu borçtan doğan sorumluluk, Kanun'un madde 1203 ile 1204 hükümlerinde gösterilen hallerde gönderilene intikal edebilecektir.

Gönderilen, acenteden yük teslim belgesini alıp da sonradan yükü teslim almada gecikirse veya yük teslim belgesini almada gecikirse, yani 'gönderilen ortaya çıkarsa', demurajdan gönderilen sorumlu olacaktır. Gönderilen hiç ortaya çıkmazsa demuraj ücretinden taşıtan sorumlu olacaktır.

Gönderilenin eşyayı zamanında teslim almaması halinde ödeyeceği sürestarya (demuraj) parası yük teslim belgesi verilirken gönderilenden tahsil edilir⁴⁷³. Eşya

⁴⁷¹ ÜLGENER, Sürestarya, s. 185.

⁴⁷² T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2014 / 4789 E. 2015 / 2631 K. 26.02.2015 'Mahkemenin taşıtanın kim olduğunu bildirmesi için süre verilmesi üzerine davacı vekilince sunulan 26.07.2013 havale tarihli dilekçede, konişmentoyu düzenleyen Hindistan'daki acentelerinden aldıkları bilgiye göre, taşıtanın ihbarın yapılacağı kişi olarak gözüken davalı olduğu bildirilmiştir. Yine davacı vekili tarafından konişmentonun sağ üst köşesinde rezervasyon numarasının (booking number) yer aldığı, taşıma rezervasyonunu yapanın da davalı olduğu ileri sürülmüştür.'

<http://emsal.yargitay.gov.tr/VeriBankasiIstemciWeb/GelismisDokumanAraServlet>

⁴⁷³ CUMALIOĞLU, s. 198.

süresinde teslim alınmadığı için millileştirilmişse bu durumdan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır⁴⁷⁴.

Boşaltma aşamasındaki gelişmeler, hazırlık bildirimimin ne zaman yapıldığı, sürenin başlangıcı, boşaltmanın başladığı ve bittiği tarih ve saat, çalışılan saatler, duraklamalar ve sair olaylar ‘Time Sheet’ denilen bir belgede tespit olunur ve ödenecek sürestarya ücreti buna göre belirlenir⁴⁷⁵. Her iki tarafın mutabık olmadıkları noktalar üzerinde rezerv derci ile imza koymaları mümkündür⁴⁷⁶.

Gönderilen sürestarya parasını ödemezse taşıyanın Türk Ticaret Kanunu’nun madde 1201 hükmü uyarınca hapis hakkı vardır.

Gönderilenin gecikmesi durumunda veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresinin geçmiş olması durumunda, taşıyan, sürastarya parası isteyebilir. Sürastarya süresi dolduktan sonraki gecikmeler nedeniyle taşıyan, uğradığı bütün zararın tazminini isteyebilir (TTK m. 1174).

2 YÜKÜN TESLİM ALINMAMASININ GÜMRÜK KANUNU AÇISINDAN SONUÇLARI

Türkiye gümrük bölgesine giriş ve çıkışlar, ilgili kamu kuruluşunun görüşü alındıktan sonra Gümrük Müsteşarlığı’nca tespit edilen ve Resmi Gazetede yayınlanan gümrük kapılarından yapılmaktadır (Gümrük Kanunu m. 33). Türkiye gümrük bölgesine giren ve çıkan taşıtlar gümrük gözetimine tabidirler (GK m. 34/1). Bu düzenlemedeki taşıt ifadesi, kara yolu taşıtları ile deniz, hava ve demir yolu araçlarının tamamını kapsamaktadır⁴⁷⁷.

Türkiye Gümrük Bölgesinin kara suları veya hava sahasından gümrük bölgesi içinde durmaksızın geçen taşıt araçları ile taşınan eşya hariç olmak üzere, Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya için özet beyan verilir (GK m. 35/A-1). Özet beyan, giriş gümrük idaresine ve eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine getirilmesinden önce verilir (GK m. 35/A-2,3). Bu beyan, Kanun’un sınırlayıcı olarak saydığı kişiler

⁴⁷⁴ CUMALIOĞLU, s. 198.

⁴⁷⁵ ÇAĞA, II, s. 61; İZVEREN / FRANKO / ÇALIK, s. 208.

⁴⁷⁶ TEKİL, s. 298.

⁴⁷⁷ KARAMAN COŞGUN, s. 9.

tarafından verilebilmektedir. Bu kişiler, eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren veya eşyanın gümrük bölgesine taşınması sorumluluğunu üstlenen kişi (taşıyan) ya da bunlar adına hareket eden kişiler veya yetkili gümrük idaresine eşyayı sunabilen veya sunulmasını sağlayan kişiler ya da tüm bu kişilerin yetkili temsilcileridir (GK m. 35/B-4,5).

Gümrük bölgesine getirilen eşya, getiren kişi tarafından gecikmeksizin belirlenen bir gümrük idaresine veya gümrükçe uygun görülen herhangi bir yere veya serbest bölgeye götürülecektir (GK m. 37). Eşya bulunduğu taşıt araçlarından gümrük idarelerinin belirledikleri veya uygun gördükleri yerlerde söz konusu idarelerin izni ile boşaltılabilir veya aktarılabilir (GK m. 45). Eşya konulduğu ilk yerden gümrük idarelerinin izni olmaksızın kaldırılamaz, taşınamaz ve gümrükten çıkarılamaz⁴⁷⁸ (GK m. 45/3). Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya, girişinden itibaren gümrük gözetimine tabidir (GK m 36).

Tüm bu işleyiş göstermektedir ki, ihraç ya da ithal edilen bir eşya, gümrük sahası içerisine girişi ya da çıkışı aşamalarında birçok prosedüre tabi tutulmaktadır⁴⁷⁹. Bu işleyişteki aksamalar, süresi içerisinde bir takım işlemlerin tamamlanmaması ya da bazı taleplerde bulunulmaması, eşyanın tasfiye prosedürüne tabi tutulmasına sebep olmaktadır⁴⁸⁰. Aşağıda hangi eşyanın tasfiye edilebileceği ve tasfiye prosedürü ele alınacaktır.

2.1 Eşyanın Millileşme Prosedürü

Türkiye'ye deniz yoluyla gelen yükler gemiden tahliye edilir ve ithalat formaliteleri tamamlanmayıncaya kadar limanların Gümrük sahalarında bekletilirler. Taşınan eşya, gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır (GK m. 47).

Gümrük Kanunu ilgili hükmü gereğince, yükün Gümrükten çekilmesi için, ithalatçılara, deniz yolu ile gelen eşya için, özet beyan verildiği tarihten itibaren 45 gün süre tanınmaktadır (GK m. 46). Eşya antrepoya teslim edildikten sonra 45 gün

⁴⁷⁸ GÜRSOY, s. 190.

⁴⁷⁹ KARAMAN COŞGUN, s. 9.

⁴⁸⁰ KARAMAN COŞGUN, s. 9.

içinde ilgili gümrük idaresine beyanda bulunulması gerekir⁴⁸¹. Gümrük idaresine 45 gün içerisinde beyanda bulunulmaması durumunda, ithalatçının Ticaret Bakanlığından, 30 gün daha verilebilecek olan (GY m. 31), bir uzatmayı talep etme hakkı vardır (GK. 46/3).

Beyandan sonra 30 gün içinde işlemlerin bitmesi ve tüm vergi, masraf ve cezaların ödenmesi gerekmektedir⁴⁸² (GY m. 346).

Bu süreler içerisinde de kendilerine gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayini için gerekli işlemlere başlanılmamış olan eşyalar, herhangi bir adli veya idari takibata konu olmaması halinde, Gümrük Kanunu'nun madde 177 ile 180 hükümlerine göre tasfiye edilecektir (GK m. 50). Millileşme için 45 gün boyunca o yük hakkında hiç ses çıkmamış olması gerekmektedir. Bu süre boyunca yükün konu olduğu her hangi bir dava, icra takibi veya yükün aynı ile ilgili adli makamlarda herhangi bir uyuşmazlık söz konusu olur ise süre kesilecektir. Yükün aynı hakkındaki iddianın millileşme süresi olan 45 gün içerisinde adli makamlara ileri sürülmesi halinde mahkeme, yükün iadesine karar verebilmektedir.

Yükün millileşmesi ile birlikte gümrük idaresi konteyneri açacak, yükü konteynerin içerisinden çıkartacak ve konteyneri de sahibine teslim edecektir. Konteyner de gümrüğe tabi mal statüsündedir. 1972 Konteynerlerle ilgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik madde 7'ye göre yurt içine geçici ithalat ile giren konteyner kutusu 6 ay boyunca yurt içinde kalabilir. Bu 6 aylık süre, Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüklerine yapılacak yazılı süre uzatımı talebi ile 6 ayı geçmemek suretiyle uzatılabilir⁴⁸³.

Deniz yolu ile gelen eşya için, özet beyan verildiği tarihten itibaren 45 gün içerisinde yük hakkında gümrük beyannamesi verilmemesi halinde yük otomatik olarak millileşecek ve tasfiye hükümleri uygulama alanı bulacaktır (GK m. 177).

⁴⁸¹ GÜRSOY, s. 207.

⁴⁸² GÜRSOY, s. 207.

⁴⁸³ YAĞAN, s. 545.

2.2 Tasfiye

2.2.1 Tasfiye Edilecek Eşya

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun madde 177 hükmü uyarınca⁴⁸⁴;

- Yolcu eşyasına mahsus gümrük ambarlarındaki bekleme süresi 3 ayı geçen yolculara ait eşya,
- Gümrük Kanunundaki süreler içinde kendilerine gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması^{485 486} için gerekli işlemlere başlanmamış eşya,
- Fikri ve sınaî mülkiyet haklarının korunmasına ilişkin mevzuat uyarınca gümrük işlemleri durdurulan ve yetkili mahkemece alınan karar doğrultusunda tasfiye edilmesi gereken eşya,
- Tahlilden arta kalan ve tahlil sonuçlarının ilgisine bildirilmesinden sonra bir ay içerisinde alınmayan numunelik eşya,
- Gümrük beyannamesi tescil edilen ancak, süresi içinde işlemleri tamamlanmayan eşya,
- Gümrük antrepolarında bulunan ve gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilmesine ilişkin beyannamenin tescilinden sonra otuz gün içinde işlemleri bitirilmeyen eşya,
- Antrepolarında, gümrük idaresince belirlenen bekleme süresi dolan eşya,
- Antrepolarında yapılan sayım sonucunda fazla çıkan ve bu fazlalığın geçerli nedenlerden ileri geldiğine gümrük idaresince kanaat getirilemeyen eşya,
- Gümrüğe terk edilen eşya,
- Posta gönderileri ile gelen ve süresi içinde alıcısı veya göndericisi tarafından kabul edilmeyen eşya,
- Özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan belgelerdeki kayıtlı miktara göre fazla çıkan kapların mahrecinden yanlışlıkla yüklenmiş olduğunun, gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamaması halinde el konulan eşya,

⁴⁸⁴ Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Tasfiye Rehberi, 10.10.2011.

⁴⁸⁵ 'Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması' deyimini, eşyanın; bir gümrük rejimine tabi tutulmasını, bir serbest bölgeye girmesini, Türkiye Gümrük Bölgesi dışına yeniden ihracını, imhasını veya gümrüğe terk edilmesini ifade eder (GK m. 3/14).

⁴⁸⁶ 'Gümrük rejimi' deyimini, serbest dolaşıma giriş rejimini, transit rejimini, gümrük antrepo rejimini, dahilde işleme rejimini, gümrük kontrolü altında işleme rejimini, geçici ithalat rejimini, hariçte işleme rejimini veya ihracat rejimini ifade eder (GK m. 3/15).

- İlgili maddelerine göre, kanuni bekleme süreleri bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, çabuk bozulma ve telef olma tehlikesine maruz bulunan veya saklanması masraflı ve külfetli olan eşya,
- İlgili maddelerinde yazılı süreleri dolduktan sonra beyan hak sahibine ya da Türkiye'deki temsilcisine yapılacak yazılı tebligata karşın, altmış gün içinde bulunduğu yerden kaldırılmayan gümrük gözetimi altında bulunan yerlere konulmuş transit eşyası,
- 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu hükümleri uyarınca tasfiye edilebilecek duruma gelen eşya,
- Gümrük idarelerine ait veya gümrük denetimindeki depo ve antrepolarda bulunan eşyadan, çürüme, bozulma ve benzeri nedenlerle ekonomik değerini tamamen yitirmiş veya sağlığa zararlı hale gelmiş eşya,

tasfiye edilir.

Kanun'da sıralanan bu maddeleri açıklayacak olur isek;

1 – Türkiye gümrük sahasına gelen ve burada taşıma aracından boşaltılan eşyanın gümrükte kalma süresi sınırsız değildir. Gümrüğe sunulan eşyaya, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilir. Belirli süreler içinde eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması gerekmektedir. Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmadığı konusunun belirlenmesi gümrük beyanı⁴⁸⁷ ile sağlanacaktır. Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulma süresi, özet beyanın verildiği tarihten başlamak üzere, deniz yolu ile gelen eşya için 45 gün, diğer bir yolla gelen eşya için ise 20 gündür (GK m. 46/2). İthal eşya için ödenmesi gereken ithalat vergilerinin, (ÖTV'nin ve KDV'nin) bu süre içinde ödenmesi gerekir⁴⁸⁸. İthalat vergilerinin söz konusu süreler içinde ödenmemesi, bu vergilerin ilişkili olduğu yükün tasfiyesini gerektirir (GK m. 70/1-c). Yolcu beraberinde getirilip gümrüğe sunulan eşyalar bakımından ise süre 3 aydır (GK m. 48/2). Belirtilen süreler içinde kendilerine gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayini için gerekli işlemlere başlanmamış eşya, herhangi bir

⁴⁸⁷ Gümrük beyanı; yazılı olarak, bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla, sözlü olarak veya eşya sahibinin bu eşyayı bir gümrük rejimine tabi tutma isteğini ifade ettiği herhangi bir tasarruf yoluyla yapılabilir. (GK m. 59)

⁴⁸⁸ Gümrük Sirküleri Sayı: 2015/29, Tarih: 09/06/2015, Ref: 6/29, Konu: Gümrükte Hangi Vergiler Ödenmezse Tasfiye Olur?

adli veya idari tatbikata konu olmaması halinde, tasfiye edilir (GK m. 50, 177/1-a, 177/1-b).

2 – Fikri ve sınai bir haklar mevzuatına göre korunması gereken haklar ile ilgili olarak hak sahibinin yetkilerine tecavüz eder mahiyetteki eşya, hak sahibinin veya temsilcisinin talebi üzerine gümrük idareleri tarafından alıkonulur veya gümrük işlemleri durdurulur (GK m. 57/1). Gümrük idaresince gümrük işlemleri durdurulan veya alıkonulan eşya, yetkili mahkemece alınan karar doğrultusunda imha veya asli nitelikleri değiştirilerek tasfiye edilir (GK m. 57/4, 177/1-c).

3 – Gümrük idareleri, gümrük beyanının doğruluğunu araştırmak üzere eşyayı muayene edebilir ve ayrıntılı muayene veya tahlil için numune alabilirler (GK m. 65/1-b). Tahlilden arta kalan numuneler, tahlil sonuçlarının ilgisine bildirilmesinden sonra bir ay içinde alınmadığı takdirde gümrüğe terk edilmiş sayılacak ve bu kapsamda tasfiye hükümlerine tabi tutulacaktır (GK m. 66/5, 177/1-d).

4 – Süresinde gümrük beyanı yapılmış olmasına karşın, beyan sahibinden kaynaklanan sebeplerle yine aynı süreler içinde muayeneye başlanamaması veya devam ettirilememesi, beyan edilen gümrük rejimine tabi tutulabilmesi için gerekli belgelerin verilmemesi veya ithalat ya da ihracat vergilerinin ödenmemesi veya teminat altına alınmaması durumunda da eşya muayene edilir. Muayene sonucunda gümrük idarelerince alınacak para cezasını veya diğer takipleri gerektiren veya gerektirmeyen durumlar bir tutanağa bağlanır ve daha sonra eşya tasfiye edilir (GK m. 70/1, 177/1-e).

5 – Eşyanın gümrük antreposunda bulunan eşya için, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilmesine ilişkin beyanname verilmesi halinde gümrük işlemlerinin beyannamenin tescil tarihinden itibaren otuz gün içinde bitirilmesi gerekir. Bu süre içinde işlemleri bitirilemeyen eşya tasfiye edilir (GK m. 70/2, 177/1-f).

6 – Gümrük işlemleri tamamlanarak gümrük antrepo rejimine tabi tutulmuş olan bir eşya, bu rejim altında sınırsız süreyle antrepoda kala süresiz olarak bu rejim altında antrepoda kalabilmektedir. Ancak gümrük idarelerince gerek görülen hallerde, eşyanın gümrükçe onaylanmış yeni bir işleme veya kullanım tayin edilebilmesi için bir süre belirlenebilir (GK m. 101). Bu süre içinde gerekli işlemlerin tamamlanmaması durumunda, eşya tasfiye edilecektir (GK m. 177/1-g).

7 – Genel ve özel antrepolar ile gümrük idaresince eşya konulmasına izin verilen yerlerde yapılacak sayım sonucunda fazla çıkan eşyalar tasfiye edilecektir (GK m. 177/1-h).

8 – Serbest dolaşımda olmayan eşyanın hazineye hiçbir masraf getirmeyecek şekilde, gümrük idaresinin gözetiminde imhası veya gümrüğe terk edilmesi mümkündür (GK m. 164/1). Gümrüğe terk edilen eşya tasfiye edilir (GK m. 177/1-ı). Gümrüğe terk için başkaca bir şart aranmadığı gibi, bu tasarrufun tek bir dilekçeyle yapılması da mümkündür. Geçerlilik bakımından herhangi bir şekil şartı aranmasa da, eşyanın gümrüğe terk edilme iradesinin varlığı kesin bir şekilde anlaşılabilirdir⁴⁸⁹.

9 – Posta gönderileri ile gelen ve tasfiye edilebilecek durumda olan eşya, çabuk bozulma ve telef olma tehlikesine maruz bulunan veya saklanması masraflı ve külfetli olan eşya, taşıma aracında yapılan kontrolde özet beyanda kayıtlı miktara oranla fazla çıkan eşya (verilen sürede fazlalığın mahrecinde yanlışlıkla araca yüklendiğinin ispatlanamaması şartıyla) tasfiye edilir (GK m. 177/1j,k,l)

9 – Diğer mevzuat hükümleri ile Gümrük Kanunu'na göre tasfiyesi öngörülen eşya tasfiye edilir (GK m. 177/1-m)

2.2.2 Tasfiye Süreci ve Uygulanacak İşlemler

Gümrük Kanunu, tasfiye edilecek eşyanın tespiti ve bildirilmesi ile ilgili genel bir düzenleme yapmaktadır. Tasfiyelik hale gelen eşyanın tespit ve tahakkuk belgeleri 30 gün içinde tasfiye idaresine intikal ettirilecektir. Tasfiye idaresi, tasfiyeye konu eşyayı 30 gün içinde almakla mükelleftir (GK m. 177/4). Gümrük Kanunu'na dayanarak çıkarılmış Tasfiye Yönetmeliği⁴⁹⁰ ise, bu konuda daha detaylı düzenlemeler içermektedir.

Kanun ve Yönetmelik hükümleri birlikte ele alarak, tasfiye süreci içerisinde yapılacak işlemleri kronolojik sırasına göre aşağıda açıklayacağız.

⁴⁸⁹ KARAMAN COŞGUN, s. 9.

⁴⁹⁰ 07.10.2009 tarih ve 27369 mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

i. Tasfiye Listelerinin Düzenlenmesi, Gümrük Birimi ve Tasfiye İdaresine Bildirilmesi:

Eşyanın tasfiyelik hale geldiği tarihten itibaren en geç on gün içinde her özet beyan veya transit beyannamesi ya da yerine geçen belge için ayrı ayrı konşimento, CMR ve CIM numaraları gösterilmek ve antrepo beyannameleri, ambar giriş listeleri, hasar tutanakları, giriş ve çıkış kayıtları ve diğer belgeler göz önünde bulundurulmak suretiyle *geçici depolama ve antrepo işleticileri tarafından* tasfiye listesi düzenlenir (Tasfiye Yönetmeliği m. 30/1)

Tasfiye listeleri ilgili Gümrük Müdürlüğüne gönderilir (TY m. 30/5).

ii. Tespit ve Tahakkuk Belgelerinin Düzenlenmesi

Gümrük müdürlüğünce tasfiye listeleri içeriği eşyanın tasfiyelik hale gelip gelmediği kontrol edilir. Gümrük idaresi tarafından tasfiyelik hale geldiği tespit edilen eşya bulunduğu yerde görülerek tespit ve tahakkuk belgesi düzenlenir ve eşyanın tasfiyelik hale geldiği tarihi izleyen en geç otuz gün içinde varsa eşya hakkında ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri ile birlikte işletme müdürlüklerine gönderilir (TY m.30/6).

Düzenlenen tespit ve tahakkuk belgeleri her bir gümrük müdürlüğünde 'Tasfiye Tespit ve Tahakkuk Belgesi Takip Defteri'ne kaydedilir. Gümrük müdürlüğünün bulunduğu yerde işletme müdürlüğünün de bulunması halinde tespit ve tahakkuk belgeleri gümrük müdürlüğünce eşyanın tasfiyelik hale geldiğinin tespitinden sonra işletme müdürlüklerinde görevlendirilecek muayene memurları tarafından da düzenlenebilir. Ayrıca, gümrük idarelerince düzenlemiş tespit ve tahakkuk belgelerindeki bilgiler esas alınarak, eşya cinsi veya tasfiye şekli itibariyle yeni bir tespit ve tahakkuk belgesi düzenlenmesi gereken durumlarda da bu belgeler işletme müdürlüklerinde görevlendirilecek muayene memurları tarafından düzenlenebilir (TY m.30/6).

Tasfiye edilecek her türlü eşyanın bedeli, gümrük muayene memurlarınca düzenlenecek tespit ve tahakkuk belgesinde gösterilir. Tasfiye edilebilir hale gelmiş olan eşyanın bedelinin tespitinde gümrüklenmiş değeri yani Gümrük Kanununun 23-

31 maddeleri uyarınca belirlenen ithal eşyası için eşyanın CIF kıymeti ile ithalat vergileri toplamı, ihraç eşyası için FOB kıymeti ile ihracat vergileri toplamıdır⁴⁹¹.

iii. Eşyanın Teslim Alınması

Tasfiyelik eşya, belgelerin geliş tarihinden itibaren otuz gün içinde işletme müdürlüklerince teslim alınır. Ancak taşınması güç, masraflı, hacimce büyük, ekonomik olmayan, bekletilmeyecek veya özel tesis ve tertibat gerektiren eşya buldukları yerde tasfiye edilir. Yerinde tasfiye edilecek eşyanın tasfiye süresi altı ayı geçemez. Bu sürede tasfiye edilemeyenler fiziken mümkün olması halinde işletme müdürlüklerince teslim alınır (TY m. 30/10).

İmhalık hale gelmiş eşya işletme müdürlüklerince teslim alınmaz. Ancak, süresi içerisinde teslim alınmaması nedeniyle imhalık hale gelen eşya işletme müdürlüklerince imha edilir (GY m. 30/11).

İşletme müdürlüğünce gerekmesi halinde eşyanın tasfiyesi hakkında insan, hayvan, bitki ve çevre sağlığı bakımından ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşü aranır (GY m. 30/12).

Bedeli tahsil edilmedikçe veya bedeli karşılığında teminat alınmadıkça tasfiye edilen eşya alıcısına teslim edilmez (GY m. 30/13).

Tasfiyesine karar verilen eşya bulunmaması halinde, ithal eşyası için CIF, ihraç eşyası için FOB kıymeti ile bunlara ilişkin gümrük vergileri tutarları tahsil edilir (GK m. 177/3).

iv. Eşyanın Satılması, Tahsis Edilmesi, İmhası Ya Da Özel Yollarla Tasfiyesi

Tasfiye edilecek eşyanın tasfiye yolunun belirlenebilmesi için öncelikle eşyanın, insan, bitki, hayvan ve çevre sağlığı yönünden ülkeye girişinde bir sakınca bulunup bulunmadığı araştırılmakta ve eşyanın tespit edilen durumuna göre belirlenecek yollarla tasfiye edilmektedir⁴⁹².

Tasfiye edilecek eşya için tasfiye yolları Gümrük Kanununun 178 nci maddesinde belirlenmiş olup 6 adet tasfiye yöntemi bulunmaktadır.

⁴⁹¹ <http://tasfiye.gtb.gov.tr/sikca-sorulan-sorular/sikca-sorulan-sorular>

⁴⁹² <http://tasfiye.gtb.gov.tr/sikca-sorulan-sorular/sikca-sorulan-sorular>

İşletme müdürlüğü, tasfiyelik hale gelen eşyanın;

- İhale yoluyla satış,
- Yeniden ihraç amaçlı satış,
- Perakende satış,
- Kamu kuruluşları ile özel kanunla kurulmuş vakıf ve derneklere tahsis,
- Özel yolla,
- İmha,

suretiyle tasfiye edilmesini sağlar (TY m. 32).

Tasfiyelik hale gelen eşyanın ihale yoluyla satışı Yönetmelik madde 33 ila 44, perakende satışlar madde 45 ila 55, yeniden ihraç yoluyla satış madde 56 ile 57, tahsis ve özel yolla tasfiye madde 58 ila 60, imha yoluyla tasfiye ise madde 61 ila 63 arasında düzenlenmiştir.

İhaleye çıkarılacak, perakende satılacak eşyanın, ihale ilanının yayımlandığı veya perakende satış kararının alındığı tarihe kadar, gümrük idaresine başvurularak bir gümrük rejimine tabi tutulması veya gümrük bölgesi dışına yeniden ihracı istenebilir⁴⁹³. Bu şekilde millileşmeden sonra yük sahibi tekrardan yük ile ilgili ilişkinin tarafı olabilmektedir. Ancak, yukarıdaki taleplerin kabulü, söz konusu eşyaya ait varsa cezalar ile ambarlama ve elleçleme giderleri ve diğer giderler ile eşyanın döviz cinsinden CIF değerinin %1'i oranında bir tutarın ödenmesine bağlıdır (GK m. 179).

Gümrük Kanunu madde 177/1 (b), (e), (f), (g) ve (k) bentlerinde ve 2 (b) bendinde belirtilen eşyanın satış bedelinden sırasıyla;

- a) Hizmet karşılığı alacaklar ve yapılmış masraflar,
- b) Gümrük vergileri,
- c) Satış masrafları,
- d) Para cezaları

⁴⁹³ KURAL, Yunus Nadi, Tasfiye İşlemleri, İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği, İstanbul, 2013, s. 9.

ayrılarak hak sahiplerine dağıtılır. Dağıtımdan sonra kalan para, eşya sahipleri adına emanet hesabına alınır. Emanetteki para 1 yıl içinde alınmazsa Gümrük döner sermaye işletmesine irat kaydedilir (GK m. 180). Taşıyanların yük üzerinde Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1201 hükmü gereğince hapis hakkı olduğu dikkate alındığında bu konuda Kanunlar arasında ihtilaf söz konusu olduğu kanaatindeyiz.

Üzerlerinde satılamaz, devredilemez, haciz, rehin, ipotek gibi şerhler bulunan taşitların tasfiyesinde, bu şerhler, tasfiye kararı alındığı tarihten itibaren kalkmış sayılır (GK m. 180/4).

SONUÇ

Deniz ticareti sözleşmelerinde tarafların sorumluluk geçişleri ‘hakimiyet’ esasına bağlı olarak düzenlenmiştir. Tarafların yük üzerindeki hakimiyetleri ise ‘teslim’ kavramıyla belirlenmiştir. Bu nedenle ‘teslim’ ve ‘hakimiyet’ kavramları deniz ticaret hukuku ve eşya hukuku çerçevesinde incelenmiş, teslim anı liman işletmesinin malları zilyetliğinden veya kontrolünden çıkartıp gönderilenin zilyetliğine bıraktığı an olarak tespit edilmiştir. Yükün, liman işletmesinde bulunduğu sürece taşıyanın hakimiyet alanında sayıldığı, liman işletmesi tarafından gönderilenin zilyetliğine geçirilmesiyle teslimin de gerçekleşmiş olacağı yani teslimin fiili teslimi ifade ettiği sonucuna varılmıştır.

Denizyoluyla taşınan yükün gönderilene tesliminin gerçekleşebilmesi için yükün taşıyan ve gümrük idaresi ile ilişkisinin kesilmesi gerekmektedir. Çalışmada yükün taşıyanla ilişkisinin kesilmesi noktasında yapılması gereken işlemler incelenmiş; gönderilenin, elindeki konişmentoyu ciro edip bizzat taşıyan veya acentesine ibraz etmesi gerektiği, taşıyan veya acentesinin de mübrez konişmentoyu sahteliği, ciro silsilesinin sağlamlığı, tarafları ve sonuçları bakımından inceleyip, gönderilenin gerçek muhatabı olarak kabul etmesini müteakiben, varsa navlun sözleşmesinden ve taşımadan kaynaklanan (navlun alacağı, demuraj ücreti, müşterek avarya katılım payı, kurtarma yardım alacağı, vb.) tüm haklarının karşılanmasından sonra, yükün gönderilene teslimi için taşıyan veya acentesi tarafından liman antreposuna onay ve talimat mahiyetindeki ‘yük teslim belgesi’ vermesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Taşıma ilişkisi bakımından, liman antrepo işletmesinin emtiayı alıcısına teslim edebilmek için taşıyanın teslim muvafakati beyanı anlamına gelen bir belge aramasının temel bir hukuksal zorunluluk olduğu sonucuna varılmıştır.

Taşıma aşamaları içerisinde, yük üzerinde hakimiyeti söz konusu olan kişi ve kurumlar ile bu kişi ve kurumların taşıma sözleşmesinin taraflarıyla akdettiği sözleşmeler borçlar hukuku çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmenin sonucunda taşıyanın; liman işletmesi ile arasında bir ‘eser sözleşmesi’, antrepo işleticisi ile arasında ardiyeciyeye bırakma kapsamında bir ‘saklama sözleşmesi’ akdettiği sonucuna varılmıştır. Bu iki sözleşmenin tek bir irade beyanına dayalı olarak birlikte kurulması durumu ise ‘bileşik sözleşme’ olarak değerlendirilmiş ve sözleşmelerin ifa edildiği süreç içerisinde yük üzerinde herhangi bir hasar veya zıya

meydana gelmesi halinde yine bu sözleşme hükümlerinin uygulama alanı bulacağı sonucuna varılmıştır.

Boşaltma limanında, taşıyan ile liman işletmesi arasındaki sözleşmelere dayanarak liman işletmelerinin kural olarak taşıyanın istek ve talimatı ile harekete geçtiği, bu sebeple liman işletme ve idarelerinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu, yük liman işletmesi tarafından gönderilene teslim edilinceye kadar taşıyanın yükle ilişkisinin devam ettiği, dolayısıyla yükün liman işletmesi tarafından gönderilene teslim edildiği anda teslim bağlanan hukuki sonuçların doğduğu ve bu anda yüke özen borcunun sona erdiği sonucuna varılmıştır.

Gönderilenin, eşyayı teslim almaktan kaçınması veya hazırlık bildirimini üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmemesi yahut bulunamaması hali değerlendirilmiş ve böylesi bir durumda taşıyana tanınan yükü tevdi hakkı incelenmiştir. Konunun düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174 hükmünde ikili bir ayırımın söz konusu olduğu ve madde 1174/2 hükmünün tevdi taşıyan için zorunluluk olarak düzenlediği sonucuna varılmıştır.

Çalışma içerisinde incelenen bir diğer konu Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmünde geçen 'teslimi zorunlu makam veya kişiler' deyişidir. Denizyoluyla taşınan yükün gönderilene teslimi aşamasında taşıyanın yükü teslim zorunlu olduğu tek halin Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmü gereğince tevdi durumu olduğu, Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1178 hükmünde geçen 'teslimi zorunlu makam veya kişiler' deyişinin Türk Ticaret Kanunu'nun madde 1174/2 hükmünün uygulanması halinde taşıyanın yükü tevdi etmek zorunda olduğu tevdi makamını ifade ettiği sonucuna varılmıştır.

Taşıma konusu yükün boşaltma limanında gönderilen tarafından teslim alınmaması halinde yükün akıbeti ve taşıyanın sorumluluğunun kapsamı incelenmiş, konu Türk Ticaret Kanunu ile Gümrük Kanunu açısından ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde yapılan değerlendirme neticesinde taşıyanın; yükü tevdi hakkı olduğu, gemisini yahut konteynerini ticari hayatta kullanamamaktan dolayı gönderilene karşı sürestarya alacağının söz konusu olacağı sonucuna varılmıştır. Sürestarya ücretinin hukuki mahiyeti araştırılmış ve bu alacağın

sözleşmeden kaynaklanan sui generis nitelikte bir tazminat biçimi olduğu, kusur veya zarar olmaksızın da bu alacağın doğabileceği sonucuna varılmıştır.

Kırkambar sözleşmelerinde, uygulamada çoğunlukla taşıtana konteyneri taşıyanın sağladığına değinilmiş ve gönderilenin konteyneri konişmentoda yazılı süre içerisinde taşıyana iade etmemesi halinde meydana gelen ‘konteyner demurajı’ alacağı Deniz Ticareti hükümleri çerçevesinde incelenmiştir. Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticareti hükümlerinin ‘ticaret gemileri’ hakkında uygulama alanı bulduğu, Türk Ticaret Kanunu’nda tanımı yapılan ‘gemi’ kavramına konteynerin dahil olmadığı, çarter sözleşmeleri için düzenlenen ve yükün teslim alınmaması halinde geminin boşaltma limanındaki bekleme süresi nedeniyle meydana gelen ‘sürestarya’ alacağını kırkambar sözleşmelerine yorumlamak kaydı ile konteynerler için de geçerli olacağını kabul edip kanun hükmünü ‘konteyner demurajı’ adı altında konteynerlere de uygulamanın yerinde bir uygulama olmadığı sonucuna varılmıştır. Taşıyanın konteyner temin etmesi taşıyan ile taşıtan arasındaki diğer bir irade uyuşması olarak değerlendirilmiş ve taraflar arasında meydana gelen bu irade uyuşmasının Türk Borçlar Kanunu hükümleri gereğince düzenlenmesinin yerinde olacağı sonucuna varılmıştır.

Gümrük Kanunu çerçevesinde yapılan değerlendirme neticesinde, herhangi adli veya idari takibata konu olmayan yükün, özet beyanın verildiği tarihten başlamak üzere 45 gün içerisinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmaması halinde, yükün millileşeceği ve bunun sonucunda da ‘tasfiye’ edileceği sonucuna varılmıştır. Gümrük Kanunu tasfiye hükümlerinin uygulanması halinde yük üzerinde hangi işlemlerin uygulanacağı incelenmiştir.

KAYNAKÇA

ACAR, Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, Vedat Yayınevi, İstanbul, 2008.

AKAN, Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2007.

AKINCI, Sami, Deniz Hukuku Navlun Makaveleleri, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 1314, Hukuk Fakültesi No: 283, İstanbul, 1968.

AKINTÜRK, Turgut / ATEŞ, Derya, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler – Özel Borç İlişkileri, Beta Yayınevi, İstanbul, 2016.

AKİPEK, Jale / AKINTÜRK, Turgut, Eşya Hukuku, Beta Yayınevi, İstanbul, 2009.

AKSOY, Ömer Emrah / TERZİ, Nuray, Liman Hizmet Tarifeleri, Liman Otoritesi ve Türkiye'deki Uygulama. In: Erdal, M.(Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.

AKTEN, Necmettin / ALBAYRAK, Mehmet Ali, Deniz Taşımacılığı Kılavuzu, Ekim Matbaası, İstanbul, 1998.

AKTEN, Necmettin, "Emin Liman", "Emin Yanaşma Yeri". İstanbul Barosu Dergisi, Cilt No: 80, Sayı: 3, İstanbul, 2006.

AKYOL, Şener, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

ALGANTÜRK LIGHT, Didem, Kulüp Sigortası, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2006.

ALTINÇUBUK, Fikret, Liman İdare ve İşletmesi, Deniz Ticaret Odası (DTO), Yayın No.12, İstanbul, 2006.

ALTINÇUBUK, Fikret, Liman İdare ve İşletmesi, Deniz Ticaret Odası (DTO), İstanbul, 1989.

ARAL, Fahrettin, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003.

- AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku I, Zilyetlik ve Tapu Sicili, Mimoza Yayınevi, Konya, 2013.
- AYBAY, Rona / AYBAY, Aydın / AYBAY, Gündüz / AYBAY, Atilla, Deniz Hukuku, İstanbul, 1998.
- AYDOĞDU, Murat / KAHVECİ, Nalan, Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014.
- CARBONE, Valentina / MARTINO, Marcella De, The Changing Pole of Ports in Supply-Chain Management An Empirical Analysis, Maritime Policy and Management, Taylor & Francis, Volume 30, Issue 4, 2003.
- CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Turhan Yayınevi, Ankara, 2011.
- ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku I, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1995. (Anılış: ÇAĞA, I)
- ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticaret Hukuku II, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982. (Anılış: ÇAĞA, II)
- ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010. (Anılış: ÇAĞA / KENDER, I)
- ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010. (Anılış: ÇAĞA / KENDER, II)
- ÇALIK, Barış, Ordino veya Yük Teslim Belgesi, Denizden Merhaba içinde (19), İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisi, Sayı 1, İzmir, 2014.
- ÇEKER, Mustafa, 6102 Sayılı TTK'ya göre Sigorta Hukuku, Karahan Kitabevi, Adana, 2012.
- DENİZ, İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3069, Hukuk Fakültesi No: 669, İstanbul, 1982.
- DENKTAŞ ŞAKAR, Gül, Deniz Ulaştırması: Yükler, Gemiler, Rotalar, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (35-57), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013.

DEVECİ, Ali, Deniz Ulaştırması: İşletmeler ve İşlevler, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (23-34), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013.

DEVECİ, Ali / ÇETİN, İsmail Bilge, Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri: İşlevler ve Hizmetler, , Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (473-501), Beta Yayınevi, İstanbul, 2013.

DOĞRUCU, Muhittin, Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması, Prof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı içinde (536-545), Çizgi Basım Yayın, İstanbul, 2007.

DUMAN, Ruhi, Yük Taşımacılığı ve Teslimat, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazıları – Ağustos 2011, İstanbul, 2011.

EDKINS, Malcolm / DUNKLEY, Ray, Laytime and Demurrage in The Oil Industry, Lloyd's Practical Shipping Guides, London, 1998.

ERDAL, Murat / ALKAN, Mustafa, Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü, UTİKAD Yayını, 2. Baskı, İstanbul, 2007.

EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

EROL, Sercan, Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde Risk Unsuru Olarak İnsan Faktörünün Değerlendirilmesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşleme Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2009.

ERTAŞ, Şeref, Eşya Hukuku, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2015.

ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret, Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

ESİN, Gökhan, Genel Konteyner Liman Yönetimi, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.

ESMER, Soner, Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2010.

ESMER, Soner / KARATAŞ ÇETİN, Çimen, Liman İşletme Yönetimi, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.), Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (379-415), Beta Yayınları, İstanbul, 2013.

GÖKDEMİR IŞIK, Nurser, Deniz Ticareti Hukuku, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (167-207), Beta Yayınları, İstanbul, 2013.

GÖKHAN, Pelin, Liman Hizmetlerinde Dış Kaynak Kullanımı ve Türk Limanlarındaki Uygulamalar, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013.

GÖKNİL, Mazhar Nedim, Deniz Ticareti Hukuku, Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1942.

GÜMÜŞ, Mustafa Alper, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2015.

GÜRSOY, Kemal Tahir / EREN, Fikret / CANSER, Erol, Türk Eşya Hukuku, Sevinç Matbaası, Ankara, 1978.

GÜRSOY, Yaser, Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi, Ekin Yayınevi, Bursa, 2015.

HILL, Christopher, Maritime Law, Lloyd's Practical Shipping Guides, Fourth Edition, London / Hong Kong, 1995.

İZVEREN, Adil, Deniz Ticaret Hukuku, Doğu Yayınevi, Ankara, 1960.

İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1994.

KANER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku, Filiz Kitabevi, 2001.

KARAMAN COŞGUN, Özlem, Gümrük Antrepoları, Eşyanın Tasfiyesi ve Antrepo Ücretinden Sorumluluk, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 17, Sayı: 1 – 2, İstanbul.

KARAMAN COŞGUN, Özlem, Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, Beta Yayınevi, İstanbul, 2003.

KENDER, Rayegan, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26 – 27 Ocak 1984), Ankara, 1984.

- KENDER, Rayegan, Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2011. (Anılış: Hususi Sigorta)
- KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine, Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler (Cilt – 1), On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2014.
- KÖSEOĞLU, Burak, Liman Modelleme ve Seyir: Optimizasyon Tekniklerinin Uygulanması, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2015.
- KUBİLAY, Huriye, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2001.
- KULA DEĞİRMENCİ, Nil, Deniz Sigorta Hukuku, Güldem CERİT, Ali DEVECİ, Soner ESMER (Ed.). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi içinde (211-243), Beta Yayınları, İstanbul, 2013.
- KURAL, Yunus Nadi, Tasfiye İşlemleri, İstanbul Gümrük Müşavirleri Derneği, İstanbul, 2013.
- KÜÇÜK, Orhan, Uluslararası Lojistik, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.
- OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ, M. Turgut, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2015.
- OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY – ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2015.
- OKAY, Sami, Deniz Ticareti Hukuku, Sermet Matbaası, İstanbul, 1968.
- ÖZALP, Abdurrahman, Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekilleri, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2004.
- PAYNE, William / IVAMY, E. R. Hardy, Carriage of Goods By Sea, Thirteenth Edition, Lexis Law Pub, London, 1989.
- REİSOĞLU, Safa, Eşya Hukuku: Zilyetlik – Tapu Sicili, Sevinç Matbaası, Ankara, 1965.

RUMİ, Ahmet Cemal, Sözleşmeler Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2013.

SAYGILI, Mehmet Sıtkı / ERDAL, Murat, Konteyner Türleri ve Yükleme, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.

SCHOFIELD, John, Laytime and Demurrage, Second Edition, Lloyd's Shipping Law Library, London, 1990.

SEROZAN, Rona, Taşınır Eşya Hukuku I, (Eşya Hukukunun Temel Kavramları ve İlkeleri – Taşınır Eşyada: Zilyetlik – Mülkiyet – İntifa – Rehin Uygulama Çalışmaları), Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014.

SEVEN, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003.

SİRMEN, Lale, Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2011.

SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – I, (Ders Kitabı), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013. (Anılış: SÖZER, Ders)

SÖZER, Bülent, Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler, Sami DOĞRU, (Ed.), Çağ Üniversitesi Yayınları Yayın No:16, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu içinde (204-235), Adana, 2011. (Anılış: SÖZER, Sempozyum)

SUNAL ERGUVAN, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), Legal Kitabevi, İzmir, 2007.

SÜGEN, Kaptan Yücel, Kaptan Kılavuzu, Beta Yayınları, İstanbul, 2003.

ŞENOCAK, Zariye, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Dayınlarlı Yayıncılık, Ankara, 1995.

TANDOĞAN, Haluk, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Cilt II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.

- TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987. (Anılış: TEKİL, Konvansiyon)
- TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001. (Anılış: TEKİL)
- TEKİNAY, Selahattin Sulhi, Eşya Hukuku, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970.
- TOPUZ, Hüseyin, Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Beta Yayınları, İstanbul, 2010.
- TÜMİŞ, Oğuz, Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi, In: ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.
- ÜLGENER, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul, 1991. (Anılış: ÜLGENER)
- ÜLGENER, Fehmi, Sürestarya Süresi ve Ücreti, İstanbul, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1993. (Anılış: ÜLGENER, Sürestarya)
- ÜLGENER, Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, Der Yayınları, İstanbul, 2000. (Anılış: ÜLGENER, Çarter)
- ÜLGENER, Fehmi, Yükün Konişmento Verilmeksizin Teslimi, ULGENER LC/LO (<http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/02.Konolmadanyukenteslim.pdf>). (Anılış: ÜLGENER, Makale)
- ÜNAL, Mehmet / BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku, (Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili), Savaş Yayınevi, Ankara, 2015.
- WILSON, John Furness, Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Pearson Longman, Southampton, 2010.
- YAĞAN, Haldun, Konteyner Taşımacılığına İlişkin Gümrük Mevzuatı, ERDAL, Murat (Ed.) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde (529-565), Beta Yayınları, İstanbul, 2008.
- YAVUZ, Cevdet / ACAR, Faruk / ÖZEN, Burak, Borçlar Hukuku Dersleri Özel Hükümler, Beta Basım, İstanbul, 2014.

YAZICIOĞLU, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul, 2000.

YERCAN, Funda, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, Mersin Ticaret Odası, Mersin, 1996.

YEŞİLOVA, Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2006.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013.

YILMAZ, Ejder, Hukuk Sözlüğü, Yetkin Yayınları, Ankara, 2011. (Anılış: YILMAZ, Sözlük)

YILMAZ, Mutlu, Dış Ticarete Teslim ve Ödeme Şekilleri. UTKULU, Utku, AYDEMİR, İsmail (Ed.), Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması içinde (23-57), Gazi Kitabevi, Ankara, 2009. (Anılış: YILMAZ, Dış Ticaret)

YILMAZ, Mutlu / ÖZKEN, Ahmet, Dış Ticarete Giriş, Gazi Kitabevi, Ankara, 2013.

ZEVKLİLER, Aydın / ERTAŞ, Şeref / HAVUTCU, Ayşe / AYDOĞDU, Murat / CUMALIOĞLU, Emre, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler ve Özel Borç İlişkileri Ana İlkeler, Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2013.

ZEVKLİLER, Aydın / GÖKYAYLA, Emre, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Turhan Kitabevi, Ankara, 2015.

ZEVKLİLER, Aydın / HAVUTÇU, Ayşe, Borçlar Hukuku (Özel Borç İlişkileri), Seçkin Yayınevi, Ankara, 2007.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

Deniz Ticaret Odası Resmi İnternet Sayfası (www.denizticaretodasi.org.tr)

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Resmi İnternet Sayfası (<http://www.dtoizmir.org.tr>)

Sinerji Mevzuat ve İctihat Programı (www.sinerjimevzuat.com.tr)

Tasfiye Hizmetleri Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sayfası (<http://tasfiye.gtb.gov.tr>)

T.C. Resmi Gazete (www.resmigazete.gov.tr)

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Denizcilik Portalı
(<http://www.denizcilik.gov.tr>)

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
Resmi İnternet Sayfası (www.denizticareti.gov.tr)

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası
(www.ubak.gov.tr)

T.C. Yargıtay Başkanlığı Resmi İnternet Sitesi (<http://www.yargitay.gov.tr>)

Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sayfası (www.tdk.gov.tr)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Resmi İnternet Sayfası (www.tbmm.gov.tr)

Ülgener Hukuk Bürosu Resmi İnternet Sayfası (www.ulgener.com)

