

NAVLUN SÖZLEŞMESİ İLE KONİŞMENTO ARASINDAKİ İLİŞKİ

Relation Between the Contract of Affreightment and the Bill of Leading

Nil Merve ÇELİKBAŞ*

ÖZET

Ticaret hayatının en büyük aktörlerinden biri şüphesiz ki deniz yoluyla taşımacılıktır. Deniz ticareti yoluyla taşımacılıkta ise en önemli sözleşmelerden biri navlun sözleşmesidir. Navlun sözleşmesi ile taraflardan biri (taşıyan) deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer taraf (taşıtan) da bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder. Navlun sözleşmesi kurulduktan sonra taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, eşyanın gemiye yükletildiğini veya teslim alındığını belirten, eşyanın taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünü içeren ve eşyayı temsil eden kıymetli evrak niteliğinde bir senet vardır ki o da konişmentodur. O halde konişmento, sadece navlun sözleşmesinin taraflarını oluşturan ve taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi gösteren bir kıymetli evrak niteliğinde olan bir belge değildir. Konişmentonun en temel işlevi, onun eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak olmasıdır. Taşıyan, konişmento ile yükletenden teslim aldığı eşyanın kapsamını da belirlemiş olur. Konişmento, bu kapsamda navlun sözleşmesinin koşullarını da içerir. Bu makale ile birlikte yukarıdaki temel açıklamalar ışığında öncelikli olarak navlun sözleşmesi, unsurları, tarafları ve ilgilileri, çeşitleri, hukuki niteliği ve akdedilmesi anlatılmıştır. Akabinde konişmento, neveleri ve düzenlenmesi ortaya konulmuştur. Nihayetinde, navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişki detaylı bir şekilde açıklanmış ve değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Türk Ticaret Kanunu, Konişmento, Navlun Sözleşmesi, Deniz Ticareti, Deniz Ticareti Hukuku, Deniz Yolu Taşımacılığı, Taşımacılık.

ABSTRACT

The carriage by sea is the most important agent of the commercial life. The contract of affreightment is also one of the most important contracts of carriage by sea. The party that is carrier accepts and undertakes to carry the goods and the other party that is charterer, accepts and undertakes to pay the charge (which is referred to "charter") in consideration of carrying of goods whereby these mentioned contract of affreightment. After the contract of affreightment, the bill of leading is unilaterally settled by carrier. The bill of leading indicates that the goods are shipped to the vessel or the goods are received. The bill of leading includes also the undertaking of car-

* Avukat-nilmerve@gmail.com

riage of the goods and the delivery to the consignee. The goods are represented by the bill of leading which is also bill as valuable and commercial paper. In this regard, the bill of leading is not security which only indicates the relation between the carrier and charterer that are the parties of the contract of affreightment. The basic function of the bill of leading is that it is a valuable and commercial paper which represents the goods. The carrier determines also the scope of the goods which are received from the shipper. In this legal basis, the bill of leading states furthermore the clauses of the contract of affreightment. Regarding the mentioned information above, the contract of affreightment, elements, parties, concerned persons, varieties, legal qualification, signification are explained below. Subsequently; the bill of leading, its species and arrangements are also introduced. Consequently, the relation between the contract of affreightment and the bill of leading are examined and clarified regarding the Article.

Key Words: Turkish Commercial Code, The Bill of Leading, The Contract of Affreightment, Maritime Trade, Maritime Law, Maritime Transportation, Transportation.

GİRİŞ

Günümüzde birçok şirket tarafından tercih edilen deniz taşımacılığı, rekabetçi yapıya sahip birçok sektör için kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu amaçla ülkemizde, deniz ticareti hukuku ile ilgili birçok hukuki düzenleme¹ meydana getirilmiştir².

Öte yandan, deniz taşımacılığında en yaygın sözleşme tiplerinden biri olan navlun sözleşmesi, 6763 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1019. ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddelerinde düzenlenmiştir³. Buna göre, navlun sözleşmesi öyle bir akitir ki bununla taraflardan biri olan taşıyan deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer taraf olan taşıtan da bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder. Navlun söz-

¹ Ülkemizde deniz ticareti ile ilgili ilk kanun 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunudur. Bu kanun 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu 2. Kitabının bir tercümesidir. (ÇAĞA Tahir-KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, Gözden Geçirilmiş 14. Bası, Arıkan Yayınevi, İstanbul 2005, s.29 vd.).

² Ülkemizde milli ekonomiye katkı amacıyla denizciliğin gelişmesi için özellikle 1981 yılından itibaren denizcilik mevzuatında birçok düzenlemeler ve yenilikler yapılmıştır. (KENDER Rayegan-ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 8. Basıdan 9. Tıpkı Baskı), Ekim 2007 İstanbul, s. 9.

³ "6763 sayılı Türk Ticaret Kanunu", kısaca "TTK" olarak ifade edilecektir. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan "6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu" ise kısaca "Yeni TTK" olarak ifade edilecektir. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan Yeni Türk Ticaret Kanunu, 13.01.2011 tarihinde kabul edilmiş olup 14.02.2011 tarihinde 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Çalışmamızın konusu esas itibarıyla Yeni Türk Ticaret Kanunu'ndaki ilgili düzenlemeleri içermektedir.

leşmeleri, esas itibarıyla Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. ve 1245. maddelerinde düzenlenmiştir⁴. Her ne kadar navlunun kelime anlamlarından biri “ücret” olsa da hem iş hayatının teamüllerinden dolayı ve hem de karada eşya taşımacılığından ayırt edilmesi için “navlun sözleşmesi” terimi kullanılır⁵.

Türk Ticaret Kanunu'nda “eşya taşıma navlun mukaveleleri” teriminin aksine Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda “Deniz Ticareti Sözleşmeleri” terimi kullanılmış ve böylelikle yerinde ve genel bir ifade tarzı benimsenmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca gemi kira sözleşmeleri (Yeni TTK md. 11199 vd.), zaman çarteri sözleşmesi (Yeni TTK md.1131 vd.), navlun (denizde eşya taşıma) sözleşmesi (Yeni TTK md. 1138 vd.), deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi (Yeni TTK md. 1247) konularına ayrı başlıklar halinde değinilmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus; zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesinin bir çeşidi olarak değil, ondan ayrı bir sözleşme tipi olarak düzenlenmesidir⁶. Aşağıda bu konu ana hatları ve mevcut tüm özellikleri ile ele alınmıştır.

Navlun sözleşmesi kurulduktan sonra taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, eşyanın gemiye yükletildiğini veya teslim alındığını belirten, eşyanın taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünü içeren, eşyayı temsil eden, kıymetli evrak niteliğinde bir senet vardır ki o da konişmentodur⁷. Konişmento, (bill of lading, connaissement) latince cognoscere (tanımak) kelimesinden gelmektedir⁸. Buna göre eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak olan konişmento, sadece navlun sözleşmesinin taraflarını oluşturan taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi gösteren bir belge değildir. Konişmento, gemi ile gerçekleştirilen her bir taşıma faaliyetini ve ilgili faaliyetleri (özellikle satım, sigorta sözleşmesi, terminal işletmeciliği ve bankacılık faaliyetlerini) kapsayan birbiriyle bağlantılı birçok sözleşmeyi barındıran bir ağıdır⁹. Taşıyan, konişmento ile yükletenden teslim aldığı eşyanın kapsamını da belirlemiş olur. Konişmento, bu kapsamda navlun sözleşmesinin koşullarını içerir.

Navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki bu genel ilişkiyi ortaya koyduktan sonra; çalışmamızın devamında navlun sözleşmesi, konişmento ve navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişki konula-

⁴ Navlun sözleşmeleri, Türk Ticaret Kanunu'nun 1016 ve 1118. maddelerinde düzenlenmiştir.

⁵ KENDER-ÇETİNGİL s. 101.

⁶ KENDER-ÇETİNGİL s.101.

⁷ KENDER-ÇETİNGİL s.121.

⁸ TEKİL Fahiman, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1973, s.38.

⁹ YEŞİLOVA Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel Yayınevi, İzmir 2006, s.15.

rına kapsamlı bir şekilde değinilecek ve en sonunda sonuç kısmı ile çalışmamız tamamlanacaktır.

I. NAVLUN SÖZLEŞMESİ

A. Genel Olarak

Navlun sözleşmesi öyle bir akittir ki bununla taraflardan biri (taşıyan) deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer taraf taşıtan da bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder¹⁰. Bu kapsamda navlun sözleşmesi, iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik) bir akittir¹¹. Navlun sözleşmesinin taraflarını esas itibarıyla taşıyan ve taşıtan oluşturur.

B. Unsurları

1. Eşya taşınması taahhüt edilmelidir

Sözleşmenin konusu taşınabilir maddi bir eşya olmalıdır¹². İnsan, navlun sözleşmelerinin konusu dışındadır. Zaten insan (bir diğer ifadeyle yolcu taşımacılığı) ile ilgili hükümler, TTK md. 1127 vd ile Yeni TTK md.1247 vd.'da düzenlenmiştir¹³. Yolcu bagajları kavramı ise kural olarak navlun sözleşmesinin konusuna girmez¹⁴. Bunlar hakkında Yeni TTK md. 1250/f.2 hükümleri uygulanır¹⁵.

Taşıma konusu eşya nev'en veya ferden belirlenmiş olabilir. Burada eşyadan maksat yalnızca ticari nitelikte olanlar değil, taşınması mümkün olan tüm maddi varlıklardır¹⁶. Navlun sözleşmesinin akdedildiği sırada taşınacak eşyanın mevcut olması gerekmez¹⁷. İleride elde edilecek eşyalar da taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturur. Taşıma taahhüdünün başka bir şahsa yapılmış olması yeterlidir¹⁸.

¹⁰ ÇAĞA Tahir, Navlun Sözleşmesi, İstanbul 1988, s.1.

¹¹ Navlun sözleşmesi ivazlı ve iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Almanya'da ise kanunda bu konuda bir açıklık bulunmamaktadır. Doktrindeki baskın görüş navlun sözleşmesinin ivazlı bir akit olduğunu kabul eder. (ÇAĞA Tahir-KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 7. Basıdan Tıpkı 8. Baskı, s.4); DİKİCİ M. Fatih, Ticaret Hukuku 2, Ankara 2002.

¹² KÄNER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Filiz Kitabevi, İstanbul 2009, s.2; ÇAĞA-KENDER II s.2.

¹³ Bu konuda bkz. CAN M., Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001 (ATAERGİN Selim, Denizcilik Hukuku, Ders Notları 2008-2009, İstanbul 2009, s.109'daki 261. Dipnottan naklen).

¹⁴ KENDER-ÇETİNGİL, s. 102.

¹⁵ Türk Ticaret Kanunu'nda yolcu bagajları ile ilgili hükümler 1127. ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir.

¹⁶ ÇAĞA-KENDER II s.2.

¹⁷ KENDER-ÇETİNGİL s.102.

¹⁸ ÇAĞA-KENDER s.2.

2. Eşya taşınması deniz yoluyla yapılmalıdır

Kara, iç sular ve hava yolu ile ilgili taşımalar navlun sözleşmesinin konusunu oluşturmazlar¹⁹. Taşıma yükleme limanında başlar ve varma veya boşaltma limanında sona erer. Varma veya boşaltma limanı navlun sözleşmesinde belirtilir. Ancak varma limanının navlun sözleşmesinde açık bir şekilde belirtilmemesi mümkündür. Bu durumda varma limanı, taşıtan veya konişmento hamili tarafından sözleşme veya konişmentoda gösterilmiş olan emir limanında (Port of Call) veya yolda bulunan gemiye telsizle bildirilmek suretiyle tayin edilir²⁰.

Öte yandan, karma taşımanın mevcut olduğu durumlarda (bir taşıma içerisinde kara, deniz ve hava yoluyla taşıma mevcutsa) seyrüseferin hâkim kısmının denizde geçmesi, yolculuğun deniz yolculuğu olarak nitelendirilmesi için yeterlidir²¹.

3. Taşıma işi gemi ile yapılmalıdır

Taşıma işinin gemi ile yapılması gerektiğinden, gemi niteliğine sahip olmayan su üzerinde yüzen cisimler ile yapılan bir taşıma sözleşmesi navlun sözleşmesinin konusu dışındadır.

Bunun yanında Türk Ticaret Kanunu md. 816 hükümleri gereği gemilerin deniz gemisi olması gerekir iken Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda bu kriter ile ilgili bazı önemli değişiklikler yapılmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinde yerinde bir düzenleme yapılarak geminin suda hareket etmesi ve yüzme özelliğine sahip olması gerekli sayılmıştır²².

Burada ayrıca taşıma işinde kullanılacak geminin navlun sözleşmesinde gösterilmesinin zorunlu olmadığı da belirtilmelidir²³. Taşıma işinde kullanılacak geminin navlun sözleşmesinde gösterilmesinin yararı, taşıtanın gemiyi önceden bilmesinde menfaatinin bulunmasıdır²⁴.

¹⁹ Posta idaresi tarafından denizde yapılan taşımalar navlun sözleşmesi hakkındaki hükümlere tabi değildir. (Yeni TTK md. 1138/f.2 ve TTK md.1016/f.2); ÇAĞA s.1.

²⁰ ÇAĞA- KENDER II s.1; ÇAĞA s.1.

²¹ TEKİL s.26; ATAERGİN, s.108; RIPERT Georges, Droit Maritime, II, 4. Bası, Paris 1950-1953, s.138 (TEKİL s.26'dan naklen).

²² Ayrıca bkz. "Ancak iç su gemisiyle denizde yapılan taşımalarda da menfaatler dengesindeki benzerlik nedeniyle navlun sözleşmesinin uygulanması gerekir" (KENDER-ÇETİNGİL s.103).

²³ ÇAĞA-KENDER II s.2-3; KANER s.2.

²⁴ Geminin yaşı, nevi, sürati, tabiiyeti vb. özellikleri taşımanın güven içinde başarılması ve yükün sigorta ettirilmesi için önemlidir (ATAERGİN s.109).

4. Taşıyan eşyanın zilyetliğini elde etmiş olmalıdır

Zilyetlik taşıtında kaldığı takdirde ortada bir navlun sözleşmesi yerine sadece bir taşıma akdi mevcuttur²⁵. Taşıyan yükü teslim alarak onun vasıtasız zilyedi, kaptan da zilyet yardımcısı olur²⁶. Alt taşımalarda ise vasıtalı zilyetlik yeterlidir. Bundan dolayı sözleşmenin içeriğine bağlı olarak taşınan eşya, taşıyanın bakım ve muhafazası altındadır. Zira taşıyanın yüke özen borcu vardır ve taşıyan, eşyayı teslim aldığı hal ve nitelikte varma limanında gönderilene teslim etmekle yükümlüdür.

5. Taşıma işi bir ücret karşılığında yapılmalıdır

Navlun sözleşmesinde öngörülen taşıma işi bir ücret karşılığında yapılmalıdır (Yeni TTK md. 1138). Bu nedenle ücretsiz olarak yapılan taşımalar, navlun sözleşmesi mahiyetinde sayılmayacaktır.

C. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri

Navlun sözleşmesinin tarafları, esas itibarıyla taşıyan ile taşıtandır. Fakat birçok halde navlun sözleşmesinden hak kazanan başka ilgililer de mevcut olup söz konusu ilgililer, yükleten ile gönderilendir. Bu nedenle aşağıda sırasıyla taşıyan, taşıtan, yükleten ve gönderilen kavramları açıklanmıştır.

1. Taşıyan

Taşıyan, deniz yolu ile yük taşımaya taahhüt eden kimsedir^{27 28}. Taşıyan, donatan veya gemi işletme müteahhidi²⁹ de olabilir. Ayrıca denizde yük taşımaya taahhüt eden herhangi bir kimse de taşıyan sayılır.

Uluslararası metinlerden olan Lahey Kaideleri'nin 1-a maddesinde ve ayrıca Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1971'de taşıyan, geniş kapsamlı olarak sadece "ship owner" kavramı ile ifade edilmiştir. Buna karşılık diğer bir uluslararası metin olan Hamburg Kuralları'nda "akdi taşıyan" ve "fiili taşıyan" olmak üzere iki ayrı taşıyan kavramına yer verilmiştir³⁰. Akdi taşıyan, gönderen ile bizzat navlun sözleşmesi akde-

²⁵ ÇAĞA-KENDER II s.3; ÇAĞA s.3.

²⁶ ÇAĞA-KENDER II s.3; KANER s.3.

²⁷ Kara ve hava taşıma hukuku terminolojisinde "taşıyıcı" ifadesi kullanılır (KANER s.3).

²⁸ Eşya taşıma taahhüdü altında olan taşıyan bu tanım ile beraber (taşıma işleri) nakliye komisyoncusundan ayrılır. Zira komisyoncu bizzat eşya taşımaya değil hesabına taşıyan vasıtasıyla bir eşyayı taşımaya üstlenmektedir (İMREGÜN Oğuz, Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri, İstanbul 1989, s.205) (ATAERĞİN s.111'den naklen).

²⁹ ATAERĞİN, s.111; ÇAĞA-KENDER I s.120.

³⁰ ATAERĞİN s.113-114.

den veya adına navlun sözleşmesi akdedilen kişidir. Fiili taşıyan ise, bir taşımanın ifasının kısmen veya tamamen kendisine bırakılmış olduğu veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen kişidir. Fiili taşıyan, akdi taşıyanın gönderenle akdettiği navlun sözleşmesinden doğan taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı şahıstır, akdi taşıyanın adamı olmamasının nedeni de aralarında bulunduğu kabul edilen hizmet sözleşmesidir³¹.

Akdi taşıyanın donatan, gemi işletme müteahhidi veya çarterer olup olmamasının bir önemi yoktur. Önemli olan, deniz yolu ile taşıma taahhüdünde bulunulmuş olunmasıdır.

Fiili taşıyan kavramı ise eşya taşıma alanına getirilen en önemli yeniliklerdendir. Bu kavram, kısmen veya tamamen aynı yükün taşınmasını yüklenen birden fazla navlun sözleşmesi çerçevesinde ve birden fazla taşıyanın söz konusu olduğu hallerde, yük zararından dolayı tazminat talebinin kime yöneltileceği konusunda bir çözüm getirmiştir.

Akdi taşıyan ve fiili taşıyan kavramlarına hukukumuzda ilk kez (Hamburg Kuralları ile uyumlu olarak) Yeni Türk Ticaret Kanunu ile değiştirilmiştir. Yeni Kanunumuzda “fiili taşıyıcı” ve “asıl taşıyıcı” kavramlarına kanunun 888. maddesinde yer verilmiştir. Anılan maddede, fiili taşıyıcının kısmen veya tamamen taşıma işini yerine getirdiğine değiştirilmiş ve bu kişinin, eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır.

Aynı maddenin devam eden 3. fıkrasında, asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcının müteselsilen sorumlu oldukları da vurgulanmıştır. Yine bu sorumluluk kaydı da Yeni TTK ile getirilen önemli bir yeniliktir. Zira mevcut Türk Ticaret Kanunu’nun 796. maddesinde, birinci taşıyıcıdan sonra gelen taşıyıcıların (Yeni Türk Ticaret Kanunu’na göre fiili taşıyıcı veya taşıyıcıların) taşıma işi ile ilgili doğacak tüm borçlarda önceki taşıyıcının (Yeni Türk Ticaret Kanunu’na göre asıl taşıyıcının) yerine geçeceği düzenlenmiştir. Bu kapsamda, her iki taşıyıcının taşıma işinden doğan borçlarda müteselsilen sorumlu olduklarına dair getirilen bu kayıt, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun hukukumuzda kazandırdığı önemli yeniliklerdendir.

³¹ İSTANBULLU, A; Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmeleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 23 (ATAERGIN s.114’dan naklen).

2. Taşıtan

Navlun sözleşmesinde taşıyanın karşı tarafını teşkil eden ve navlun sözleşmesini kendi adına akdeden kimsedir. Taşıtanın bizzat navlun sözleşmesini imzalayan taraf olması şart değildir³². Bir kimse sözleşmeyi kendi adına ve fakat başkası hesabına akdetmişse hesabına sözleşme yapılan kimse taşıtan sıfatını kazanmaz. Sözleşmeyi akdeden bunu başkası nam ve hesabına yapmışsa taşıtan, nam ve hesabına akdedilen kimsedir³³.

3. Yükleten

Navlun sözleşmesine dayanarak taşınacak malı gemiye getiren veya taşıyana veya yetkili bir temsilcisine teslim eden kimsedir³⁴. Yükleten yük üzerinde fiilen tasarruf sahibi olan kimsedir: eşyanın zilyedir, zilyet yardımcısı değildir³⁵. Yükleten ile taşıtan aynı şahıs olabilir, ama bu zorunlu bir durum değildir. Yükletenin taşıtandan başka bir kimse olması durumunda yükleten taşıtanın bir çeşit temsilcisi durumundadır³⁶.

Navlun sözleşmesi aracılığı ile yükleten lehine bir hak veya alacak doğmaz³⁷. Yükleten, daha sonra taşıyanla doğrudan akdi bir ilişki içine girer. Taşıyan veya kaptan tarafından eşyanın taşınacağı kendisine beyan ve taahhüt edilince “*yükle ilgili şahıs*” durumuna girer³⁸ (Yeni TTK md. 1089).

Yükleme yapıldıktan sonra yükletene herhangi bir temsil ilişkisinden farklı olarak kanun tarafından bir takım hak ve sorumluluklar verilmiştir. Şöyle ki; taşıyan, eşyayı yükleten ile arasındaki anlaşmaya uygun olarak güverteye koyabilir (Yeni TTK md.1151). Ayrıca, yükleten eşyayı taşıyan veya onun temsilcisi durumundaki kaptana teslim etikten sonra, eşya için konişmentonun düzenlenmesini talep edebilir (TTK md.1228/f.2). Konişmentonun düzenlenmesi ile birlikte, yükleten gönderileni tayin ve yükü geri alabilmek gibi tasarruf yetkilerine sahip olur. Böylelikle yükletenin göndermiş olduğu eşyalar, teminat altına alınmış olur.

Yükletenin navlun sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen yükün teslim edilmesi ile bir takım hak ve yükümlülükler sahip olmasının nedeni,

³² ATAERGIN, s.114.

³³ KANER s.4.

³⁴ ÇAĞA-KENDER, II s.4; KANER s.4, ÇAĞA s.3.

³⁵ KANER s.4.

³⁶ KENDER-ÇETİNGİL s.104.

³⁷ KANER s.5.

³⁸ ÇAĞA-KENDER II s.4.

denizaşırı satışların arzettiği hukuki özelliktir³⁹. Şöyle ki, deniz aşırı taşımalarda eşyanın bedeli çoğunlukla taşıma işi bittikten sonra ödenmektedir.

4. Gönderilen

Gönderilen, varma limanına yükü teslim alma yetkisine haiz olan kimseye denir (Yeni TTK md. 850/f.2; 868/f.2; 871). Gönderilen bu yetkisini konişmentodan alır. Konişmento düzenlenmiş ise varma limanında yükün teslimini istemek hakkına sahip olan kimse konişmentonun meşru hamilidir (TTK md.1118, TTK md. 686)⁴⁰. Konişmentonun düzenlenmediği hallerde ise bu yetkisini üçüncü kişi lehine sözleşme sayılan navlun sözleşmesi ile eşyayı teslim alma yetkisini kullanır (Yeni BK⁴¹ md. 129/f.2, BK md. 111/f.2); Yeni TTK md. 869, TTK md.791)⁴². Gönderilen taşıtan veya yükleten olabileceği gibi bunların dışında bir üçüncü kişi de olabilir.

Gönderilen, eşyayı teslim alarak navlun veya navlun ile ilgili tüm masraflar ile sürastarya paralarının borçlusu durumuna gelir⁴³. Uygulamada gönderilen deniz aşırı alıcı, komisyoncu veya bir banka olarak ortaya çıkar.

Gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkide öncelikle konişmento esas tutulur⁴⁴ (Yeni TTK md.1237). Fakat charter taşımaları ile ilgili olarak uygulamada konişmentoya genellikle “*all other conditions as per charter party*” (diğer tüm şartlar charter partide olduğu gibi) klozu konulduğundan özellikle teslim, navlun ödemesi ve sürastarya ücreti hakkında navlun sözleşmesi hükümleri geçerlidir⁴⁵.

³⁹ ÇAĞA-KENDER II s.4.

⁴⁰ ÇAĞA-KENDER II s. 4; KANER s.5.

⁴¹ 818 sayılı Borçlar Kanunu, bundan sonra kısaca “BK” olarak ifade edilecektir. 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan 6098 sayılı Borçlar Kanunu (kısaca “BK”), 11.01.2011 tarihinde kabul edilmiş olup 04.02.2011 tarihinde 27836 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Çalışmamızda esas itibarıyla Yeni Türk Ticaret Kanunu ile uyumlu olarak Yeni Borçlar Kanunu’na değinilecektir.

⁴² KANER s.5; TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s.231.

⁴³ ÇAĞA-KENDER II s.6; ATAERGİN s.116-117; TEKİL Deniz Hukuku s.231.

⁴⁴ Yargıtay 11. HD.’nin 26.02.1982 tarihli, 1982/448 E. ve 1982/783 K. sayılı kararında: “...TTK md.1110’a göre taşıyanla gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas tutulur...” denilmiştir (AYBAY Gündüz, Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili –notlandırılmış- Yargıtay Kararları, İstanbul 2000, s. 167-169; Türk Ticaret Kanunu’nun 1110. maddesinde yazılı hususlar, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 1237. ve 1239. maddelerinde düzenlenmiş olup Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda eski düzenleme aynen korunmuştur.

⁴⁵ ÇAĞA-KENDER II s. 6; ATAERGİN s.116-117; ÇAĞA s.5 ve 6.

D. Navlun Sözleşmesinin Çeşitleri

1. Çarter Sözleşmesi-Kırkambar Sözleşmesi

Yeni TTK md. 1138'e göre navlun sözleşmeleri, temel olarak yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmesi olarak ikiye ayrılır. Bunun yanında, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticaret Sözleşmeleri" ana başlığı altında 1131. ve devamı maddelerinde "zaman çarteri sözleşmesi" de düzenlenmiştir. Ancak, yolculuk ve zaman çarter sözleşmeleri dışında başka navlun sözleşmesi türleri de uygulamada mevcuttur⁴⁶. Bu nedenle diğer ilgili sözleşme türlerine yeni kanunumuzda yer verilmemesi, kanunun bu açıdan eksik düzenlemeler içermesine yol açmıştır.

a. Çarter Sözleşmesi

Geminin tahsisi suretiyle eşya taşımasının taahhüt edildiği sözleşmeye denir. Gemi tahsisi çarter sözleşmesinin esaslı bir unsurudur⁴⁷. Çarter sözleşmesi, taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre tam çarter ve kısmi çarter olarak ikiye ayrılmaktadır.

aa. Tam Çarter Sözleşmesi

Geminin tamamının taşıtanın eşyalarına tahsis edilmesi ile eşya taşımasının taahhüt edildiği sözleşmeye denir.

ab. Kısmi Çarter Sözleşmesi

Geminin belirli bir bölümünün taşıtanın eşyalarına tahsis edilerek eşya taşıması taahhüdünde bulunulmuşsa ortada kısmi çarter sözleşmesi mevcuttur. Bu sözleşme türü, günümüzde artık nadiren yapılmaktadır.

Sefer esası üzerinden yapılan çarterlere sefer çarteri (trip charter veya voyage charter) denir. Belirli bir süre için taşıtana tahsis edilerek yük taşınması taahhüt edilmişse zaman üzerine çarter (time charter) sözleşmesi mevcuttur. Burada gemiyi tutanın (çarterer) kaptan ve gemi adamlarına karşı teknik olmayan ve fakat ticari alan ile sınırlı olan bir talimat yetkisi vardır⁴⁸. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda zaman çarteri ayrı bir bölümde kanunun 1131. vd. maddelerinde düzenlenmiştir⁴⁹. Bu düzenle-

⁴⁶ KENDER Rayegan-ÜNAN Samim, "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri" 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 281.

⁴⁷ KANER'e göre çarter sözleşmesinde yükü taşıyacak olan gemi ismen tayin edilen muayyen bir gemi olmalıdır. Karşı görüşte, bkz. ÇAĞA-KENDER II s.14.

⁴⁸ ÇAĞA-KENDER II s.8.

⁴⁹ Zaman çarteri sözleşmesinde gemiyi tahsis eden, bir ücret karşılığında donatılmış bir geminin belirli bir süre için ticari yönetimini de tahsis olunana bırakmayı üstlenir. Geminin teknik yönetimini elinde tutan tahsis edenin, geminin zilyedi sayılacağı yeni Kanunda belirtilmiştir.

me Türk Deniz Ticaret Hukuku uygulaması açısından önemli bir düzenlemedir. Böylece zaman charterinin kira sözleşmesi olmadığı ortaya konulmuş olur⁵⁰. Kira charteri ise zaman üzerinde charterden farklıdır. Kira charterinde yük taşınması taahhüt edilmeyip bir geminin zilyetliğinin devri ile geminin kullanılmasının başkasına (kiracı) bırakılması söz konusudur (Yeni TTK md.1119).

b. Kırkambar Sözleşmesi

Bir geminin tahsisi söz konusu olmaksızın parçalara ayrılmış belirli bir eşyanın deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşınması konusundaki sözleşmeye kırkambar sözleşmesi denir. Burada navlun sözleşmesinin konusu taşıma vasıtasına değil, doğrudan doğruya taşınacak eşyaya, başka bir deyişle çeşitli mallar veya mal partilerine ilişkindir⁵¹. Kırkambar sözleşmesinde de yükü taşıyacak gemi tayin edilir.

Çarter sözleşmesinde taşıyanın karşısında tek veya nadiren birkaç taşıtan ve kırkambarda ise çok sayıda taşıtan bulunmaktadır. Çarterde taşıtanın ihtiyaç ve arzuları ön planda iken, kırkambarda ise taşıtanın isteklerine neredeyse yer verilmez⁵².

2 Alt Taşıma- Asıl Taşıma Sözleşmeleri

Uygulamada navlun sözleşmesi ile ilgili ifa tarzına⁵³ bağlı olarak yapılan bir ayırım da alt taşıma-asıl taşıma sözleşmeleridir.

Donatan veya gemi işletme müteahhidi olmayan bir kimsenin yük taşımayı taahhüt etmesi durumunda alt taşıma (navlun) sözleşmesi söz konusudur (Yeni TTK md.1177). Bu kimsenin yük taşıma taahhüdünü yerine getirebilmesi için taşıtan olarak donatan veya gemi işletme müteahhidi ile ayrıca bir navlun sözleşmesi yapması gerekir. Bu sözleşmeye ise asıl taşıma sözleşmesi denir. Burada tek bir taşıma işi ve iki sözleşme vardır. Asıl taşıma sözleşmesinde taşıtan, alt taşıma sözleşmesinde alt taşıyan olur. Alt taşıma sözleşmesinde karşı tarafa alt taşıtan denir.

Bu iki sözleşme birbirinden bağımsızdır⁵⁴. Alt taşıtan ile asıl taşıyan arasında doğrudan doğruya bir hukuki ilişki yoktur. Ancak konişmentonun

Böylelikle yeni Kanunda teknik yönetim ticari yönetim ayrımı zımnen de olsa yapılmıştır (ATAERĞİN, s.125, 321 sayılı dipnot).

⁵⁰ WAHL Albert, Deniz Ticareti Hukuku Nazari ve Ameli, Ankara 1948, (Çeviren: BERKER Kazım) s.184-185.

⁵¹ ÇAĞA-KENDER II s.9.

⁵² ÇAĞA-KENDER II s.9.

⁵³ KANER s.10.

alt taşıyan ile değil de asıl taşıyan tarafından düzenlenmesi durumunda alt taşıyan ile asıl taşıyan arasında hukuki bir ilişki mevcut olur⁵⁵.

3. Karma (Aktarmalı) Taşıma Sözleşmeleri

Bir sözleşme içerisinde deniz, hava, kara taşıması ile ilgili düzenlemeler bulunuyorsa bu sözleşmeye karma taşıma sözleşmesi denir. Sözleşmenin tarafları, bu sözleşme ile birlikte daha ekonomik bir amaç elde ederler. Ayrıca ara nakliye komisyoncuları bertaraf edilmiş olunacağından, taşımada ciddi bir hız kazanılır.

E. Navlun Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Navlun sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı ve rızai bir akittir. Aynı zamanda navlun sözleşmesi Yeni BK md. 129/f.2 (BK md.111/f.2) anlamında üçüncü şahıs lehine bir sözleşme olarak sayılmaktadır.

Navlun sözleşmesi hukuki niteliği itibariyle asla bir kira akdi değildir⁵⁶. Ancak uygulamada yerinde olmayarak “kira akdi” olarak ifade edilmektedir. Nitekim Yeni BK md. 299 (BK md. 248) kapsamında bu ifadenin yerinde bir kullanım olmadığı ortadadır. Navlun sözleşmesinde ise bir tarafın diğer tarafa ücret karşılığında gemiyi terk etmesi gibi bir durum söz konusu değildir. Navlun sözleşmesi ile birlikte bir yük, bir yerden başka bir yere deniz yoluyla nakledilir ve gönderilene teslim edilir. Bu noktadan varılacağı üzere, navlun sözleşmesinde belli bir netice taahhüt edildiği için navlun sözleşmesi bir istisna akdidir. Nitekim Yeni BK md. 470’de (BK md. 355’de) istisna akdinde sözleşme sonucunda bir neticenin sağlanması şartı koşulmuştur.

Alman Hukukunda navlun sözleşmesi bir istisna akti olarak kabul edilmektedir⁵⁷. İsviçre Hukukunda ise navlun sözleşmesi vekâletin bir nev’i

⁵⁴ Bunun yanında alt taşıma sözleşmesi ile asıl taşıma sözleşmesini birbirinden bağımsız sözleşmeler olarak kabul etmeyen Yargıtay 11. H.D.’nin 08.07.1997 tarihli 1996/3328 E. ve 1996/5110 K. sayılı kararı doktrin tarafından haklı bir şekilde eleştirilmektedir. (bkz, bu karar hakkında değerlendirmeler için, KENDER Rayegan, Sigorta Hukuku Dergisi, Yıl:2 Sayı:2-3 s.127 vd.; ÇAĞA s.10; ÇAĞA-KENDER II s.11).

⁵⁵ KENDER- ÇETİNGİL s.107.

⁵⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. TEKİL s. 31.

⁵⁷ WÜSTENDÖRFER H. Neuzzeitliches Seehandelrechts, 2. Baskı, Tübingen 1950, s. 229; PRÜBMANN H., Seehandelsrecht, München 1968, s. 327 (ÇAĞA- KENDER II s. 12’den naklen).

olarak sayılmaktadır⁵⁸. Türk hukukunda navlun sözleşmesi bir istisna akti olarak kabul edilmiştir⁵⁹.

F. Navlun Sözleşmesinin Akdi

Navlun sözleşmesinin akdi konusu, charter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi ana başlıkları altında incelenecektir.

1.Çarter Sözleşmesi

Çarter sözleşmesi, kanunen özel bir şekle tabi değildir⁶⁰ ve bu nedenle yazılı veya sözlü bir şekilde yapılabilir.

Yazılı şekil öngörülmemesine rağmen adet olduğu üzere taraflar, ilerde bir uyuşmazlık çıkmasını önlemek için navlun sözleşmesini yazılı bir şekilde akdederler⁶¹. Bu yazılı belgeye charter party (çarter parti) denilir.

Navlun sözleşmesinin akdinden sonra yük taşınmak üzere teslim edilince veya gemiye yüklenince yükletenin isteği üzerine bir de konişmento düzenlenir.

Çarter parti ile konişmentonun birlikte düzenlendiği durumlarda taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiler çarter partiye, taşıyanla konişmento hamili gönderilen arasındaki ilişkiler ise konişmentoya tabi olur⁶². Konişmentoda çarter partiye bir atıf yapılmış ise bu şart konişmentonun içeriğine dâhil edilir⁶³.

2. Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesinin düzenlenmesi için Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda ve Türk Ticaret Kanunu'nda özel bir şekil şartı öngörülmemiştir.

⁵⁸ OSER-SCHÖNENBERGER, Art. 440 N. 20 vd. (ÇAĞA-KENDER II s. 12'den naklen).

⁵⁹ ÇAĞA-KENDER II s.12-13; KANER s. 12; GÖĞER Erdoğan, Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara 1965, s.18; ÇAĞA s.11.

⁶⁰ ÇAĞA-KENDER s.13; ÇAĞA s.13, ATAERGİN s.128; KANER s.13; GÖĞER s.22.

⁶¹ Taraflar navlun sözleşmesi hakkında bir belge verilmesini isterlerse bu belgeye charter party (çarter parti) denilir. Bu belge bir ispat vasıtasıdır, kıymetli evrak değildir. Çarter sözleşmesinin taraflarından her biri kendisine sözleşme ile ilgili bir belge verilmesini isteyebilir. (Yeni TTK md. 1017, TTK md.1017) (ÇAĞA-KENDER II s.14; KANER s.13; ATAERGİN s.129, GÖĞER s.23); Bunun yanında, çarter parti sözleşme şartlarını gösteren bir belge olduğu için bu belge çarter sözleşmesi karşılığında kullanılmaktadır. Misal, Hamburg Kuralları Art. 2, abs, 3, satz 1. (KANER s. 13); Karş. GÖĞER s.23.

⁶² Yeni TTK md. 1237/f.1 ve 2, 1239; TTK md.1110/c.1 ve son.

⁶³ Ayrıntılı bilgi için bkz, EKŞİ N., Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında Incorporation Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, İstanbul 2004.

Taşınacak yük taşıyan veya acentesine bildirilir ve onun tarafından keyfiyet not edilir. Böylece sözleşme akdedilmiş olunur⁶⁴.

Taşıyan çoğunlukla ilgililere “booking note”⁶⁵ denilen bir belge verir fakat bu belge bir şekil şartı niteliğinde değildir. “Booking note” charter parti veya konişmento şartlarının özetini teşkil eder⁶⁶, gemi sahibi ile kiracı veya broker arasında akdedilir ve çoğu zaman yükü ilgili lehine bir cayma hakkını içerir. Bu hakkın kullanılması için sözleşmelere belirli bir süre konulur. Sürenin sonunda cayma hakkı kullanılmamışsa akit kendiliğinden yürürlüğe girer⁶⁷. Belge, sözleşmenin varlığını ispata yarar.

Taşıyan, bazı durumlarda yükün gemiye yüklenmesi ile birlikte sadece geçici notlar yazabilir. Buna “provisional booking” denilir. Böylece provisional booking’in mevcut olduğu hallerde navlun sözleşmesi, varma limanında yükün teslimi üzerine konişmento düzenlenmesi ile kurulmuş olur⁶⁸. Ayrıca yükün önceden not edilmeksizin teslimi halinde ispat fonksiyonunu, rıhtım makbuzu ve “mate’s receipt” isimli belgeler yerine getirir⁶⁹.

Kırkambar sözleşmesi düzenli posta seferi yapan gemilerin tip navlun sözleşmesidir⁷⁰. Buna göre bu gemiler belli bir tarife uyarınca sefer yaparak yüzlerce tacirin parça malını taşırlar. Yüzlerce tacir ile ayrı ayrı navlun sözleşmesinin yapılmasının uygulamada pek mümkün olmamasından ötürü kırkambar sözleşmesi, taşıyanların önceden tespit ve ilan ettikleri şartlarla ve kullanıla gelen, dolayısıyla ilgili taraflarca bilinen konişmento formüllerine göre akdolunur⁷¹. Bu şartlar dâhilinde söz konusu taşıma şartları sözleşmenin ayrılmaz bir parçası sayılır⁷². Bu nedenle buradaki konişmentoların şartları sadece taşıyanla gönderilen arasındaki ilişkileri değil, taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler. Bunun sonucu

⁶⁴ PRÜBMANN s. 330; SCHLEGELBERGER-LIESECKE 556 N. 24 (ÇAĞA-KENDER II s.16’dan naklen).

⁶⁵ “Booking note”un bir diğer ismi de “berth note”dur. Yük için gemide yer rezervasyonunu temin amacıyla ve aynı zamanda kiralama veya taşıma şartlarının bir özetini ihtiva eden ön akit karakterindedir. “Baltic and International Maritime Conference” tarafından “Conline Booking” aldı altında düzenlenmiştir. (TEKİL s. 37). Ayrıca bkz. ATAERGIN s.129; TEKİL Deniz Hukuku s.252-253.

⁶⁶ TEKİL s.37.

⁶⁷ TEKİL s.37.

⁶⁸ ÇAĞA-KENDER II s.16; ÇAĞA s.15.

⁶⁹ HERBER,Rolf; Seehandelsrecht, Newyork, 1999, s. 273 (KANER s.13’den naklen).

⁷⁰ ÇAĞA-KENDER II s.16; KANER s.14.

⁷¹ Konişmentoda yer alan genel işlem şartlarının Türk Hukukunda sözleşmeye dahil olup olmadığı hakkında bkz. KOCAYUSUFPAŞAOĞLU s. 225-257; KANER s.14.

⁷² ÇAĞA-KENDER II s.16-17.

olarak konişmento kırkambar sözleşmesi için de bir ispat belgesidir. Yü-
kün not ettirilmesi sırasında varılan özel anlaşmalar muhakkak
konışmentoya kaydedilmelidir. Aksi takdirde konişmento ile bunlar de-
ğiştirilmiş sayılır⁷³.

Yükün konişmentoda yazılı olduğu gibi teslim edildiğine dair olan kari-
ne, kırkambar taşımalarında taşıyan ve taşıtan arasında da geçerlidir⁷⁴
(Yeni TTK md. 1237, 1239/f.3; TTK 1110/f.2). Ayrıca Yeni TTK md.
1243'ün (TTK md.1116'nın) emredici hükümlerinden taşıtan da yararlan-
ır.

II. KONİŞMENTO

A.Genel Olarak

Konişmento deniz taşımada kullanılan belgelerden biridir. Mevcut
Türk Ticaret Kanunu'nda konişmentonun tanımı yapılmamasına rağmen
Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda konişmentonun tanımı yapılmıştır. Buna
göre konişmentonun tanımı Yeni TTK md. 1228/f.1'e göre: "*Konişmento,
bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafın-
dan teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir
ki, taşıyan eşyayı, ancak bu senedin ibrazı karşılığında teslimle yükümlü-
dür.*" şeklindedir.

201

Bu belge, yükletenin talebi üzerine taşıyan veya onu temsilen kaptan
(veya yetkili bir acente) tarafından tek taraflı olarak düzenlenen ve yükün
taşınmak üzere teslim alındığı ikrarını ve varma limanında senedin hak
sahibi görünen hamiline, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edile-
ceği taahhüdünü içeren kıymetli bir evraktır⁷⁵.

Buna göre konişmento ile taşıyanın iki tane yükümlülüğü vardır. Birincisi
yükün taşınmak üzere teslim alındığına dair bir beyan ve ikrarını, ikincisi
ise yolculuk sonucunda varma limanında senedin yasal hamiline teslim
taahhüdünü kapsamaktadır. Bu açıklamalar ile varılacağı üzere
konişmento bir kıymetli evraktır; malı temsil eder ve taşıma devam eder-
ken yük üzerinde temlik, terhin gibi tasarruflarda bulunmak imkânını
verir⁷⁶.

⁷³ ÇAĞA-KENDER s.16-17; KANER s.15.

⁷⁴ PRÜBMANN s. 331, bent c (ÇAĞA-KENDER II s.17'den naklen).

⁷⁵ ÇAĞA-KENDER II s.65; ÇAĞA s. 65; AKINCI Sami, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1961, s. 90;
KENDER-ÇETİNGİL s.121; KANER s.37; ATAERGİN s.138; DEMİRKIRAN Murat, Taşıyanın
Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul 2008, s. 9.

⁷⁶ ÇAĞA-KENDER II s.65; KENDER-ÇETİNGİL s.121.

B. Nevileri ve Düzenlenmesi

1. Nevileri

Yeni TTK md. 1228/f.2'de iki tür konişımentonun tanımı yapılmıştır: Yükleme konişımentosu ve tesellüm konişımentosu.

a. Yükleme Konişımentosu

Yükün gemiye yüklenmesinden hemen sonra düzenlenen ve charter sözleşmesinde en yaygın şekilde düzenlenen konişımentodur. Eski devirlerde sadece bu konişımento türünün var olmasından dolayı bilinen en eski konişımento türüdür⁷⁷.

Bunun yanında yükleme konişımentosu, kırkambar taşımalarında bir zorunluluktur. Ancak düzenli posta seferi yapan gemilerde önce tesellüm konişımentosu düzenlenir (Yeni TTK md. 1228/f.2, TTK md.1097/f.5). Tesellüm konişımentosuna daha sonra yükleme tarihi ve geminin adı şerh verilir. Ancak bu açıklama tarih belirtilerek taşıyan veya acentesi tarafından imzalanmadıkça ve paraf edilmiş olmadıkça konişımento akreditif işlemlerinde kabul edilmemektedir⁷⁸.

202

b. Tesellüm Konişımentosu

Yükün taşınmak üzere taşıyan tarafından teslim alınmasına müteakiben ve fakat yük henüz gemiye yüklenmeden önce düzenlenen konişımentodur⁷⁹. Düzenli posta seferi yapan gemilerde de yükün taşıyan tarafından teslim alınmasını takiben bir konişımento düzenlenmesine imkân vermek için kabul edilmiş bir nevidir. Ancak yükleme konişımentosunun hamili, malın yüklenip yüklenmediği ve yükleme zamanı konularında herhangi bir bilgiye sahip olmaz⁸⁰. Daha sonra yüklemeyi takiben yükün ne zaman ve hangi gemiye yüklendiğine dair şerh verilmesiyle birlikte tesellüm konişımentosu, yükleme konişımentosu niteliğini kazanmış olur⁸¹ (Yeni TTK md.1228/f.2, TTK md.1097/f.5).

Tesellüm konişımentosunun düzenlenebilmesi için yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesi şarttır. Bunun için vasıtalı zilyetlik yeterlidir⁸².

⁷⁷ ÇAĞA-KENDER II s.66; ÇAĞA s.67; AKINCI s.97.

⁷⁸ PRÜBMAN s.639 (ÇAĞA-KENDER II s.67); ATAERGIN s.140.

⁷⁹ ÇAĞA-KENDER II s.67; AKINCI s.96; KENDER-ÇETİNGİL s.122; TEKİL s.40; ATAERGIN s.140.

⁸⁰ KENDER-ÇETİNGİL s.122.

⁸¹ TEKİL s.256-257.

⁸² ÇAĞA-KENDER II s.67.

Bununla beraber tesellüm konişmentosu karşısında kredi temini de mümkün deęildir⁸³.

c. Karma Taşıma Konişmentosu

Muhtelif taşıyanlar tarafından deniz, kara veya i sularla değişik vasıtalarla yükün taşınması halinde taşımanın bütün safhaları için geçerli olmak üzere verilen koniřmentodur⁸⁴. Kural olarak ilk taşıyan tarafından düzenlenir. Tüm taşıyanlar kural olarak taşımanın tüm safhaları için müteselsilen sorumludurlar.

2. Düzenlenmesi

a. Düzenlenmeyi talep hakkı

Konişmento düzenlenmesini talep hakkı, yükletene aittir (Yeni TTK md. 1228/f.2 ve 3, TTK md.1097/f.1). Konişmento düzenlenmesi ancak yükletenin talebi halinde bir zorunluluk haline gelir. Yükletenin talebi yoksa konişmento düzenlenmesi yönünde Mevcut ve Yeni Türk Ticaret Kanunu açısından bir zorunluluk bulunmamaktadır⁸⁵. Bu hakkın kullanılması ile yükün tamamının teslim edilmiş veya yüklenmiş olması şartıyla konişmentonun hemen düzenlenmesi gerekir⁸⁶. Yükleten, aksi kararlaştırılmış olmadıkça yükün bir kısmının teslim veya yüklenmiş olması üzerine kısmi konişmento düzenlenmesini isteyemez. Ancak yük birden fazla gönderilen arasında taksim ediliyorsa, bu halde taşıyan, kısmi konişmento düzenleyebilir⁸⁷.

b. Konişmentoyu Düzenleyecek Kişi

Konişmentoyu düzenlemeye zorunlu ve yetkili olan şahıs taşıyandır. Bu bakımdan taşıyanın donatan veya gemi işletme müteahhidi veyahut tali taşıyan olmasının bir önemi yoktur⁸⁸. Deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt eden her şahıs, konişmento düzenlemeye yetkilidir.

⁸³ KENDER-ÇETİNGİL s.122-123; DEMİRKIRAN s.16.

⁸⁴ AKINCI s.98; KENDER-ÇETİNGİL s.123.

⁸⁵ ÇAĞA-KENDER II s.68; ÇAĞA s.68, karş. YAZICIOĞLU Emine, Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 651-676: Yazara göre, yükletenin konişmento düzenlenmesini talep edip etmeyeceği hususunun navlun sözleşmesi hükümlerine göre belirleneceği, navlun sözleşmesi ile konişmento düzenlenmeyeceğinin kararlaştırılmasına hukuken bir engel bulunmadığı görüşündedir. Ancak ÇAĞA-KENDER ise, taşıtanın, üçüncü kişi yükletenin taşıyanla arasındaki akdi ilişkiden (veya kanundan) doğan hakkını ortadan kaldıramayacağı görüşündedirler.

⁸⁶ ÇAĞA-KENDER II s.67.

⁸⁷ ÇAĞA-KENDER II s.67.

⁸⁸ ÇAĞA-KENDER II s.69, ÇAĞA s.69, AKINCI s.94, DEMİRKIRAN s.12-13.

Konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile ticaret merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, donatan taşıyan sayılır (Yeni TTK md.1238/f.2, TTK md.1099)⁸⁹. Ancak Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 1238. maddesinin 2. fıkrasında bu durum ile ilgili olarak Türk Hukukunda ilk kez bir istisna düzenlenmiştir. Buna göre, konişmento hâmilinin açık isteminin bulunduğu halde, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve ticaret merkezini bildirirse ve bunu belgelendirirse donatan taşıyan olarak sayılmayacaktır.

Kaptan veya taşıyanın bir başka temsilcisi (örneğin acentesi) tarafından düzenlenen konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı, ticaret unvanı ile ticaret merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de yukarıdaki hüküm uyarınca sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır (Yeni TTK md. 1238/f.3)⁹⁰. Yine ilgili hükümde Yeni Türk Ticaret Kanunu ile ilk kez bir istisnai durum düzenlenmiştir. Anılan istisnai hüküm ile konişmento hâmilinin açık istemi halinde, temsilci taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve ticaret merkezini bildirirse ve bunu belgelendirirse kaptan veya taşıyanın temsilcisi taşıyan olarak kabul edilmeyecektir.

c. Konişmentonun Şekli

Yeni TTK md.1228 (TTK md.1097) uyarınca konişmento, taşıyanın tek taraflı bir borç senedi olup bu kapsamda yazılı şekilde bir irade beyanıdır. Bu sebeple Yeni BK md. 15 (BK md.14) uyarınca kural olarak taşıyanın veya temsilcisinin konişmento üzerinde ıslak imzası şarttır⁹¹. Bunun yanında Yeni BK md.15 uyarınca güvenli elektronik imza da, el yazısıyla atılmış imzanın tüm hukuki sonuçlarına haizdir. Bu nedenle, ıslak imza veya güvenli elektronik imza konişmentonun bir sıhhat şartıdır.

d. Konişmentonun Nüshaları

Yükleten Yeni TTK md.1228/f.2 (TTK md.1097/f.1) uyarınca konişmentonun birden fazla nüsha halinde düzenlenmesini isteyebilir. Uygulamada üç veya dört nüsha düzenlenmektedir⁹². Birden fazla nüshanın düzenlenmesinin nedenleri, nüshaların emniyet amacıyla gönderilene

⁸⁹ KANER s.37-38.

⁹⁰ Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda bu halde dahi sadece donatan taşıyan olarak varsayılır (TTK md.1099).

⁹¹ Ancak kaptan kopyasında yükletenin imzası gereklidir (TTK 1097/f.3 ve Yeni TTK md. 1228/f.5). (ÇAĞA-KENDER II s.70); ÇAĞA s. 71; KENDER-ÇETİNGİL s.124; ATAERGİN s.140; WAHL s.194-195.

⁹² ÇAĞA-KENDER II s.70; ÇAĞA s.71; AKINCI s.95.

çeşitli yollarla gönderilmesi ile henüz satılmamış olan malın çeşitli pazarlarda satılabilmesi olanağının arttırılmasıdır⁹³.

Tüm nüshalar tek bir konişmento teşkil eder ve sadece bir hakkı oluştururlar. Yük bir kere teslim olununca hepsi hükümsüz kalır⁹⁴.

Konışmento nüshalarının içerik olarak aynı olması ve kaç nüsha olarak düzenlendiğinin her birine yazılması gerekir (Yeni TTK md.1228/f.4, TTK 1097/f.2).

Taşıyan, konişmentonun bir kopyasının yükleten tarafından imza edilerek kendisine verilmesini yükletenden isteyebilir (Yeni TTK md. 1228/f. 5, TTK md.1097/f.3). Uygulamada buna kaptan kopyası (captain's bill of loading) denir. Gümrük muayenelerinin yapılmasını sağlayan kaptan kopyası, kaptana varma limanında ibraz olunan nüshayı kontrol edebilmek imkânını da verir⁹⁵.

3. Konışmentonun İçeriği

Yeni TTK md. 1229'da (TTK md. 1098'de) konişmentoya yazılacak olan hususlar gösterilmiştir. Bunların konişmentoya yazılmasını taşıyan ve yükleten talep edebilir. Buradaki yazılı hususların bazılarının yazılmaması her zaman konişmentonun hükümsüzlüğü sonucunu doğurmaz. Nitekim doktrinde⁹⁶ de kabul edildiği üzere, bu unsurlardan biri veya birkaçının konişmentoda bulunmamasının (Yeni TTK md.1228/f.1 hükmü saklı kalmak kaydıyla) senedin hukuken konişmento sayılmasını engellemeyeceği Yeni TTK md.122/f.2'de açıkça düzenlenmiştir.

Konışmentonun asgari içeriği, onun bir kıymetli evrak olarak ifa edeceği fonksiyondan çıkarılarak belirlenmelidir⁹⁷. Yükün teslim edilmesi hususu ile varma limanında teslim edileceği taahhüdü belgeden anlaşılmalıdır. Bu amaçla yük, yolculuk ve gideceği yer belirlenmiş olmalı ve belgenin kıymetli evrak niteliği⁹⁸ anlaşılmalıdır. Belgede "konışmento"⁹⁹ kelimesinin bulunması gerekmemektedir.

⁹³ ÇAĞA-KENDER II s.70; ÇAĞA s.71; AKINCI s.95.

⁹⁴ ÇAĞA-KENDER II s.70; ÇAĞA s.71.

⁹⁵ ÇAĞA-KENDER II s.71; ÇAĞA s.72; KENDER-ÇETİNGİL s.122.

⁹⁶ ÇAĞA s.74; ÇAĞA-KENDER II s.73: Fakat ticari senetlerde durum farklıdır. (bkz. Yeni TTK md. 672, 777, 781; TTK md. 584, 689, 693); ATAERGİN s.141: Doktrinde sayılan hususlardan bazılarının eksikliğinin konişmentoyu geçersiz kılmayacağı Türk Hukukunda kabul edilmektedir.

⁹⁷ ÇAĞA-KENDER II s.73; ÇAĞA s.74.

⁹⁸ Bir senedin kıymetli evrak olup olmadığının belirlenmesi hakkında bkz. JAGGI, Art. 695 N. 247 vd. (ÇAĞA-KENDER II s.73; ÇAĞA s.75'den naklen).

Bu genel açıklamalardan sonra konişımentonun niteliği ve esaslı içeriği Yeni TTK md.1229 (TTK md.1098) uyarınca aşağıdaki gibidir:

a. Taşıyanın Adı

Bu kaydın bulunması zorunlu değildir. Bu yönde bir kayıt konişımento borçlusunun belirlenmesi için önem taşır. Taşıyanın adı konişımentoda belirtilmemişse ve Yeni TTK md.1238/f.2'deki yazılı şartlar sağlanıyorsa donatan, kaptan veya taşıyanın bir başka temsilcisi (örneğin acentesi) taşıyan sayılır.

Nitekim Yargıtay 11. HD.'nin 07.05.1991 tarihli 1989/7731 E. ve 1991/2986 K. sayılı kararında: "... Davacı vekilinin temyizi üzerine Dairemizin 10.7.1987 gün ve 1987/2148-4158 sayılı ilamıyla TTK 1093 maddesi hükmünce konişımentoda taşıyanın ismi gösterilmediğinden donatanın taşıyan sayılacağı, kaldı ki kaptanın yolculuğun değiştirilmesi ve fevkalade tamirler için donatandan talimat istemeye mecbur olduğu, TTK 994/2.maddesi uyarınca rota değişikliğinin donatanın talimatı ile yapıldığı hususunun ihtilaflı olduğu, geminin teknik idaresinin donatanda bulunduğu, gecikmede teknik bir kusur varsa bundan donatanın sorumlu olacağına tabii bulunmasına göre husumetin donatana yöneltilmesinde usulsüzlük olmadığından bahisle hüküm davacı yararına bozulmuştur." denilerek donatanın taşıyan sayılabileceği hususuna değinilmiştir¹⁰⁰.

b. Kaptanın Adı

Konişımentolarda (özellikle de düzenli posta seferi yapan gemilerin konişımentolarında) çoğu zaman kaptanın adı yazılmaz. Oysaki kaptanın sorumluluğu Yeni TTK md. 1089 (TTK md. 972 ve 973) kapsamında özel bir önem arz ettiğinden konişımentolarda kaptanın adı ve soyadının bulunması kanaatimizce olası uyuşmazlıkların çözümü için gereklidir.

c. Geminin Adı ve Uyuşuğu

İkame şartı olmayan yükleme konişımentolarında gemi adı esaslı unsurlardandır. Yükün başka bir gemiye aktarılması halinde, düzenli posta seferlerinde aynı işletmenin diğer bir gemisine aktarılması hariç olmak üzere, konişımento ikinci gemiye karşı (taşıyana) hüküm ifade etmez¹⁰¹.

⁹⁹ ÇAĞA-KENDER II s.74.; ÇAĞA s.75.

¹⁰⁰ Kazancı İçtihat Bankası; ayrıntılı bilgi için bkz.: ÇAĞA-KENDER II s.74, ÇAĞA s. 75, AKINCI s.100, KENDER-ÇETİNGİL s.124, TEKİL Deniz Hukuku s.232.

¹⁰¹ KENDER-ÇETİNGİL s.125; PRÜBMANN s.695 (ÇAĞA-KENDER II s.74; ÇAĞA s. 76). İkame şartlı konişımentolarda ise durum farklıdır.

Tesellüm konişmentosunda yükü taşıyacak olan geminin belirtilmesi gerekir.

Geminin uyuğunun gösterilmesinin önem teşkil ettiği bazı hollere rağmen (özellikle savaş zamanı ve bazı siyasi sebepler çerçevesinde), geminin uyuğu konişmentoda gösterilmemektedir. Bunun yanında, geminin uyuğunun tespiti kolaydır¹⁰².

d. Yüklemenin Adı

Sadece emre düzenlenmiş olan bir konişmentoda yükletenin adı esaslı bir unsur teşkil eder. Aksi takdirde hamil teselsül eden cirolarla sıfatını belgelenemez (Yeni TTK md.1228/f.3, TTK md.1101). Burada belirtilmesi gereken bir husus da mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda konişmentonun sadece nama ve emre yazılı olduğu hususu düzenlenmiştir (TTK md. 1101). Oysaki Yeni TTK md. 1228/f.3'te konişmentonun nama, emre yazılı olmasını yanında açıkça hamiline yazılı olarak da düzenlenebileceği hükme bağlanmıştır.

e. Gönderilenin Adı

Konişmento emre yazılı olarak düzenlenmişse gönderilenin adının yazılması bir zorunluluktur (Yeni TTK md. 1228/f.3, TTK md.1101/f.1). Aksi takdirde hamil teselsül eden cirolarla sıfatını belgelenemez.

Ayrıca Yeni TTK md.1228/f.3 (TTK md.1101/f.1) uyarınca aksi kararlaştırılmış olmadıkça yükleten konişmentonun emre yazılı olarak düzenlenmesini isteyebilir. Konişmentoda gönderilenin adı yazılmamışsa ve emre kaydı da bulunmuyorsa ortada hamiline yazılı bir konişmento vardır. Emre yazılı kaydı bulunmuyorsa ve sadece gönderilenin adı yazılmışsa konişmento nama yazılı bir konişmentodur.

Yeni TTK md.1228/f.3 (TTK md.1101/f.2) uyarınca gönderilen olarak taşıtan, yükleten, taşıyan veya kaptan gösterilebilir. Konişmentodaki "notify address" gönderileni ifade etmez, sadece kaptanın varma limanında hazırlık ihbarını kime yapacağını gösterir¹⁰³.

f. Yükleme Limanı

Konişmentoda esaslı bir unsur olmayan ve fakat malın menşeinin ispatı bakımından özel bir önem teşkil eden yükleme limanı ile ilgili

¹⁰² ÇAĞA-KENDER II s.75.

¹⁰³ ÇAĞA-KENDER II s.75; ÇAĞA s.76; KANER s.39.

konişmentoya daima kayıt konulur. Bu liman, çoğu zaman konişımentonun da düzenlendiği yerdir.

g. Boşaltma ve Emir Limanı

Boşaltma limanı, taşıyanın borcunun (yükü teslim borcu) ifa yeri olması bakımından önemlidir. Alman Federal Mahkemesinin içtihadına¹⁰⁴ göre konişımentoda boşaltma limanının gösterilmesi bir şekil şartı değildir ve eğer boşaltma limanı konişımentoya yazılmışsa bu kaydın sonradan değiştirilmesi hukuken mümkündür. Bunun yanında konişımentoya talimatın alınacağı liman da yazılabilir¹⁰⁵.

h. Yükün Miktarı (Ölçü, Sayı ve Tartısı), Markası, Haricen Belli Olan Hal ve Niteliği, Cinsi, Bildirilmiş Olması Halinde Kıymeti (Yeni TTK md.1229/f.1/bent a, TTK md. 1098/bent 8 ve 1114)

Taşınmak üzere tesellüm edilen veya gemiye yüklenen yükün konişımentoda belirlenmesi zorunludur, çünkü tesellüm ikrarı ve teslim taahhüdünün geçerli olabilmesi için tesellüm edildiğine dair ikrar ve varma limanındaki teslim taahhüdünün ne olduğunun beyan edilmesi lazımdır¹⁰⁶.

Yükün kıymeti dışındaki kayıtların yazılmaması durumunda konişımento meydana gelmiş olmaz. Söz konusu tavsif yükün gemideki diğer yüklerden her zaman ayırt edilmesini sağlayacak nitelikte olmalıdır. Yük, konişımentoda yazılı olduğu gibi tesellüm edilmiş sayılır (Yeni TTK md. 1237/f.2, 1239; TTK md.1110/f.2). Aksini ispat bunu iddia edene düşer¹⁰⁷.

Yükletenin konişımento düzenlenmesi yönünde beyanının yazılı olması ve bu beyanın yükleme başlamadan önce yapılması gerekir. Bu şartlara haiz bir beyandan sonra taşıyan; yükün miktarını, markasını ve haricen belli olan hal ve niteliğini konişımentoya yazmakla yükümlüdür¹⁰⁸.

¹⁰⁴ BGHZ 25, 254 (ÇAĞA-KENDER II s.76'dan naklen); ÇAĞA s.77.

¹⁰⁵ ÇAĞA-KENDER II s.76; ÇAĞA s.77.

¹⁰⁶ PAPPENHEIM M., s.252 (ÇAĞA-KENDER II s.76'dan naklen); ÇAĞA s.77; KENDER-ÇETİNGİL s.126; AKINCI s.103.

¹⁰⁷ Taşıyan yükün belirlenmesinde yükletenin beyanını konişımentoya yazmakla yükümlü değildir. Ancak taşıyan yükle ilgili kayıtları kendi rızasıyla konişımentoya yazmışsa bu kayıtlar kendisi için bağlayıcıdır. Aksini iddia ediyorsa bu iddiasını kendisinin ispat etmesi gerekir (ÇAĞA-KENDER II s.76); ÇAĞA s.78.

¹⁰⁸ ÇAĞA-KENDER II s.77; ATAERGİN s.142. Nitekim Yargıtay 11. HD'nin 04.10.1993 tarihli 1992/7046 E. ve 1993/6187 K. sayılı kararında bu husus şu şekilde ifade edilmiştir: "Yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı, nitelikleri ile bununla ilgili fatura ve

Yükün markaları konusu da yükün ayırt edilmesini sağlamak üzere konan ve çoğu zaman harflerden veya rakamlarla harflerden oluşan işaretlerdir. Yükün markasının konişmentoya yazılması gerekir. Taşıyan yükletenin bu yöndeki beyanları ile bağlıdır.

Yükün haricen belli olan hal ve niteliği hususunda yükletenin bu yöndeki beyanlarının konişmentoya yazılması gerekir (Yeni TTK md.1229/f.1/bent a, 1239/f.1; TTK md.1098/bent 8, 1100/f.1). Taşıyan eşyanın dışından belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeği ihmal ederse, konişmentoda eşyanın dışından iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunmuş sayılır (Yeni TTK md. 1239/f.2) Bunun yanında, mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda bu konuyla ilgili açık bir düzenleme mevcut değildir¹⁰⁹.

Yükün cinsinin de konişmentoya yazılması gerekir (Yeni TTK md.1229/f.1/bent a, TTK md.1098/bent 8). Yükün cinsine dair kayıt, konişmentonun tedavül kabiliyetini ve resmi makamlara karşı ispat kuvvetini artırması bakımından taşıyan ve yükleten için önemlidir. Taşıyan yükletenin bu husustaki beyanları ile bağlı değildir¹¹⁰.

Konişmentoda yükün kıymeti hakkında bir kayıt ancak navlun sözleşmesinde bu yönde bir kabul varsa zorunludur. Ancak kıymeti çok yüksek olan mallarda böyle bir anlaşma olmadan dahi iyi niyet kuralları çerçevesinde taşıyanın malın kıymetini yazmaya mecbur olduğunun kabul edilmesi gerekmektedir.

i. Navluna Ait Şartlar

Bu şartlardan amaç gönderilenin navlun ödeyip ödemeyeceğine dair olan hükümlerdir. Konişmentoda bu yönde hiçbir kayıt bulunmazsa ve navlun sözleşmesine de bu yönde bir atıf yapılmamışsa gönderilen, yükü teslim almasına (Yeni TTK md. 1203; TTK md.1069) rağmen navlun ve teferuatını ödemekle yükümlü olmaz¹¹¹.

akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması ve bu kayıtların konişmentoya yazılmış bulunması halinde artık yükün değerinin tespiti ve bilinmesi mümkün olduğundan malın değerinin taşıyan tarafından bilindiği kabul edilir.” (Kazancı İçtihat Bankası).

¹⁰⁹ Mevcut Türk Ticaret Kanunu uyarınca, konişmentoda bu hususta hiçbir kayıt yoksa bundan yükün haricen iyi durumda olduğuna dair bir sonuç çıkarılmaz. Yükün iyi bir durumda olduğunu TTK md.1061 uyarınca taşıyandan tazminat isteyen şahıs ispat etmek zorundadır.

¹¹⁰ ÇAĞA-KENDER II s.82; ÇAĞA s.82; ATAERĞİN s.142.

¹¹¹ ÇAĞA s.83; ÇAĞA-KENDER II s.82; AKINCI s. 102; KENDER-ÇETİNGİL s.126; KANER s.42.

j. Konişmentonun Düzenleme Tarihi ve Yeri

Düzenleme yeri çoğunlukla yükleme limanıdır ve düzenleme tarihi de söz konusu mala ilişkin yüklemenin bittiği tarihtir. Konişmentonun düzenleme yeri esaslı bir unsur değildir ve fakat bu husus konişmentonun hangi ülke kanununun şekil şartlarına uyması gerektiği konusunda önemlidir¹¹².

k. Düzenlenen Nüshaların Sayısı

Konişmentoya düzenlenen nüsha adedinin yazılması bir gerekliliktir, çünkü bazı işlem ve tasarruflar için konişmentonun bütün nüshalarının elde bulunması kanuni bir zorunluluktur¹¹³. Konişmentonun kaç nüsha olarak düzenlendiğine dair bir kaydın bulunmadığı konişmentoların her biri ayrı ve bağımsız birer konişmento sayılmalıdır (Yeni TTK md. 743/f.2, TTK md.655/f.2 kıyasen)¹¹⁴.

l. İmza ve Pul

Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilmemiş olmakla beraber, konişmentonun taşıyan veya onu düzenleyen kimse tarafından imza edilmesi konişmentonun geçerliliği için bir şarttır. Ayrıca konişmento damga vergisine de tabidir¹¹⁵.

m. Sair Kayıtlar

Konişmentolarda Yeni TTK md. 1229'da (TTK md. 1098 ve 1114'de) öngörülen kayıtlardan başka yetkili mahkemeye, müşterek avarya hükümlerine, yükleme ve boşaltma ile taşıyanın sorumlu olmayacağına dair kayıtlara da yer verilebilir. Bu gibi şartlar genel işlem şartlarından oluşan standart konişmentolardan bir örnek alınarak hazırlanır. Ayrıca çarter taşımalarında konişmentoda çarter partiye yapılan atıf ("incorporation clause") ile çarter partideki hükümler konişmentonun içeriğine dâhil edilmiş sayılır¹¹⁶.

Bununla birlikte Yeni TTK md.1229'da mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmeyen ve konişmento içeriğine dâhil edilebilecek olan

¹¹² ÇAĞA s.83-84; ÇAĞA-KENDER II s.82; KENDER-ÇETİNGİL s.126; AKINCI s.102-103; KANER s.43.

¹¹³ Özellikle emre yazılı konişmentolarda yükleten ancak bütün nüshaları geri vermek şartıyla yükün kendisine iade ve teslimini isteyebilir. Ara limanda yükün teslimini istemek konişmento hamilinin ancak tüm nüshaları ibraz etmesi suretiyle mümkündür (TTK md.1108/f.1 ve 2, MK md. 939) (ÇAĞA s. 84; ÇAĞA-KENDER II s.83), KENDER-ÇETİNGİL s.127; KANER s.38 ve 43.

¹¹⁴ PAPPENHEİM s.235/not 4 (ÇAĞA s.84; ÇAĞA-KENDER II s.83'den naklen).

¹¹⁵ KENDER-ÇETİNGİL s.127.

¹¹⁶ KENDER-ÇETİNGİL s.127.

ek kayıtlar düzenlenmiştir. Anılan maddeye göre; taşıyan veya onu temsil eden hareket eden kişinin imzası (Yeni TTK md.1229/f.1/bent k), navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırıldığı durumda eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süre (Yeni TTK md.1229/f.1/bent m), sorumluluk sınırlarını genişleten her şart (Yeni TTK md.1229/f.1/bent n) konişmento içerisine dâhil edilebilir.

III. NAVLUN SÖZLEŞMESİ İLE KONİŞMENTO ARASINDAKİ İLİŞKİ

A.Genel Olarak

Çalışmamızda öncelikle navlun sözleşmesi ile konişmento kavramları ana hatlarıyla ortaya konulmuş ve söz konusu anlatım içerisinde bu iki ayrım arasındaki ilişkiye mümkün olduğunca yer vermeye çalışılmıştır. Ayrıca yukarıda açıkladığımız konuların kısa bir özeti aşağıda yapılmış olup bu sayede çalışmamızın konusunu oluşturan her iki kavram arasındaki ilişki, daha açık bir şekilde ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Buna göre deniz taşımacılığında en yaygın sözleşme tipi olan navlun sözleşmesinin bir tarafını teşkil eden taşıyan, bir ücret karşılığında eşyayı bakım ve muhafazası altına alma ve eşyayı gemi ile bir yerden başka bir yere taşıma borcu altındadır. Navlun sözleşmesinin diğer tarafını ise taşıtan teşkil eder. Ancak navlun sözleşmesine dayanarak taşınacak malı gemiye getiren veya taşıyana (veya yetkili bir temsilcisine) teslim eden kimse yükletendir.

Navlun sözleşmesinin tarafı olmayan yükleten, taşıtanın temsilcisi durumundadır. Hukuki durumu navlun sözleşmesine bağlı olmayan yükletene karşı taşıyan, kaptan veya başka bir temsilcisi tarafından eşyanın taşınacağı beyan ve taahhüt edilince, yükleten “yükle ilgili şahıs” konumunda olur. Ayrıca, yükleten taşınacak malı gemiye getirdiğinde veya taşıyana (veya yetkili bir temsilcisine) teslim ettiğinde, onun talebi halinde, taşıyan veya temsilcisi konişmento düzenlemek mecburiyetindedir.

Konişmento, taşıyan veya temsilcisi tarafından tek tarafı olarak düzenlenen ve yükün taşınmak üzere teslim alındığı ikrarını ve varma limanında senedin hak sahibi görünen hamiline, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü içeren bir kıymetli evraktır¹¹⁷. Varma limanında senedin hak sahibi görünen hamili (gönderilen), taşınan eşyanın kendisine teslim edilmesine dair talep hakkına sahiptir. Gönderilen lehine

¹¹⁷ Yeni TTK md. 1228/f.1; TTK md.1107, 557.

konişmentodan doğan bu hakkın kaynağı, taşıyan ile yükleten arasında akdedilen ve üçüncü şahıs (gönderilen) lehine bir sözleşme teşkil eden “konişmento alıp verme sözleşmesi” dir¹¹⁸. Bu sözleşmenin akdedilmesinin sebebi ise navlun sözleşmesidir. Söz konusu iki sözleşme de birbirinden tamamen bağımsız iki ayrı hukuki ilişki doğurmaktadır¹¹⁹. Bu nedenle navlun sözleşmesinin kanuna veya ahlaka aykırı bir amaçla akdedilmesi nedeniyle geçersiz olması halinde, taşıyanın üçüncü kişi konumundaki gönderilene konişmentodan doğan borcu bu durumdan hiçbir suretle etkilenmeyecektir¹²⁰.

Bunu yanında, kıymetli evrak niteliğinde bir belge olan konişmentoya soyutluk ilkesinin uygulanıp uygulanmayacağı da aydınlatılması gereken bir husustur¹²¹. Kıymetli evrak hukukunda geçerli olan soyutluk (mücerretlik) ilkesi, kıymetli evrakın düzenlenmesine sebep olan hukuki ilişkinin kıymetli evrakın kendisinden bağımsız olduğunu ve bu nedenle kıymetli evrakın kendisine teşkil eden hukuki ilişkiden soyut olduğunu ifade eder¹²². Varlığı alt sözleşmeye (navlun sözleşmesine) bağlı olan ve bu nedenle tamamen soyut olmayan konişmentoda, kıymetli evrak hukukuna hâkim prensip olan soyutluk ilkesi geçerli değildir^{123 124}.

Konişmento, tüm bu açıklamalar ışığında, kambiyo senetlerinden farklı olarak “ihbari ve yarı illi kıymetli bir evrak”tır¹²⁵.

Bu temel açıklamalardan sonra navlun sözleşme ile konişmento arasındaki ilişki daha açık bir şekilde ortaya koyulabilir.

¹¹⁸ PAPPENHEIM s.304 (YEŞİLOVA Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006, s.50).

¹¹⁹ BECKER Christian, Die Beweiskraft des Konnossements Neuwied, Kriftel 1991, s.14 (YEŞİLOVA s.51-52).

¹²⁰ ÇAĞA s.84-85; ÇAĞA-KENDER II s.85; YEŞİLOVA s.55.

¹²¹ Yargıtay 11. HD.'nin 13.03.1998 tarihli 1997/9447 E. ve 1998/1703 K. sayılı kararında: “...Bilindiği gibi taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde konişmento esas tutulur (TTK 1110 f. 1). Konişmento bu şekilde tek başına, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde esas olunca, temel ilişki olan navlun mukavelesinden ayrı bir varlığa sahip hale gelmektedir. Ancak bu bağımsızlığı hiçbir zaman bir ticari senetteki mücerretlik anlamında algılamamak gerekir. Konişmento, charter partiden farkı olarak kıymetli evraktır...” denilmiştir. (Kazancı İçtihat Bankası).

¹²² BAHTİYAR Mehmet, Kıymetli Evrak Hukuku, Ders Notları, Soru Örnekleri, İstanbul 2007, s.6

¹²³ BAHTİYAR s.6

¹²⁴ Gerçekten de, konişmentodan doğan borç ile eşyanın gemiye yüklenmesi birbirlerine sıkı bir şekilde bağlı olduğundan konişmentoda soyutluk ilkesi uygulamaz (YEŞİLOVA s.56).

¹²⁵ ÖZTAN F., Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara 2000, s.832 (ATAERĞİN s. 149 ve YEŞİLOVA s.58), KENDER-ÇETİNGİL s.132; Konişmento navlun sözleşmesinden mücerret olmakla beraber, yükleme ve teslim vakiasına bağlıdır.; DEMİRKIRAN s.30.

B. Navlun Sözleşmesi ve Konişmento

Yeni BK md. 133/f.2 (BK md. 114/f.2) uyarınca navlun sözleşmesinden doğan teslim borcu için taşıyanın ayrıca konişmento tanzim etmesi, kural olarak ifa uğruna yapılmış bir edimdir¹²⁶. Bu durumda ayrıca konişmento düzenlenmesi borcun yenilenmesi anlamına gelmemektedir¹²⁷. Bu nedenle konişmentonun tanzimi taşıma sözleşmesinden doğan borcu sona erdirmeyecek ve fakat konişmentonun etkisi yükün teslimi konişmentodan talep olunabildiği sürece donacaktır¹²⁸. Bir başka anlatımla taşıma sözleşmesine dayanılarak yapılan bir talep, konişmento düzenlendiği yolunda bir defa ile karşılaşılabılır¹²⁹.

Gönderilen, konişmentoya aktarılmamış hiçbir navlun sözleşmesi hükümüne dayanmak veya uymak zorunda değildir¹³⁰.

Navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişkiyi ortaya koymak için kırkambar taşımalarında ve çarter taşımalarında olmak üzere ikili bir ayırım yapılması gerekir.

1.Kırkambar Taşımalarında Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki

Konişmento, kırkambar taşımalarında içerdiği kayıt ve şartlarla kural olarak navlun sözleşmesinin içeriğini ispat eden bir belgedir¹³¹. Bunun yanında ayrı bir navlun sözleşmesinde ve özellikle “booking note”da başkaca hükümler yazılıysa bu takdirde konişmento ile önceki anlaşmanın değiştirilmiş olduğu farz ve kabul edilir. Bu hususun aksinin ispatı onu iddia edene düşer¹³².

Kırkambar taşımalarında konişmento kural olarak navlun sözleşmesinin içeriğini de ispat^{133 134} eden bir belge olduğu için konişmento yalnızca

¹²⁶ Kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. OĞUZMAN Kemal, Öz Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2005, s. 218-219.

¹²⁷ ATAERĞİN s.148; YEŞİLOVA s.56.

¹²⁸ ATAERĞİN s.149; YEŞİLOVA s.56.

¹²⁹ ATAERĞİN s.149; KARAN Hakan, Elektronik Konişmento, Ankara 2004, s. 162; YEŞİLOVA s.55; DEMİRKIRAN s.28.

¹³⁰ WÜSTENDÖRFER Hans, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Auf. Tübingen 1950 s. 309 (YEŞİLOVA s.55'den naklen).

¹³¹ ÇAĞA s.84-85; ÇAĞA-KENDER s.83-83; ATEŞ s.72.

¹³² PRÜBMANN s.331 (ÇAĞA-KENDER s.84; ÇAĞA s.84-85).

¹³³ Yargıtay 11. HD.'nin 06.07.1982 tarihli 1982/2838 E. ve 1982/3274 K. sayılı kararında taraflar arasında bir navlun sözleşmesi bulunmadığı cihetle TTK md.1110'e göre konişmentonun akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil niteliğinde olduğu belirtilmiştir (AYBAY s.170-171). Kararda aynen: “Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davacı şirketin davalı işletmeye çektiği 18.10.1980 tarihli telekste

taşıyan ile gönderilen arasında değil, bunun yanında taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler¹³⁵.

Yükün konişmentoda yazılı olduğu şekilde teslim edildiğine dair karine, taşıyan ile taşıtan arasında geçerlidir. Bunun yanında konişmentonun yasal hamili olan taşıtan Yeni TTK md. 1243'ün (TTK md.1116'nın) emredici hükümlerinden de yararlanır¹³⁶.

2.Çarter Taşımlarında Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki

Çarter taşımlarında konişmento, yalnızca taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilerde esas tutulur¹³⁷ (Yeni TTK md. 1237 ve 1239; TTK md.1110/f.1). Taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkiler ise navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı kalır (Yeni TTK md.1237/f.2, TTK md.110/f.3).

Konişmentonun düzenlenmesi ile kural olarak¹³⁸ navlun sözleşmesi değiştirilmiş olmaz. Ancak çarter parti hükümlerinde bu durum öngörül-müşse veya aynı zamanda yükleten olan taşıtan konişmentonun alınıp verilmesi sözleşmesi sırasında bunu taşıyanla kararlaştırmışsa navlun sözleşmesi değiştirilmiş olunur¹³⁹.

Konişmentonun düzenlenmesi ile kural olarak navlun sözleşmesinin değiştirilmiş sayılmayacağı hakkında Hamburg İstinaf Mahkemesi'nin bir

navlun konusunda kesin bir anlaşmaya varılmadığı "takribi" kelimesi kullanılmak suretiyle fiyat sorulduğu ve ahiren davalının düzenlediği konişmentonun bir nüshasının davacıya teslim edildiği ve orada navlun ücretinin M3 üzerinden alınacağına yazılı bulunmasına ve kaldı ki taraflar arasında bir navlun sözleşmesi bulunmadığı cihetle TTK'nun 1110. maddesine göre konişmentonun akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil niteliğinde olduğunun kabulü gerekmesine ve ayrıca davacı taraf hiçbir kaydı ihtirazi dermeyan etmeksizin konişmentoya dayanılarak hesap edilen navlun bedelini tam olarak ödemiş bulunmasına göre davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir." denilmiştir (Kazancı İçtihat Bankası).

¹³⁴ Yargıtay 11. HD'nin 07.04.1983 tarihli 1983/1594 E. ve 1983/1772 K. sayılı kararında konişmentonun navlun sözleşmesinin içeriğini kanıtlayan bir belge olduğu belirtilerek: "Kırkambar taşımlarında konişmento, koşullar ile kural olarak aynı zamanda navlun sözleşmesinin içeriğini de kanıtlayan bir belgedir. Bu nedenle konişmento, yalnız taşıyanla gönderilen (TTK md. 1110/1) arasında değil, aynı zamanda, taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler (Prof. Dr. Tahir Çağa "Deniz Ticaret Hukuku" İstanbul 1979, C. 2, S. 10)." denilmiştir (Kazancı İçtihat Bankası).

¹³⁵ PRÜBMANN s.331: Ancak konişmentoda sadece taşıyanın imzası bulunduğundan tahkim veya yetki gibi Türk hukukunda yazılı şekle bağlı anlaşmalarla ilgili şartlar ne taşıtanı ne de gönderileni (konişmento hamilini) bağlar. (ÇAĞA s.84-84; ÇAĞA-KENDER II s.84; KENDER-ÜNAN s.303).

¹³⁶ ÇAĞA s.85; ÇAĞA-KENDER II s.84.

¹³⁷ ÇAĞA s.85; ÇAĞA-KENDER II s.84; ATEŞ s.73.

¹³⁸ PRÜBMANN 663a, B 1 (ÇAPA-KENDER II s.84'den naklen).

¹³⁹ Özellikle Yeni TTK md.1244 (TTK md.1117/f.2/bent 4) uyarınca çarter partinin geçerli bulunan sorumsuzluk şartları hükümsüz hale gelmez (ÇAĞA s.85 ve 86, ÇAĞA-KENDER II s. 84).

kararı mevcuttur¹⁴⁰. Karara göre asıl olan, bir çarter parti ile tespit edilen navlun sözleşmesinin akdi sırasında tarafların bunu kısa bir süre sonra konişmento düzenlenmesi suretiyle değiştirmeyi arzu ve irade etmeleridir.

Konişmentonun ilk ve sonraki hamili olan taşıtanın taşıyan karşısına gönderilen sıfatıyla çıkması durumunda ilgili sözleşmede belirlenen hukuki durumda bir değişiklik olmayacaktır. Taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiler yine navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı olacaktır¹⁴¹. Bu halde Yeni TTK md. 1243'nın (TTK md.1116'nın) emredici hükümleri de uygulanmayacaktır, çünkü taşıtan Yeni TTK md.1245 (TTK md.1118) anlamında üçüncü kişi değildir¹⁴².

Konişmento, yasal hamili yükleten veya taşıtan olsa dahi kıymetli evrak olma özelliğini korur. Yükün teslimi ancak konişmentonun ibrazı karşılığında gerçekleşir.

Konişmentonun içeriği taşıyanla gönderilen durumda bulunan taşıtan arasındaki ilişkilerde esas tutulmaz, görüldüğü üzere bu durumda Yeni TTK md. 1237/f.1 (TTK md.1110/f.1) hükmü uygulanmaz¹⁴³. Fakat bu mutlak bir kaide değildir, zira Yeni TTK md. 1239/f.3'deki (TTK md.1110/f.2'deki) karine hükmü konişmentodaki yüke dair kayıtlar bakımından da uygulama alanı bulur¹⁴⁴.

C. Konişmentonun Emre, Nama ve Hamile Yazılı Olması Bakımından Navlun Sözleşmesi İle Arasındaki İlişki

Konişmentoda değil de navlun sözleşmesinde yer alan hususlar kaideten sadece o sözleşmenin tarafı olan taşıtanı bağlar. Emre ve hamile yazılı konişmentolardaki hususların üçüncü kişi konişmento hamiline karşı yöneltilebilmesi, onun konişmentoyu iktisap ederken bilerek taşıyanın zararına hareket etmiş olmasına bağlıdır¹⁴⁵. Buna karşılık taşıyan, Yeni BK md. 188 (BK md.167) hükmü uyarınca nama yazılı konişmentolarda

¹⁴⁰ ÇAĞA s.85 ve 86; ÇAĞA-KENDER II s.84; ayrıntılı bilgi için bkz. TRAPPE J.,Reisecharter und Konnossement, Hansa 1969, 1538; DEMİRKIRAN s.29.

¹⁴¹ Alman, İngiliz, Fransız ve Belçika hukuk sistemlerinde de durum aynıdır, bkz. TRAPPE Hansa, 1969, 1538 vd. (ÇAĞA-KENDER II s.84).

¹⁴² ÇAĞA-KENDER II s.85.

¹⁴³ ÇAĞA s.86; ÇAĞA-KENDER II s.85.

¹⁴⁴ TTK md.1110/f.2'deki) karine hükmünün konişmentodaki yüke dair kayıtlar bakımından kıyasen uygulanması lazımdır. Çünkü taşıyanın tesellüm ikrarının hukuki sonuçlarını düzenleyen bu hükmün çarter parti aksini söylemedikçe taşıtanla olan ilişkide de aynı suretle geçerli olması gerekir (PRÜBMANN s.85,ÇAĞA-KENDER II s.85'den naklen).

¹⁴⁵ ATAERGIN s.150.

konişmentonun devrini öğrendiği zaman mevcut ve navlun sözleşmesinden kaynaklanan tüm defileri hamile karşı ileri sürebilir¹⁴⁶.

SONUÇ

Navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişki, esas itibariyle kendini navlun sözleşmesinin ve konişmentonun tarafları değiştiğinde göstermektedir. Buna göre taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilerde esas alınması gereken belge konişmento¹⁴⁷ iken, taşıtan ile taşıyan arasındaki ilişkilerde esas alınması gereken belge navlun sözleşmesidir. Konişmento gönderilenin hukuki durumunu teşkil eder (Yeni TTK md. 1237, TTK md.1110).

Ancak taşıtan ile gönderilen aynı kişiler ise ve navlun sözleşmesi ile konişmento arasında değişik hükümler varsa navlun sözleşmesinin esas alınması gerekir. Nitekim bu husus Yargıtay 11. HD.'nin 06.05.1999 tarihli 1998/8975 E. ve 1999/3722 K. sayılı kararında belirtilmiştir. Anılan kararda: “*TTK m. 1110 hükmüne göre, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento hükümlerinin esas alınacağı hükme bağlandıktan sonra, aynı maddenin son fıkrasında ise, taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerin taşıma (navlun) sözleşmesi hükümlerine bağlı kalacağı açık bir şekilde belirlenmiştir. Taşıtan aynı zamanda gönderilen durumunda ise ve taraflar arasında taşıma sözleşmesi düzenlendikten sonra bir de konişmento düzenlenirse ve bu iki düzenlemede değişik hükümler var ise böyle bir durumda TTK m. 1118 hükmü de dikkate alınarak, taraflar arasındaki ilişkinin aynı yasanın 1110/son fıkra hükmü uyarınca taşıma sözleşmesi hükümlerine göre çözümlenmesi gerekecektir. Nitekim doktrinde de aynı düşünce hâkim bulunmaktadır.*” denilerek taşıtanın aynı zamanda gönderilen olması durumunda konişmento ile navlun sözleşmesi kayıtları içerisinde birbirleriyle ters düşen hükümlerin olması halinde navlun sözleşmesinin esas alınması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Ayrıca navlun sözleşmesi ile veya navlun sözleşmesinden sonra konişmento düzenlendiği hallerde, aksi kararlaştırılmamışsa, konişmentodaki kayıtların taşıma sözleşmesindeki kayıtlar ile uyumlu olması gerekir.

¹⁴⁶ KARAN s.164.

¹⁴⁷ Bkz. Yargıtay 11. HD.'nin 13.06.1994 tarihli 1993/6121 E. sayılı ve 1994/4975 K. sayılı kararında: “*Taşıyan ve gönderilen arasındaki ilişkilerde konişmento esas tutulur. Türk Ticaret Kanunu'nun 1110/1. maddesi dikkate alındığında, konişmentonun taşıyıcı ile gönderileni bağlayacağı açıktır. Dava konusu yükü ilgili konişmentoda yazılı "Free in Liner out" deyiminin de, davacı ve davalı arasında bağlayıcı olacağı tartışmasızdır.*” denilmiştir.

Taşıyan, hile veya ağır kusuru bulunmadıkça konişmentonun nev'ine göre hak sahibi olduğu anlaşılan kimseye eşyayı teslim etmekle borcundan kurtulur.

Konişmentonun yetkili hamili aynı zamanda taşıma sözleşmesinin tarafı değilse, bu kimse taşıma sözleşmesine dayanarak eşyanın kendisine teslimini talep edemez. Taşıyan, bu kimseye karşı eşyanın konişmentoya konu edildiğini defi olarak her zaman ileri sürebilir. Aksi takdirde taşıyan, navlun sözleşmesi ile konişmento uyarınca teslimi talep olunan şey aynı olduğundan eşyayı kime teslim edeceğini bilemez ve borcundan hiçbir suretle kurtulamaz. Kanun koyucu, burada tercihini konişmento hamillerini korumak yönünde kullanmış ve konişmentonun ticari itibarını arttırmayı amaçlamıştır¹⁴⁸.

Konişmento, navlun sözleşmesinin ilk halini yansıtmaz. Bu nedenle konişmento navlun sözleşmesinin kendisi olmayıp, onu ispat eden bir belgedir.

Sonuç olarak, konişmento metninden anlaşıldığı kadarıyla navlun sözleşmesiyle ilgili her husus navlun sözleşmesinin tarafı olsun olmasın konişmento hamiline karşı ileri sürülebilir.

¹⁴⁸ ATAERGİN s.149.

KISALTMALAR

BK	: 818 sayılı Borçlar Kanunu
bkz.	: bakınız
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
E.	: Esas
f.	: fıkra
HD.	: Hukuk Dairesi
K.	: Karar
md.	: madde
MK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
s.	: sayfa
TTK	: 6763 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
Yeni BK	: 6098 sayılı Borçlar Kanunu
Yeni TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

KAYNAKLAR

- AKINCI** Sami, Deniz Ticari Hukuku, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1961
- ATAERGİN V.** Selim, Denizcilik Hukuku, Ders Notları 2008–2009, İstanbul 2009
- ATEŞ** Ebru, Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukukuna Etkisi, 1924 Lahey Kuralları, İstanbul 2008
- AYBAY** Gündüz, Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili –notlandırılmış– Yargıtay Kararları, İstanbul 2000
- BAHTİYAR** Mehmet, Kıymetli Evrak Hukuku, Ders Notları Soru Örnekleri, Gözden Geçirilmiş 5. Bası, İstanbul 2007
- ÇAĞA** Tahir, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 4. Bası, İstanbul 1988
- ÇAĞA** Tahir-**KENDER** Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, Gözden Geçirilmiş 14. Bası, İstanbul 2005
- ÇAĞA** Tahir-**KENDER** Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 7. Basıdan Tıpkı 8. Bası, İstanbul 2006
- DEMİRKIRAN** H. Murat, Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul 2008

DİKİCİ M. Fatih, Ticaret Hukuku-2, Ankara 2002

EKŞİ Nuran., Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında Incorporation Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları, İstanbul 2004

GÖĞER Erdoğan, Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara 1965

KANER İnci Deniz, Deniz Ticaret Hukuku II, “Navlun Sözleşmeleri”, İstanbul 2009

KARAN Hakan, Elektronik Konişmento, Ankara 2004

KENDER Rayegan-ÜNAN Samim, “Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997

KENDER Rayegan - ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte), Temel Bilgiler, 8. Basıdan 9. Tıpkı Basım, İstanbul 2007

KOCAYUSUFPAŞAOĞLU Necip, Borçlar Hukukuna Giriş, Hukuki İşlem, Sözleşme, KOCAYUSUFPAŞAOĞLU/HATEMİ/SEROZAN/ARPACI, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Birinci Cilt, Yeniden Genişletilmiş Tamamlanmış 4 üncü Bası, İstanbul 2008

OĞUZMAN M. Kemal- **ÖZ** M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2005

219

Kazancı İhtihat Bankası

TEKİL Fahiman, Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1973

TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, İstanbul 2001

WAHL Albert (Çeviren: **BERKER** Kazım), Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli, Ankara 1948

YEŞİLOVA Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006

